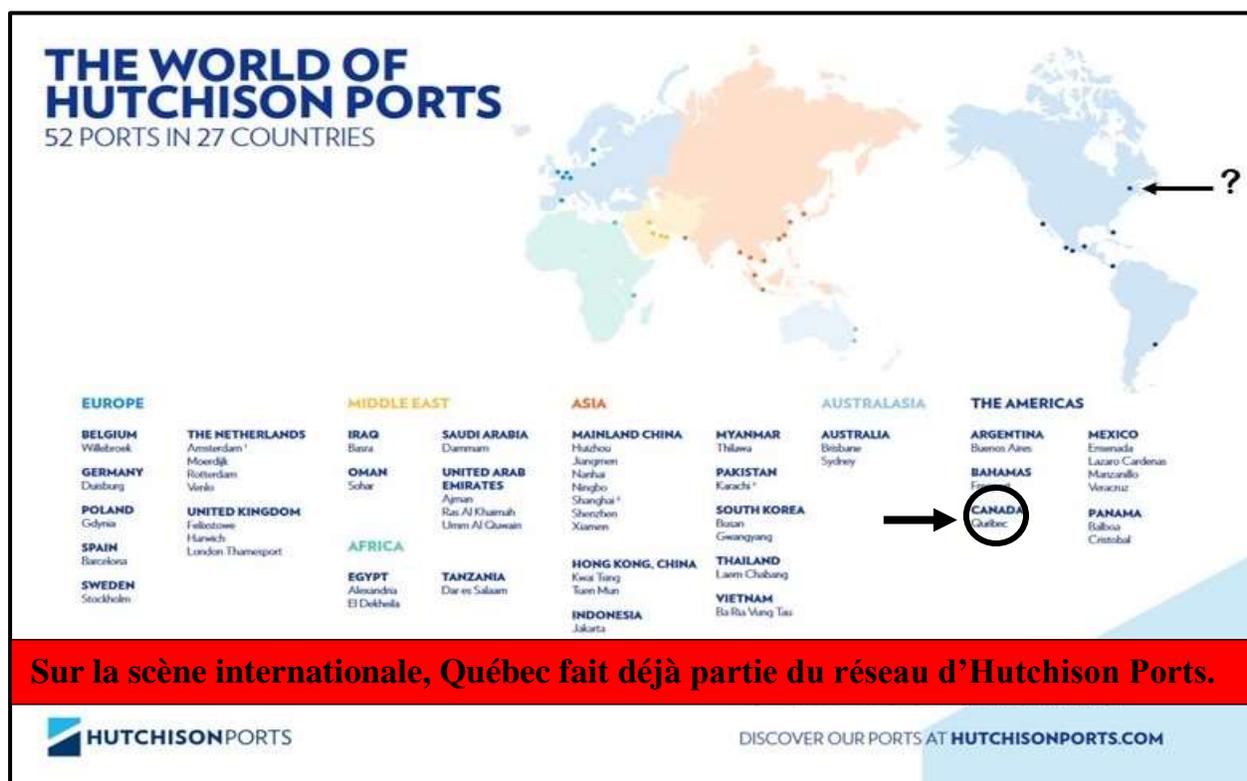


Projet Laurentia du Port fédéral à Québec

Revue de presse



Document d'information soumis à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada dans le cadre de l'examen du projet de construction d'un terminal pour conteneurs par remplissage du fleuve devant le littoral Est de la ville de Québec.

Léonce NAUD, géographe

Québec – Le 15 décembre 2020

PRÉFACE

*À Québec, aucun sacrifice n'est trop grand
s'il est consenti par les gens de la Basse-Ville.*

À Québec, ce n'est pas compliqué de savoir si un projet a du bon sens. Il suffit de poser la question : « Feraient-on la même chose en Haute-Ville ? » Quand la réponse est non, c'est signe qu'il y a quelque chose qui ne va pas. Peut-on croire pendant une seconde que les têtes chercheuses en logistique des transports à l'Université Laval – tout comme Madame la Rectrice – auraient appuyé avec enthousiasme le projet Laurentia du port Fédéral à Québec si des millions de conteneurs devaient traverser le campus universitaire par trains-blocs ou par camions-remorques pendant les prochains 60 ans ?

Un mépris des *locaux* qui vient d'un passé qui ne passe plus

Il faut lire l'ouvrage de David Thiery-Ruddel : « Québec 1765-1832. L'évolution d'une ville coloniale » [[Extrait](#)], pour saisir les lointains fondements d'un mépris centenaire des milieux portuaires et maritimes de Québec envers une population urbaine qui enserme depuis longtemps le port de tous côtés. ([Mémoire](#)). C'est cette même façon de se comporter comme si la population de la ville ne constituait rien d'autre qu'un empêchement aux « vraies affaires » que les [gains civiques](#) obtenus au cours des années '80 du siècle dernier par une vaste [Coalition pour la sauvegarde du Vieux-Port](#) furent ensuite balayés par le Port avec la construction d'une gare maritime au [mauvais endroit](#), alors que [ce dernier roula tout le monde dans la farine](#), se comportant avec la Ville comme s'il s'eut agi d'indigènes assis sous un arbre. Des années d'études et de recherches *indépendantes* sont nécessaires à la prise de conscience du caractère colonial de la situation dans son ensemble. Et une telle [connaissance](#) ne s'acquiert pas en un jour.

« *On ne peut rien faire, on est pas chez nous* »

À partir du Maire jusqu'au dernier des conseillers élus d'une ville de plus demi-million d'habitants, cet aveu d'impuissance est constamment répété...tout comme à Montréal. Tout ministre Provincial devient un quidam sitôt qu'il met le pied dans le domaine portuaire. Quelqu'un s'avise de toucher à l'eau du fleuve au centre-ville ? Un tel geste relève du Code criminel du Canada, le tout à quelques centaines de mètres de l'Assemblée nationale. À Québec, tout le monde trouve cela normal. [C'est différent vu de loin](#).

Il est quasiment impossible de comprendre le socle fondamental sur lequel repose le monde fluvio-maritime au Québec aussi longtemps qu'on ne découvre pas la solidité du [cadre colonial](#) à l'intérieur duquel il évolue. En 2013, devant la Cour, le Port avait entièrement raison de déclarer : « *Le Port de Québec appartient à sa Majesté la Reine Élisabeth II qui lui en confie la gestion.* » De fait, la philosophie corporative du port Fédéral à Québec est analogue à celle qui avait cours à l'époque du Bas-Canada. ([Mémoire](#))

Un principe fondamental de gouverne publique

Le principe fondamental de gouverne publique qui a guidé un remarquable Premier Ministre du Canada, Mackenzie King (1874-1950), fut le suivant : « **C'est ce que l'on prévient, et non pas ce que l'on réalise, qui compte le plus quand on est au pouvoir.** » Le projet de terminal pour conteneurs actuellement sous considération en représente un bel exemple.

LETTRE

AU PREMIER MINISTRE DU QUÉBEC

M. FRANÇOIS LEGAULT

TERMINAL POUR CONTENEURS À QUÉBEC :

LA CHINE DOMINANTE SUR LE FLEUVE

POUR LES PROCHAINS 60 ANS ?



Québec commande l'entrée de l'axe international de navigation du Saint-Laurent jusqu'aux Grands lacs, route stratégique de transport maritime reliant l'Océan Atlantique à la grande région du Midwest des États-Unis.

À : M. Yves Ouellet - Secrétaire général - Gouvernement du Québec
DE : Léonce Naud, géographe
POUR : François Legault, Premier Ministre
OBJET : Projet Laurentia - Documentation pour le Premier Ministre
DATE : Le 30 octobre 2020.

Monsieur le Secrétaire-général,

Pour l'information du Premier ministre ainsi que celle de ses conseillers, vous trouverez ci-après quelques articles de presse récents ainsi qu'une Revue de presse présentement en circulation.

Le Premier ministre en a surpris plus d'un en affirmant : « Supposément, la compagnie Hutchison est une compagnie chinoise. Par contre, le propriétaire principal, c'est un Canadien, résident canadien ». Tel n'est pas l'opinion à Washington, Beijing et Ottawa.

Pour le Premier ministre, un coup d'œil sur la presse internationale aurait été préférable à une visite au Port de Québec. Un exemple ? Washington vient d'exiger qu'Israël annule un contrat déjà signé avec Hutchison. « As the U.S.-China confrontation turns into a competition over world influence, China's success in creating a vibrant cooperation with a close U.S. ally is a blow to Washington, both in itself and as a bad example for other U.S. allies who are struggling with a similar situation ». [The Diplomat. Article. Hutchison-Whampoa. Article FP. Article NY-Times Nato warns...](#)

Cette Revue de presse contient plusieurs articles instructifs au sujet d'Hutchison Ports. On y constate l'inévitable symbiose de ce type de géants asiatiques avec les autorités politiques de Pékin. Les propos de Loïc Tassé dans une récente [entrevue](#) avec Robert Dutrisac sont plus près de ceux ayant cours à Washington et Ottawa que les colères adolescentes dont le Port et la Mairie de Québec nous offrent le peu édifiant spectacle.

Souhaitons que l'État du Québec prenne la meilleure décision. Dans ce cas-ci, ce n'est certes pas de transformer le port Fédéral à Québec, stratégiquement situé à l'entrée obligée de l'axe de transport du Saint-Laurent et des Grands lacs vers le Midwest américain, en terminal de conteneurs sous contrôle effectif de la Chine pour les prochains soixante ans (2080).

Veillez agréer, Monsieur le Secrétaire général, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

<Original signé par>

Géographe

[Québec](#)

LÉONCE NAUD



Né en 1945 à Deschambault, fils d'un pilote du Saint-Laurent, diplômé des Universités Laval (Québec), Saint-Paul (Ottawa) ainsi que de l'Université d'Ottawa en Philosophie et en Géographie, l'auteur a partagé sa vie professionnelle entre l'aménagement du territoire, la mise en valeur du fleuve Saint-Laurent et la géopolitique. Il a débuté comme chercheur parlementaire à Québec puis professionnel de recherche à Ottawa au ministère des Affaires Indiennes et du Nord, ensuite conseiller au cabinet du ministre d'État à l'Aménagement du Québec puis au bureau du sous-ministre à l'Environnement à l'époque, André Caillé.

Conseiller au Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent de 1982 à 1997, il a siégé au C.A. de l'Association internationale Villes et Ports de 1989 à 1997 ([AIVP](#)). Il a été membre du Conseil de la qualité de l'eau de la Commission mixte internationale ([CMI](#)) et collaboré durant plus d'une décennie avec la Great Lakes Commission ([GLC](#)) ainsi qu'avec divers États ou organismes Américains du pourtour des Grands Lacs.

De 1989 à 1995, il a été membre du *Comité sur la gestion des terrains portuaires* de l'Association canadienne des Ports et Havres (CPHA). Conférencier aussi bien au Canada qu'à l'étranger, il publie régulièrement. Il a étudié les philosophies contrastées d'aménagement des rives urbaines entre l'Europe et l'Amérique et s'est spécialisé dans les relations entre milieux urbains et portuaires, entre les villes et leurs ports.

Il a réalisé une [carte](#) du Québec inspirée de la vision géopolitique du géographe Samuel de Champlain, fondateur de Québec en 1608. Elle est diffusée par les [Publications](#) du Québec.

Actif depuis près de 40 ans dans le monde fluvial, maritime ainsi qu'urbano-portuaire, l'auteur a effectué de nombreuses recherches, démarches et [interventions](#) de façon entièrement indépendante de tous gouvernements, corporations, universités ou firmes privées de toute nature. Il n'a jamais sollicité de subventions de quelque organisme que ce soit ni accepté de contrats de recherche.

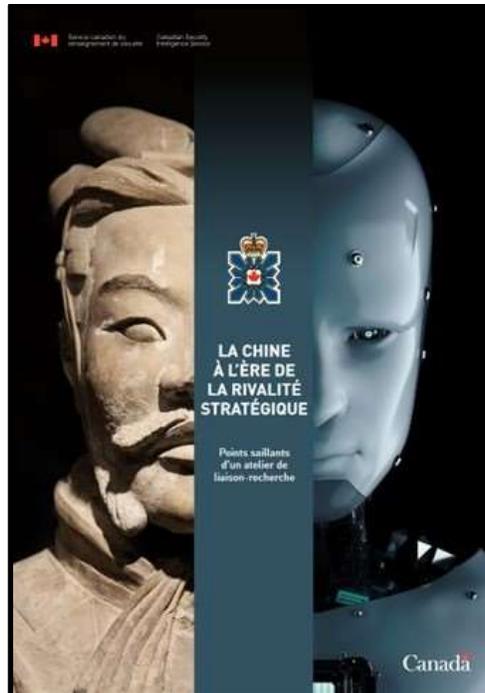
Ses intérêts l'ont conduit à travailler de près avec les milieux européens spécialisés en relations urbano-portuaires tandis que de 1982 à 1997, ses mandats professionnels au Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent l'ont familiarisé avec les milieux portuaires nord-américains, en particulier ceux qui font partie du Système maritime Saint-Laurent Grands Lacs.

Les résultats de ses travaux n'ont jamais à ce jour été remis en question par qui que ce soit. Les divers milieux officiels se satisfont de les ignorer et de ne pas reconnaître leur existence. La qualité et l'intérêt de ces derniers est par ailleurs reconnue dans divers milieux. Ici une appréciation universitaire : « Merci pour ton [texte sur le fleuve](#) qui est une des meilleures réflexions qu'on ait produit sur le fleuve, nos eaux et nos terres. » ([Jean Morisset](#)).



Le port Fédéral à Québec commande l'entrée d'un axe stratégique de transport maritime et ferroviaire Canada-États-Unis qui relie le cœur de l'Amérique au reste du monde.





La Chine à l'ère de la rivalité stratégique



Service canadien de renseignements et de sécurité (SCRS)

Ottawa, 2018

La Chine et ses ports stratégiques

Isaac B. Kardon



Naval War College
Newport



Christopher R. O'Dea



Hudson Institute
Washington

« Les liens entre commerce et stratégie ainsi que l'appui accordé par l'État chinois à ses entreprises portuaires et maritimes ne sont pas sans faire penser à une réincarnation au 21^e siècle de l'ancienne Compagnie néerlandaise des Indes orientales. Ces entreprises, bien qu'en théorie commerciales, opèrent à l'échelle du monde avec le plein appui financier et militaire de la République populaire de Chine, et les navires qui relient les ports sont des « navires d'État », instruments d'une stratégie nationale chinoise tout en naviguant à titre de transporteurs commerciaux. »

Christopher O'Dea – Asia Rising - Ships of State

Isaac B. Kardon

“China’s Development of Expeditionary Capabilities: Bases and Access Points”

Christopher R. O'Dea

“Asia Rising: Ships of State?”

[Hidden Harbors: China’s State-backed Shipping Industry](#)

[Développement d’Hutchison Ports en Chine continentale](#)

[Actifs portuaires d’Hutchison Ports en Chine continentale](#)

[China’s Trojan Ports](#)

« En stratégie maritime, l'importance commerciale va de pair avec l'importance militaire car l'intérêt premier des océans est le commerce »

Alfred T. Mahan

“For China, business is inseparable from politics.”

BBC - July 7, 2020

« Ces dernières années, des entreprises d'État chinoises ont établi un réseau global de ports et de compagnies de transport maritime qui laissent penser que ce pays utilise des investissements commerciaux dans le monde maritime pour promouvoir ses priorités géostratégiques en établissant une influence économique dans les pays où se trouvent des infrastructures portuaires sous contrôle chinois ». Asia Rising - Ships of State, 1.

« Les analystes de l'industrie maritime nous préviennent que compte tenu de l'importance des ports pour l'économie des pays-hôtes, ces transactions ne sont pas seulement des investissements en transport mais constituent aussi des sources d'influence et des leviers politiques qui signalent l'émergence de la Chine en tant que puissance maritime mondiale et que, vu sous cet angle, les investissements portuaires doivent être jaugés dans un contexte géopolitique ». Asia Rising - Ships of State, 22.

« Cette recherche suggère que l'ensemble des transactions commerciales chinoises dans le domaine portuaire, tout comme celles d'entreprises d'État chinoises en transport maritime, constituent un système intégré d'expansion de la puissance maritime chinoise par l'entremise de transactions commerciales. Il s'agit sans doute de sa principale contribution. » Asia Rising - Ships of State, 23.



Il est temps pour le Canada de tenir tête à la Chine et de défendre la liberté



Le Canada souligne aujourd'hui un triste anniversaire. Depuis deux ans, Michael Kovrig et Michael Spavor sont tenus en otage en Chine.

Leur crime? Être Canadiens.

Erin O'Toole, Chef du Parti conservateur du Canada

Alors que notre pays se préoccupe avec raison du sort de nos deux citoyens injustement emprisonnés, cette diplomatie de prise d'otage révèle au grand jour la vraie nature du Parti communiste chinois. Un réalignement géopolitique se produit depuis quarante ans, et le Canada a tardé à voir les signaux d'avertissement. Aujourd'hui, nous en payons le prix.

Depuis quarante ans, la grande ouverture chinoise au libre marché est une illusion. Il ne s'agit pas de libre marché, mais de mercantilisme, où l'état Chinois lui-même compétitionne nos entreprises. Depuis que les chars d'assaut ont envahi la place Tiananmen, l'occident a préféré se mettre la tête dans le sable, prêt à tout pardonner à la Chine afin d'avoir accès à son économie.

La vérité est qu'à ce jour, en Chine, toute entreprise, publique ou privée, reste sujette aux directives stratégiques de l'État. Ce n'était peut-être pas si grave quand la Chine fabriquait principalement des produits comme des chaussures ou des brosses à dents, mais cela a des implications considérables aujourd'hui, alors qu'elle exporte des technologies de reconnaissance faciale et des drones de surveillance. La loi oblige toute entreprise chinoise à collaborer avec les agences de renseignement chinoises. Eh oui, cela inclut vos vidéos TikTok ainsi que Huawei, qui tente d'entrer dans notre système 5G.

Pendant des décennies, le Parti communiste chinois a courtisé les entreprises occidentales avec des promesses de main-d'œuvre bon marché et aucune contrainte environnementale. Une fois que ces entreprises avaient lié leurs chaînes d'approvisionnement à l'économie chinoise, les demandes de transferts de technologie forcés augmentaient invariablement. Nos valeurs, elles, étaient évidemment bafouées.

Le vol de propriété intellectuelle, la contrefaçon et le piratage numérique ne sont pas des exceptions dans nos transactions avec la Chine. Ils sont la norme. Je l'ai vu de mes propres yeux comme avocat il y a dix ans lors de mes luttes contre les abus de notre propriété intellectuelle par des entreprises chinoises. Il est plus que temps que notre gouvernement et nos dirigeants d'entreprises comprennent que les choses s'aggravent, et que nous sommes tous à risque.

Même pendant cette pandémie, la Chine a falsifié ses chiffres sur la COVID-19 et a cherché à accaparer le marché des équipements médicaux, pour ensuite les revendre à des prix faramineux. Malgré tout cela, le gouvernement Trudeau a quand même décidé de prioriser un partenariat avec une entreprise chinoise pour fournir un vaccin aux Canadiens.

Depuis des années, le Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS) prévient que la firme [CanSino](#) est une menace pour la sécurité nationale, mais les libéraux ont fait fi de l'avis de nos experts canadiens. Après avoir sans aucun doute profité de recherches canadiennes sur le vaccin, la Chine a rompu les relations et refusé de nous envoyer des échantillons. Cela a retardé notre accès aux vaccins, et va nuire à nos populations vulnérables.

Depuis trop longtemps, notre pays regarde la puissance de Beijing s'établir sur notre territoire. Mais depuis quelques années, la situation s'aggrave sérieusement. Des Canadiens d'origine chinoise sont menacés par des agents étrangers dans notre propre pays. Des manifestations anti-Hong Kong ont été organisées au Canada afin d'intimider les militants pour la démocratie.

Des étudiants ouïgours dans nos universités sont victimes d'intimidation et se font censurer dans le cadre d'actions coordonnées dirigées par les consulats chinois partout au pays. Et les valeurs qui nous sont si chères, comme l'ouverture, la justice et la tolérance, sont utilisées comme armes contre nous. Certains laissent entendre que la défense des droits de la personne est du racisme anti-Chinois, ou qu'il est paternaliste de dénoncer l'intimidation de l'État chinois.

Je ne le répéterai jamais assez. Le conflit que nous avons est avec le Parti communiste chinois, pas la population chinoise. La population chinoise ne tient pas des citoyens canadiens en otage depuis deux ans – c'est le régime communiste qui le fait. Il faudra un effort national pour répondre à un défi aussi grand. Des plus hauts niveaux du gouvernement aux choix individuels des consommateurs, nous devons parler ouvertement de ces enjeux.

Nos amis australiens, qui courent beaucoup plus de risques en matière de commerce bilatéral, ont voté une loi pour protéger leurs institutions de l'infiltration chinoise. Nos alliés britanniques ont pris la mesure courageuse d'interdire Huawei de leur réseau 5G. Et les États-Unis, sous le président Biden, vont continuer à diriger un réalignement des démocraties pour que nous soyons unis face au plus grand défi géopolitique de notre époque.

Nous ne sommes pas seuls. Il est temps que le Canada se remette du bon côté de l'histoire. Il est temps de défendre la liberté – pour les deux Michael, pour notre pays et pour l'avenir du monde démocratique.

Erin O'Toole

Chef de l'opposition officielle

Chef du Parti conservateur du Canada

Cette page est ajoutée à la Revue de Presse

« Le Port de Québec appartient à sa Majesté la Reine Élisabeth II qui lui en confie la gestion. » APQ, 2013.



« Mon pouboir est Divin et la gestion de mon Port Chéri l'est aussi, sans parler de mes gestionnaires. Bande de félons ! Gardes, préparez les bûchers ! »

2008

La Baie de Beauport ou la quadrature du cercle

Au début des années 80, une plage péninsulaire est apparue devant Beauport, résultat inattendu de remblaiements massifs dans le fleuve effectués par le Port de Québec depuis les années soixante. En effet, le port souffre d'un manque chronique de terrains de vaste étendue et de surface plane : il jouit d'un « *site plaisant mais contrariant pour le commerce et l'industrie* » (Albert Faucher, 1973). La géographie de Québec, ville acropole juchée sur sa falaise, est moins propice à décharger des navires qu'à tirer du canon. Voilà pourquoi l'Administration portuaire n'a de cesse d'augmenter son domaine foncier à même le fleuve à grands renforts de fonds publics.

De nouveau remblayer le fleuve ?

Depuis trois décennies, une plage apparue inopinément à l'extrémité de la péninsule industrialo-portuaire de Beauport a été de plus en plus fréquentée par la population. La création par remblaiement d'un prolongement industrialo-portuaire de plus d'un demi-kilomètre entraînera des effets délétères assurés et irréversibles sur un site récréatif régional dont on vient de parachever le réaménagement *au coût de 19 millions de dollars de fonds publics*.

Parmi ceux-ci :

- Obstruction du panorama fluvial, élément d'attraction premier et fondamental du site;
- Diminution de près de la moitié de la longueur utilisable de la plage;
- Réduction de la surface navigable près du rivage, compromettant la pratique de catamarans, dériveurs, kitesurfs, planches à voile;
- Juxtaposition malaisée du récréotourisme et de l'industriel portuaire lourd;
- Réduction de l'attractivité future du fleuve pour tout l'Est de la Capitale;
- Frein à la croissance des activités récréotouristiques et révision à la baisse des retombées économiques et sociales d'un équipement public aménagé à grands frais, dont la Ville devra assumer l'entretien durant les 30 prochaines années.

Rappelons que Québec jouit de fort peu d'accès publics au fleuve dignes de ce nom pour une ville touristique de son importance. Cette situation regrettable n'est pas sans entraîner de lourdes pénalités économiques. Quelques trottoirs, promenades ou quais ne permettent qu'une déambulation moutonnaire ou la contemplation à distance du « majestueux Saint-Laurent ».

Les aménagements récents ne font pas exception à la règle : « *Qu'ils contemplent le fleuve tant qu'ils voudront pourvu qu'ils nous laissent le gérer et en tirer profit à notre guise* ».

Il serait donc contre-indiqué d'amputer près de la moitié d'une importante plage régionale alors qu'est censé progresser le retour au fleuve maintes fois promis à la population.

Cet article précède de 12 ans l'actuel projet de terminal pour conteneurs d'Hutchison Ports.

Léonce Naud, Le Soleil, 20 août 2008

Industrie maritime

Draguer le fleuve pour être compétitif

Le Port de Montréal envisage d'approfondir le chenal du fleuve Saint-Laurent entre Québec et Montréal afin de concurrencer les ports américains qui, depuis quelques années, adaptent leurs infrastructures pour accueillir de plus gros navires.

«Nous sommes à un carrefour. Nous devons agir pour nous maintenir dans le peloton de tête ou nous laissons le peloton de tête s'éloigner et nous en subissons les conséquences», dit Daniel Dagenais, vice-président aux opérations au Port de Montréal.

Mesures déployées

Nombre de mesures ont été déployées au cours des années pour augmenter le transport de marchandises. En mai 2013, Transports Canada a fait passer de 32 à 44 mètres la largeur permise des navires dans cette section.

Le Port de Montréal a pour sa part adopté de nouvelles technologies pour assurer une plus grande efficacité à la navigation. Toutefois, à moyen terme, ces initiatives ne pourront à elles seules assurer la compétitivité du Port de Montréal, concède Daniel Dagenais. Selon une étude réalisée il y a quelques années par l'Association des armateurs canadiens, chaque pouce de profondeur supplémentaire correspond à l'équivalent de 120 tonnes de marchandises par navire.

Concurrence américaine

Le Port de Montréal fait face à une vive compétition des ports américains. Entre 2013 et 2018, pas moins de 9 milliards US seront investis pour approfondir et élargir les chenaux et les ports de Charleston, Jacksonville, Miami, New York et Savannah.

Nicole Trépanier, présidente de la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES), souligne que la question du dragage se pose: «Est-ce que tôt ou tard nous devons pouvoir accueillir de plus gros navires avec une plus grande profondeur si nous voulons, comme pays, rester dans la course?»

Son de cloche similaire de la part de Jean-François Belzile, de la Fédération maritime du Canada, organisation qui représente les armateurs: «Nous ne sommes pas directement impliqués dans le dossier, mais nous appuyons la démarche du Port de Montréal.»

Réduire des hauts fonds

De combien de pouces pourrait être creusé le chenal? «Il faudra faire la part des choses entre le volume à draguer et les gains nets», répond Daniel Dagenais, du Port de Montréal. Pour l'essentiel, il s'agirait de réduire des hauts fonds qui relient des fosses plus profondes, dit-il. «Nous ne venons pas affecter l'écosystème du fleuve Saint-Laurent en son entier. Croire cela serait très généraliste et être un peu myope intellectuellement.»

Nicole Trépanier se veut également rassurante: «Nous ne jouons pas à la roulette russe avec le Saint-Laurent. C'est notre terrain de jeu et notre gagne-pain. Pourquoi risquerions-nous des accidents ou des déversements dans le Saint-Laurent?»

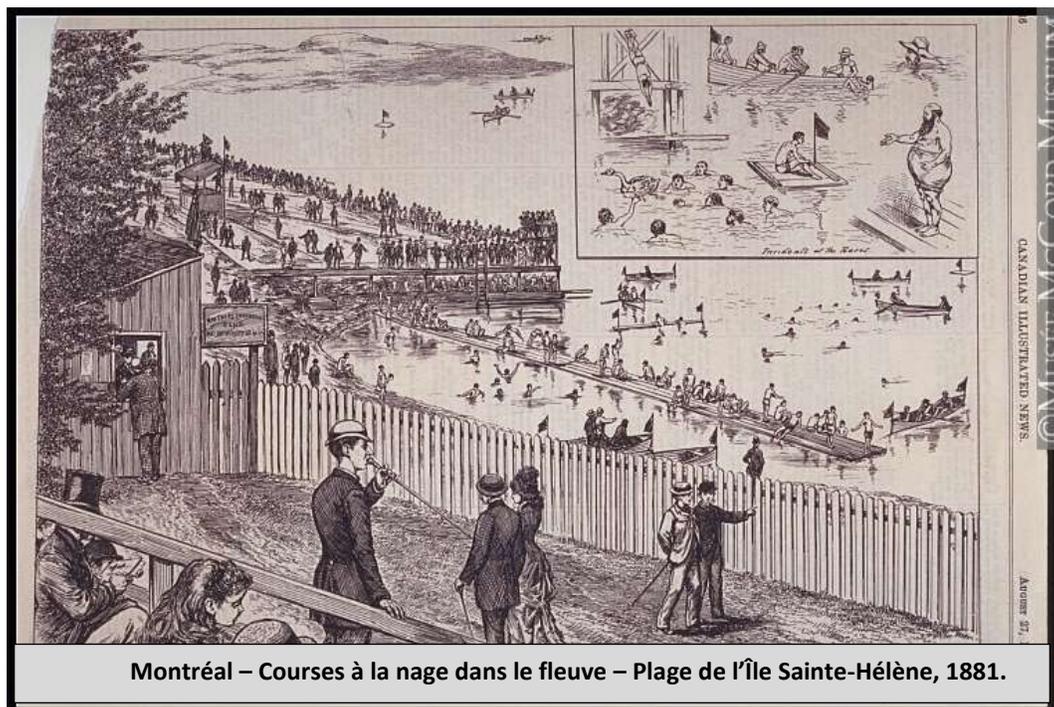
Histoire de l'autoroute H₂O

Le chenal du fleuve Saint-Laurent a été dragué à plusieurs reprises au cours des 150 dernières années. Le chenal est passé d'une profondeur de 4,2 m en 1857 à 11,3 m en 1998. Au cours de la même période, sa largeur est passée de 45 mètres à 230 mètres. La dernière campagne a permis de draguer 48 hauts fonds entre Montréal et Québec.

Source : [Centre Saint-Laurent](http://www.centre-saint-laurent.ca) - Environnement Canada

Lien

<https://www.lapresse.ca/affaires/portfolio/201410/27/01-4812947-draguer-le-fleuve-pour-etre-competitif.php>



Montréal – Courses à la nage dans le fleuve – Plage de l'Île Sainte-Hélène, 1881.

Les plaisirs de l'eau avant que ne sévissent les *architectes du paysage*. Image ajoutée à la Revue de presse



Québec et ses 4 rives coloniales

Réflexion sur les relations entre Ville, Fleuve et Port à Québec

Avril 2017

Léonce Naud, géographe

Durant la plus grande partie de son histoire, Québec a été une ville coloniale. Sur son littoral, elle le demeure encore aujourd'hui.

Lors de la fondation de Québec par Samuel de Champlain, les nouveaux arrivants prirent le contrôle du fleuve et déplacèrent les autochtones vers l'intérieur des terres. La Conquête britannique en fit autant avec les Français et les Canadiens, mettant fin à leur présence dominante sur le Saint-Laurent et ses affluents. Ce n'est pas sans raison que le journal Boston Globe qualifia la prise de Québec de « *chute de la Carthage d'Amérique* ». Tout comme celui de la grande cité punique, l'empire de la Nouvelle-France avait été un empire de l'eau.

Le géographe Luc Bureau a résumé de façon lapidaire ce virage radical survenu lors de la Conquête : « **La hache et la faucille chassent la rame et le fusil, la charrue se substitue au canot d'écorce** ». Tout est dit. On touche ici à la cause fondamentale de l'éloignement général des Québécois par rapport au fleuve Saint-Laurent.

Dans le cas d'une cité dont la conquête s'est effectuée par voie océane comme ce fut le cas à Québec, à moins d'exterminer au grand complet la population locale, le vainqueur se réserve habituellement une enclave riveraine à son usage exclusif, là où se trouve le port. La ville perd alors l'usage de son port ainsi que sa porte d'accès maritime vers le monde extérieur, domaines régaliens réservés aux nouveaux maîtres du pays.

C'est encore aujourd'hui largement le cas à Québec, la population locale s'y voit interdite d'accès au fleuve ou à la mer et surtout privée d'interactions physiques avec l'eau pour y travailler, s'y déplacer, voire simplement s'y amuser. Selon une dynamique ségrégative, les résidents des quartiers peuvent regarder la mer ou le fleuve ou encore observer des zones d'activités privilégiées, tels des yachts dans une marina. Cependant, les usages populaires de la mer ou du fleuve en ville restent inexistantes. Plus exactement, ils peuvent accéder au fleuve, mais sous surveillance et aux confins de l'agglomération. C'est à ces endroits que se développent des pêcheries artisanales, de modestes accès publics, des plages, etc. Cependant, pour l'immense majorité de la population, le fleuve ou la mer sont devenus un simple panorama et non un outil général de développement économique et social.

En outre, ce sont les nouveaux maîtres du pays qui décident du type d'aménagements en rives : bâtiments militaires et administratifs s'interposent entre les quartiers centraux et la mer, douane prestigieuse, édifices phares, monuments à la gloire des colonisateurs, etc.

Dans un livre remarquable, Jacques Soullou a remarqué comment l'architecture coloniale en rives constitue un des moyens de contrôle de la ville indigène :

« Un des leviers de ce contrôle passe par une véritable mise en scène du pouvoir colonial à la fois dans l'aménagement de l'espace et l'image extérieure que le bâtiment colonial veut offrir de lui-même : symétrie, rigueur, solennité. Par architecture et urbanisme conjugués, le pouvoir pratique une espèce de suggestion de l'ordre, comme si la vue de ce spectacle devait convaincre le colonisé que là se dresse le bien ».

RIVES COLONIALES ARCHITECTURES, DE SAINT-LOUIS À DOUALA

[Jacques Soullou - Rives coloniales, Éditions Parenthèses, 1993 \(PDF\)](#)

Le colonisateur décide aussi de la configuration des quais et bassins à flot. Conçus dans le but de desservir les navires militaires ou commerciaux qui assurent les trafics avec la métropole ou le commerce inter-colonial, ces quais et bassins ne répondront souvent qu'incidemment aux besoins réels des armateurs locaux. Un fort ou une citadelle dominera généralement à la fois le port et la ville. Ses fonctions consistent à contrôler les relations maritimes avec l'extérieur, à défendre la ville en cas d'attaque ou à l'écraser en cas d'insurrection. Sur son bastion le plus élevé flottera le drapeau du conquérant, question d'informer les arrivants sur l'identité des maîtres du pays.

Au début, on interdira à la population l'accès à l'enclave riveraine demeurée sous contrôle colonial. Avec les années, on aménagera des « fenêtres » permettant aux gens de contempler cette surface liquide devenue inaccessible, dont le contrôle et l'exploitation faisaient la fortune militaire et commerciale de leurs aïeux. C'est ainsi qu'à Québec, pourtant ville maritime et fluviale, le fleuve est avant tout « majestueux » pour la bonne raison qu'il demeure inaccessible à la population, la plupart de ses autres usages étant devenus impensables ou hors d'atteinte.

Les administrateurs coloniaux organiseront à l'occasion des festivités bas de gamme pour le menu peuple, mais en aucun cas ne considéreront-ils les gens de la ville comme leurs égaux et encore moins comme leurs maîtres, même quand ces derniers constituent l'immense majorité de la population. Enfin, le maire et les « petits échevins locaux » cessent d'exister dès qu'ils mettent les pieds à l'intérieur de l'enclave coloniale... ou du moins en sont-ils persuadés.

Comme les élus municipaux de Québec le répètent à l'envi : « *Nous sommes impuissants. On ne peut rien faire, on n'est pas chez nous* ». Ces derniers sont devenus étrangers au domaine maritime et fluvial que dominaient pourtant leurs ancêtres. Leur vision, tout comme celui de la majorité de leurs commettants, a cessé de porter comme naguère jusqu'au fleuve ou à la mer : un mur invisible les en sépare.

Partage des pouvoirs dépassé

À Québec, le monde fluvial et portuaire demeure l'affaire d'un oligopole qu'exercent une poignée d'administrateurs fédéraux tout puissants, non élus, incontournables et inamovibles, dont la population ignore le plus souvent jusqu'à l'existence. Ces derniers occupent collectivement la puissante niche sociétale délaissée par la communauté anglophone de Québec, dont la force avait quelque chose à voir avec celle de la *Royal Navy*. En effet, les marchands anglais ont longtemps exercé une influence prépondérante dans le domaine portuaire et maritime tandis que l'élément français s'étendait dans le reste de l'agglomération, plus loin du fleuve. Au sujet du Port de Québec, un observateur chevronné de la scène régionale a pu écrire : « L'étendue de son pouvoir actuel est un reliquat d'un partage tout à fait dépassé des pouvoirs entre les trois paliers politiques » (Jean-Jacques Samson).

Cette structure politico-administrative qui exhale de puissants remugles coloniaux n'est pas sans rappeler le régime des Concessions littorales au temps des colonies. Aujourd'hui, Ottawa a simplement remplacé l'Angleterre. Bien entendu, si le port à Québec était géré par la Ville ou le gouvernement du Québec plutôt que par Ottawa comme c'est présentement le cas, le comportement de ses dirigeants serait fort différent et leurs décisions encore davantage.

Pour une bonne part, les agissements des acteurs en cause sur le fleuve s'expliquent par le cadre institutionnel et légal à l'intérieur duquel ils évoluent. Tant que ce cadre institutionnel ne fera pas lui-même l'objet d'une remise en question fondamentale, les incongruités sinon les coûteuses erreurs d'aménagement continueront de représenter la norme plutôt que l'exception. Enfin, rien ne changera aussi longtemps que le cadre constitutionnel et légal actuel ne fera pas l'objet d'une remise en question fondamentale.

Gestionnaires de droit divin ?

S'adressant en 2013 à la Cour supérieure du Québec, le Port de Québec a soutenu que « *le port de Québec appartient à Sa Majesté la reine Elizabeth II qui lui en confie la gestion.* » Or, le pouvoir de cette dernière reposant sur l'Onction divine apposée sur son front lors de son Couronnement, il en résulte logiquement que la gestion portuaire à Québec possède elle-même un caractère divin, sans compter le caractère plus ou moins divin de ses gestionnaires.

Cette philosophie corporative typique des beaux jours de l'Empire britannique imprègne encore le monde portuaire canadien d'un océan à l'autre et inspire encore un respect tétanisé dans bon nombre de milieux décisionnels. Bien entendu, si l'on quitte le monde fantasmé pour le monde réel, la gestion du port relève tout simplement d'Ottawa, l'Administration portuaire n'étant rien d'autre qu'une institution fédérale.

Cependant, ce port n'est pas un port comme les autres. Il s'agit d'un symbole impérial fort situé à l'endroit même où fut écrasé l'Empire français d'Amérique, à l'instar de la Citadelle, du Manège militaire et des Plaines d'Abraham. Grâce à ces puissants points d'ancrage, Ottawa maintient et impose une présence massive canadienne – succédant à la présence Britannique – au cœur même de la Capitale de sa province irrédentiste.

Le projet Beauport 2020

Ainsi, le projet Beauport 2020, qui propose d'agrandir à même le fleuve un parc industrialoportuaire dans la baie de Beauport ne découle pas de la géographie favorable de l'endroit choisi, ni d'un milieu terrestre particulièrement approprié, car déjà trop urbanisé, ni des résultats d'une évaluation socio-économique comparative de sites possiblement plus appropriés le long du Saint-Laurent, mais procède en bonne partie de la configuration administrative qui prévaut sur le fleuve ainsi que du mode de gestion du domaine fluvial.

Le fond du problème

Dans la région de Québec, l'interface entre les rives urbanisées et le domaine portuaire est constamment envisagée, non en fonction des besoins de l'ensemble des gens de la région, de la Province ou du pays, mais de manière ponctuelle et autarcique. Par ailleurs, et la chose surprend, ni les villes de Québec et de Lévis, ni le gouvernement du Québec, ni le gouvernement fédéral n'ont jamais sérieusement approfondi la nature du monde fluvial et maritime à Québec, malgré son importance socio-économique qui tient de l'évidence.

Quant à la communauté maritime régionale, elle constitue un univers remarquablement clos et ne cesse de déplorer les difficultés qu'elle éprouve à expliquer son rôle et son utilité au reste du corps social. À ce chapitre, le rattachement administratif de l'ensemble des activités maritimes québécoises au gouvernement Fédéral ne facilite certes pas une symbiose féconde avec les forces agissantes de la société environnante.

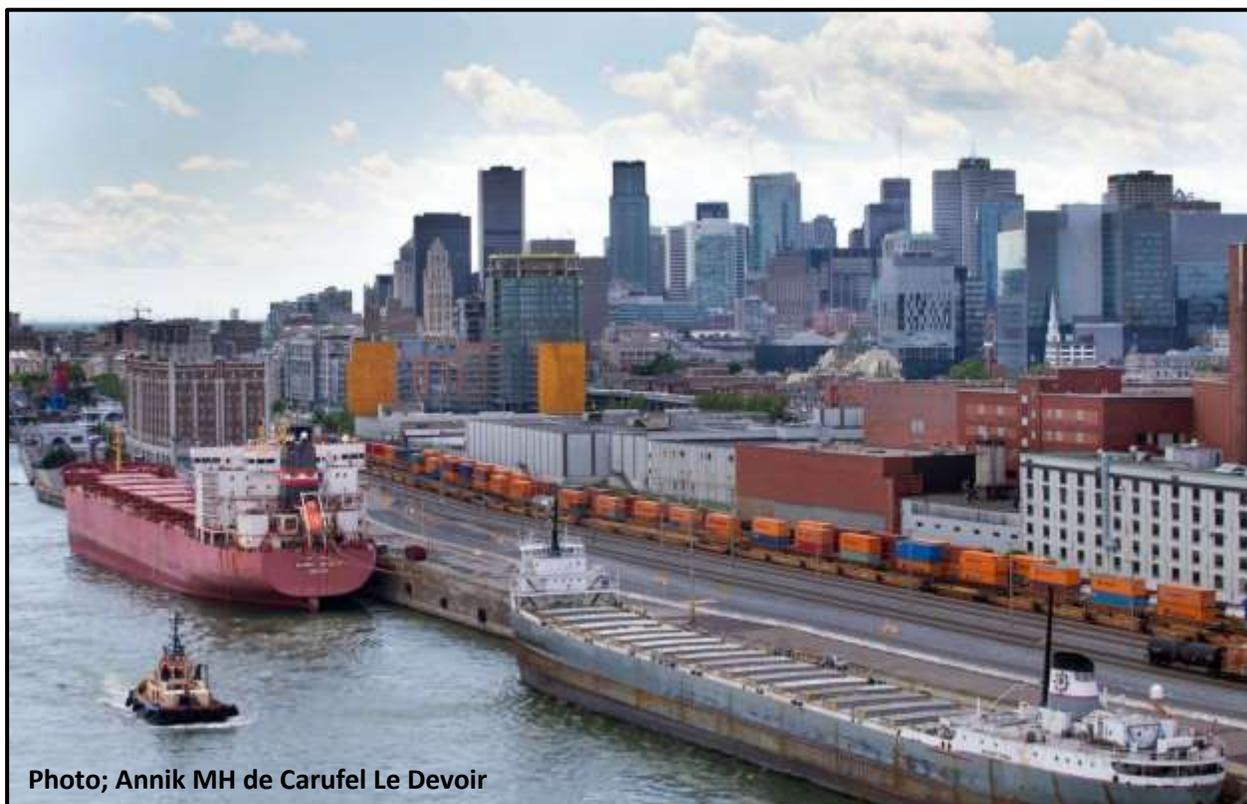
Vers un réexamen fondamental

Espérons qu'un jour une mission d'information et d'enquête, jouissant d'un large mandat et surtout d'une vision qui ne le soit pas moins – lequel reposerait entre autres sur une connaissance approfondie de différents parcours et destins urbano-portuaires au Québec et ailleurs dans le monde –, procède à un réexamen fondamental de l'organisation de l'espace et de la gestion de la ressource en eau à l'interface entre ville, fleuve et port à Québec, englobant dans sa réflexion l'ensemble des rives urbanisées de Québec et de Lévis.



Photo ajoutée à la Revue de presse

Draguer le fleuve pour demeurer compétitif?



Photo; Annik MH de Carufel Le Devoir

Pour tirer leur épingle du jeu, les ports de Montréal (photo), de Trois-Rivières et de Québec, pour ne citer que ceux-là, doivent se mesurer aux géants de la côte Est.

Pressés de toute part par une concurrence internationale féroce, les ports qui jalonnent le chenal de navigation du Saint-Laurent font de gros efforts pour demeurer compétitifs. Or, cette course à la croissance que l'on observe à l'échelle de la planète est de plus en plus difficile à suivre, surtout quand on sait que la voie navigable du fleuve comporte d'importantes limites physiques. Assez en tout cas pour que les acteurs de l'industrie maritime québécoise envisagent d'avoir recours au dragage pour demeurer dans la course.

Les plus gros bateaux du monde ne circulent pas sur les eaux du fleuve Saint-Laurent. Trop larges et, surtout, trop profonds pour le niveau d'eau disponible, ces mastodontes peuvent, au mieux, se rendre jusqu'au port de Québec où la colonne d'eau est encore assez importante pour permettre la circulation de ces navires sans entrave. Mais au-delà de la capitale, les compagnies maritimes n'ont d'autre choix que de réduire la dimension de leurs embarcations ou de limiter les cargaisons des plus gros.

« L'évolution de la taille des bateaux est une chose à laquelle on peut difficilement échapper, soutient MéliSSa Laliberté, directrice projets et affaires gouvernementales à la Société de développement économique du Saint-Laurent ([SODES](#)). C'est une mouvance planétaire qu'on observe depuis déjà quelques années et qui, à terme, aura très certainement un impact sur le trafic maritime du fleuve. Encore plus avec les nouveaux accords de libre-échange. Est-ce qu'un jour ça nécessitera une transformation physique de la voie navigable ? Peut-être. Je vous mentirais si je ne vous disais pas que c'est quelque chose dont on parle depuis déjà quelques années. »

5000

C'est, au minimum, le nombre de navires qui circulent sur le fleuve Saint-Laurent annuellement. À noter que ce nombre prend toutefois en compte la Voie maritime du Saint-Laurent.

Source: Société de développement économique du Saint-Laurent

Compétition internationale

Là où le bât blesse, c'est que, pour tirer leur épingle du jeu, les ports de Montréal, de Trois-Rivières et de Québec, pour ne citer que ceux-là, doivent se mesurer aux géants de la côte est. « Nous opérons dans un monde extrêmement connecté, souligne le vice-président aux opérations au Port de Montréal, Daniel Dagenais. Nos clients ne fréquentent pas que nos installations, ils vont aussi à Halifax, à Savannah, à New York... »

Or, un peu partout dans le monde, les ports se transforment, investissent des milliards de dollars et draguent leur chenal pour faire toujours plus de place aux super cargos. « Cette course à la croissance s'explique par le désir des entreprises de faire des économies d'échelle », soutient Emmanuel Guy, professeur au Département des sciences de la gestion de l'Université du Québec à Rimouski (UQAR). Spécialisé dans le transport maritime, ce dernier observe cette tendance depuis déjà quelques années. « Avec un bateau plus imposant, les compagnies peuvent transporter davantage de marchandises tout en préservant leur coût de fonctionnement à un niveau relativement bas, explique-t-il. Pour elles, ça devient particulièrement avantageux. »

Et comme les entreprises opérant dans le milieu maritime sont de moins en moins nombreuses, la pression sur les ports, elle, ne cesse d'augmenter. « Les compagnies ne sont plus fidèles à leur port, comme c'était le cas il y a quelques décennies, avance l'économiste Claude Rioux. Si elles trouvent qu'une administration ne change pas assez vite à leur goût, rien ne les empêche d'aller voir ailleurs. Les ports sont interchangeable. » « C'est là que ça pourrait commencer à nous faire mal, renchérit MéliSSa Laliberté, de la SODES. Une fois qu'une compagnie est partie, les chances qu'elle revienne dans les eaux du Saint-Laurent sont assez minces. »

294

C'est le nombre maximal de mètres que peuvent avoir les plus longs porte-conteneurs circulant sur le chenal de navigation entre Québec et Montréal.
[Ces navires font 32 mètres de large et peuvent transporter 4400 équivalents vingt pieds.](#)

Source: Société de développement économique du Saint-Laurent

Acceptabilité sociale

Une opération de dragage de la voie navigable, même ciblée, ne pourrait toutefois pas se faire en catimini, explique Émilien Pelletier, chimiste de formation et professeur associé à l'Institut des sciences de la mer de Rimouski. « Creuser le chenal nécessiterait des investissements colossaux, *soutient le chercheur*. Et c'est sans compter que ça aurait sans doute des contrecoups environnementaux très importants. Le fond marin de certaines portions de la voie navigable contient des contaminants dont on ignore parfois la nature. Il y a tellement d'inconnues, ça prendrait d'abord des études d'impact majeures. »

Plus encore, Transports Canada et la Garde côtière, les deux entités fédérales responsables de ces questions, auraient sans doute un important travail à faire pour qu'un tel projet obtienne l'appui de la population. « Le fleuve est fragile, soutient Emmanuel Guy, de l'UQAR. Les gens n'ont pas de problème à ce que les activités portuaires soient maintenues, mais de là à transformer la voie ? À la creuser davantage ? Le pas à franchir est important, et je doute qu'il soit vraiment surmontable d'un point de vue d'acceptabilité sociale. »

3/4

C'est la proportion des marchandises transportées sur le Saint-Laurent qui proviennent des marchés internationaux.

Source: Société de développement économique du Saint-Laurent

Adaptation en cours

En attendant, les ports québécois tentent, du mieux qu'ils peuvent, de contourner la contrainte de la profondeur d'eau en adaptant certaines de leurs pratiques. En ce sens, de nombreuses mesures ont été déployées au cours des dernières années, notamment pour augmenter le transport de marchandises sur le chenal de navigation. Ainsi, en mai 2013, Transports Canada, en travaillant de concert avec les administrations portuaires, a procédé à un changement règlementaire pour faire passer de 32 à 44 mètres la largeur des navires pouvant circuler entre Québec et Montréal.

L'utilisation de nouvelles technologies, comme la navigation électronique, permet aussi aux ports de calculer en temps réel la profondeur d'eau de la voie navigable. « Ça permet d'exploiter la colonne d'eau à son plein potentiel », précise Mélissa Laliberté, qui travaille pour la SODES depuis plus de cinq ans.

Les ports ont également développé des créneaux, afin de se différencier de leurs concurrents. Québec, par exemple, a décidé de miser sur le vrac, alors que Trois-Rivières a profité des dernières années pour moderniser ses installations d'entreposage. Pour sa part, le port de la métropole est reconnu pour ses ports intermodaux, qui permettent un transit rapide et efficace des marchandises. « Le chenal de navigation du Saint-Laurent demeure le chemin le plus court et le plus économique pour atteindre le coeur de l'Amérique », rappelle Gaétan Boivin, président-directeur général du Port de Trois-Rivières.

« Il ne faut pas oublier que, de tout temps, les navires les plus imposants n'ont pas pu circuler sur le fleuve Saint-Laurent, ajoute Daniel Dagenais, du Port de Montréal. Et encore aujourd'hui, on demeure le meilleur moyen d'atteindre les marchés du Midwest, ce n'est pas négligeable. Est-ce que le dragage sera nécessaire un jour ? Ce n'est pas exclu, mais on a encore des choses à prouver avant d'en arriver là. »

Petite histoire de dragage

Le chenal de navigation du fleuve Saint-Laurent a été dragué à plusieurs reprises au cours des 150 dernières années, ce dernier passant d'une profondeur de 4,2 mètres en 1857 à 11,3 mètres en 1998. Au cours de la même période, sa largeur est passée de 45 mètres à 230 mètres. La dernière opération, qui remonte à la fin du XXe siècle, a permis de draguer 48 hauts-fonds entre Montréal et Québec.

Lien

<https://www.ledevoir.com/societe/transports-urbanisme/496010/transport-maritime-draguer-le-fleuve-pour-demeurer-competitif>

Montréal : Baignade portuaire avec Mme la Mairesse au bassin Jacques-Cartier (VIDÉO)



Photo est ajoutée à la Revue de presse

Le Port de Québec rêve de conteneurs

Le Port de Québec a fait son nid. S'il n'en tient qu'à lui et à la Ville de Québec, l'agrandissement projeté dans le secteur de Beauport deviendra un terminal de conteneurs.

Mario Girard, président-directeur général de l'Administration portuaire de Québec (APQ), a profité de son passage devant la Chambre de commerce et d'industrie de Québec (CCIQ), mardi midi, pour en faire l'annonce. Ce dernier a parlé d'un «grand virage», d'une «vision simple et ambitieuse à la fois» : «Il s'agit d'établir un terminal de conteneurs de classe mondiale sur le site de Beauport 2020 afin de faire de Québec un pôle logistique maritime continental.»

Le Port est arrivé à cette conclusion après deux ans et demi d'études techniques et commerciales avec des consultants internationaux et d'échanges avec des entreprises oeuvrant dans ce secteur d'activité maritime. L'idée est de profiter de la profondeur d'eau du fleuve Saint-Laurent à Québec — au moins 15 mètres à marée basse — laquelle sied aux navires de fort gabarit qui prennent le contrôle des eaux depuis l'élargissement du Canal de Panama.



[Lire la vidéo](#)

La capitale québécoise deviendrait ainsi le point de transbordement de marchandises au départ ou à destination des marchés du Midwest américain, de l'Europe ou de l'Asie. La Chine, dont la classe moyenne est en explosion actuellement, est particulièrement visée ainsi que l'Inde. Une partie des conteneurs pourraient arriver ou repartir par les voies ferroviaires et le réseau routier.

Il y a déjà eu du transbordement et de l'entreposage de conteneurs à Québec, le long du boulevard Champlain, mais ce secteur d'activité maritime a été abandonné au profit de Montréal depuis une quarantaine d'années. M. Girard tend d'ailleurs la main à Montréal et aux autres ports du Saint-Laurent pour repenser l'organisation du trafic maritime au Québec.

« Actuellement Montréal n'est plus dans le circuit du transport maritime, à cause de la grosseur des bateaux. »

Régis Labeaume, Maire de Québec.

Source : [Vidéo](#) – 12 décembre 2017.

Selon les calculs disponibles, environ 500 000 conteneurs pourraient transiter par Québec dans une première phase. Il serait possible d'en entreposer environ 10 000 à la fois, empilés cinq de haut, sur le site de 17 hectares planifié à Beauport. C'est l'équivalent d'un terminal comme Prince Rupert en Colombie-Britannique, a donné comme exemple M. Girard.

Celui-ci prédit également l'installation de nouvelles entreprises d'entreposage, d'expédition et de finition dans la région de Québec pour alimenter le terminal.

Le maire de Québec, présent aux côtés du pdg du Port lors de l'annonce, a vanté le plan qui, selon lui, a un grand potentiel de développement économique et des avantages environnementaux. Non seulement il y aurait moins de poussières liées au vrac, un avantage pour les quartiers environnants, mais cela tuerait dans l'œuf le projet de draguer le fleuve jusqu'à Montréal pour laisser passer les nouveaux porte-conteneurs surdimensionnés, a plaidé Régis Labeaume.

Le politicien ne s'inquiète pas de l'augmentation du trafic ferroviaire puisque ce sont des conteneurs et non des wagons de pétrole qui vont circuler sur les voies. Il se dit également confiant de trouver des façons de diminuer l'impact visuel des piles de conteneurs.

M. Labeaume ne fait pas qu'appuyer le projet. Il prend sur lui de convaincre la province au grand complet de sa pertinence. «Je ne veux pas faire une guerre Montréal-Québec, mais à un moment donné, la réalité économique existe», a-t-il fait valoir.

Le Port doit soumettre en février ou mars à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale une nouvelle série de documents qui détailleront le projet de terminal de conteneurs et en évalueront les impacts environnementaux.

Une réponse de l'organisme fédéral est attendue à la fin de 2018. Les deux années suivantes seraient consacrées à la construction en vue d'une ouverture à la fin de 2020 ou au début de 2021. L'agrandissement est toujours estimé à 400 millions \$, construction et équipement inclus. Les gouvernements du Canada et du Québec sont sollicités pour des subventions.

Port de Québec: un mur de conteneurs sur la plage

Le Port de Québec propose un mur stylisé et végétalisé de trois conteneurs de haut pour séparer la plage de la baie de Beauport et le terminal de conteneurs planifié dans le secteur.



L'Administration portuaire de Québec (APQ) tient mercredi, entre 12h et 20h, une journée de consultation de type porte ouverte sur son projet d'agrandissement Beauport 2020. L'accent est mis sur la proposition d'y transborder des conteneurs et sur l'abandon du brise-lames à l'extrémité nord de la plage. Toutes les questions peuvent tout de même être abordées par les citoyens, assure le président-directeur général de l'APQ, Mario Girard.

Son organisation a profité de l'occasion pour présenter des esquisses du mur envisagé pour bloquer la vue et le son des futures installations. Au lieu d'un talus végétal, comme c'est le cas actuellement, il est proposé d'empiler des conteneurs sur une distance d'environ 270 mètres à la jonction de la plage et de la nouvelle ligne de quais.

Les conteneurs du bas, qui donnent sur les espaces récréatifs, pourraient être aménagés et loués, notamment pour augmenter l'offre de restauration sur le site. La couleur et la végétalisation proposées dans les esquisses pourraient changer selon les préférences du public. «On a voulu démontrer des moyens de rendre la vue agréable», a indiqué M. Girard, ouvert aux commentaires pour améliorer la proposition. Marie-Ève Lemieux, coordonnatrice en conformité environnementale à l'APQ, a ajouté que des études de climat sonore ont déjà été faites et les modélisations suggèrent que le mur serait efficace pour couper le bruit.



Alain Sans Cartier, vice-président Affaires publiques et partenariat stratégique à l'APQ, croit que le projet de terminal de conteneurs a l'avantage d'être plus concret pour les citoyens que le scénario hypothétique qui prévoyait aussi du vrac solide et du vrac liquide. «Les gens sont contents qu'on ait clarifié le scénario», a renchéri le pdg du Port.

[Lire la vidéo](#)

Les commentaires recueillis lors de cette journée portes ouvertes seront intégrés aux documents qui doivent être transmis ce printemps à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACEE). Environ 800 questions sur le projet sont en attente d'une réponse.

M. Sans Cartier a dit mercredi ne pas comprendre l'offensive de groupes environnementaux qui dénoncent une «opération de relations publiques». Ceux-ci souhaitent la reprise des consultations en raison du changement de vocation de Beauport 2020 et privilégient une commission conjointe avec le Québec. «Notre engagement depuis le début, c'est d'aller voir la population et c'est ce qu'on fait», réplique le porte-parole du Port. Des documents informatifs sur le projet sont disponibles sur le site de l'APQ. Il est aussi possible d'y formuler des commentaires jusqu'au 12 mars.

EN CITATIONS

«Le modèle d'affaires, je le questionne toujours parce que rappelons-nous que c'est pour financer les quais existants qu'on bâtit ça. [...] Il va falloir générer une sacrée quantité de profits avec Beauport 2022 [2020] pour justifier ces grands investissements-là.»

Jean Rousseau, conseiller municipal du district Cap-aux-Diamants

«On ne savait pas que le projet était rendu avancé à ce point-là. C'est sûr que pour nous autres, c'est une bonne nouvelle parce que l'enveloppe budgétaire des dernières années a pas mal été utilisée dans l'ouest de la province.»

Christian Bédard, agent d'affaires de l'Union internationale des opérateurs-ingénieurs local 905

«La clé du succès, c'est optimiser les installations actuelles. Investir, moderniser, c'est ça l'avenir du port de Québec. C'est pas construire un quai à tout prix, changer de projet au fur et à mesure pour trouver des clients, compétitionner Montréal.»

Christian Simard, directeur général de Nature Québec

«Ça reste toujours un projet qui est pas évident. Le port, avec tous ses scénarios antérieurs, le terminal de granules de bois, on sait plus si on peut le croire. Il y a tellement de changements.»

Daniel Guay, président d'Accès Saint-Laurent-Beauport

Port de Québec : pour qui les conteneurs ?

Le projet de terminal du Port de Québec fait face à une forte concurrence néo-écossaise. Québec n'est pas seule à planifier un terminal de conteneurs qui attirerait les gros navires intercontinentaux vers son port en eau profonde. Deux ports de Nouvelle-Écosse travaillent depuis des années sur des projets semblables qui ont un nom, un promoteur, de grands terrains réservés, mais toujours pas d'installations.

C'est en 2007, dans le plan de développement du port de Sydney situé au nord-est de l'île du Cap-Breton, que le transbordement des conteneurs a été jugé prometteur. Le secteur a été dragué en 2012 pour atteindre la profondeur de 15 mètres nécessaire pour un terminal en eau profonde. Le gouvernement Harper a payé la moitié des travaux de 38 millions \$.

Les années suivantes ont connu leur lot de transactions foncières, de revendications autochtones, de rapports de consultants et de nominations plus ou moins critiquées. Depuis deux ans, le projet baptisé Novaport est porté par SHIP (Sydney Harbour Investment Partners), une société privée à qui la municipalité régionale de Cap-Breton a confié la promotion et réservé des terrains.

Une entente a été signée avec l'entreprise China Communications Construction Co. Ltd pour la construction du terminal et des infrastructures connexes, comme les routes et le rail. Le géant Ports America, qui opère 80 terminaux dans une quarantaine de ports, s'est aussi porté volontaire pour gérer et opérer pendant 40 ans le terminal pour lequel 80 hectares sont réservés.

Les partenaires ont même procédé à la première pelletée de terre de la zone logistique Novazone, encore inhabitée. L'idée est d'y rassembler les entreprises d'entreposage et de transformation des marchandises reçues par conteneurs. Environ 500 hectares sont disponibles à cette fin à l'intérieur des terres. À une centaine de kilomètres à vol d'oiseau, dans le port d'Hawkesbury donnant sur le détroit de Canso, au sud-ouest du Cap-Breton, un autre groupe planifie aussi un terminal pour accueillir les immenses porte-conteneurs qui parcourent les grandes routes maritimes mondiales.

Dans les cartons depuis une bonne décennie, le Melford Atlantic Gateway Container Terminal and Logistics Park a connu un développement accéléré ces dernières années. Ses promoteurs ont acheté des terres du gouvernement provincial, obtenu les autorisations environnementales, pris entente avec des travailleurs potentiels. Actuellement, des ingénieurs travaillent sur les plans du terminal de 70 hectares où seront transbordés et entreposés les conteneurs et ceux du rail nécessaire pour les expédier vers le marché de la côte est et du Midwest américain. Une zone logistique d'une centaine d'hectares est également dans les cartons.

Un fonds d'investissement newyorkais, Cyrus Capital Partners, appuie le projet, tandis que SSA Marine Carrix est l'opérateur désigné. Ce dernier, dont le siège social est à Seattle, manutentionne déjà 14 millions de conteneurs par année. Pour se distinguer de Sydney — et aussi d'Halifax qui a un port opérationnel et sous-exploité —, Melford met de l'avant ses avantages naturels : 18 mètres de profondeur d'eau et un port sans glace tout l'hiver. En plus, le projet est entièrement financé par le privé et il n'y a pas de pont limitant les empilades de conteneurs en cours de route.

Dans un cas comme dans l'autre, il manque cependant une chose importante : des clients. Les deux sites sont à la recherche d'un premier transporteur qui s'engagerait à utiliser le terminal pendant quelques années. Ce n'est pas une mince tâche, car cela suppose de modifier des routes intercontinentales.

L'Administration portuaire de Québec (APQ), qui destine maintenant son agrandissement dans la baie de Beauport au transbordement de conteneurs, fait le même démarchage. Les ports néo-écossais sont au courant. «Il faut convaincre que nous offrons un meilleur terminal et que ça leur coûtera moins cher de passer par ici», résume Richie Mann, vice-président du marketing pour Melford Atlantic Gateway. Selon lui, il est plus économique de passer par la Nouvelle-Écosse que de suivre le Saint-Laurent jusqu'à Québec puis en revenir car les navires circulent en boucle entre les grands ports du monde. Après le Cap-Breton, ils pourraient poursuivre vers New York ou Norfolk pour une autre escale.

Un marché de niche pour Québec

M. Mann est d'accord avec l'APQ sur un point : les navires sont appelés à grossir, car les compagnies maritimes veulent charger et décharger plus de conteneurs moins souvent. Mais Québec ne peut accommoder les nouveaux géants des mers en raison de sa localisation et de l'espace disponible, plaide le porte-parole de Melford. Et comme les gros bateaux ne peuvent se rendre à Montréal en raison des ponts et de la profondeur d'eau, il considère que le Québec est condamné à un marché de niche.

Albert Barbusci, promoteur principal de Novaport, aborde le projet de Québec comme un éventuel complément à son offre, tout comme le port de Montréal, déjà spécialisé dans le transbordement de conteneurs. «À la fin de la journée, que ce soit Montréal ou Québec, on peut travailler avec n'importe qui. Il y aura des opportunités, c'est certain», dit l'homme d'affaires. «En même temps, vous ne pouvez pas avoir cinq ports en eau profonde le long de la côte est», tempère-t-il aussitôt.

Selon lui, la stratégie pour attirer les immenses porte-conteneurs doit être canadienne et non pas centrée sur une province. Mais au final, c'est le secteur privé qui désignera les gagnants parce que les gros navires ne peuvent arrêter partout où ils sont invités. «Les entreprises vont avoir leurs propres raisons et leur propre rationnel pour décider où elles veulent aller, un peu comme les lignes de croisières», compare le porte-parole de SHIP.

Le président-directeur général de l'Administration portuaire de Québec, Mario Girard, multiplie actuellement les voyages d'affaires pour convaincre des investisseurs de s'installer à Québec. Il assure que la concurrence a été étudiée et que le terminal de conteneurs à la baie de Beauport saura tirer son épingle du jeu. «On n'aurait jamais annoncé un projet comme ça sans la certitude absolue qu'on est capables d'être compétitifs par rapport à ces ports-là. On amène une solution qui fait en sorte que le coût moyen par conteneur est inférieur à ce qui se fait actuellement dans l'industrie», a-t-il confié au *Soleil* il y a quelques semaines.

Pas moins de 45 critères ont été considérés : distance, coûts de main-d'œuvre, prix du rail, temps d'attente, congestion, taux de remplissage... Certaines routes apparaissent d'ailleurs plus prometteuses que d'autres. «Nous, les calculs qu'on a faits, c'est 100% de la chaîne, de porte à porte. C'est là qu'on réalise, dans les études qu'on a faites, qu'on peut être extrêmement compétitifs par rapport à des projets comme Sydney, à des ports comme New York ou la Virginie. C'est détaillé à ce point-là», mentionne le grand patron du Port de Québec.

Terminal de conteneurs du Port de Québec: «fantaisiste», dit un expert



«Fantaisiste». C'est le mot choisi par un professeur retraité de l'Université Concordia, spécialiste de l'industrie maritime, pour qualifier le projet de terminal de conteneurs du Port de Québec.

Brian Slack, désormais associé à l'Université de Montréal, a écrit un mémoire à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACEE) pour appuyer l'agrandissement du Port de Montréal à Contrecoeur. Il se prononce sur le projet de Québec par la même occasion.

«Des suggestions ont été faites selon lesquelles la construction d'un terminal à conteneurs au port de Québec, où l'eau est plus profonde, éviterait la nécessité de construire une installation à Contrecoeur. C'est fantaisiste à la fois commercialement et en termes d'impacts environnementaux. Il n'y a aucun avantage commercial pour une compagnie maritime d'établir un service à Québec puisque le marché local est trop petit», écrit l'expert.

«La grande majorité des conteneurs devraient être transportés dans la région de Montréal et en Ontario. Les liaisons ferroviaires à Québec sont mauvaises et, par conséquent, la plupart des conteneurs seraient transportés par camion vers Montréal et au-delà», ajoute-t-il.

Un «cul-de-sac»

En entrevue téléphonique au *Soleil*, M. Slack rapporte ses discussions avec des armateurs de partout dans le monde. Ceux-ci sélectionnent les ports en fonction d'«un marché local garanti», à moins d'être au centre des mouvements internationaux, explique-t-il. Or, à Québec, moins de 10 % des marchandises conteneurisées pourraient être écoulées localement, contre environ 15 % à Montréal, calcule le professeur. Et le fleuve Saint-Laurent est un «cul-de-sac», un détour sur les grandes routes internationales.

«Ce n'est pas un jugement sur la qualité du port de Québec», insiste l'universitaire, qui croit qu'il y a encore de l'avenir pour le vrac dans la capitale même si «c'est moins sexy».

Le président-directeur général de l'Administration portuaire de Québec (APQ) présente le retour des porte-conteneurs à Québec comme une façon de redynamiser le Saint-Laurent puisque, selon lui, le trafic stagne à Montréal pendant qu'il augmente sur la côte est américaine. Mario Girard met de l'avant la profondeur d'eau naturelle de 15 mètres dans la baie de Beauport, où il veut installer le terminal de conteneurs, pour attirer les gros porte-conteneurs qui ne peuvent se rendre à Montréal, où le tirant d'eau est limité à 11,3 mètres.

Brian Slack réplique que le Saint-Laurent est un marché de niche qui n'attirera jamais les nouveaux géants des mers. Même les cargaisons de 6000 à 8000 conteneurs que lorgne Québec sont trop grosses, selon lui, car il faudrait charger et décharger à plusieurs endroits sur le Saint-Laurent, ce que les compagnies maritimes n'aiment pas faire.

«Dans un certain sens, ça nous protège parce que nous avons un marché qui ne peut pas être servi par beaucoup de compagnies», croit l'expert. «Si les Chinois viennent ici, ça va créer un problème pour les autres armateurs, qui sont très satisfaits [du service à Montréal]. Il faut y penser, défendre cet équilibre.»

M. Slack affirme également que la capacité du réseau ferroviaire à Québec ne suffirait pas à absorber les quelque 500 000 conteneurs en transition annuellement. Si bien que le camionnage prendrait la relève avec des impacts négatifs sur le réseau routier et l'environnement.

Les points de vue se rejoignent toutefois sur la nécessité de draguer éventuellement le fleuve pour que le port de Montréal continue de progresser. Le maire de Québec, Régis Labeaume, qui appuie l'agrandissement dans la baie de Beauport, en parle comme d'un désastre environnemental. Le professeur Slack croit au contraire que c'est faisable sans compromettre la santé du Saint-Laurent et déstabiliser ses rives.

Montréal, Québec, États-Unis : la guerre des ports



Le port de Montréal ne peut accueillir des bateaux de plus de 6000 conteneurs, ce qui le place dans une situation désavantageuse par rapport à plusieurs ports de la côte Est Américaine.

Alors que les navires sont de plus en plus gros dans l'industrie maritime, plusieurs ports de la côte est des États-Unis ont massivement investi pour agrandir leurs infrastructures. Ils représentent une menace croissante pour le port de Montréal, qui pourrait voir son trafic s'évaporer au cours des prochaines années.

Chaque jour, au port de Montréal, plus de 2000 conteneurs sont transbordés. La marchandise qui arrive est destinée en grande partie au Québec et à l'Ontario, mais également au Midwest américain, un immense marché que convoitent les joueurs de la côte est.

« Sur le Midwest américain, la concurrence est énorme ».

Serge Auclair, vice-président stratégie au port de Montréal

Depuis quelques années, la taille des navires n'a cessé d'augmenter. Une tendance qui s'est accrue avec l'élargissement du canal de Panama et qui est motivée par les économies que peuvent réaliser les compagnies maritimes. Présentement, plusieurs de ces navires de grande dimension, dont des porte-conteneurs, ne peuvent voyager jusqu'à Montréal, car la voie maritime du Saint-Laurent n'est pas assez profonde entre Québec et la métropole.

Certains ports de la côte est des États-Unis ont investi massivement pour draguer et améliorer leurs infrastructures afin de permettre à ces gros bateaux d'accoster à leurs quais. Ils y voient une occasion en or de prendre une partie du marché des conteneurs qui transitent par Montréal. Le vice-président stratégie du port de Montréal, Serge Auclair, dit sentir de plus en plus la concurrence de ports américains comme Virginia et Baltimore.



Photo : Getty Images / AFP/PAUL J. RICHARDS

Avec des investissements massifs effectués au cours des dernières années, plusieurs ports de la côte est américain, dont celui de Baltimore, espèrent ravir des parts de marchés qui revenaient jusqu'ici à des ports comme celui de Montréal.

Le Midwest, même pour un port comme New York, c'est un peu la cerise sur le sundae, dans le sens où ça ajoute à un marché local important.

Serge Auclair, vice-président stratégie au port de Montréal

Certains ports de la côte Est américaine, dont New York, sont capables d'accueillir des navires transportant plus de 10 000 conteneurs, beaucoup plus qu'au port de Montréal, qui peut accueillir des bateaux ayant une capacité maximale de 6000 conteneurs.

Une menace bien réelle

La PDG de la Société de développement économique du Saint-Laurent, Nicole Trépanier, affirme que la menace provenant des ports de la côte Est est bien réelle. « Ils ont augmenté la profondeur de l'eau dans les ports comme New York-New Jersey. En conséquence, ils sont capables d'accueillir des navires qui sont de plus fort tonnage [...] Si on est capable du côté des États-Unis de répondre à cette demande, il est possible que les lignes maritimes aient envie d'aller ailleurs. »

Les chiffres parlent d'eux-mêmes. Depuis 10 ans, le volume de conteneurs a augmenté de 36 % en Virginie et de 27 % à New York. Au cours de la même période, la croissance a été de 4,3 % à Montréal.

Pour le professeur et expert en affaires maritimes Jean-Paul Rodrigue, de l'Université Hofstra, la situation est préoccupante. « Le risque qui pourrait se manifester au cours des 5, 10, 15 prochaines années, [c'est que] certaines compagnies maritimes décident d'abandonner certains services vers Montréal, et que le trafic qui entre dans l'Ontario et dans le Midwest américain passe de plus en plus par d'autres ports de la côte est et marginalise le Saint-Laurent, marginalise le Québec et marginalise l'est du Canada. »

Leur objectif, c'est d'accaparer le marché interne nord-américain jusqu'au Midwest et de compétitionner directement avec le port de Montréal.

Jean-Paul Rodrigue, professeur à l'Université Hofstra de New York

Le port contre-attaque

[Pour demeurer concurrentiel et contrer l'offensive des Américains, le port de Montréal mise sur son projet d'agrandissement à Contrecoeur](#), sur la rive sud du fleuve. Le projet de 750 millions de dollars prévoit la construction d'un terminal afin d'augmenter le nombre de conteneurs transbordés et la rapidité avec laquelle la marchandise est livrée par train et par camion. « Avec le temps, la capacité de Montréal va être atteinte. Donc, Contrecoeur va permettre un ajout de capacité », soutient le vice-président stratégie au port de Montréal, Serge Auclair.

Selon M. Auclair, il faut aussi prendre en compte les nouvelles réalités du commerce international. Il cite notamment l'alliance entre Maersk, numéro un mondial du transport de conteneurs, et Alibaba, géant chinois du commerce électronique, pour la création d'un nouveau service de fret. « De plus en plus, il faut de nouvelles façons de distribuer les biens vers les consommateurs. Ça demande des pôles logistiques intégrés à proximité des installations portuaires. Contrecoeur va permettre de rejoindre cet enjeu », assure-t-il.

Le projet de Contrecoeur ne permettra pas pour autant d'accueillir de plus gros bateaux sans le dragage du fleuve.



Photo Logistec

Installations actuelles du port de Montréal à Contrecoeur

Québec a aussi des visées

Le port de Québec a aussi son projet pour augmenter la compétitivité du Saint-Laurent face aux grands ports américains. Pour l'instant, le port ne transborde que des matières en vrac comme du minerai, [mais ses dirigeants veulent construire à Beauport un terminal de conteneurs en eau profonde](#) qui pourra accueillir des navires d'une capacité de 10 000 conteneurs, dès 2020.

« Ça serait un modèle d'affaires un peu différent qui permettrait d'amener des plus gros bateaux. [Les marchandises pourraient ensuite transiter par train] pour aller desservir par exemple le marché du Midwest américain », affirme le président du port de Québec, Mario Girard. Ce dernier voit également une éventuelle collaboration entre le projet de Québec et celui de Contrecoeur.

Cependant, pour la présidente de Logistec, Madeleine Paquin, dont l'entreprise est présente dans 37 ports du Canada et des États-Unis, le projet de Québec vient directement concurrencer Montréal. « [Les administrateurs de Québec] ne veulent pas vraiment collaborer; ils veulent juste le cargo [de] Montréal. Alors, ça commence mal comme point de collaboration. Il faudrait avoir un objectif commun et pas l'objectif de juste prendre les clients. »



Le projet Beauport 2020 est évalué à 190 millions de dollars.

Le vice-président du port de Montréal, Serge Auclair, s'interroge lui aussi sur le projet de Québec. « Il y a déjà eu du conteneur à Québec, puis à un moment donné, l'industrie s'est déplacée à Montréal, parce que le marché était à Montréal. »

Le grand patron du port de Québec, Mario Girard, n'est pas surpris par ces réactions. « On est un nouveau joueur qui vient un peu déranger le statu quo établi depuis quelques années. C'est normal qu'il y ait un peu de résistance au changement, de l'inquiétude », note-t-il.

On ne veut pas aller chercher des parts de marché sur le Saint-Laurent. On veut aller chercher des parts de marché qui vont actuellement sur la côte est américaine.

Mario Girard, président du port de Québec

Pour la PDG de la Société de développement économique du Saint-Laurent, Nicole Trépanier, chacun essaie de tirer la couverture de son bord. « Actuellement, chacun a un projet sur la table à dessin, qui est perçu comme étant au détriment de l'autre », souligne-t-elle.

L'union fait la force

Mme Trépanier croit que les ports du Saint-Laurent doivent collaborer pour développer une nouvelle stratégie commune et permettre à la voie maritime de demeurer concurrentielle face aux ports de la côte est des États-Unis. « Il va falloir peut-être s'unir et arriver avec une offre particulière [...] sur le Saint-Laurent pour se positionner de manière distincte », croit-elle.

Même si plusieurs solutions sont envisagées pour que le Saint-Laurent reste compétitif, ce sont les grandes compagnies maritimes qu'on trouve à Copenhague, Dubai, Hambourg et Hong Kong qui auront le dernier mot dans ce dossier. D'ici là, les ports de Québec et de Montréal devront travailler ensemble pour que le fleuve Saint-Laurent demeure concurrentiel.

Lire aussi :

- [Année record pour le trafic de marchandises au port de Montréal en 2017](#)
- [Le port de Montréal, un lieu de transit en constante transformation](#)
- [Les 3 principaux projets du port de Québec](#)
- [Croissance des activités au port de Québec en 2017](#)

Lien :

<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1114854/ports-industrie-maritime-porte-conteneurs-cote-etats-unis>

**COMMUNIQUÉ****Le 28 mai 2019**

Le port de Québec annonce une entente avec Hutchison Ports et le CN pour le développement d'un nouveau terminal de conteneurs de 775 millions de dollars

Québec, le 28 mai 2019 — L'Administration portuaire de Québec (APQ) est fière d'annoncer la signature d'une entente commerciale à long terme avec Hutchison Ports, le plus important réseau de ports dans le monde, et le Canadien National (CN), la principale compagnie de transport et de services de chaîne logistique en Amérique du Nord, en vue de construire et d'exploiter le nouveau terminal de conteneurs, dans le cadre du projet Laurentia (appelé auparavant Beauport 2020).

Grâce à cette entente, Hutchison Ports compte maintenant dans son réseau mondial 52 ports situés dans 27 pays dont le Royaume-Uni, l'Espagne, la Pologne, la Suède, l'Allemagne, les Pays-Bas, la Belgique, l'Australie, la Chine, le Pakistan, l'Égypte, l'Argentine, le Mexique et le Panama. Véritable force de l'industrie maritime dans le monde, Hutchison Ports manutentionne chaque année près de 85 millions d'équivalents vingt pieds (EVP), soit environ 11 % du trafic mondial de conteneurs.

Le projet de 775 millions de dollars sera financé principalement par un investissement conjoint des trois partenaires. L'APQ poursuit également ses discussions avec les gouvernements fédéral et provincial pour compléter le financement. Une fois en activité, le nouveau terminal permettra la création de centaines d'emplois. Hutchison Ports a été choisie à l'issue d'un processus au cours duquel l'APQ a invité les principaux opérateurs de terminaux dans le monde à présenter une offre et à participer au projet. HSBC a agi comme conseiller stratégique et financier exclusif de l'APQ dans le cadre de ce processus.

« Nous avons choisi Hutchison Ports parce qu'il s'agit d'un opérateur de classe mondiale doté d'une expertise axée sur la clientèle et qui partage notre vision commerciale en matière d'efficacité de la chaîne logistique, d'innovation, de sécurité et de préoccupations environnementales. Aujourd'hui, par l'entremise d'une coentreprise entre Hutchison Ports et le CN, nous posons les jalons pour que ce projet devienne un succès commercial et d'acceptabilité sociale en Amérique du Nord ainsi qu'un vecteur de développement économique pour le Québec, permettant au Saint-Laurent de gagner de la croissance additionnelle et une meilleure compétitivité avec les ports américains », a commenté le président-directeur général de l'Administration portuaire de Québec, monsieur Mario Girard.

L'entente prévoit que Hutchison Ports construira les installations de manutention portuaire les plus vertes et technologiques de toute l'Amérique du Nord. Il s'agit d'une occasion unique pour le futur terminal de conteneurs du Port de Québec de devenir l'un des terminaux avec la plus faible empreinte écologique au monde.

« Nous sommes très heureux de nous associer avec l'Administration portuaire de Québec et le CN pour développer un projet de terminal et de faire de la ville de Québec la porte d'entrée de Hutchison Ports sur la côte est de l'Amérique du Nord. Avec son port en eau profonde complètement intermodal, son emplacement stratégique en vue d'atteindre le marché du Midwest américain et le grand soutien de la part des autorités locales, le projet de Québec possède tous les atouts pour réussir dans ce marché hautement prometteur », a déclaré monsieur Eric Ip, directeur général du groupe Hutchison Ports.

« Dans une économie où le transport des marchandises découle des dépenses de consommation, les chaînes d'approvisionnement sur de grandes distances doivent être modernes, rentables et fiables. Hutchison est un opérateur de conteneurs de classe mondiale et nous sommes convaincus que nous nous associons à un groupe qui saura contribuer à la réussite du projet », a ajouté monsieur J.-J. Ruest, président-directeur général du CN.

Une nouvelle image de marque pour un projet exceptionnel, Laurentia

Le projet ayant franchi un jalon important, l'Administration portuaire de Québec profite de l'occasion pour dévoiler la nouvelle image de marque de son terminal de conteneurs en eau profonde. Afin de faire référence à la genèse du continent nord-américain, le projet portera dorénavant le nom de Laurentia, reflétant la portée et l'importance à l'échelle du continent du nouveau terminal de conteneurs sur le Saint-Laurent.

Rappelons que le terminal Laurentia possède des atouts stratégiques qui lui confèrent un rôle unique dans la chaîne logistique continentale. En tant que terminal en eau profonde situé le plus loin à l'intérieur des terres en Amérique du Nord, c'est la seule installation sur le Saint Laurent pouvant accueillir les nouvelles générations de navires à grandes capacités. Il met à profit une desserte ferroviaire et une connexion autoroutière directe et dispose de tous les espaces requis pour faire transiter efficacement des milliers de conteneurs par année. Selon une étude de KPMG, dans la phase de construction uniquement, le projet générera 500 millions de dollars en retombées économiques et en moyenne 1 267 emplois par année. À terme, le projet générera 84 millions de dollars en retombées économiques par année et créera près de 800 emplois, dont 500 emplois directs, à Québec. Le terminal de conteneurs en eau profonde fait actuellement l'objet d'un processus d'évaluation environnementale par l'Agence canadienne d'évaluation environnementale.

À propos de l'Administration portuaire de Québec

Dernier port en eau profonde avant les Grands Lacs (15 m à marée basse), le Port de Québec est la porte d'entrée du cœur industriel et agricole de l'Amérique du Nord, effectuant la manutention de 27 M de tonnes de marchandises chaque année. Situé au cœur du continent américain à 1 300 kilomètres de l'Atlantique, le Port permet d'accéder au grand marché du Midwest américain, qui dessert plus de 100 millions d'habitants. Les navires qui passent par le Port sont essentiels à la chaîne d'approvisionnement qui transporte environ 20 milliards de dollars de marchandises chaque année. Le Port de Québec est un pôle maritime qui permet de générer et de soutenir plus de 13 000 emplois directs et indirects selon la dernière étude de KPMG/SECOR. Rappelons que l'Administration portuaire de Québec est une agence fédérale autonome constituée en vertu de la Loi maritime du Canada.

À propos de Hutchison Ports

Hutchison Ports constitue la division des ports et des services connexes de CK Hutchison Holdings Limited (CK Hutchison). Hutchison Ports s'avère un chef de file mondial en tant qu'investisseur, développeur et opérateur de ports, comptant 52 ports répartis dans 27 pays en Asie, au Moyen Orient, en Afrique, en Europe, dans les Amériques et en Australasie. Au fil des ans, Hutchison Ports s'est développée considérablement dans d'autres domaines liés à la logistique et au transport, comme les terminaux de navires de croisière, les activités aéroportuaires, les centres de distribution, les services ferroviaires et les installations de réparation de navires. En 2018, Hutchison Ports a manutentionné une capacité combinée de 84,6 millions d'EVP.

À propos du CN

Véritable pilier de l'économie, le CN transporte annuellement des marchandises d'une valeur de plus de 250 G\$ CA pour un large éventail de secteurs, tels les ressources naturelles, les produits manufacturés et les biens de consommation, sur un réseau ferroviaire de quelque 20 000 milles de parcours couvrant le Canada et le centre des États-Unis. Le CN – la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et ses filiales ferroviaires actives – dessert les villes et ports de Vancouver et Prince Rupert, en Colombie-Britannique, Montréal, Halifax, La Nouvelle-Orléans, et Mobile, en Alabama, ainsi que les régions métropolitaines de Toronto, Edmonton, Winnipeg, Calgary, Chicago, Memphis, Detroit, Duluth-Superior, au Minnesota et au Wisconsin, et Jackson, au Mississippi. Il a en outre des liaisons avec toutes les régions de l'Amérique du Nord. Pour de plus amples renseignements sur le CN, visitez le site Web de la Compagnie à l'adresse www.cn.ca

-30-

Source :
Port de Québec - Marie-Andrée Blanchet
Administration portuaire de Québec
418 648-3640 -



Adieu,
Beauport 2020



Entente de 775 M\$ pour un terminal de conteneurs au Port de Québec

L'Administration portuaire de Québec (APQ) a conclu une entente de 775 millions \$ avec Hutchison Ports, le plus important réseau de ports dans le monde, et le Canadien National (CN) pour la construction et l'exploitation du nouveau terminal de conteneurs, dans le cadre du projet Laurentia (appelé auparavant Beauport 2020). Une entente qui fait sourciller les opposants au projet alors que l'Agence canadienne d'évaluation environnementale n'a toujours pas donné son feu vert.



[Lire la vidéo](#)

Le pdg du Port de Québec, Mario Girard, ne tarissait pas d'éloges envers cet accord avec Hutchison Ports, fruit de plusieurs années de travail. «On voulait attirer un joueur de classe mondiale pour s'imposer comme plaque tournante dans le secteur des conteneurs», a-t-il expliqué mardi lors d'un point de presse.

Le projet de 775 millions \$ sera financé principalement par un investissement conjoint des trois partenaires. L'APQ poursuit également ses discussions avec les gouvernements fédéral et provincial pour compléter le financement.

Entouré de la présidente de la Chambre de commerce et d'industrie de Québec, Julie Bédard, de la directrice générale de la Chambre de commerce de Lévis, Marie-Josée Morency, de la présidente du CA du Port de Québec, Marie-France Poulin et du pdg de Québec International, Carl Viel — mais aucun membre de la Ville de Québec, de Hutchison Ports, du CN et du gouvernement du Canada et du Québec —, Mario Girard a promis qu'une fois en activité, le nouveau terminal permettrait la création de centaines d'emplois et des retombées économiques impressionnantes pour Québec.

«Selon une étude de KPMG, dans la phase de construction uniquement, le projet générera 500 millions \$ en retombées économiques et en moyenne 1267 emplois par année. À terme, le projet générera 84 millions \$ en retombées économiques par année et créera près de 800 emplois, dont 500 emplois directs, à Québec», a-t-il souligné.

Le pdg de l'APQ vante également les mérites de Hutchison Ports, un opérateur portuaire basé à Hong Kong, reconnu comme utilisant une technologie verte. «On va avoir le terminal de conteneurs avec la plus faible empreinte écologique au monde.»

Improvisation

Ces belles promesses ont fait bondir les porte-parole de la Coalition SOS Port de Québec, Alice-Anne Simard, directrice de l'organisme Eau Secours, et Christian Simard, directeur général de Nature Québec. Ils dénoncent l'«improvisation» du Port de Québec dans ce dossier.

Selon M. Simard, l'annonce de mardi «ne rend pas un projet inacceptable plus acceptable. C'est un projet enclavé dans une ville, qui va demander l'empiètement de 72 terrains de football dans un endroit à haute biodiversité, dans l'habitat d'une espèce menacée, protégée par la loi fédérale.»

«Ce projet n'a pas les autorisations environnementales. Il serait beaucoup mieux d'investir 300 millions \$ pour restaurer le port de Québec et le rendre moins polluant parce que ce projet-là n'enlève rien à la pollution de Limoilou et des quartiers centraux avec le vrac à ciel ouvert», a-t-il poursuivi.

Terminal Laurentia

«C'est tellement un projet improvisé qu'ils ont dû changer le nom pour enlever la date butoir du projet. On passe du projet Beauport 2020 à Laurentia, sans date de tombée parce qu'ils ne peuvent pas nous garantir que ce projet ira de l'avant dans les prochains mois», a renchéri Alice-Anne Simard.

Mario Girard a rétorqué qu'il n'y avait aucune improvisation dans le projet. «Le nouveau nom fait référence à la genèse du continent nord-américain, reflétant ainsi la portée et l'importance à l'échelle du continent du nouveau terminal de conteneurs sur le Saint-Laurent», a-t-il mentionné.

«Il n'y a pas d'improvisation. C'est un projet qui a suivi en bonne et due forme toutes les étapes d'un projet aussi important que ça. On a présenté à l'Agence des scénarios hypothétiques pour évaluer l'ensemble des impacts environnementaux potentiels.»

Évaluation toujours à l'étude

Or, après trois d'études, l'Agence canadienne d'évaluation environnementale n'a toujours pas approuvé le projet du Port de Québec. Pour Christian Simard, c'est parce que le Port de Québec a du mal à répondre aux questions de l'agence. «C'est rarissime une évaluation aussi longue. C'est parce que le promoteur ne parvient pas à répondre aux questions de l'agence. Il y a encore des réponses non résolues. Comme le projet a changé, il y a une nouvelle consultation en ligne qui va s'ouvrir et on va pouvoir déposer des mémoires», a-t-il indiqué.

M. Girard a admis que l'analyse du projet s'avère complexe, mais il est persuadé à terme d'obtenir les autorisations. «Pour nous, on ne mettra pas une date tout de suite. Parce que ce n'est pas nous qui contrôlons le processus environnemental. On espère le plus rapidement possible, mais ce ne sera pas avant les prochaines semaines, c'est clair. On a encore du travail à faire avec l'Agence canadienne.»

RÉACTIONS POLITIQUES

«Le Port de Québec prend son projet, change de nom, fait grossir le financement, mais les problèmes demeurent exactement les mêmes. Le problème principal du port est qu'il génère de la pollution dans les quartiers centraux. Il ne sera jamais vert tant qu'il ne mettra pas sous couvert ses opérations de transbordement de vrac d'une part. Et d'autre part, les conteneurs vont amener des centaines de voyages de camions lourds. L'argument économique je le trouve également très faible. On dit qu'on va créer des centaines d'emplois alors qu'on est en pénurie de main d'oeuvre et que les entreprises limitent leur projet d'expansion et de développement.» Sol Zanetti, député Québec solidaire de Limoilou.

«C'est une très bonne nouvelle pour l'ensemble du Québec, il y aura création de centaines d'emplois, des investissements importants. Le nouveau conglomérat doit passer l'évaluation de l'Agence canadienne environnementale, mais on reste confiant que ce sera un projet qui ira de l'avant. On verra aussi pour le financement, mais c'est prématuré de parler de ça pour l'instant, c'est pour ça qu'on n'était pas présent aujourd'hui. Il y aura également moins de camions sur la route avec la participation du CN.» François Bonnardel, ministre des Transports du gouvernement du Québec.

Avec la collaboration de Patricia Cloutier.

Port de Québec: une entente de 775 M\$ pour Beauport 2020



[Lire la vidéo](#)

Même s'il n'a pas encore obtenu le feu vert environnemental pour son projet de terminal de conteneurs, le Port de Québec vient de signer une entente de 775 millions \$ avec l'opérateur Hutchison Port et le CN.

L'administration portuaire en a fait l'annonce par communiqué mardi matin, puis lors d'une conférence de presse à laquelle participaient les chambres de commerce de Québec et Lévis, ainsi que Québec International, mais en l'absence des partenaires financiers et des gouvernements.

Annoncé à l'origine pour un budget global de 400 millions \$, le projet fait un bond majeur à 775 millions \$, notamment en raison de l'apport du privé et l'utilisation de nouvelles technologies vertes. Le projet appelé jusqu'à maintenant Beauport 2020 change de nom par la même occasion. Il se nomme dorénavant Terminal Laurentia.

«On ne pouvait espérer meilleur scénario», s'est réjoui le PDG du Port de Québec, Mario Girard. «Le plus grand opérateur de terminaux au monde qui s'allie au plus grand transporteur ferroviaire nord-américain, les deux choisissent Québec.»

Majoritairement privé

Cela en fera «un des plus importants projets privés non résidentiels jamais réalisés à Québec», a-t-il indiqué. M. Girard n'a cependant pas voulu préciser le montage financier, se limitant à dire que le projet sera «très majoritairement financé par des capitaux privés». La contribution des gouvernements supérieurs est toujours «en discussion» et permettra selon M. Girard «d'agir comme effet de levier»

L'annonce de mardi permet de «formaliser le projet», indique l'APQ. Toutefois, le projet n'a toujours pas obtenu le feu vert de l'Agence fédérale d'évaluation environnementale. Le processus est en cours depuis 2015. Mardi, le Port a finalement fourni les renseignements qui restaient en suspens dans sa réponse à la demande d'information de l'Agence du 24 avril 2017.

Les investisseurs Hutchison Ports et le CN sont au courant des démarches en cours, a assuré Mario Girard, et sont «habitués» à ces étapes nécessaires. «On a confiance d'obtenir les autorisations, mais on ne peut pas présumer de ça.»

Hutchison Ports compte maintenant dans son réseau mondial 52 ports situés dans 27 pays. C'est l'opérateur qui sera chargé de construire les installations de manutention portuaires qu'on promet «les plus vertes et technologiques de toute l'Amérique du Nord». Le Port ambitionne d'avoir le terminal de conteneurs avec la plus faible empreinte écologique au monde.

«Avec son port en eau profonde complètement intermodal, son emplacement stratégique en vue d'atteindre le marché du Midwest américain et le grand soutien de la part des autorités locales, le projet de Québec possède tous les atouts pour réussir dans ce marché hautement prometteur», a déclaré par écrit [Eric Ip](#), directeur général du groupe Hutchison Ports.

De son côté, la compagnie ferroviaire CN a vanté par voie de communiqué l'expérience de Hutchison. «Hutchison est un opérateur de conteneurs de classe mondiale et nous sommes convaincus que nous nous associons à un groupe qui saura contribuer à la réussite du projet », a fait savoir [J.-J. Ruest](#), président-directeur général du CN.

«Improvisation»

Cette annonce a été reçue très froidement par les groupes verts, qui crient à l'«improvisation». Selon Christian Simard, de Nature Québec, l'entente «ne rend pas un projet inacceptable plus acceptable. C'est un projet enclavé dans une ville, qui va demander l'empiétement de 72 terrains de football dans un endroit à haute biodiversité, dans l'habitat d'une espèce protégée par la loi fédérale.» M. Simard souligne que le projet «n'enlève rien à la pollution de Limoilou et des quartiers centraux avec le vrac à ciel ouvert».

«C'est tellement un projet improvisé qu'ils ont dû changer le nom pour enlever la date butoir du projet. On passe du projet Beauport 2020 à Laurentia, sans date de tombée parce qu'ils ne peuvent pas nous garantir que ce projet ira de l'avant», a commenté Alice-Anne Simard, directrice générale de Eau-Secours.

Ce à quoi le PDG du Port, Mario Girard, a répondu que le projet était loin d'être improvisé. Si l'APQ a au départ soumis à l'agence d'évaluation environnementale un «scénario hypothétique» de terminal qui contiendrait du vrac solide, du vrac liquide et des conteneurs, c'était pour que «l'ensemble des impacts environnementaux potentiels» soit évalué.

De son côté, le Groupe d'initiatives et de recherches appliquées au milieu (GIRAM) souligne que deux ans après l'annonce du projet de terminal de conteneurs, «le Port n'a toujours pas un seul client à annoncer». «Si Mario Girard nous annonçait que le port vient de conclure avec un premier véritable grand armateur mondial, les Maersk, CMA CGM, MSC, Hapag-Lloyd, ceux qui desservent les marchés internationaux du conteneur, on pourrait dire que oui, c'est peut-être sérieux. Mais cette «entente» avec Hutchison Port, c'est comme un engagement formel de retenir les services du grutier si, le cas échéant, le projet en vient à démarrer», a souligné le président du groupe, Pierre-Paul Sénéchal.

L'Association des employeurs maritimes, qui s'était prononcée contre le projet de Beauport 2020 en 2018, n'a pas souhaité réagir mardi à l'annonce de l'entente.

La Fédération des Chambres de commerce et les Armateurs du Saint-Laurent ont tous deux donné leur appui au projet.

Projet Terminal Laurentia

- Nouveau nom pour Beauport 2020
- Manutention de 500 000 conteneurs (équivalant 20 pieds) par année
- Prolongement de 610 mètres de la ligne de quai actuelle
- Aménagement d'un terrain de 17 hectares
-

Hutchison Ports

- Opérateur de terminal
 - Présent dans 52 ports situés dans 27 pays
 - Première présence en Amérique du Nord
 - Manutentionne chaque année 85 millions de conteneurs, soit 11 % du trafic mondial
-

La facture du projet d'expansion du port de Québec grimpe de 375 millions de dollars



Le projet d'expansion du port de Québec, qui menacerait l'habitat essentiel d'une espèce en péril, n'a pas encore passé le test de l'évaluation environnementale. Photo: Pierre Lahoud archives

Le coût du projet d'expansion du port de Québec passe de 400 millions à 775 millions de dollars, a indiqué mardi l'Administration portuaire en annonçant la signature d'une « entente commerciale » avec deux partenaires qui seront engagés dans la construction des futures infrastructures de transbordement de conteneurs. Le projet, qui « détruirait » l'habitat essentiel d'une espèce en péril, n'a toutefois pas encore passé le test de l'évaluation environnementale.

L'Administration portuaire de Québec (APQ) a fait savoir mardi qu'elle a signé une entente avec deux partenaires, « en vue de construire et d'exploiter le nouveau terminal de conteneurs », dans le cadre du projet « Laurentia », nouvelle appellation pour le projet « Beauport 2020 ». Le premier partenaire est Hutchison Ports, une multinationale enregistrée aux îles Vierges britanniques, un archipel des Caraïbes. C'est aussi une filiale de CK Hutchison Holdings Limited, une entreprise enregistrée aux îles Caïmans. L'entente prévoit que Hutchison Ports « construira les installations de manutention portuaire les plus vertes et les plus technologiques de toute l'Amérique du Nord », a précisé l'APQ.

« Nous avons choisi Hutchison Ports parce qu'il s'agit d'un opérateur de classe mondiale doté d'une expertise axée sur la clientèle et qui partage notre vision commerciale en matière d'efficacité de la chaîne logistique, d'innovation, de sécurité et de préoccupations environnementales », a indiqué le président-directeur général de l'APQ, Mario Girard, par voie de communiqué.

L'autre partenaire de l'APQ est le Canadien National, qui devrait notamment assurer le transport ferroviaire des quelque 500 000 conteneurs qui seraient acheminés chaque année par navire jusqu'au nouveau terminal maritime. De là, les convois traverseront notamment des secteurs résidentiels de la région de Québec, souligne le directeur général de Nature Québec, Christian Simard. Une partie des conteneurs pourrait aussi être transportée par camions.

775 millions de dollars

L'APQ et ses partenaires doivent fournir la majeure partie des 775 millions de dollars nécessaires pour développer le projet, qui était jusqu'à tout récemment évalué à 400 millions de dollars. Qu'est-ce qui explique cette hausse de la facture de plus de 375 millions ? Le service de relations publiques n'a pas répondu à cette question du Devoir mardi.

L'Administration portuaire de Québec a en outre précisé par voie de communiqué qu'elle « poursuit également ses discussions avec les gouvernements fédéral et provincial pour compléter le financement ».

L'organisation a d'ailleurs embauché deux lobbyistes-conseils, inscrits au registre québécois. Leur mandat a notamment pour objectif d'« obtenir un niveau de compréhension uniforme du gouvernement du Québec », en vue d'obtenir « un appui financier au projet d'agrandissement » ou « une décision politique favorable à la réalisation de l'agrandissement ». Un autre mandat de lobbyiste-conseil a été inscrit au cours des derniers jours au registre fédéral du lobbying concernant l'obtention de « financement » public pour le projet.

Sur Twitter, mardi, le premier ministre François Legault a réagi à l'annonce de l'APQ en saluant « un grand projet » qui doit permettre de créer « 500 emplois bien payés à Québec ».

Destruction d'habitat

À la fin de son communiqué, l'APQ a par ailleurs rappelé mardi que le projet de terminal « fait actuellement l'objet d'un processus d'évaluation environnementale » de la part de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACEE).

L'ACEE, qui n'a pas répondu aux questions du Devoir mardi, a mis en ligne en fin de journée des documents qui font état des réponses obtenues de la part de l'APQ à la suite de questions qui avaient été posées en juin 2018. Ces documents rendent notamment compte des informations concernant la présence du bar rayé, une espèce en voie de disparition, dans le secteur visé pour le projet d'expansion des infrastructures portuaires.

Pêches et Océans Canada (MPO) y souligne ainsi que « le projet tel que proposé détruirait l'habitat essentiel de reproduction du bar rayé à Beauport actuellement en cours de désignation dans la mise à jour du programme de rétablissement du bar rayé ». Le ministère est d'ailleurs formel : «

L'extrémité de la péninsule de Beauport est maintenant reconnue par la communauté scientifique comme étant un site de fraie [...]. »

Or, c'est précisément dans cet « habitat essentiel » que le Port de Québec veut implanter le projet Laurentia, qui comprend la construction d'un nouveau quai de 610 mètres, le dragage de plus de 900 000 m³ de sédiments et le remblaiement d'une partie du fleuve pour créer un nouvel « espace » de 170 000 m² afin de stocker des conteneurs.

Le MPO considère cependant, « selon les connaissances scientifiques actuelles, que la destruction de l'habitat de reproduction du bar rayé identifié à Beauport risquerait de nuire au rétablissement du bar rayé du fleuve Saint-Laurent, en raison de son importance et de la rareté des sites de reproduction actuellement identifiés dans le fleuve Saint-Laurent ». Le ministère fédéral demande donc à l'APQ de « préciser comment son projet, qui consistera à détruire l'un des rares habitats de reproduction du bar rayé identifiés à ce jour dans le fleuve Saint-Laurent, pourra respecter l'objectif du programme de rétablissement » de cette espèce. Le bar rayé, qui avait disparu du Saint-Laurent, a été réintroduit depuis 2002 dans le cadre d'un projet financé par le gouvernement du Québec.

Le promoteur s'est toutefois engagé, dans ses réponses à l'ACEE, à « identifier des mesures d'atténuation potentielles » et à « compenser les effets » sur l'habitat de l'espèce. « Le MPO évalue que la compensation de cet habitat n'est pas une option envisageable étant donné son importance et la complexité des caractéristiques qui exercent un attrait pour le bar rayé », répond le ministère.

Un terminal de 775 millions au port de Québec

(Québec) Le port de Québec a annoncé mardi son intention de construire un terminal en eau profonde de 775 millions de dollars, avec deux partenaires majeurs. Mais l'annonce s'est faite sans la présence d'élus et le projet semble bien incertain compte tenu des nombreux obstacles qui se dressent devant lui.

L'Administration portuaire de Québec (APQ) reconnaît que ce partenariat avec Hutchison Ports – «le plus important réseau de ports dans le monde» – et le Canadien National (CN) pour construire ce terminal de conteneurs est tributaire de l'évaluation de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACEE).

Le nouveau terminal en eau profonde serait situé dans l'arrondissement de Beauport, dans l'aire de reproduction du bar rayé. «Un projet de cette envergure-là, c'est normal qu'il y ait des enjeux environnementaux», explique le PDG du port de Québec, Mario Girard.

Le terminal verrait 500 000 conteneurs passer par ses quais chaque année. Il s'agit de moins d'un navire par jour, selon M. Girard. Bâti en eaux profondes, soit 15 mètres, il permettrait d'accueillir les plus importants bateaux, et de relier par train des villes comme Toronto ou Chicago. Le terminal «Laurentia» – anciennement «Beauport 2020» – doit créer 500 emplois directs dans sa phase d'opération, assure l'APQ. Les investissements seraient «majoritairement privés», avec une part d'argent public. La somme demandée aux gouvernements n'a pas été précisée mardi lors de l'annonce.

Le Port de Montréal «étonné»

Le Port de Montréal a qualifié «d'étonnante» l'annonce faite à Québec. Celui-ci projette également la construction d'un terminal de conteneurs, à Contrecoeur. Comme à Québec, son projet est devant l'Agence canadienne d'évaluation environnementale. «Pour nous, la mise en place d'un tel projet est étonnante compte tenu de la dynamique du marché reconnue par l'industrie maritime faisant de Montréal et Halifax les plaques tournantes du marché des conteneurs dans l'Est du Canada», a écrit à *La Presse* la vice-présidente affaires publiques à Port de Montréal, Sophie Roux. M^{me} Roux précise que l'annonce ne change en rien le projet de Contrecoeur.

Le ministre des Transports du Québec, François Bonnardel, a quant à lui rapidement salué une «très bonne nouvelle pour l'ensemble du Québec». Il a aussi avancé que le projet «Laurentia» pourrait réduire les GES au Québec. «On souhaite réduire à long terme le nombre de camions sur [nos] routes. Si le CN accepte d'être partenaire là-dedans, [...] je suis confiant qu'on va réduire les GES parce qu'on [transférera du transport de marchandises des routes vers] les voies ferrées», a-t-il dit. Quant au financement public, M. Bonnardel s'est dit prêt à étudier les demandes.

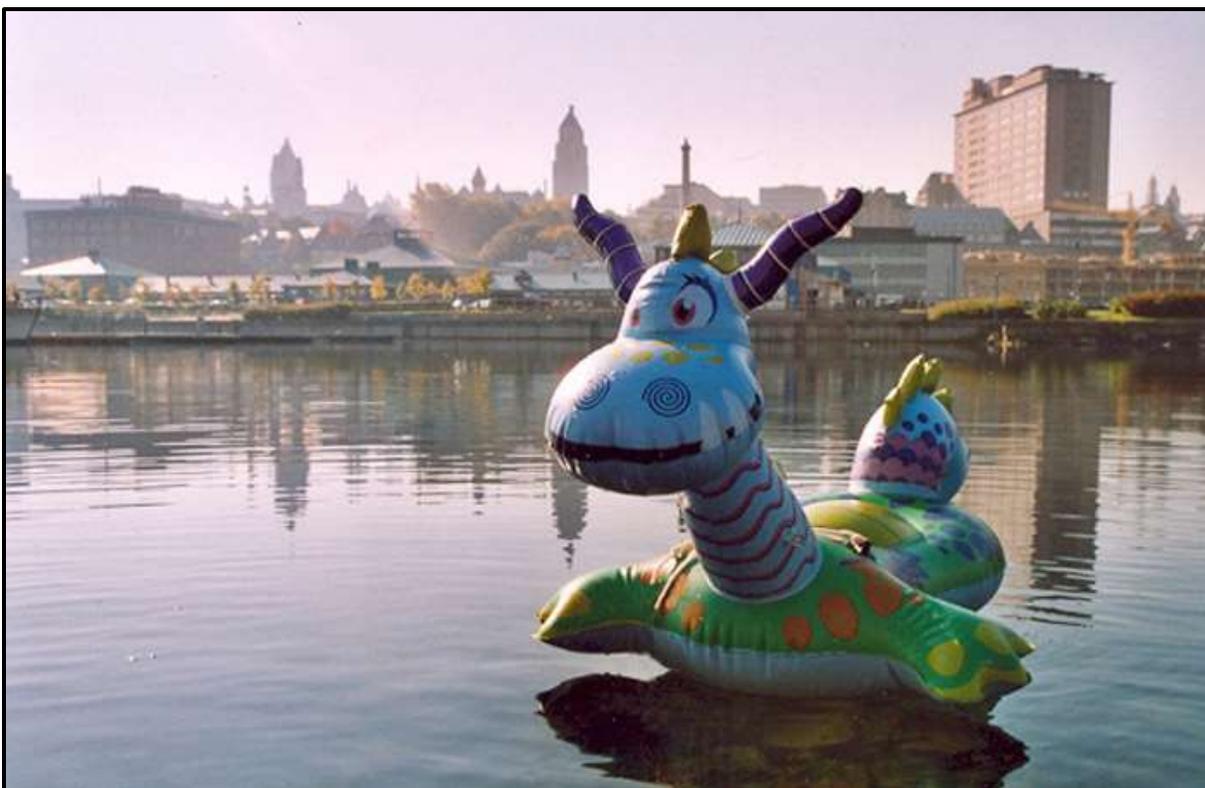
Un mauvais projet selon Zanetti

Le député solidaire de Jean-Lesage est beaucoup moins optimiste que le ministre des Transports. Sol Zanetti est persuadé que l'ajout de 500 000 conteneurs va forcément augmenter la circulation de camions lourds. L'Administration portuaire de Québec le reconnaît elle-même: la totalité de la marchandise ne serait pas transportée par train, et une partie le serait par camion.

«Des centaines de camions lourds supplémentaires qui vont circuler à Québec à chaque jour. Comment est-ce que ça va améliorer la qualité de l'air? On ne répond pas aux préoccupations des citoyens des quartiers centraux de Québec avec ça», lance M. Zanetti. L'élue affirme que les opérations du Port de Québec nuisent déjà à la qualité de l'air des citoyens de sa circonscription, notamment avec des opérations de transbordement de matières à découvert. Il demande que ces problèmes soient réglés en priorité.

«Si je vois un gouvernement donner de l'argent à un projet d'agrandissement du port avant même de sécuriser les opérations et de protéger la santé du monde, je vais être catastrophé, lance Sol Zanetti. C'est inadmissible.»

-Avec Hugo Pilon-Larose



Loulou au bassin Louise - Photo ajoutée à la Revue de presse

Ces conteneurs qui décontenancent

CHRONIQUE / L'entrée en scène d'un géant de la gestion maritime des conteneurs donne au projet du Port de Québec une crédibilité qui lui faisait jusqu'ici défaut. Ça ne répond pas aux autres questions importantes soulevées par l'agrandissement du port : impact sur l'environnement et le paysage, utilité économique du projet pour Québec, etc. Mais cela donne plus de vraisemblance à un projet de terminal de conteneurs perçu par plusieurs comme fantaisiste, vu l'absence de clients connus, l'éloignement des grands marchés du cœur du continent et la minceur des liens ferroviaires de Québec.

Hutchison Ports Holdings (HPH), déjà présent dans 51 ports et 26 pays, souhaite construire et opérer à Beauport un terminal automatisé en partenariat avec le CN. Le projet, jusque-là évalué à 400 millions \$, vient de bondir à 795 millions \$.

«C'est assez énorme», estime le professeur Jean-Paul Rodrigue, du département Global Studies & Geography de l'Université Hofstra (New York). «HPH, c'est les ligues majeures. Il n'y a pas plus important dans le domaine.» Ils sont en relation «avec les plus gros armateurs du monde». Que ce géant veuille faire de Québec sa «porte d'entrée» en Amérique est un des faits les «plus significatifs dans le Saint-Laurent depuis des décennies», perçoit-il.

La présence du CN «lance un message très fort aux investisseurs». «C'est la première fois qu'une compagnie ferroviaire investit dans un port». HPH est un conglomérat enregistré aux îles Caïmans et basé à Hong Kong. Il a déjà tenté de s'installer aux États-Unis, mais ça n'a pas fonctionné. Peut-être à cause de la méfiance envers des intérêts chinois. Son intérêt confirme le «potentiel» de Québec, croit M. Rodrigue. Il n'y a cependant «jamais de certitude». «On ne sait pas ce qui va venir.» Il y a dans ce genre de projet une part de risque. Un pari.

Dans le film *Field of Dreams*, Kevin Costner rêve au joueur de baseball Joe Jackson lorsque, à travers les plants de maïs de sa ferme, il entend une voix hors champ qui lui répète : «*If you build it, he will come*». Si tu le construis, il viendra. Il est le seul à entendre la voix, mais construira le terrain de baseball. Comme d'autres construisent un amphithéâtre.

Conférencier recherché et auteur d'une trentaine de livres et articles scientifiques sur le transport maritime, M. Rodrigue connaît bien le projet de Québec. Il y a trois ans, il avait évoqué le potentiel de Québec lors d'une présentation à Montréal. Le pdg du Port, Mario Girard l'a joint tout de suite après, curieux d'en apprendre davantage. L'idée des conteneurs était encore très embryonnaire et pas encore un projet. M. Rodrigue a depuis revu et conseillé le pdg du Port de Québec.

L'entente avec HPH accrédite le scénario d'un port d'escale pour conteneurs à Québec, mais rien n'est joué encore. Il faudra d'abord répondre à plusieurs questions encore.

Le projet est-il acceptable pour l'environnement et le paysage?

Déplacer des conteneurs est moins risqué que transborder du vrac qui soulève de la poussière. Un terminal de conteneurs va cependant ajouter de la circulation sur les voies du CN et accroître le camionnage. Il faut en évaluer l'impact. Allonger un quai de 610 mètres, remblayer le fleuve sur 14 hectares et draguer le lit du fleuve devant le nouveau quai va perturber des habitats naturels. Le processus d'évaluation environnementale du fédéral se poursuit. Une dernière ronde de consultations est à venir et sera suivie d'un rapport final.

Le projet va par ailleurs altérer le paysage de la plage publique de la Baie de Beauport. L'horizon sur le fleuve va se refermer et sera assombri par un mur de conteneurs du côté ouest. Sans parler du bruit. L'effort public des dernières décennies est allé à embellir les berges du fleuve et à en faciliter l'accès. Ce n'est guère compatible avec le projet de conteneurs Laurentia, nouveau nom donné à Beauport 2020.

Quel est le bénéfice réel pour Québec?

L'investissement projeté vient de passer de 400 millions \$ à 795 millions \$. Peut-être davantage si le projet prend du retard. Un investissement accru signifie plus des retombées économiques quand on applique le modèle de calcul habituel.

Le Port parle de 500 millions \$ de retombées et 1267 emplois/année pendant la construction. Par la suite, 84 millions \$ de retombées par année et 800 emplois, dont 500 à Québec. Ça reste à voir. On parle ici de décharger des conteneurs qui arrivent en bateau pour les mettre dans des trains et des camions et vice versa. Pas d'attirer des chercheurs et entreprises et créateurs de richesses. Il n'y aura ni transformation ni valeur ajoutée sur place. Le haut niveau d'automatisation voudra dire moins d'emplois de débardeurs, mais peut-être davantage en logistique, informatique, au CN et dans les transports.

Il n'y a aucune garantie quant au nombre de conteneurs qui pourraient venir ni la moindre idée de leurs contenus. C'est bien difficile d'être précis sur les retombées à attendre. Il est probable que le Port touchera des redevances ou un loyer ou les deux avec l'entente avec HPH, mais comme celle-ci est secrète, on ne peut que spéculer.

Quel est le coût public?

Le Port de Québec dit avoir sollicité les deux gouvernements pour le projet de terminal de conteneurs. Il refuse pour l'instant de dire pour combien. Dans une version précédente du projet, le Port espérait 60 millions \$ du fédéral. Il ne parlait pas alors du provincial. S'ajouteront sans doute des coûts publics indirects, pour le réseau routier par exemple. Il faut quand même du culot pour demander ainsi de l'argent au gouvernement du Québec dont le Port ne reconnaît pas la compétence quand vient le temps de mener les évaluations environnementales du projet.

L'agrandissement du port inquiète les sportifs

Le projet d'agrandissement pourrait nuire à la pratique de leurs activités



Les amateurs de sports nautiques craignent d'importantes limitations à la pratique de leur passe-temps favori à la baie de Beauport, en raison du projet d'agrandissement du port.

L'Association des kitesurfers et véliplanchistes de Québec (AKVQ) compte 600 membres. La plupart pratiquent ou ont pratiqué leur sport à la baie de Beauport.

«J'ai voyagé dans plusieurs endroits et, chaque fois que je reviens à Québec, je me dis qu'on a l'un des plus beaux endroits pour la pratique du sport. On est collés sur le plan d'eau, on est en pleine ville et l'on ne subit pas l'influence des marées», lance Pierre Lessard, membre du CA de l'AKVQ. «C'est le secret le mieux gardé de Québec.»



L'agrandissement du port inquiète les sportifs

Avec le mégaprojet d'agrandissement du port de Québec qui prévoit dans le secteur un prolongement de 610 mètres de la ligne de quai dans le fleuve, les véliplanchistes et kitesurfers craignent que leur petit paradis soit irrémédiablement entaché. Les sportifs aguerris vont toujours y trouver leur compte, «mais ça va devenir beaucoup moins accessible aux débutants», craint M. Lessard.

Des inquiétudes

En effet, note-t-il, l'avancée de quai réduira considérablement leur terrain de jeu, en plus de représenter un danger. Comme les planchistes naviguent souvent en parallèle à la plage, un usager en difficulté pourrait se retrouver projeté sur la barrière de roche qui sera aménagée au pied du quai.

Dans un mémoire qu'elle a fait parvenir récemment à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, l'Association énonce plusieurs inquiétudes en prévision de l'aménagement d'un terminal de conteneurs tout juste adossé à la baie de Beauport.

Ils envisagent des difficultés pour accéder au site en raison des camions plus nombreux qui emprunteront le boulevard Henri-Bourassa. Ils se demandent comment les petites embarcations de plaisance pourront cohabiter avec les énormes porte-conteneurs. Avec la ligne de quai, la vigie n'aura plus une vue à 180 degrés sur la baie, ce qui pourrait compromettre la sécurité nautique, disent-ils. De plus, les courants et les vents seront perturbés dans le secteur, selon eux.

«On demande à l'Agence de nous garantir qu'on sera capable de continuer à pratiquer notre sport de façon sécuritaire, qu'on conservera notre voie navigable et que la période de pratique ne sera pas affectée.» Sans quoi l'AKVQ demandera des aménagements pour compenser les pertes subies.

Rencontres à venir

Interpellée, l'Administration portuaire de Québec réplique que les préoccupations des usagers de la baie de Beauport «sont considérées au même titre que toutes celles des autres parties prenantes». «Le projet est appelé à se bonifier et à évoluer, notamment en fonction des échanges avec les parties prenantes concernées. Des rencontres sont à venir avec celles-ci pour traiter des dernières préoccupations manifestées dans les récents mémoires déposés», a indiqué la porte-parole Marie-Andrée Blanchet. L'Association a fait part de ses préoccupations sur le projet [à cette adresse](#).





Projet de terminal de conteneurs dans la capitale nationale

Septembre 2019

Pierre-Paul Sénéchal

Ouvrir les yeux pendant qu'il est encore temps



Le camouflage consiste à dissimuler les buts et les motifs réels de l'action derrière des pseudo-buts et des pseudo-motifs qui sont plus populaires et qui bénéficient ainsi d'un plus large soutien de l'opinion publique. Il faut faire croire à la masse des gens que leurs intérêts sont en cause, alors qu'en réalité, les seuls intérêts d'une minorité d'affairistes sont concernés.

Maurice Duverger, *Introduction à la politique*

Ce court extrait d'un classique de la science politique traduit assez bien le sens de l'intense campagne de relations publiques et de persuasion menée à Québec dans le but de faire passer en douce ce projet insensé que représente Beauport 2020, un projet industriel lourd, directement en façade de Québec, capitale nationale et Ville du patrimoine mondial de l'UNESCO. Le Port n'en est pas à sa première tentative d'intrusion dans ce paysage d'exception. Au début des années 1990, le GIRAM a dû se mesurer aux administrateurs du Port dans le but de faire échec à un projet de terminal d'entreposage d'alumine et de coke de pétrole calciné dans le secteur de Sillery, là où dix ans plus tard sera aménagé le grand parc de la Promenade Samuel-de Champlain, legs du gouvernement du Québec pour le 400e de la capitale.

Maîtrise en science politique, ex-conseiller socio-économique au gouvernement du Québec, président du Groupe d'initiatives et de recherches appliquées au milieu ([GIRAM](#)), organisme fondé en 1983 et dont la triple mission concerne la mise en valeur du patrimoine, la protection de l'environnement et la promotion de l'aménagement durable.

L'actuel projet vise un agrandissement des espaces terrestres du Port sur 17,9 hectares à même le fleuve Saint Laurent. On prévoit y construire une nouvelle ligne de quai de 610 mètres de long pour y accueillir des méga porte-conteneurs. Destiné, en 2015, à l'entreposage et au transbordement d'hydrocarbures et de vrac solide, le projet a soudainement muté en terminal de conteneurs au début de l'année 2018. Les impacts sur la communauté n'en sont pas pour autant amoindris. Il faut extraire du lit du fleuve plus de 1,1 million de mètres cubes de matériau de remplissage, dont une partie importante est contaminée, l'agrandissement visé est attenant à l'unique plage urbaine de la capitale et il faut faire transiter plus d'un demi-million de conteneurs à partir d'installations entièrement enclavées par la structure urbaine si on veut rejoindre les marchés du Midwest.

Chez les administrateurs du port de Québec, on fait miroiter des milliers d'emplois payants, de mirobolantes retombées économiques, tout cela sans impacts majeurs au chapitre de l'environnement et pour les citoyens. On semble surtout miser sur l'espoir que le public de la capitale pourra croire que plage urbaine et terminal de conteneurs peuvent cohabiter dans la plus grande harmonie, qu'il n'y a pas de sérieux risques de pollution liée au dragage, d'accidents et de congestion sur les deux ponts enjambant le Saint-Laurent et sur les artères de la capitale, résultant du transport routier des conteneurs.

Le Port est-il en voie de gagner son pari ? Non-dits, maquillages, raccourcis parviendront-ils à chasser tout esprit critique et faire échec à toute levée de boucliers ? On ne peut faire abstraction que l'action se déroule dans l'univers GESTEV, du Festival d'été, du Festibière, des Red Bull Crashed Ice et Iron Maiden¹. De surcroît, dans la capitale, les sociétés fédérales, notamment le Port, y jouissent d'un statut un peu spécial, assimilable à celui d'institution touristique et culturelle. Il faut donc s'attendre à tout.

En ce 20 juillet 2019, en pleine canicule, la plage de la baie de Beauport a été littéralement confisquée au profit de 5000 fans du groupe Flo Rida pour un « *beach party* » d'une journée. Parmi cette horde de festivaliers ayant déboursé 65\$, combien étaient au courant qu'un projet de terminal industriel menace cette plage depuis bientôt quatre ans ? Combien savaient que le Port veut en fermer l'horizon au moyen d'un mur de conteneurs haut de cinq étages ?

Après quatre années de tentatives répétées des groupes citoyens pour jeter un peu de lumière sur le potentiel de risques associés à Beauport 2020, comment expliquer qu'en cet été 2019, une large part du public de la capitale pense toujours que l'agrandissement du port, c'est quelque part, mais on ne sait où, et uniquement pour les bateaux de croisières ? Surprenant et explicable à la fois.

1/ Publicité corporative et propagande radio

L'image d'entreprise citoyenne de la Société fédérale du Port a été soignée et bien brossée au fil des ans. Dans l'imaginaire collectif, le Port n'est pas une corporation comme les autres, c'est une institution hautement respectable. Comment imaginer que ses administrateurs oseraient bousiller la plage de Beauport et que puissent être répandus sur les artères de la capitale et ses ponts déjà congestionnés des milliers de camions lourds supplémentaires ?

¹ Firme bien connue à Québec, GESTEV se spécialise dans l'organisation et la gestion d'événements et de grands spectacles, elle offre des services en activation de commandites, en marketing expérientiel et gère des sites publics comme celui du parc municipal de la Baie de Beauport. Pour gérer cette plage, la firme bénéficie d'un contrat accordé sans appel d'offres à raison de 700 000 \$ par année par l'administration Labeaume (c'est le Port qui paie GESTEV avec les fonds fournis par la Ville. Le site n'est desservi par aucun transport collectif. Stationnement [10\$] et vente de boissons gérés par GESTEV.

L'industrie des rutilants paquebots de croisières maritimes que le public est invité à venir admirer participe au camouflage de pareille perspective. En 2015, dans une publicité télévisée visant à faire valoir le projet Beauport 2020, on focalisait l'image sur un jovial capitaine de bateau de plaisance, alors qu'on vivait l'épisode des poussières rouges et qu'on s'apprêtait à refiler aux citoyens un projet de manutention d'hydrocarbures.

C'est dans cette zone de combat extrêmement difficile que se déroule l'action du GIRAM et des groupes environnementaux comme Nature Québec, Vigilance citoyenne port de Québec, Amis de la terre, Accès Saint-Laurent Beauport. Une zone où l'action des groupes et la mobilisation citoyenne ont de plus en plus de difficulté à percer le mur de l'indifférence. « De toute façon, se dit-on, ce que je pense ne changera rien à l'affaire ».

Ce petit bout de phrase assassine témoigne, selon Laurent Laplante, du phénomène de résignation collective et de conquête des esprits qui mènent inéluctablement à « l'acceptation tranquille des situations, y compris les plus déplaisantes ». Cette attitude est qualifiée de « véritable plaie sociale et de pire ennemie de la démocratie » par l'essayiste. « Jovialisme, hégémonie, publicité forment une constellation redoutable...Des connivences de ce trio naît, en effet, un danger, celui d'un enclavement tristement étanche²».

Dans son livre publié cette année sur l'industrie des radios poubelles de la capitale, Dominique Payette fait largement écho à cette menace à la démocratie évoquée par Laplante³. L'auteure y analyse les prises de position virulentes de ces postes de radio. Leurs « animateurs » ont pris comme cibles récurrentes les groupes environnementalistes et communautaires. En somme, tous ceux qui symbolisent l'opposition à l'idéologie et aux projets chéris par leurs patrons propriétaires et leurs commanditaires : Énergie Est, Beauport 2020, Troisième lien, la voiture comme moyen privilégié de transport urbain. Sur les ondes, on ne s'adresse pas à la raison mais aux émotions, le plus souvent primaires. On n'est pas intéressés par l'information, on est dans un autre univers, celui, encore là, du divertissement. Il faut évacuer... « L'information elle-même (ou ce qui en tient lieu) fait donc désormais partie de la démarche commerciale visant à attirer un auditoire précis, et le retenir, au même titre que les choix musicaux ». Le GIRAM et Nature Québec a été récemment pris à partie sur les questions du Troisième lien et de l'agrandissement du port par ces animateurs.

En ce qui concerne ce dossier d'agrandissement du port de Québec, il reste, par chance, ou par espoir naïf peut-être, la troisième et ultime phase de consultation et d'analyse environnementale de l'ACÉE. L'organisme doit statuer sur l'acceptabilité du projet en regard de la réglementation fédérale. Quant aux exigences de la *Province*, du quotidien du citoyen, il faut savoir que tout a déjà été réglé par « le bon docteur Couillard » qui, dès le départ, a refusé d'ordonner des audiences publiques du BAPE sur les impacts du projet. « Le port, c'est pas chez nous »⁴.

² Laurent Laplante. Les enfants de Winston. Essai sur le jovialisme. Éditions Anne Sigier, 2003. P.11).

³ Les brutes et la punaise. Les radios poubelles. La liberté d'expression et le commerce des injures, Lux Éditeur. 2019. 148 pages.

⁴ Déclaration lancée jadis par une élue du conseil municipal de Québec en réaction à des revendications citoyennes reliées à l'usage public du Bassin Louise pour fin de baignade

2/ Le bien commun entre les mains d'affairistes astucieux ?

Elles sont innombrables les entreprises qui traitent l'amnésie individuelle et collective en complice serviable...La candeur populaire est rentable, elle enrichit toujours les astucieux. (Laurent Laplante, La mémoire à la barre, Écosociété.1999)

« L'administration portuaire de Québec accorde une grande importance au respect et à la sauvegarde de l'environnement. » (Communiqué de l'APQ, mai 2015.) « L'environnement au cœur de nos préoccupations ». Une telle déclaration nous transporte dans un quasi-monde virtuel. Le Port ne ménage rien pour apparaître sous le jour du citoyen exemplaire. Pour ce faire, il fait depuis des années appel aux meilleurs consultants en marketing d'image de marque et label d'entreprise : National, SECOR, KPMG. Quand « les affaires » le justifient, on ne fait pas l'économie du discours, c'est racoleur, ça ne coûte pas cher et ça rapporte. Bernard Dagenais, professeur titulaire au Département d'information et de communication de l'Université Laval et co-auteur du livre : « Rabaska. Autopsie d'un projet insensé » décrit assez bien la stratégie.

Prises à partie sous divers plans, les corporations doivent s'enrober d'une légitimité sociale. Elles vont donc sur la place publique développer un discours d'ouverture, affirmer la transparence de leurs activités, s'engager dans des activités d'une grande générosité et même affirmer leur attachement au développement durable. L'enjeu est triple : préserver image et réputation, construire une opinion publique favorable et amener le législateur à être conciliant à son endroit. Ce capital de sympathie va se construire autour d'une image créée de toutes pièces. La valeur ajoutée qu'elle va construire pour dorénavant son image ne repose que sur des stratégies de séduction et de visibilité⁵.

Au-delà de ces opérations de marketing, il faut garder à l'esprit qu'aux yeux d'une bonne part du public de la capitale, les corporations fédérales sont des « institutions ». La Commission des champs de bataille nationaux prête « généreusement » « ses » Plaines au Festival d'été et le Port organise d'agréables « journées familiales ». Par ailleurs, dans le milieu régional, l'autorité fédérale et le militaire exercent toujours une certaine fascination. Chaque 3 juillet, le maire de Québec accorde le droit de cité au 22e Régiment (fier défilé des « habits rouges » avec tambours et baïonnettes). Cette symbolique militaire exerce une force d'attraction certaine dans le public et dans les cercles de la bourgeoisie d'affaires et de tout professionnel libéral de la capitale aspirant à « arriver » et durer. Le Cercle de la Garnison répond à ces attentes. Les affaires et le politique y ont longtemps trouvé niche. Jean Lesage y tenait des conseils des ministres.⁶

Dans le numéro d'avril 2017 de la revue l'Action nationale, sous le titre : « [Québec et ses rives coloniales](#) », le géographe Léonce Naud décrit à sa façon les contours de l'institution fédérale :

« À Québec, le monde fluvial et portuaire demeure l'affaire d'un oligopole qu'exercent une poignée d'administrateurs fédéraux tout puissants, non élus, incontournables et

⁵Bernard Dagenais, exposé dans le cadre de l'assemblée annuelle du GIRAM, Université du Québec à Lévis. Mars 2016.

⁶Fondé en 1879 par des membres anglophones et francophones des régiments de milice de Québec, le Cercle se décrit comme le seul club privé de la ville de Québec. Il est à la fois un lieu de réseautage et de rencontres, un espace unique pour les événements corporatifs et privés. Il tire son origine d'une longue tradition de regroupement des officiers militaires anglais. Il a subsisté au départ de la Garnison britannique qui avait siégé à Québec. Les officiers britanniques en poste y brassaient de lucratives affaires.

inamovibles, dont la population ignore le plus souvent jusqu'à l'existence... Ce port n'est pas un port comme les autres. Il s'agit d'un symbole impérial fort situé à l'endroit même où fut écrasé l'Empire français d'Amérique, à l'instar de la Citadelle, du Manège militaire et des Plaines d'Abraham. »

Quant à Jean-Jacques Samson, ex-chroniqueur au Journal de Québec, il disait de l'ex-PDG du Port, Ross Gaudreault, qu'il se prenait pour le Gouverneur du Bas-Canada. Une caricature qui devait avoir son fond de vérité.

Pour dorénavant dorer l'image de Beauport 2020 et le couvrir d'un vernis de respectabilité, quoi de plus indiqué que d'y associer des notables locaux ? En février 2017, dans une lettre publique, Denis Brière, recteur de l'Université Laval, vante les grands mérites du projet. Qui est présidente du C.A. de cette vénérable institution du haut savoir ? Nulle autre que Marie-France Poulin, présidente du conseil d'administration du Port. Quel curieux hasard !

En avril 2018, c'est au tour du directeur du Cégep de Limoilou d'être sollicité (les salles de cours donnent directement sur le couloir du C.N. pour le transport des conteneurs). Une « entente de partenariat » va dorénavant accorder aux étudiants chanceux un « privilège d'accès aux espaces du Port pour fins de recherches » (alors que les officiers d'Environnement Québec y sont interdits).

Mais comme une bonne stratégie de visibilité ne doit négliger aucun segment, voilà qu'en février 2018 et juin 2019 les médias de la capitale nous montrent un PDG du Port triomphant dans son titre de président d'une collecte de fonds dédiée au patrimoine religieux de Québec.

Quels sont les côtés plus obscurs à ranger sous le tapis ?

- Le lourd tribut environnemental du dossier Beauport 2020, de plus en plus documenté par les groupes environnementaux depuis 2015 ?
- Le gênant dossier des poussières rouges répandues dans le quartier Limoilou, avec ses risques pour la santé publique (il fait toujours objet d'un recours collectif contre le Port) ?
- L'inexcusable guerre judiciaire que le Port mène contre l'État du Québec pour faire triompher le principe de l'exclusion de ses espaces de l'application des lois québécoises ?
- La poursuite-bâillon (SLAPP) qu'il mena entre autres contre le GIRAM dans le dossier Rabaska, une première dans les annales judiciaires pour une société d'État ?

3/ Ceux qui savent ce qui est bon pour nous

« L'important n'est pas tant d'éviter la bêtise que de la parer des images du pouvoir ».

Alain Deneault, *La médiocratie*. Lux. 2015

C'est toujours dans une atmosphère de grand contentement que se déroulent les conférences de presse et les assemblées annuelles du Port de Québec. Chacune de ces séances de couronnement de la réussite est l'occasion d'épater la galerie des élus d'Ottawa et de l'Assemblée nationale, du conseil municipal et des chambres de commerce. Il n'y a pas de mots trop forts pour se décrire : « plaque tournante canadienne du commerce, chaîne logistique continentale, leader en

participation citoyenne ». Le tout sous la gouverne de « gestionnaires de classe mondiale » pour qui « la transparence et l'échange sont placés au cœur des démarches et des opérations ». Dans l'euphorie de ces événements, toutes les promesses peuvent alors être lancées sans conséquence : création de milliers d'emplois, retombées économiques fabuleuses. Un projet au potentiel d'impacts écologiques majeurs devient soudainement « vert et techno ». Par bonheur, on l'a « redessiné pour préserver la qualité de vie des citoyens».⁷

L'important, c'est que le maire Labeaume y croit, le ministre Bonnardel et la vice-première ministre Guilbeault aussi. Même les administrateurs du Port finissent par se croire. Après tout, c'est écrit dans les communiqués de presse et tout est relayé dans le Journal de Québec, Le Soleil et sur les ondes de Radio-Canada.

Les louvoiements dans le dossier Beauport 2020 depuis son lancement en 2015 démontrent pourtant l'envers de la médaille. Rappelons d'abord que, depuis des années, le port ne génère pas suffisamment de revenus pour garder ses infrastructures de quais en état. On ne cache pas que c'est au moyen du projet Beauport 2020 que passe l'atteinte de cet objectif. Mais il y a surtout la valse improvisée à laquelle ce projet Beauport 2020 a été soumis depuis quatre ans.

En mars 2019, Mario Girard affirme le plus naturellement du monde que le Port « travaille sur le projet de terminal conteneurs depuis près d'une décennie » dans la baie de Beauport ; les appels d'offres sont pour la fin 2019 ». On nage en pleine confusion chronologique et aucun journaliste n'ose poser de questions à ce sujet. En 2015, ce n'est aucunement un projet de terminal de conteneurs qui est présenté à l'aréopage de l'ACEE mais un projet de manutention et d'entreposage de vrac d'hydrocarbures. Ce n'est qu'en janvier 2018, à la suite d'une opposition citoyenne bien aiguillée auprès de l'ACEE que le Port fait soudainement volte-face et largue le tout au profit d'un terminal de conteneurs.⁸

Pour le GIRAM, on est face des gens qui sont en défaut de planification stratégique. Avant de lancer un projet de terminal de conteneurs, il faut généralement plus d'une décennie. Des études de marché doivent être menées, des pré-ententes avec des clients potentiels doivent être réalisées. Le port de Montréal planifie son extension à Contrecoeur depuis aussi loin que 2005.

Dès avril 2018, Brian Slack, expert en transport maritime, n'hésitait pas à qualifier le projet du PDG Mario Girard de « fantaisiste », expliquant qu'il n'y a « aucun avantage commercial pour une compagnie maritime d'établir un service à Québec puisque le marché local est trop petit » et que « la capacité du réseau ferroviaire à Québec ne suffirait pas à absorber les quelque 500 000 conteneurs en transition annuellement⁹».

⁷ « Le Port de Québec met le cap sur 2019 ». Portail Constructo. mars 2019.

⁸ « Il sera plus facile de faire accepter le projet d'agrandissement par la population s'il est réservé aux conteneurs, l'entreposage de vrac liquide et solide pouvant soulever des craintes liées à la pollution de l'air. C'est certainement plus facile, à mon point de vue, d'aller communiquer, dialoguer avec la population dans un contexte de terminal de conteneurs que dans toute autre forme de manutention ». Mario Girard, PDG Port de Québec, janvier 2018.

⁹ « Terminal de conteneurs du Port de Québec : « fantaisiste », dit un expert », Annie Morin, Le Soleil. 13 avril 2018.

4/ Raccourcis commodes sur la question du transport terrestre

S'il est un enjeu qui, normalement, devrait intéresser au plus haut point les élus et le public de la capitale, c'est bien celui du transit terrestre des 500 000 conteneurs. La question de la congestion routière et des ponts y est, en effet, au centre des préoccupations depuis des années et culmine avec l'histoire du Troisième lien. Comment, avec le plus grand sérieux du monde, le Port peut-il affirmer que « le projet Beauport 2020 possède une desserte ferroviaire et une connexion autoroutière performantes pour faire transiter efficacement un minimum de 500 000 conteneurs » (Rapport annuel 2017) ? Sur quelle étude s'appuie-t-on ?

Depuis le début, le GIRAM juge non crédible le scénario de « l'ajout de 77 camions et d'un ou deux convois de plus par jour ». Par simple comparaison, la desserte du Port de Montréal (1,5 M de conteneurs) nécessite 2000 camions/jour pour 60 % de la desserte totale. Selon le GIRAM, il faut anticiper que pas moins de 50 % des conteneurs devront être transportés par camions et non ces 15 % comme le prétend le Port. Les marchés de destination du terminal de Montréal et de celui de Beauport étant comparables, il est réaliste d'anticiper que plus de 600 camions seront requis quotidiennement. Cette prétention s'appuie sur des témoignages d'experts et des études de Transport Canada.¹⁰

Quant au scénario de desserte ferroviaire, le Port en amenuise aussi considérablement les impacts potentiels. Le GIRAM estime que, chaque jour, ce ne sont pas un ou deux convois, mais plutôt six convois de deux kilomètres de long qui pourraient quotidiennement être requis. Or, le tracé du CN n'est pas sans risque, il donne directement sur des cours d'écoles primaires et secondaires, centres de la petite enfance, parcs publics. Une telle distance séparatrice (une quinzaine de mètres) est nettement insuffisante pour assurer la sécurité des personnes. Selon les experts, un train de marchandises génère plutôt un impact environnemental et humain sur 100 mètres de chaque côté.¹¹

Comment expliquer le mutisme lancinant du maire Labeaume et des membres de son conseil municipal à propos de ces risques ? Idem pour les administrateurs scolaires. Tout ce beau monde a été amplement sensibilisé par le GIRAM en 2017. On se terre toujours dans le mutisme absolu.

5/ Discrétion suspecte sur le dossier du troisième lien

Dans la région de la capitale, le « vieux » dossier du troisième lien trône au sommet du palmarès médiatique. Depuis l'élection de la CAQ qui en a fait une promesse ferme (première pelletée de terre dans un premier mandat), il y a débat public comme jamais auparavant au niveau de toute la région. Curieusement, le port se fait plus que discret. Ce troisième lien routier ne permettrait-il pas d'échapper, du moins à terme, à l'important obstacle opérationnel de la desserte terrestre ? Et le Port ne détient-il pas une option d'achat des 275 hectares du site abandonné de Rabaska sur la rive sud, à proximité de l'embouchure sud de l'éventuel lien ?

¹⁰ Frais d'exploitation du camionnage et du transport intermodal de surface au Canada. Mars 2008. Étude préparée pour Transport Canada. Cette étude conclue que l'utilisation du rail ne devient rentable qu'à partir d'une destination de plus de 1000 km (Détroit).

¹¹ Claude Comptois, Brians Slack et Nick Sanders, Centre de recherche sur les transports, Université de Montréal, École des Hautes Études Commerciales et École Polytechnique. L'industrie du transport des marchandises à Montréal. Considérations pour l'élaboration d'un plan d'urbanisme, avril 2003.

Comment expliquer un tel effacement stratégique sinon qu'en zone conflictuelle une entreprise a toujours intérêt à camoufler ses intérêts d'affaires ? Serait-il en effet indiqué qu'une corporation « accordant une grande importance au respect et à la sauvegarde de l'environnement » se positionne publiquement en faveur d'un projet dont la crédibilité fait de plus en plus les choux gras des chroniqueurs de la capitale ?

Le gouvernement caquiste a en effet déjà du mal à justifier un investissement de plus de 4 milliards\$ – plus probablement le double – pour un tunnel de plus de 10 km pour tout au plus 12 000 déplacements quotidiens. En comparaison, le tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine [1,4 kilomètre] sert à 120 000 déplacements. Le mutisme du Port ne signifie pas qu'il n'appelle pas désespérément ce projet dans ses prières. De toute façon, d'autres se laissent généreusement aller sur la question : le maire de Lévis, Gilles Lehouillier, les chambres de commerce, les radio-poubelles.

Le 28 juin 2019, le ministre Bonnardel annonce le choix du gouvernement : un tunnel qui oublie l'Île d'Orléans et se veut plus proche du secteur portuaire de Beauport. On ne saurait espérer mieux du côté des administrateurs. Quel est le niveau de proximité des liens entre le ministre des Transports et les autres membres du gouvernement Legault sur ces questions ? L'influence des lobbyistes du Port est-elle déterminante ou simplement facilitatrice¹²?

6/ Miser allègrement sur la naïveté des autres

« *Le déhonté devient un bon mendiant* »

Vieux proverbe allemand

La Société du Port ne veut pas que s'octroyer plus de terrain à même le patrimoine collectif et profiter du réseau routier de la capitale, elle veut de l'argent. Assise depuis toujours sur un ensemble de privilèges hérités d'un autre monde, se percevant comme une enclave héritée du régime colonial, comprend-elle seulement la réalité des rapports devant normalement exister entre une société d'État fédérale et le gouvernement du Québec ?

Le 28 mai 2019, le plus candidement du monde, le PDG Mario Girard révèle aux médias qu'il vient d'adresser à Québec une demande financière pour le montage de son projet de terminal de conteneurs. Un geste probablement impensable dans un contexte sociopolitique normal. La corporation du Port est en effet en guerre judiciaire contre ce gouvernement depuis plus d'une dizaine d'années sur la question de l'applicabilité de ses lois environnementales sur ses espaces portuaires y compris pour les entreprises commerciales et industrielles qui y logent. Il faut avoir du toupet.

¹² Qui sont les lobbyistes engagés pour faciliter la gestion des relations d'affaires entre le Port et les gouvernements ? Du côté du gouvernement du Québec, on retrouve un nom connu, Yvan Loubier, également porte-parole de Utica et Questerre Energy. Son mandat : « obtenir un niveau de compréhension uniforme du gouvernement du Québec et un appui financier au projet d'agrandissement ou par une décision politique favorable à la réalisation de l'agrandissement ». Du côté d'Ottawa : Martin-Pierre Pelletier, lobbyiste-conseil au Cabinet d'expert-conseil Prospectus Associates. Ottawa. Même mandat : « Identifier et finaliser l'obtention du financement pour l'aménagement d'un terminal de conteneurs au port de Québec ».

De plus, le gouvernement du Québec n'investit pas dans les sociétés fédérales; en contrepartie, il exige qu'Ottawa ne finance pas les sociétés d'État des provinces. D'abord, de telles pratiques sont contraires au respect des juridictions, puis elles vont à l'encontre de la saine concurrence des activités économiques. C'est en effet pour raison de « concurrence déloyale » à Hydro-Québec que le Québec s'est inscrit en faux contre la décision du gouvernement Harper d'accorder une garantie de prêt de six milliards \$ à Terre-Neuve pour son projet hydro-électrique Muskrat Falls. Il s'en est suivi une décennie de tensions.

Déjà saisi de la demande, le gouvernement caquiste peut-il sérieusement envisager d'aller de l'avant ? Au-delà de la question de contestation judiciaire, ce projet s'inscrit en concurrence directe avec les activités du Port de Montréal. On ne saurait, non plus, accepter que l'argent des Québécois soit placé dans un montage financier qui réunit, le Port, une multinationale chinoise et le C.N. Cette entreprise ferroviaire affiche 14,3 milliards\$ de chiffre d'affaires en 2018 et des profits records de 4,06 milliards\$. De surcroît, elle se déshonore lamentablement en refusant d'entretenir le Pont de Québec, en état de corrosion avancée, tout en réclamant un paiement annuel de 20M\$ à Transport Québec pour l'usage routier ?

Qui au sein de l'appareil gouvernemental se pose ces questions ?

Tirer leçon de l'aventure Rabaska

« Pas le fleuve ! Ils n'oseront pas, c'est impossible. S'il reste quelque chose de sacré dans cette province qui a déjà presque tout renié, c'est le fleuve. »

Bernard Émond, Camarade ferme ton poste, Lux. 2017

Ce projet de terminal pour conteneurs dans la baie de Beauport a été annoncé en janvier 2017. Deux ans et demi plus tard, le GIRAM s'interroge toujours sur les véritables conditions qui ont présidé à sa naissance. Comment les dirigeants de l'administration portuaire en sont-ils arrivés à un projet d'une telle ampleur et d'une telle complexité dans un laps de temps aussi court ? Ces questions font partie d'un ensemble plus étendu de [questions soumises](#) le 28 juin dernier à l'ACEE¹

Une infrastructure industrialo-portuaire de cette ampleur débute toujours par une analyse de marché et exige des études de faisabilité sur plusieurs mois, sinon plusieurs années. Or, assez étrangement, il aura suffi de quelques mois à peine, suite à l'expression d'une forte opposition citoyenne à Beauport 2020/hydrocarbures, pour que le Port convertisse le tout en projet de terminal de conteneurs, un « scénario définitif » et, dit-il, « plus acceptable sur le plan environnemental ».

Il s'agit d'un retournement rapide et que personne n'aurait soupçonné. En réalité, que veulent les dirigeants du Port ? Un « placet » de l'ACEE pour un projet de conteneurs ? Ou, à terme, une simple autorisation pour un agrandissement sur 17,9 hectares ? Quant à ce qui y sera érigé et quant à l'utilisation qui sera faite du fleuve... on verra.

En matière de développement durable, il y a des exigences. On ne bouleverse pas le fleuve et un espace fragile et névralgique comme celui de la baie de Beauport à moins d'être absolument certain qu'un projet porteur, réaliste et acceptable puisse effectivement être réalisé.

Rappelons que pour accélérer la réalisation du projet Rabaska, un projet auquel il tenait par-dessus tout, le gouvernement Charest avait, par décret extraordinaire, relevé la CPTAQ de son mandat, afin d'émettre lui-même un certificat d'exclusion de plus de 275 hectares du domaine agricole du Québec. S'ils avaient analysé le projet autant que les groupes citoyens, les élus du gouvernement auraient saisi que le projet du consortium était, au départ, improvisé et mal ficelé.

À la fin, il s'avéra qu'en réalité, il n'offrait pas de réelles garanties d'approvisionnement en GNL ni n'était assuré du marché nord-américain en gaz importé. Une opération éminemment coûteuse pour le Québec : une perte de 275 hectares pour l'agriculture et une angoisse sans précédent durant cinq ans pour les familles des secteurs directement et indirectement concernés.

L'accès au fleuve à Québec

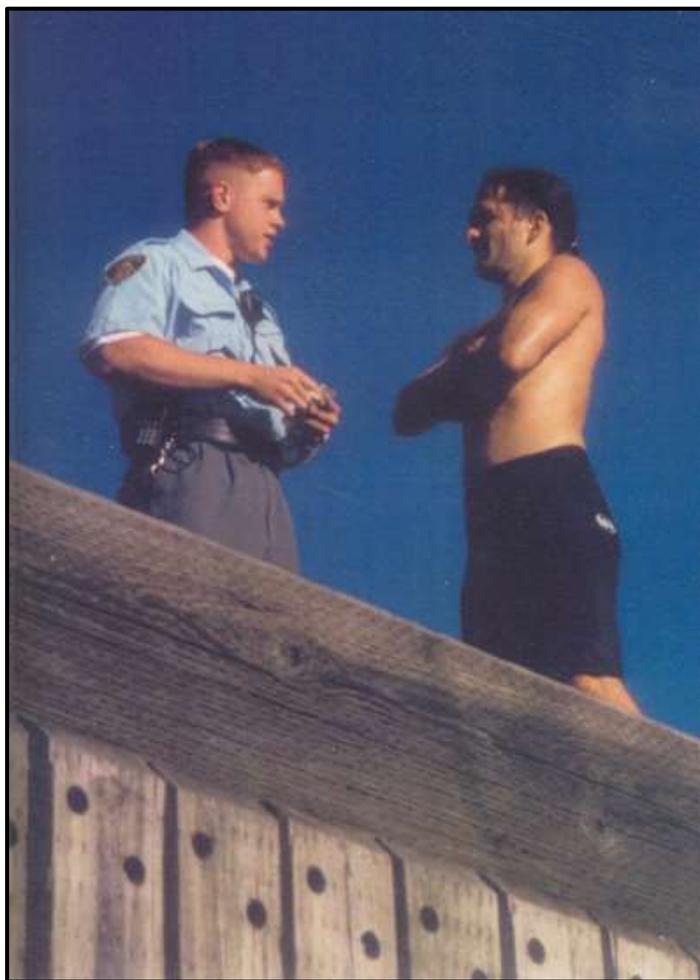


Photo ajoutée à la Revue de presse.

Les quatre étapes d'une idée nouvelle :

- 1) On vous ignore.
- 2) On se moque de vous.
- 3) On vous combat.
- 4) Vous gagnez.

Four stages of a new idea:

- 1) *First they ignore you.*
- 2) *Then they laugh at you*
- 3) *Then they fight you*
- 4) *Then you win »*

Nicholas Klein (1918)

« La municipalité de Québec est comme toutes les vieilles rosses (juments). Au premier coup de fouet, elle regimbe; mais au vingt-cinquième, elle commence à prendre le petit trot. »

[Arthur Buies](#) (1840-1901). *Chronique*, Québec, 8 mai 1871.

Le projet de terminal «le plus vert» en Amérique

Les installations seront automatisées et on réduit le dragage des fonds marins

Le Port de Québec a présenté vendredi son futur terminal de conteneurs qui sera fonction en 2024 dans le secteur de Beauport et qui sera « le plus vert en Amérique du Nord ».

Le terminal de conteneurs de 775 millions \$ sera entièrement électrifié et les infrastructures seront automatisées. « On est dans un environnement fortement technologique », a fait valoir le directeur de projet, Hugues Paris. « C'est très intéressant au niveau environnemental. »

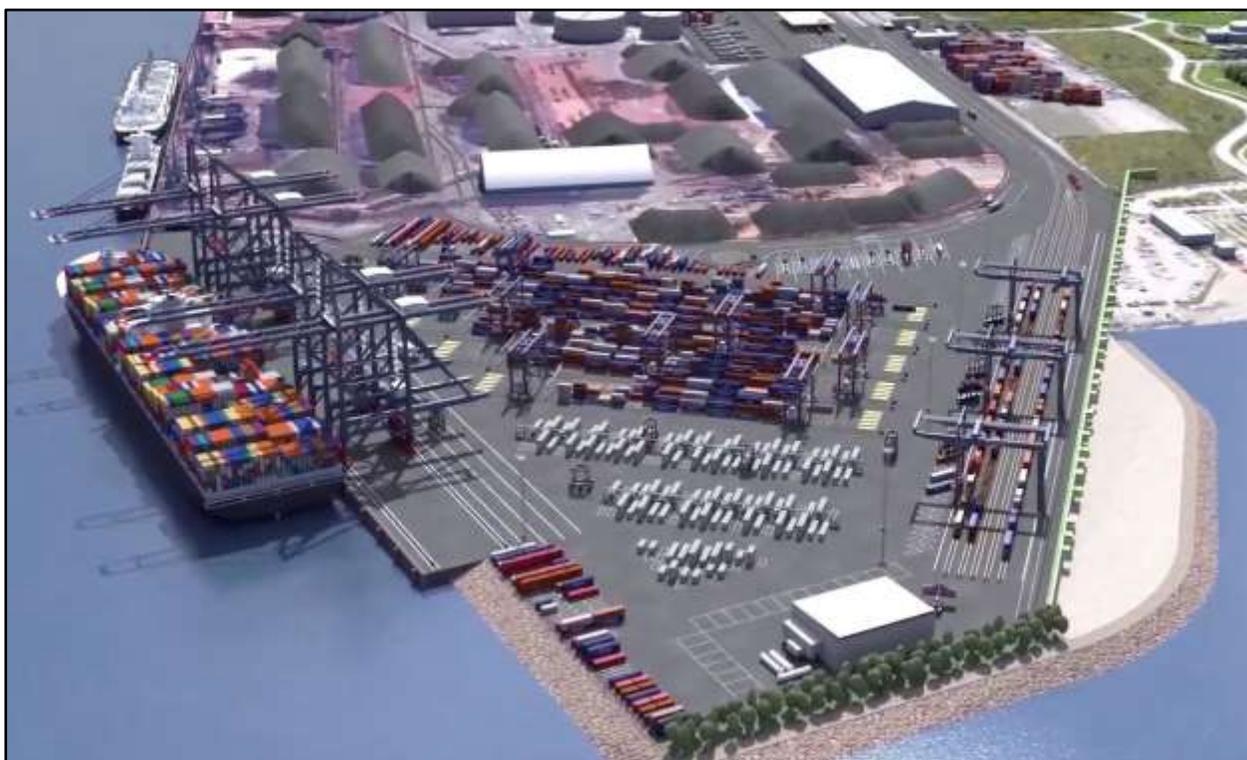


Photo courtoisie *Crédit Hutchison Ports*

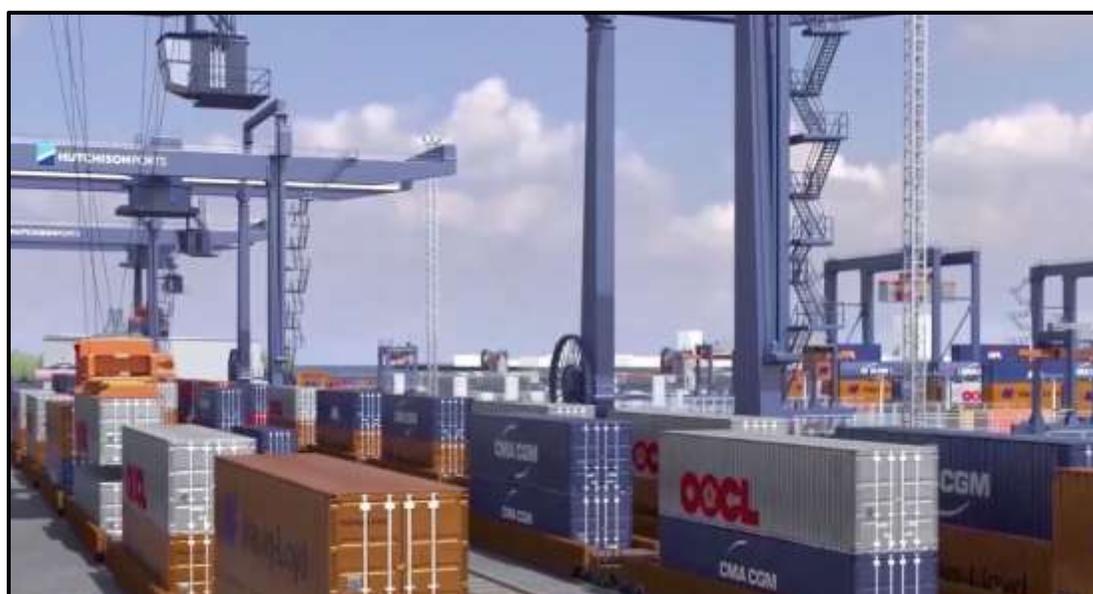
La dernière mouture du projet de terminal de conteneurs Laurentia a été présentée vendredi. Elle comporte une avancée de quai de 610 mètres, qui sera accolée au secteur de la baie de Beauport, avec des installations électrifiées et automatisées ainsi que cinq voies ferrées.

Pour M. Paris, le terminal s'inscrira parmi les ports les plus modernes au monde, avec ceux de Rotterdam, Barcelone, Shanghai et Sydney. « Ça va être le plus évolué en Amérique du Nord, ça va être le terminal le plus vert », a affirmé le directeur de projet. Grâce à l'automatisation, on promet de réduire de 40 % les émissions de gaz à effet de serre et de 50 % celles d'oxyde d'azote. La machinerie des terminaux traditionnels est généralement alimentée au diesel.



Nouveau quai

On construira un nouveau quai de 610 mètres, comme prévu dans le projet initial, accolé au secteur de la baie de Beauport. Mais on n'aura pas besoin d'un deuxième poste à quai, ce qui fera en sorte qu'on réduira le dragage du fleuve de 43 %. « On touche moins à l'habitat marin. »



Le terminal, d'une capacité annuelle de 700 000 conteneurs équivalents à vingt pieds, comprendra des grues-portiques, qui déchargeront les conteneurs des navires. Des véhicules de transport horizontaux et contrôlés à distance vont les soulever et les amener sur une pile, là où un pont roulant viendra les chercher et les amènera près des rails ou sur un camion.



En tout, 90 % du volume de la marchandise circulera par train. Les 10 % restants, par camion. Cela signifie 180 mouvements de camions par jour, de 7 h à 15 h, six jours sur sept et un à trois navires par semaine. Le Port veut sensibiliser les camionneurs à l'importance d'emprunter les autoroutes, mais convient qu'il n'a pas de réglementation sur cet aspect.

On conserve le mur qui doit servir d'écran visuel et sonore pour séparer les activités portuaires de la zone récréotouristique de la baie de Beauport. Le Port dit travailler activement avec le Forum des usagers de la baie pour trouver une solution acceptable. Les usagers ont aussi été avisés que l'enclos à bateaux situé au sud du site devra être amputé de 5000 mètres carrés. On cherche une solution de compensation.

Un million de mètres cubes de terre seront nécessaires pour le remblayage de l'arrière-quai d'une superficie de 13 hectares. On utilisera en partie des sédiments qu'on draguera des fonds marins et qui seront décontaminés. Pour le reste, le Port a décidé d'amener du matériel par train plutôt que par camion, ce qui évitera la circulation de 77 000 véhicules lourds en quatre ans.

[Port de Québec : le nouveau terminal de conteneurs « sera vert » \(Radio-Canada\)](#)

Port de Québec: ambitieux terminal de conteneurs



Image fournie par le port de Québec.

VIDÉO

L'équivalent de 700 000 conteneurs par année. Le passage d'un camion chaque trois minutes et demie et d'un train de 90 wagons six jours sur sept. Voilà l'objectif ambitieux de la dernière mouture du projet de terminal de conteneurs de 775 millions \$ du Port de Québec. Mais avant de se réaliser, il devra passer le test environnemental.

En mai, l'Administration portuaire de Québec (APQ) annonçait avoir conclu une entente d'un peu plus de trois quarts de milliard avec Hutchison Ports, le plus important réseau de ports dans le monde, et le Canadien National (CN) pour la construction et l'exploitation du nouveau terminal de conteneurs, dans le cadre du projet Laurentia (appelé auparavant Beauport 2020). Aussitôt, le Port a redessiné son projet d'origine dans lequel il est le principal investisseur. «Depuis mai, l'équipe d'ingénierie regarde les aspects techniques pour le fonctionnement du futur terminal. C'est un projet final» lance d'entrée de jeu Hugues Paris, directeur du projet Laurentia, dans le cadre d'une rencontre technique organisée avec les médias.

L'Agence d'évaluation d'impact du Canada, autrefois l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, a reçu les documents il y a une semaine à peine.

Les premières images et animations montrent un terminal tout automatisé dont plusieurs équipements sont entièrement électrifiés tandis que d'autres fonctionnent en mode hybride. «On voulait diminuer l'impact environnemental avec l'électrification du terminal de conteneurs. Ça correspond à une diminution de 40 % des gaz à effet de serre», se réjouit M. Paris. Selon lui, le futur terminal deviendra l'un des plus modernes au monde avec ceux de Rotterdam, Barcelone, Shanghai et Sydney et il sera le «plus évolué» en Amérique du Nord.

N'empêche, il y aura des impacts. Parmi eux, il y a toujours la question du dragage dans le fleuve qui pourrait nuire à la population de bars rayés dont un des lieux de reproduction est la baie de

Beauport, voisin du site retenu. M. Paris souligne que la superficie de dragage pour atteindre les 16 mètres de profondeur d'eau sera diminuée de 43 %. En effet, il y aura seulement un poste à quai (zone d'accostage) plutôt que deux dans le plan initial. Cela correspond à une diminution de 160 mètres de ligne de quai. La superficie totale de remblaiement demeure la même, soit 13 hectares, parce que le port a besoin d'espace pour aménager les rails et y amener les wagons.

Enjeu de circulation

Pour les trois ans que dureraient les travaux avant le début des opérations prévu en 2024, le million de mètres cubes de matériel nécessaire serait acheminé par train, évitant par le fait même 77 000 transports par camion.

Le transport routier pourrait quand même devenir un enjeu une fois le terminal en service, et ce même si 90 % du transport se fera par train. Une exploitation maximale des installations équivaut à 180 mouvements de camion (allers-retours) chaque jour entre 7h et 17h du lundi au samedi. Ainsi, un poids lourd partira ou arrivera au terminal toutes les 3 minutes 30. Un viaduc sera construit pour éviter un conflit entre les usagers de la baie de Beauport et ceux du terminal. Cependant, il faudra discuter avec les camionneurs pour qu'ils empruntent le réseau autoroutier. «Déjà, on travaille avec eux pour les sensibiliser et éviter qu'ils passent, par exemple, par Henri-Bourassa, considéré comme plus rapide pour atteindre l'autoroute. Il faudra minimiser la circulation de transit», reconnaît M. Paris.

Fixé dans un an

L'agence d'évaluation d'impact doit maintenant analyser les aspects environnementaux du projet. «On doit refaire les études sur la qualité de l'air, le son, l'hydrodynamisme. Nous travaillons avec l'agence pour répondre à leurs questions et préoccupations, souligne le directeur de projet. Elle devrait fournir un premier rapport en mai qui sera suivi de consultations publiques. Nous espérons une approbation finale d'ici la fin 2020 pour commencer les travaux l'année suivante.»

Les usagers de la baie de Beauport ont aussi des inquiétudes par rapport aux impacts du projet sur les activités de la plage. Il est toujours question de construire un mur pour atténuer les impacts visuels et sonores. Il sera d'une hauteur maximale de huit mètres. Il reste à savoir de quoi il sera composé. Le port et le comité d'usagers cherchent aussi une solution pour compenser la perte de 5000 mètres carrés qui servent à l'enclos à bateaux.

LE PROJET DE TERMINAL EN CHIFFRES

- Capacité maximale annuelle : 700 000 conteneurs, équivalant 20 pieds (EVP*)
- Capacité des navires : 13 000 conteneurs (EVP)
- Capacité du terminal : 11 139 conteneurs (EVP)
- Durée maximale de transit des conteneurs : 4,3 jours
- Transport par rail pour 90 % des conteneurs, 10 % par camion
- 50 % de la marchandise en importation et autant pour l'exportation
- Construction de cinq rails de 450 mètres pour l'accès aux wagons
- Convoi ferroviaire d'un maximum de 90 wagons, 3,6 km
- Embauche de 500 travailleurs pendant les trois années de constructions et création de 500 emplois au début des opérations
-

*EVP désigne un conteneur d'une longueur de 20 pieds. Des conteneurs de 40 pieds seront aussi transbordés.

[Lien internet](#) – Port Strategy is published by: [Mercator Media Ltd](#) Spinnaker House, Waterside Gardens, Fareham, Hampshire, PO16 8SD, UK. – *L’auteur peut possiblement résider au Canada.*

QUEBEC GOES DEEP TO TARGET US MIDWEST TRAFFIC

Quebec Port Authority (QPA) plans to enter the container port business. It has Hutchison Ports and Canadian Railway on board already, but is it viable, asks AJ Keyes.

The QPA has announced that the “St. Lawrence supply chain lacks a deep-water container terminal to compete effectively with ports on the US East Coast and to take advantages of the improved transportation economies of using larger container vessels that require deep water.”

In addition, QPA also stated that the Laurentia expansion is necessary because the existing port is operating at fully capacity. At its Annual Meeting in June 2019, for its most recent fiscal year period the port authority announced that 27.6 million tonnes of cargo was handled, with “significant increases in the agrifood and liquid bulk sectors.”



New Laurentia project
managing director,
Don Krusel

However, this is not currently a port handling container traffic and the Laurentia project represents a move towards having a fully containerised terminal. The C\$775 million project will see a 450m expansion of the port’s existing wharf, an additional two berths and a 17ha handling and storage area.

The four-year construction plan will deliver capacity of 500,000 TEU per annum. In May 2018, QPA reached an agreement with global container terminal operator, Hutchison Ports and Canadian National Railway to develop the new facility, with the project to be financed by the three partners.

QPA is to pay for the wharf infrastructure (and remains in discussion with federal and provincial governments to complete the financing at the time of writing in Mid-October 2019) and Hutchison Ports to meet terminal and equipment costs.

The Laurentia project represents the first involvement in North America for Hutchison Ports, despite a long-standing interest in the region. Eric Ip, Group Managing Director of Hutchison Ports confirmed the target market and thinking behind the project, as he announced at the time of project confirmation.

“With its fully intermodal deep-water port, its strategic location to reach the Midwest market, and the strong support shown by the local authorities, the Quebec project has all the attributes to be successful in this highly important market.”

Serving the US Midwest markets requires a competitive port option, as highly-experienced consultant, Andrew Penfold, Director, Maritime & Ports at WSP, confirmed. “For the Laurentia project to be a viable option in the North American port market, it will need to offer highly-competitive cost and time schedules because there are already a number of East Coast and West Coast ports on the continent also competing.”

Mr. Penfold also added, “However, that is not to say it cannot be an effective option, if the right infrastructure and logistics transportation partners are involved and the through transport costs offered to shippers are appealing.”

As a statement of intent, QPA has also hired Don Krusel as Managing Director of the Laurentia project and the rationale for the decision is easy to understand. For 25 years Mr. Krusel was CEO of Prince Rupert and under his tenure the port was transformed from a small regional facility to a fast-growing container option, specialising in Asian imports moving directly to intermodal train for onward distribution to major US and Canadian markets.

When he left Prince Rupert in 2017, the port was under the operating control of DP World, handling more than 900,000 TEU (and has since surpassed 1 million TEU) and has known plans for further port expansion.

So, the obvious question is, will Laurentia work and what does it need to do next? Well, according to Andrew Penfold, the initial requirements are being addressed. “A recognised and creditable terminal operator is in place and with CN Railway then competitive intermodal rail is also taken care of. The QPA approach of “go deep” to be handle larger container ships is also relevant”

However, he added a note of caution. “The port market and transport networks are highly competitive, although the Prince Rupert blueprint shows it is possible to serve more distant markets under certain conditions. Ultimately, it will come down to transport costs and reliability of service, plus which container shipping lines are prepared to switch to a new untried port over more established networks through New York/New Jersey and Virginia.”

L'arrêt de mort d'un beau projet

CHRONIQUE / L'intéressant projet urbain qui visait à prolonger l'avenue D'Estimauville jusqu'à la plage de la baie de Beauport sera définitivement compromis par l'arrivée du terminal de conteneurs du Port de Québec. Les trains qui desserviront ce terminal seront assemblés dans la cour de triage de la batture de Beauport, ce qui va en consacrer pour de bon la vocation ferroviaire.

Il deviendra dès lors pratiquement impossible de réduire cette cour de triage pour faciliter le passage d'une nouvelle voie de circulation vers la plage. Cela va à l'encontre du Programme particulier d'urbanisme D'Estimauville adopté par la Ville en 2016. Le PPU (article 4.5.1) recommandait ceci : «Poursuivre les négociations avec la CCNQ [Commission de la capitale nationale du Québec] et le MTQ [ministère des Transports] pour aménager dans le prolongement de l'avenue D'Estimauville une voie d'accès automobile, piétonne et cyclable vers la baie de Beauport et le littoral».

L'administration Labeaume, qui appuie le projet de terminal de conteneurs, semble avoir renoncé à ce nouveau lien. Et à ce chapitre de son PPU. Ce n'est plus dans les cartons, reconnaît la conseillère du district Limoilou et membre du Comité exécutif, Suzanne Verreault. Le Conseil de quartier Maizeret n'a cependant pas dit son dernier mot et «envisage» se mobiliser sur l'enjeu du lien entre D'Estimauville et la plage.

Les membres du conseil sont «unanimes à reconnaître l'importance d'un lien qui permettrait l'accès au fleuve et plus particulièrement aux battures de Beauport», rapporte son président, Martial Van Neste. L'idée d'un nouveau lien entre l'avenue D'Estimauville et la plage de la baie de Beauport est née au milieu des années 2000, poussée à la fois par la Ville et par le Port de Québec. Au lendemain du 11 septembre, le Port cherchait à sécuriser ses activités, d'où l'hypothèse d'un accès pour les citoyens séparé de celui pour ses opérations industrielles et portuaires.

La Ville y voyait pour sa part un potentiel récréotouristique et un outil de relance distinctif pour le futur quartier D'Estimauville. Cette idée trouve aujourd'hui encore pleinement son sens avec l'émergence de l'écoquartier D'Estimauville. Le ministère des Transports du Québec et la Ville s'étaient entendus au milieu de la décennie 2000, pour partager la facture du prolongement de D'Estimauville en direction de la plage (10 millions \$).

À l'origine, on avait en tête l'échéance des fêtes du 400^e. La Commission de la capitale nationale avait été associée au projet dans le contexte du prolongement de la promenade Samuel-De Champlain. «On sait qu'il faut déplacer des voies ferrées. Mais on ignore encore s'il faudra déplacer au complet la gare de triage», avait alors indiqué le responsable des transports à la Ville de Québec.

La Ville était consciente qu'un déplacement de la cour de triage risquait de faire augmenter la facture, mais ça ne semblait pas alors être un empêchement. «Le CN doit réaménager ses voies ferrées dans le secteur pour faire place au projet du ministère des Transports de relier le boulevard D'Estimauville à la baie de Beauport», avait écrit *Le Soleil* au début de l'été 2009. Les travaux devaient débiter à l'automne suivant et impliquaient que le CN raccourcisse ses rails de 800 mètres, dans la partie nord de sa gare de triage, afin de permettre le passage de la nouvelle voie de circulation.

Le projet n'était cependant pas mûr encore et n'a jamais été mis en chantier. Je n'ai pas retracé de motifs officiels, mais on peut penser que les discussions avec le CN y ont été pour beaucoup. L'intérêt du Port a aussi fini par s'éteindre en cours de route. L'argument de la sécurité n'a plus semblé aussi important et les visées d'agrandissement ont pris le dessus.

À l'automne 2010, le conseiller municipal François Picard avait lancé la serviette. «La gare de triage est là pour rester. Les activités au port ne diminueront pas, au contraire elles continuent de s'accroître», prédisait-il. Le projet n'était cependant pas complètement disparu des radars. En 2011, le ministre responsable de la Capitale-Nationale, Sam Hamad, a réitéré son intérêt. Le meilleur accès à la baie de Beauport demeure l'axe D'Estimauville, disait-il croire, avec raison. M. Hamad avait alors parlé de «négociations importantes» à faire avec le Canadien National.

* **

Le projet de terminal de conteneurs va probablement sonner le glas de ce qui aurait pu devenir un lien privilégié de la ville avec son fleuve. L'attractivité du quartier D'Estimauville s'en serait trouvée améliorée. Il va de soi qu'un port a besoin de voies ferrées et d'espaces de triage. Dans ce cas-ci, les wagons seront acheminés aux voies de triage par une voie de service en provenance du futur quai de conteneurs.

D'un point de vue urbain, c'est autre chose. La Ville gagnerait à déplacer cette cour de triage plutôt qu'à en figer la localisation et probablement en accroître les capacités. Je vais vous revenir sur cette question du nombre de trains, de wagons et de camions dans une prochaine chronique. «Cela [cour de triage] brise toute possibilité de lien et de connexion d'envergure avec la baie de Beauport», déplore l'architecte et designer urbain Érick Rivard, très impliqué dans la vie du quartier Limoilou.

«C'est une chasse gardée. Aujourd'hui, on ne ferait jamais une cour de triage qui se projette dans la batture», croit-il. Dans un monde idéal, l'avenue d'Estimauville serait prolongée «au niveau du sol» vers la baie de Beauport, expose M. Rivard. À défaut, il faudra peut-être imaginer autre chose, suggère-t-il. Passer par-dessus la cour de triage par exemple, voire par-dessus l'autoroute Dufferin-Montmorency pour atteindre la batture.

Il donne l'exemple de l'Olympik Park de Seattle, qui descend de la ville vers l'eau en enjambant un large boulevard et deux voies ferrées. Ce parc, semé d'œuvres d'art, est spectaculaire. Vous irez voir les images dans Internet. Mais, si on a manqué de volonté pour déplacer quelques centaines de mètres de voies ferrées de garage, je ne vois pas comment un projet d'une telle envergure pourrait devenir une priorité pouvant justifier un financement public.

La «menace» des camions dans Limoilou

CHRONIQUE / Le futur terminal de conteneurs du Port de Québec pourrait entraîner une hausse de circulation de camions dans Limoilou beaucoup plus importante que celle évoquée lors de la présentation du projet.

Le Port a parlé cet automne de 180 mouvements de camions par jour, six jours par semaine, lorsque le terminal fonctionnera à sa pleine capacité (700 000 conteneurs par année). La réalité pourrait cependant être quatre, cinq ou six fois pire si le profil des activités à Québec devait ressembler à celui de Montréal. Québec fait l'hypothèse que 10 % des conteneurs de son terminal seront transportés par camion et 90 % par train.

Ce plan détonne avec les réalités du terminal de conteneurs de Montréal et avec les pratiques connues du camionnage au Québec, ce qui peut soulever des doutes sur sa fiabilité. Au terminal de Montréal, plus de la moitié des 1,7 million de conteneurs manipulés en 2018 a été transporté par camion (52 %). Montréal dispose pourtant d'un réseau ferroviaire beaucoup plus développé que celui de Québec. Il est possible que les distances plus grandes pour desservir des clients du Midwest américain à partir de Québec favorisent un usage accru du train. Mais penser que 90 % des déplacements se feront par train à Québec semble très optimiste vu les limites de notre réseau ferroviaire.

« Car quoi qu'en dise le Port de Québec, notre terminal sera en concurrence directe avec celui de Montréal et celui projeté à Contrecoeur. »

François Bourque

Le Port de Montréal rapporte par ailleurs que ses terminaux sont ouverts du lundi au vendredi entre 6h et 23h. La grande majorité des transports se fait entre 7h et 15h. Cela donne 253 jours d'opération par année en tenant compte des fériés. De ce point de vue, l'industrie du camionnage au Québec fonctionne comme les autres activités économiques, constate le groupe environnementaliste GIRAM.

Celui-ci conteste lui aussi les hypothèses de transport du Port de Québec dans un mémoire soumis à l'Agence canadienne environnementale (version révisée au 16 décembre 2019). Des opérations sur six jours par semaine, plutôt que cinq, auraient pour effet de diminuer le nombre de camions par jour. Si on appliquait pour les 700 000 conteneurs du terminal de Québec les mêmes ratios et horaires de transport qu'à Montréal, il faudrait parler de plus de 1100 mouvements de camions par jour dans Limoilou. Ce serait six fois plus que les chiffres évoqués par le Port cet automne. Concrètement, cela voudrait dire un camion qui entre ou qui sort du terminal toutes les 30 secondes.

Cela paraît invraisemblable tant sur le plan de l'organisation logistique que pour l'impact sur l'environnement et la communauté de Limoilou. Il faut se souhaiter que ça n'arrive pas. Imaginez le bordel, les files de camions, les attentes aux feux de circulation, les moteurs qui tournent, etc. Personne n'a envie de voir un «train routier» de conteneurs monter et descendre le boulevard Henri-Bourassa de 7h à 17h cinq ou six jours par semaine en passant devant le méga-hôpital en chantier.

Le Port de Québec dit vouloir convaincre les camionneurs d'utiliser plutôt l'autoroute Dufferin-Montmorency. Tant mieux, mais la tentation restera forte pour ceux-ci de continuer à prendre le chemin le plus court menant à l'autoroute Félix-Leclerc.

Dans une version antérieure du projet Laurentia, le Port de Québec avait évoqué un ratio de 15 % de conteneurs transportés par camion et 85 % par train. On parlait alors de 500 000 conteneurs par an. Qu'on utilise 10 % ou 15 % ne change pas grand-chose. La réalité est qu'il n'y a aujourd'hui aucune façon de savoir quelle sera vraiment cette proportion. Cela dépendra de la provenance et de la destination des conteneurs, des délais de livraison exigés, des coûts pour les clients, etc. S'il est plus pratique, plus rapide ou plus payant pour le client de faire voyager ses conteneurs par camion, on peut parier qu'on fera ce qu'il faut pour le satisfaire.

L'incertitude sur le nombre de mouvements de camions vaut aussi pour le transport par train. Dans un scénario où 90 % des conteneurs voyageraient par train, le Port parle de 1,2 train par jour lorsque le terminal roulera à pleine capacité. Il serait plus juste de parler ici de 2,4 trains par jour parce que dans le calcul du Port, chaque train qui entre au terminal va en ressortir. Pour les riverains des voies ferrées, il ne fait pas de différence que ce soit le même train qui passe et qui revienne. Un train qui passe est un train qui passe. Le calcul de fréquence repose sur un scénario de 179 wagons de quatre conteneurs, ce qui donnera des convois de 12 000 pieds ou 3,6 kilomètres de long.

Je vous souhaite de ne pas arriver au passage à niveau au début du train. Attendre en regardant défiler 3,6 km de boîtes de fer, ça peut être long. La réalité risque heureusement d'être bien différente. On ne verra pas de sitôt des trains aussi longs. «Il est difficile de prévoir le nombre de conteneurs qui seront manutentionnés dans les premières années», convient le Port en réponse à mes questions. Le chiffre va «fluctuer en fonction des lignes maritimes qui auront une entente avec le terminal de Québec au moment de son ouverture».

La longueur et la fréquence des trains vont aussi fluctuer en fonction de la quantité de conteneurs manipulée, du type de marchandise, des délais de livraison anticipés et de l'origine-destination des conteneurs, indique aussi le Port. Tout cela paraît logique. Il faudra des années avant que le futur terminal de conteneurs roule à pleine capacité, si jamais il y arrive.

Le scénario du «pire» sur le nombre de déplacements de camions et de trains n'est donc pas pour demain. Peut-être ne le verrons-nous jamais si le Port ne réussit pas à intéresser des armateurs pour son terminal de conteneurs. Car quoi qu'en dise le Port de Québec, notre terminal sera en concurrence directe avec celui de Montréal et celui projeté à Contrecoeur.

Il n'y a encore rien d'acquis pour le terminal de Québec. Outre les hypothèses sur le nombre quotidien de camions et de trains, c'est peut-être celle des 700 000 conteneurs par année qu'il faudrait aussi remettre en question. Et toutes les retombées économiques qu'on tente d'y attacher pour faire avaler la pilule de ce nouveau quai qui empiétera dans le paysage et dans le fleuve de Québec.



Québec et l'estuaire de la rivière Saint-Charles (1929)

Photo ajoutée à la Revue de presse.

Le Port à l'Est de la ville



Photo ajoutée à la Revue de presse.

Camions dans Limoilou: des propos à nuancer

POINT DE VUE / En réaction à la chronique «La «menace» des camions dans Limoilou» du journaliste François Bourque parue le 17 décembre.

M. Bourque, permettez-nous de rectifier précisément sept éléments de votre contenu qui ont été publiés le 17 décembre, car ils sont incomplets ou sont issus d'extrapolations incorrectes :

1. «Le Port a parlé cet automne de 180 mouvements de camions par jour, six jours par semaine (...) La réalité pourrait cependant être quatre, cinq ou six fois pire si le profil des activités à Québec devait ressembler à celui de Montréal. Québec fait l'hypothèse que 10 % des conteneurs de son terminal seront transportés par camion et 90 % par train.»

R : Les réalités des marchés du Port de Montréal et du Port de Québec sont justement complètement différentes. Montréal compte sur un marché local de plusieurs millions de personnes contrairement à Québec. Les conteneurs qui arrivent à Montréal doivent être en conséquence quotidiennement camionnés vers de plus nombreux centres de distribution et différents exportateurs/importateurs du grand Montréal qui sont sous-desservis en rail.

2. «Ce plan détonne avec les réalités du terminal de conteneurs de Montréal et avec les pratiques connues du camionnage au Québec, ce qui peut soulever des doutes sur sa fiabilité. Au terminal de Montréal, plus de la moitié des 1,7 million de conteneurs manipulés en 2018 a été transportée par camion (52 %). Montréal dispose pourtant d'un réseau ferroviaire beaucoup plus développé que celui de Québec.»

R : C'est tout le contraire. Laurentia dispose d'une desserte directe par rail au réseau principal du CN ainsi que l'accès à proximité d'une cour de triage majeure. De plus, la cour de Joffre à Lévis offre une infrastructure clé pour la manutention des wagons et des trains directement reliés à la ligne principale du CN en direction de Montréal, Toronto jusqu'au Midwest américain. Un rapide survol d'autres ports canadiens pourrait vous prouver l'efficacité de ce modèle d'utilisation du rail.

3. «Il est possible que les distances plus grandes pour desservir des clients du Midwest américain à partir de Québec favorisent un usage accru du train. Mais penser que 90 % des déplacements se feront par train à Québec semble très optimiste vu les limites de notre réseau ferroviaire.

R : Il est important de vous rappeler que le CN est un investisseur du projet dont l'intérêt premier est le transport ferroviaire. Les efforts de conception du terminal et les investissements importants en découlant sont dédiés à optimiser la chaîne logistique ferroviaire et non routière car il s'agit du modèle logistique approprié.

4. «Si on appliquait pour les 700 000 conteneurs du terminal de Québec les mêmes ratios et horaires de transport qu'à Montréal, il faudrait parler de plus de 1100 mouvements de camions par jour dans Limoilou. Ce serait six fois plus que les chiffres évoqués par le Port cet automne. Concrètement, cela voudrait dire un camion qui entre ou qui sort du terminal toutes les 30 secondes (...). Il faut se souhaiter que ça n'arrive pas.»

R : De un, laissez tomber la comparaison Québec – Montréal, elle ne s'applique pas. De deux, il serait insensé tant sur le plan économique qu'environnemental de transporter par camions des conteneurs destinés au corridor Montréal-Toronto-Détroit-Chicago considérant l'augmentation des coûts injustifiés pour l'importateur-exportateur. De trois, le modèle d'affaires et la rentabilité du projet de Québec sont basés sur un volume de transfert par rail de 90 %. Réduire ce ratio à 55 % par exemple rend le projet non viable. Ici, à Québec, l'hypothèse d'une utilisation élevée des camions ne tient économiquement pas.

De plus, en corollaire, Laurentia contribuera à réduire un nombre imposant de kilomètres pour chaque camion qui transporte, par exemple, des conteneurs vers Montréal en provenance de l'est du Québec.

5. «Personne n'a envie de voir un «train routier» de conteneurs monter et descendre le boulevard Henri-Bourassa de 7h à 17h cinq ou six jours par semaine en passant devant le méga hôpital en chantier. Le Port de Québec dit vouloir convaincre les camionneurs d'utiliser plutôt l'autoroute Dufferin-Montmorency. Tant mieux, mais la tentation restera forte pour ceux-ci de continuer à prendre le chemin le plus court menant à l'autoroute Félix-Leclerc.»

R : Cette initiative volontaire du Port de Québec et de ses utilisateurs est amorcée depuis quelques semaines. Le personnel des entreprises œuvrant sur le site portuaire du secteur de Beauport est déjà bien au fait de cet engagement. Nous savons tous qu'il n'existe pas de réglementation à l'égard du camionnage sur le boulevard Henri-Bourassa. Toutefois, il faut noter que les femmes et les hommes qui travaillent dans le secteur portuaire de Beauport sont également des citoyens de la Ville de Québec. Tous ont à cœur de contribuer à la qualité de vie de la communauté environnante car ils en font partie. C'est pourquoi nous avons décidé d'agir avec les moyens dont dispose le Port. Nous osons espérer que notre geste sera contagieux et inspirera le reste des activités extérieures aux activités portuaires qui génèrent également du camionnage dans le secteur du boulevard Henri-Bourassa.

Suivant cette adhésion volontaire, la prochaine étape sera de travailler de concert avec la Ville de Québec pour réglementer l'utilisation des camions-remorques dans ce secteur.

6. «Le calcul de fréquence (des trains) repose sur un scénario de 179 wagons de quatre conteneurs, ce qui donnera des convois de 12 000 pieds ou 3,6 kilomètres de long. Je vous souhaite de ne pas arriver au passage à niveau au début du train. Attendre en regardant défiler 3,6 km de boîtes de fer, ça peut être long.»

R : Vos propos suggèrent l'existence éventuelle d'un problème généralisé alors qu'une simple analyse des faits permet de nuancer ce point de vue. En effet, sans vouloir en minimiser les impacts, il est important de préciser que sur le territoire de la ville de Québec, il y a deux passages à niveau situés dans le secteur Vanier et que dans la pire des hypothèses, le temps d'attente serait d'un estimé de neuf minutes.

7. «Outre les hypothèses sur le nombre quotidien de camions et de trains, c'est peut-être celle des 700 000 conteneurs par année qu'il faudrait aussi remettre en question. Et toutes les retombées économiques qu'on tente d'y attacher pour faire avaler la pilule de ce nouveau quai (...).»

R : Le plus grand opérateur de terminal au monde ne s'intéresserait pas à un tel projet si les perspectives commerciales et le plan d'affaires n'étaient solides. Les investissements de cette ampleur sont toujours appuyés d'une évaluation des risques rigoureuse et aucun investisseur de cette stature n'accepterait de miser et de mettre tous ces efforts sur un projet vacillant.



[Frédéric Tomesco](#)

January 13, 2020

CN boss backs Quebec City container terminal amid public opposition

CN Rail sees a future container terminal in Quebec City as a key cog in a plan to steal market share from the Port of New York.



CN Rail sees a future container terminal in Quebec City as a key cog in a plan to steal market share from the Port of New York.

Canada's biggest railroad sees a future \$775-million container terminal in Quebec City as a key cog in a plan to steal market share from the Port of New York and New Jersey — even as local opposition to the project grows.

Canadian National Railway Co. and [Hong Kong's Hutchison Ports](#) have set aside \$500 million to build the “state-of-the-art” Beauport terminal by 2024, chief executive officer Jean-Jacques Ruest said Monday. CN, which also will have rail access to the Port of Montreal's proposed container facility in Contrecoeur, is in discussions to take part in a possible expansion of the Port of Halifax, he added.

“Our pitch is, let's see if we can try to create a competitive edge together with other partners,” Ruest told reporters Monday after a speech to the Canadian Club of Montreal. “More and more you will see us do commercial and financial alliances with partners to ensure the Eastern Canadian ports play an important role in the U.S. Midwest.”

Containers are already a major component of CN's business, representing one-quarter of the company's [revenue in the first nine months of 2019](#). Volumes will probably benefit from new trade deals such as the Comprehensive Economic and Trade Agreement and the successor to the North American Free Trade Agreement.

CN is eager to replicate the success of its 12-year-old [container terminal](#) in Prince Rupert, B.C., which is again being expanded after setting volume records.

While CN has found growth in Prince Rupert, “in the east it’s not happening fast enough,” Ruest said. “That’s why we say: let’s see if we can participate in the investment, be part of the solution and reconquer some of the market share that was lost.”

Quebec City’s port authority is looking to build a [deepwater wharf in Beauport](#). The port says it’s operating at full capacity and traffic at its wharfs is “at a critical business threshold.”

Rail would be the dominant mode of transportation in Quebec City, with 85 per cent of containers entering or leaving the terminal by rail, port documents show. Major markets for the freight would include Chicago, Detroit and Indianapolis, Ruest said.

“Our vision for Quebec City is a port which would do a lot of rail, like we do in Prince Rupert, and go as far inland as we can,” Ruest said.

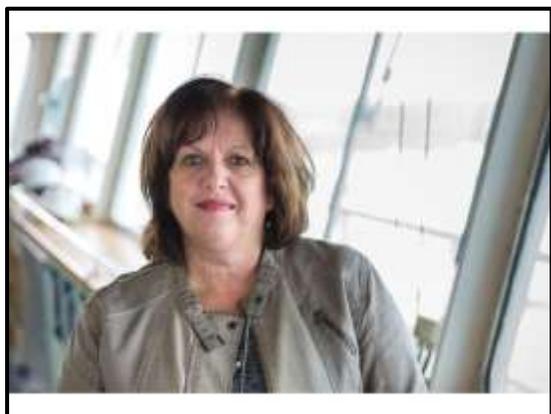
RELATED (MONTREAL)

Port's new terminal gets up to \$300 million from Infrastructure Bank

The Canada Infrastructure Bank is committing up to \$300 million to the Port of Montreal’s long-discussed expansion on the South Shore.

[Frédéric Tomesco](#)

December 4, 2019



“Not developing a project like Contrecoeur would be like putting a ‘No vacancy’ sign on our doors,” Port of Montreal CEO Sylvie Vachon told reporters.

Dario Ayala / Montreal Gazette

The Canada Infrastructure Bank said Wednesday its committing up to \$300 million toward the building of a container terminal in Contrecoeur that will allow Quebec’s biggest port to boost capacity by about 50 per cent. The “long-term” capital will bridge the gap between the start of construction and the time at which the new facility becomes profitable, CIB chief executive officer Pierre Lavallée said Wednesday morning at a press conference in Montreal.

The bank's commitment allows the port to continue working to complete the financial structure of the project, in collaboration with private sector investors. It follows the signing of a [memorandum of understanding between the parties in August](#).

Montreal, the only container port in Quebec, has been looking at ways to capture additional business amid a rise in global commerce accelerated by the signing of new trade agreements. Container volumes in Montreal have been rising for several years, hitting a record 1.7 million units last year. The port anticipates reaching full capacity around the middle of next decade, at which point it would need to start turning away business unless the Contrecoeur project goes ahead.

“Not developing a project like Contrecoeur would be like putting a ‘No vacancy’ sign on our doors,” Port of Montreal CEO Sylvie Vachon told reporters. A lack of capacity in Montreal would push importers and exporters to shift some of their business to Eastern seaboard ports in the U.S., she added.



An artist's rendition of the Port of Montreal's proposed container terminal in Contrecoeur, which is scheduled to open in 2024. Contrecoeur

Building Contrecoeur would cost between \$750 million and \$950 million — figures that cover several different scenarios and include spending on infrastructure, equipment and the road network around the facility, Vachon said. Construction would start in 2021, with the new terminal entering service in 2024. The port authority already owns 4 kilometres of shoreline in Contrecoeur, in addition to the 26 kms it owns in Montreal.

“We've included everything — construction of the docks, the yard, the connection of the yard to the road and rail networks — because we wanted to present a completed picture of the project,” Vachon said in an interview after the press conference.

Port officials are still working on [securing environmental approval](#) from the Impact Assessment Agency of Canada. That process is “well under way,” federal Transport Minister Marc Garneau said at the press conference, without providing specifics. When fully operational, the new terminal would draw 1,200 trucks daily and two to three ships per week, according to port estimates. “The heart of the port’s activity will be in an industrial zone, which is going to help us lessen the impact” on the community, Vachon said. About 5,000 jobs would be created during the construction period, with another 1,000 people required to operate the facility once it is up and running, port officials said.

Discussions are ongoing with operators Montreal Gateway Terminals Partnership and Termont to see which one will run the new facility, Vachon said. Talks are also under way with other unidentified private investors to complete the financing structure.

Created in 2017, Toronto-based CIB is a Crown corporation tasked with deploying \$35 billion in federal funding over 10 years to attract private and institutional investors. In Montreal, it’s already agreed to provide \$1.3 billion in funding for the [Réseau express métropolitain](#), the 67-kilometre light-rail network that the Caisse de dépôt et placement du Québec is building. CIB’s commitment to the Contrecoeur project is for “several decades,” Lavallée told reporters after the conference. “Think 25, 30, 35 years or more.” “This is capital for the very long-term, which de-risks the project,” Vachon said. “We’ve found a financial partner that’s in less of a hurry than a commercial bank would be.”

MARINE NATIONALE

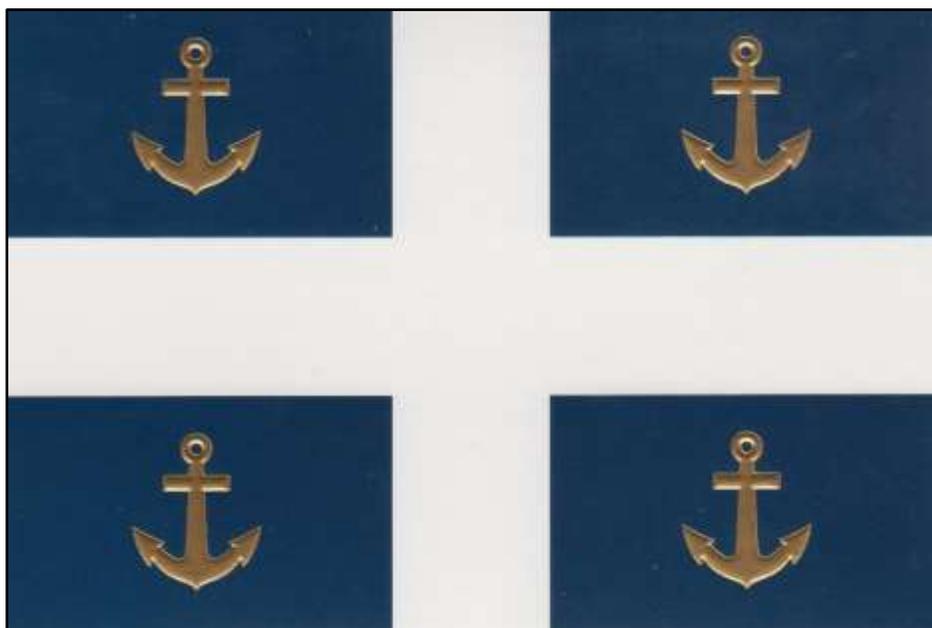


Image ajoutée à la Revue de presse



Mars 2020

L'obsession incongrue de l'agrandissement portuaire à même la baie de Beauport

Jean Lacoursière, Québec

[Cet article sur internet](#)

Résumé

Pour augmenter le transbordement maritime des marchandises, la poignée de non-élus dirigeant le Port de Québec souhaite depuis des décennies créer de nouveaux terrains par remblaiement du fleuve sur les battures de Beauport. Dans la plus récente forme de ce projet hérité des lubies expansionnistes d'antan, un remblaiement de 17,5 hectares (21,5 terrains de football canadien, zones des buts incluses) au sud de la populaire plage de la baie de Beauport servirait au transbordement de conteneurs par une entreprise chinoise. Cet article tente de comprendre pourquoi ce projet d'agrandissement, qui dans les années 1970 couvrait toutes les battures de Beauport jusqu'à chute Montmorency, résiste au temps en dépit de son caractère incongru au centre-ville de Québec.

Quatre causes principales émergent : la structure administrative et le caractère affairiste des administrations portuaires canadiennes ; la complaisance et le désintérêt des élus de tous les paliers de gouvernement (surtout Ottawa) envers la cohérence et la gestion intégrée des projets portuaires en général ; un entretien négligent des infrastructures portuaires au fil des décennies ; l'absence de législation permettant d'envisager le littoral comme une zone naturelle distincte, unique et vitale pour tous les citoyens.

Pour les générations futures, pour la faune aquatique et aviaire dont la baie de Beauport constitue un habitat vital, pour la préservation de la beauté du paysage offert par Québec vue du fleuve ou inversement, le gouvernement fédéral devrait minimalement : décréter l'abandon définitif de tout projet de remblaiement de la baie et en faire une aire protégée ; aider financièrement le Port à réparer ses infrastructures décrépies, ou l'aider de toutes les manières possibles et imaginables à faire émerger un plan d'affaires limité aux infrastructures portuaires actuelles et impliquant des loyers permettant de réparer puis d'entretenir lesdites infrastructures.

Sans autorité gouvernementale osant décréter l'arrêt définitif des projets d'expansion du Port de Québec dans la baie de Beauport, il est prévisible, compte tenu de la nature de cette bête fédérale autonome et des aléas électoraux, que ce projet continuera d'être une pénible épée de Damoclès au-dessus de la tête des gens de Québec pour qui les accès publics au fleuve et les possibilités d'usages récréatifs devraient non seulement être protégés, mais maximisés.

Pour augmenter le transbordement maritime des marchandises, la poignée de non-élus dirigeant le Port de Québec souhaite depuis des décennies créer de nouveaux terrains par remblaiement du fleuve sur les battures de Beauport¹. Dans la plus récente forme de ce projet hérité des lubies expansionnistes d'antan, un remblaiement de 17,5 hectares (21,5 terrains de football canadien, zones des buts incluses) au sud de la populaire plage de la baie de Beauport servirait au transbordement de conteneurs pour le compte d'une entreprise chinoise². Pourquoi ce projet d'agrandissement, qui dans les années 1970 couvrait toutes les battures de Beauport³ jusqu'à la chute Montmorency et qui fut systématiquement contesté par la population à chacune de ses moutures, résiste-t-il ainsi au temps en dépit de son caractère anachronique par rapport à ce qui fait de grandes villes comme Québec des endroits agréables et attrayants pour leur qualité de vie ?

La nature de la bête... et de son maître

Reconnaître ce qu'est le Port de Québec est la meilleure façon de comprendre ses agissements. Le Port est un organisme fédéral autonome. Son conseil d'administration (C.A.) est composé de sept personnes devant être reconnues⁴ comme chefs de file dans le monde des affaires, ou posséder des connaissances pertinentes ainsi qu'une expérience importante liées à la gestion d'entreprises, au fonctionnement d'un port ou au commerce maritime. Sur ces sept personnes, quatre sont recommandées par les utilisateurs (c.-à-d. les clients) du port.

Le C.A. et le Comité de direction du Port sont fiduciaires des terrains portuaires qui sont des terres publiques fédérales. Le Comité de direction est présidé depuis 2011 par Mario Girard, successeur de Ross Gaudreault qui fut le PDG du Port durant 23 ans⁵. L'autonomie de cet organisme fédéral est constatable, entre autres, par la réponse tautologique offerte à quiconque écrit au ministre des Transports du Canada pour l'alerter de comportements discutables de la part du Port : on lui répond généralement d'aller s'adresser au Port parce que ce dernier est... autonome. Si le ministère fédéral offre une réponse, il peut même arriver qu'elle soit rédigée par le Port lui-même. Quand vient le temps de brasser des affaires, le côté autonome de son visage est systématiquement celui qu'aime montrer le Port de Québec dans ses communications (surtout à l'oral), au détriment de son côté fédéral.

Or, le statut fédéral du Port est concret et incontournable. Selon le ministère de la Justice du Canada, le Port de Québec fait partie des institutions fédérales⁶. D'ailleurs, dans son rapport de novembre 2004⁷, la Vérificatrice générale du Canada Sheila Fraser écrivait⁸ :

À notre avis, compte tenu de la loi habilitante et du fait que le gouvernement lui-même considère ces sociétés comme faisant partie du gouvernement dans les Comptes publics du Canada et dans d'autres documents pertinents, les administrations portuaires sont des organismes du gouvernement [...].

Les administrations portuaires canadiennes font donc partie du périmètre administratif du gouvernement du Canada. Aucun ministre des Transports fédéral ne peut plaider l'irresponsabilité ou l'ignorance quant au comportement du Port de Québec. Le gouvernement du Québec considère aussi le Port de Québec comme un « organisme public fédéral⁹ ».

Ce qui meut la bête

Majoritairement composé d'intérêts maritimes affairistes, il n'est pas étonnant que le C.A. promeuve et approuve la création de nouveaux terrains pour que les entreprises maritimes y augmentent leur volume d'affaires. Une partie de la mission du Port¹⁰ consiste d'ailleurs à « favoriser et à développer le commerce maritime et à servir les intérêts économiques de la région de Québec et du Canada ». Que cette mission engendre un projet comme Laurentia, consistant à créer de nouveaux terrains au bout de la péninsule de Beauport en remblayant le fleuve sur l'équivalent de 21,5 terrains de football canadien, en plein centre-ville de Québec, cela ne suscite pas de malaise chez les dirigeants portuaires et c'est normal. Pour eux, étant donné que l'actuelle péninsule de Beauport fut créée de toutes pièces par remblaiement, son extension s'inscrit logiquement « dans la continuité du lieu¹¹ ». Sans contre-pouvoir, des intérêts industriels armés de ce type de raisonnement se rendraient sans remords jusqu'à l'île d'Orléans. Dans une entrevue de 1999¹² accordée au magazine Commerce Monde Québec Capitale, le PDG du Port Ross Gaudreault avait d'ailleurs affirmé : « On a de nouveaux projets, de nouvelles technologies. Si on signe nos nouveaux projets, et on va les signer, on va remplir les battures de Beauport. »

On l'a visiblement échappé belle.

Un projet protéiforme

Dans sa version actuelle, le projet d'agrandissement Laurentia vise à offrir des terrains à une compagnie chinoise (Hutchison Ports Holdings) qui y transborderait des conteneurs. L'idée que le gouvernement canadien pourrait autoriser le projet d'une poignée de non-élus consistant à remblayer 17,5 hectares du fleuve pour permettre à une entreprise venant d'un pays totalitaire d'y faire des affaires est certainement troublante. Nous ne nous y arrêtons pas davantage ici, car ce serait un trop long détour. Souhaitons que cette perspective obtienne toute l'attention qu'elle mérite à Ottawa.

Dans une version antérieure (2015) du projet, l'agrandissement visait à accueillir des pétroliers¹³ qui auraient exporté du pétrole venu de l'Ouest canadien. Plus tard, le projet est devenu de manière hypothétique une combinaison¹⁴ à parts égales (1/3 – 1/3 – 1/3) d'espaces pour entreposer des matières solides et liquides en vrac et des marchandises générales conteneurisées (ou non). Après des décennies à imaginer toutes sortes d'activités industrialo-portuaires sur cet agrandissement rêvé, force est de constater que la chose essentiellement visée est la création coûte que coûte de ces terrains, l'activité s'y déroulant étant comme Protée, cette divinité de la mer qui avait reçu de son père, Poséidon, le don de changer de forme à volonté.

Si le transbordement de conteneurs s'avérait être une activité qui ne lève pas, ce seront d'autres formes de marchandises qui y seront ultimement transbordées ; qu'ils soient l'œuvre de mère Nature ou pas, les terrains portuaires ont horreur du vide. Il est ainsi honnête de qualifier Laurentia pour ce qu'il est, soit un projet de création de nouveaux terrains portuaires à même le fleuve et rien d'autre.

Le projet de la bête en concurrence avec ceux... des autres bêtes

Si réalisé, la probabilité existe que le projet de terminal à conteneurs Laurentia n'ait pas le succès escompté, entre autres parce que le gouvernement fédéral place les ports canadiens en concurrence, même quand il s'agit de ses propres administrations portuaires comme Montréal, Québec, Halifax ou Saint-Jean (NB). Un article dans *The Journal of Commerce*¹⁵, écrit par deux experts en logistique du transport maritime et paru en mai 2018, explique que les projets de terminaux à conteneurs au Québec et en Nouvelle-Écosse feraient passer la capacité annuelle des ports de la côte Est de 2,2 millions de conteneurs EVP (équivalent vingt pieds) à 4,3 millions d'EVP, un état de surcapacité. Les auteurs parlent même d'un jeu à somme nulle entre l'expansion du port de Montréal à Contrecoeur (1,15 million d'EVP) et Laurentia au port de Québec (700 000 EVP). Divers scénarios sont présentés en expliquant dans chaque cas quels ports seraient gagnants ou perdants.

Signe que la concurrence est vive, l'Association des employeurs maritimes s'oppose à la construction d'un terminal de conteneurs à Beauport¹⁶. Ses membres, qui sont des entreprises spécialisées dans le transport et la manutention de conteneurs (entre autres : MCS, Hapag-Lloyd, Société Terminaux Montréal Gateway et Logistec), affichent leur préférence pour les installations du port de Montréal. Dans une lettre de 2018 au premier ministre du Québec, Philippe Couillard, et au ministre fédéral des Transports, Marc Garneau, l'Association représentant 80 % du marché du transport des marchandises conteneurisées sur le fleuve Saint-Laurent argue que « la profondeur d'eau n'est qu'une des multiples composantes constituant les avantages concurrentiels d'un port, et c'est ce que le Port de Québec n'a malheureusement pas saisi ». Ce constat est partagé par Brian Slack¹⁷, professeur retraité de l'Université Concordia et spécialiste de l'industrie maritime, pour qui Laurentia est un projet « fantaisiste ». Selon lui, les liaisons ferroviaires à Québec sont mauvaises et le Saint-Laurent est un marché de niche qui n'attirera jamais les nouveaux géants des mers.

Le chantage par les emplois

De tout temps, le Port a évoqué la création d'emplois pour justifier ses projets d'agrandissement, la plupart du temps avec des chiffres exagérés¹⁸. Dans le cas de Laurentia, le Port affirme¹⁹ que ce terminal à conteneurs serait « majoritairement automatisé et l'un des terminaux de conteneurs intermodaux les plus modernes et innovateurs en Amérique du Nord ». En entrevue à Radio-Canada en mai 2019, le PDG du Port Mario Girard parlait²⁰ d'un terminal « très, très automatisé » et d'emplois « de grande qualité, des emplois très bien payés [...], la manutention des conteneurs se faisant en partie dans des bureaux, très confortables, avec ce qu'on appelle en bon québécois des joysticks ».

Le Port soutient que 500 emplois directs (équivalents temps plein) seraient créés par l'opération de ce terminal visant à transborder 700 000 conteneurs par année. En comparaison, le très moderne Victoria International Container Terminal (VICT) en Australie arrive à transborder plus d'un million²¹ de conteneurs avec 150 employés²². (La page LinkedIn du VICT indique seulement 53 employés.) Il est également facile de visionner des reportages dans Internet vantant l'automatisation des ports à conteneurs. Par exemple, une vidéo de *New China TV*²³ diffusée en décembre 2017 montre à quoi ressemble un port à conteneurs très automatisé. Intitulée « *World's largest automated container terminal opens in Shanghai* », la vidéo vante l'absence de main-d'œuvre sur le terrain: « *No man is*

involved; no labor is involved, in the whole procedure. » Par ailleurs, qu'est-ce qui empêcherait les dirigeants chinois de Hutchison Ports Holdings, grâce à la vitesse croissante d'Internet, de sous-traiter outre-mer et à moindre coût ces tâches consistant à actionner des manettes dans des bureaux chauffés ?

La misère (chantage affectif)

Si l'évocation de retombées économiques bénéfiques est un mantra ayant dominé le discours promotionnel pour Laurentia, cette stratégie fut momentanément reléguée au second plan à l'arrivée en 2011 du nouveau PDG du Port Mario Girard. Pour la première fois après le règne de Ross Gaudreault, dont les interventions publiques soulignaient immanquablement combien les affaires étaient prospères et l'avenir radieux pour le Port de Québec, le PDG racontait que ça allait mal : les infrastructures du port étaient vieillissantes et décrépites, elles avaient grandement besoin d'entretien, cela à hauteur de 310 millions \$²⁴.

Au comité plénier de la Ville de Québec sur Beauport 2020²⁵ (l'ancien nom de Laurentia) tenu en 2015, Mario Girard déclara que le revenu généré par l'augmentation d'activités reliées à l'agrandissement Beauport 2020 était la seule source possible de financement : « S'il n'y a pas de Beauport 2020, on peut questionner la pérennité du port. » Voilà qui est ironique de la part de l'Administration portuaire : après avoir faussement accusé ses critiques, pendant des décennies, de vouloir faire disparaître un port soi-disant prospère, son PDG dressait un sombre portrait des lieux et exigeait que les élus municipaux appuient un agrandissement peu populaire sous peine de voir le port... disparaître.

La question qui surgit alors dans la tête de bien des gens fut celle-ci : comment le port avait-il pu être aussi mal entretenu durant ces décennies bonheur ?

Un port concurrentiel, mais à quel prix ?

Dans l'entrevue de 1999 accordée au magazine Commerce Monde Québec Capitale citée précédemment, le journaliste demande au PDG Ross Gaudreault quels sont les outils pour augmenter la compétitivité du port. Il répond :

C'est d'être capable d'opérer le port au plus bas coût possible. [...] Cela fait cinq ans que l'on gèle nos tarifs. Mais nous, selon la marchandise, on représente entre 5 et 20 % du coût de passage. Le gros des coûts, c'est l'arrimage, le pilotage, le déglacement, etc., ce n'est pas nous. L'administration portuaire, on est une petite PME de 15 M\$ de revenus. [...] Nous, en gelant nos tarifs, on aide les autres à performer.

Dans cette même entrevue, le journaliste demande au PDG si l'avenir du port réside surtout dans les croisières. Sa réponse est négative : « Non, pas du tout, au niveau des revenus, ce n'est pas nous autres qui faisons beaucoup d'argent avec ça. » Cela me rappelle une présentation faite par Bill Sharp, vice-président chez Holland America Line (USA), lors de la Rencontre internationale villes et ports de Québec tenue en 2011. Sa présentation s'intitulait « Le choix d'une ville comme destination de croisière ». J'étais assis à la même table que monsieur Sharp ce midi-là. Avant sa présentation, je lui avais demandé quel était le facteur le plus déterminant dans le choix d'une destination par sa

compagnie de croisière. Il me répondit que c'était les frais exigés par le Port. Quand je lui demandai quels étaient approximativement ces frais pour ses navires en escale à Québec, il me répondit avec un sourire satisfait : « *They are very, very competitive.* »

Le but n'est pas ici de blâmer un PDG en particulier pour la décrépitude des infrastructures portuaires, car il s'agit probablement d'une négligence et d'un manque de prévoyance échelonnés sur des décennies.

Il y a cependant lieu de remettre en question les avantages compétitifs du port de Québec par rapport aux autres ports de la côte Est, avantages systématiquement rappelés par le Port, surtout que son PDG Mario Girard les a déjà indirectement remis en question dans un éclair de candeur. Lors du comité plénier cité plus haut, le PDG avait devancé une question des élus au sujet des poussières de matières solides en vrac entreposées à ciel ouvert dans le port et diffusées par le vent vers les quartiers voisins :

Pourquoi on ne couvre pas le vrac solide entreposé à Beauport ? On ne peut pas couvrir du vrac de minerai de fer ou du charbon en vrac. *La compétitivité du port, qui est déjà un petit peu fragile, il n'existe plus de business case. Ça ne se fait pas.* [Le gras est ajouté.]

Or, couvrir du charbon ou du minerai de fer en vrac, ça se fait²⁶, quoi qu'en dise le PDG du Port.

Se pourrait-il que la compétitivité du port de Québec, toujours vanté comme incomparablement attrayant pour sa profondeur de 16 mètres à marée basse et parce qu'il offre le plus court chemin entre l'Europe et les Grands Lacs, résulte plutôt de loyers inférieurs à ce qu'il en coûte pour l'entretenir, ou de locataires offrant des tarifs très bas grâce à des opérations de transbordement et de l'entreposage faits d'une manière incompatible avec la présence de milliers de citoyens habitant à un jet de pierre ? L'idée que cette compétitivité s'appuierait entre autres sur une qualité de l'air nuisible pour la santé et sur un milieu de vie empoussiéré laisse songeur. Cela signifierait que le coût pour faire de l'entreposage des matières solides en vrac dans des silos ou des dômes est estimé supérieur, par le Port et ses locataires, aux coûts sociaux engendrés actuellement par le stockage à ciel ouvert.

Le péché originel : le plan d'utilisation des sols

Selon l'article 48 de la Loi maritime du Canada²⁷, le Port de Québec, comme toutes les administrations portuaires canadiennes, est tenu d'avoir un plan détaillé d'utilisation des sols faisant état des politiques et objectifs établis pour l'aménagement physique des immeubles qu'il gère, occupe ou détient. Le plan doit tenir compte des facteurs d'ordre social, économique et environnemental et des règlements de zonage qui s'appliquent aux sols avoisinants.

Or, ce plan toujours valide fut adopté en 2001 en bafouant la Loi maritime du Canada. En effet, il contient un projet d'agrandissement au bout de la péninsule de Beauport malgré le fait que cette idée ait subi une féroce opposition de la part de la population²⁸ et des élus locaux lors des consultations publiques obligatoires tenues par le Port à l'automne 2000. Eussions-nous été à l'époque du Far West, les dirigeants portuaires auraient été éjectés de la séance de consultation de Beauport enduits de goudron et de plumes tellement la colère était immense dans une salle pleine à craquer, une soirée

pendant laquelle on entendit le maire de Beauport Jacques Langlois s'opposer à l'agrandissement en disant au micro : « Vous allez nous trouver sur votre chemin²⁹... » Les fusions municipales de 2002 firent par la suite taire cette opposition beauportoise dorénavant noyée dans des partis pan-municipaux.

Ce plan d'utilisation des sols bafoue aussi la seconde partie de la mission du Port de Québec, qui est d'agir « dans le respect de la communauté et de l'environnement ». Il n'existe aucune acceptabilité sociale pour un tel projet de remblaiement du fleuve au centre-ville de Québec, quelle que soit l'activité industrialo-portuaire qu'on prétend vouloir y faire.

Dompter la bête

Quand il le veut bien, l'État fédéral est capable de dompter la bête, ou du moins de se mêler de ses affaires. Par exemple³⁰, en 2006, la Ville de Toronto a demandé au ministre fédéral des Transports d'examiner « *the port authority's legitimacy and find ways it could be made more accountable to the public.* » Le ministre Lawrence Cannon avait obtempéré et informé le Parlement : « J'ai donc retenu les services d'un conseiller indépendant pour qu'il fasse la lumière sur ces décisions. Je suis heureux d'annoncer aujourd'hui à la Chambre que j'ai chargé M. Roger Tassé de réaliser un examen des décisions, mesures et transactions de l'Administration portuaire de Toronto. Il doit déposer son rapport final au plus tard le 1er septembre. » Le mandat de ce conseiller était large et n'excluait pas l'abolition de l'Administration portuaire de Toronto.

Autres exemples : le Port de Québec n'a jamais voulu conserver l'Agora du Vieux-Port ni voulu léguer une partie de la péninsule de Beauport en guise de « cadeau » pour le 400e anniversaire de Québec. Ce sont des ministres fédéraux qui ont fait pression et forcé la main du Port en s'appuyant sur la volonté populaire.

L'État fédéral est donc bel et bien le patron de la poignée de non-élus régnant sur le littoral de Québec. Un problème apparaît toutefois quand l'État, pour toutes sortes de raisons allant de l'indifférence aux accointances, fait fi de l'intérêt général d'une population alors laissée à elle-même face à rien de moins qu'une entité gérant des terres publiques, mais se comportant comme si elle était entièrement privée.

Un Port soumis non pas au fédéral, mais aux paliers provincial ou municipal de gouvernement, ne mettrait pas nécessairement une population à l'abri de dérives illégitimes ou autocratiques de la part de ses dirigeants. Si la proximité de l'autorité gouvernementale responsable semble à priori bénéfique, c'est surtout la loi encadrant la gestion d'un port et le niveau de démocratie qui déterminent la grosseur de la poignée à laquelle les citoyens peuvent s'agripper pour faire valoir leurs droits ou la protection de leur environnement. Le cas de l'aéroport de San Francisco (SFO) en offre un exemple.

En 1998, l'aéroport SFO a fait planer une menace de remblaiement³¹ de la baie pour créer de nouvelles pistes. Cette menace a duré non pas 40 ans comme à Québec, mais une dizaine d'années. Si l'opposition des citoyens et la vitalité démocratique (un référendum) jouèrent un rôle crucial dans l'abandon définitif de ce projet, l'autorité responsable qu'est la Ville de San Francisco alla fourrer son nez (audit) à l'aéroport et découvrit que ses dirigeants faisaient la promotion de l'agrandissement sans étudier d'autres options, négligeaient les préoccupations et les suggestions de la population,

contournaient les règles d'attribution des contrats et dépensaient des sommes immenses en relations publiques. Au bout du compte, en 2008, la Ville vota une résolution interdisant définitivement tout remblaiement de la baie pour créer de nouvelles pistes ou pour les modifier.

Pourquoi tant d'improvisation sur notre littoral ?

L'aménagement des berges de Québec et de Lévis ressemble trop souvent à de l'improvisation. Par exemple, tous se rappellent le défunt projet Rabaska³² visant la construction à Lévis d'un terminal méthanier. Ce projet avait été fortement contesté par plusieurs groupes et beaucoup de citoyens, mais il avait reçu l'appui de la Ville de Lévis et de divers groupes politiques et gens d'affaires. C'est l'approvisionnement en gaz de schiste provenant des États-Unis qui avait fait perdre au projet de sa vigueur, et non les enjeux que sont les besoins énergétiques du Québec (a-t-on besoin de terminaux méthaniers ?), le respect du protocole de Kyoto (pourrait-on obtenir l'énergie autrement ?) et la gestion intégrée des berges du fleuve (si c'est vraiment nécessaire, on le met où ?). Presque systématiquement, les raisons d'affaires l'emportent sans même que ces questions ne surgissent dans la tête de nos élus, ni qu'elles soient sur le radar du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE).

La cause de ces batailles littorales est l'absence d'un cadre législatif qui nous obligerait, en tant que nation, à nous doter d'un plan d'aménagement de ces zones particulièrement précieuses que sont les berges des lacs, cours d'eau et océans. Beaucoup de gens favorables à Rabaska évoquaient la nécessité du progrès. Or, le progrès réside plutôt dans une gestion intégrée des berges du fleuve. Le Canada accuse en ce domaine 50 ans de retard par rapport aux États-Unis³³. Il n'existe ici aucune loi fédérale ou provinciale qui 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.

Les Étatsuniens ont depuis longtemps reconnu la grande valeur écologique des territoires côtiers (océans et Grands Lacs), au point de les protéger du développement chaotique à l'aide de législations. Par exemple, grâce au McAteer-Petris Act³⁴ de 1965, seule l'extrême nécessité autorise un remblaiement dans la baie de San Francisco, cette perte devant être compensée par une restauration d'habitats ailleurs dans la baie. Sans cette loi, ce magnifique plan d'eau de la superficie du lac Saint-Jean serait peut-être devenu un chenal, car on le remplissait alors au rythme de neuf kilomètres carrés par année.

En 1972, le Congrès étatsunien vota le Coastal Zone Management Act³⁵, qui déclare l'importance des zones côtières pour la prospérité de la nation et incite les États côtiers à se doter d'un plan de gestion intégrée des berges. Ce plan doit entre autres garantir des accès publics pour usages récréatifs. Aujourd'hui, tous les États côtiers possèdent un plan de gestion intégrée de leurs littoraux. À cette fin, la Californie vota en 1976 le *California Coastal Act*³⁶, qui déclare entre autres que la côte est une zone naturelle distincte, unique et vitale pour tous les citoyens, qu'elle constitue un écosystème fragile et que la protection permanente de ses ressources naturelles et paysagères est d'une importance capitale pour les résidents actuels et futurs de l'État et du pays. Le Québécois sursaute en y lisant que

les accès publics aux berges et les possibilités d'usages récréatifs doivent non seulement être protégés, mais maximisés !

Toutes ces lois déclarent également que la participation du public à l'élaboration des politiques de gestion du littoral est absolument essentielle. Quiconque y jette un œil s'aperçoit que le territoire côtier y est géré avec une cohérence à la mesure de son importance pour la nation entière. Le même constat pourrait être fait pour la France.

Il faut protéger le lac de Québec

Le lac de villégiature et les plaisirs qu'il procure à longueur d'année occupent une place très importante dans l'imaginaire québécois. Or, la baie de Beauport constitue un plan d'eau ayant une superficie d'approximativement 5 km² à l'abri des forts courants et de la voie maritime (chenal). C'est l'endroit privilégié à Québec pour pratiquer les sports nautiques, peu importe les conditions de vent ou de marée, et pour apprécier, les pieds dans le sable, le panorama exceptionnel offert par la rive sud, l'île d'Orléans et la côte de Beauport. La baie de Beauport est le lac de la population de Québec et de Lévis ; ce lac est menacé par le projet de remblaiement portuaire Laurentia.

En 1978, à la toute première commission d'enquête du BAPE qui portait sur le projet autoroutier Dufferin-Montmorency et les battures de Beauport, Environnement Canada recommandait la production d'un plan de développement et de protection du littoral du fleuve et la protection la plus intégrale possible des battures de Beauport. Les recommandations de l'Association des biologistes du Québec et de plusieurs citoyens allaient dans ce sens, indique le rapport du BAPE³⁷. Le promoteur du projet était le ministère des Transports du Québec et la construction de cette autoroute, débutée avant les audiences du BAPE, était motivée par le développement... du port sur les battures. Ainsi, même sans se réaliser, les projets portuaires peuvent nuire à l'aménagement urbain de Québec³⁸ ! En effet, cette autoroute surdimensionnée comptant parfois six voies forme aujourd'hui une barrière physique et visuelle entre les gens de l'est de la ville et le fleuve, la piste cyclable du Corridor du littoral étant même située en contrebas de l'autoroute, qui se trouve ainsi à bloquer le paysage fluvial.

Dans une étude commandée par Québec, l'agrandissement portuaire sur les battures de Beauport³⁹ avait été remis en question par la firme Dessau Environnement en mentionnant que les battures devraient être considérées comme intouchables du point de vue de l'avifaune aquatique.

Le BAPE rappelait que :

[...] l'homme est aussi un utilisateur des battures : chasse, observation d'oiseaux, tourisme. L'intérêt grandissant que porte la population à un milieu naturel [...] rend plausible une utilisation accrue des battures de Beauport si ces dernières étaient mises en valeur dans cette optique.

Dans cet ordre d'idées, le BAPE recommandait de « donner aux battures de Beauport le statut de parc ».

Pour les générations futures et la qualité de vie à Québec, pour la faune aquatique et aviaire dont la baie de Beauport constitue un habitat vital, pour la préservation de la beauté du paysage offert par Québec vue du fleuve ou inversement, le gouvernement fédéral devrait décréter l'abandon définitif de tout projet de remblaiement de la baie et en faire une aire protégée. Les gouvernements du Canada et du Québec se sont d'ailleurs engagés⁴⁰ à protéger 10 % des zones marines et côtières du Canada et du Québec, respectivement, d'ici 2020, afin d'atteindre les objectifs internationaux de la Convention sur la diversité biologique.

Que le patron assume ses responsabilités

Après s'être diligemment mis le nez dans les livres du Port et pas seulement dans les livres comptables, cela afin d'examiner les décisions, les mesures et les transactions de l'Administration portuaire de Québec, le gouvernement fédéral devrait aider financièrement le Port à réparer ses infrastructures décrépies, ou l'aider de toutes les manières possibles et imaginables à faire émerger un plan d'affaires limité aux infrastructures portuaires actuelles et impliquant des loyers permettant de réparer puis d'entretenir lesdites infrastructures.

Les divers agrandissements portuaires dans la baie de Beauport ne se sont jamais concrétisés, malgré le chantage des 40 dernières années du Port et de ses locataires selon lesquels sans terrains additionnels, la disparition les guettait.

La divinité de la mer Protée avait un autre don, celui de prédire l'avenir à ceux qui pouvaient l'y contraindre. À défaut de lois littorales comme celles de nos voisins du sud, et sans une autorité gouvernementale osant décréter l'arrêt définitif des projets d'expansion du Port de Québec dans la baie de Beauport, il est prévisible, compte tenu de la nature de cette bête fédérale autonome et des aléas électoraux, que ce projet continuera d'être une pénible épée de Damoclès au-dessus de la tête des gens de l'est de Québec pour qui les accès publics au fleuve et les possibilités d'usages récréatifs devraient non seulement être protégés, mais maximisés.

Post-scriptum

L'autonomie de cet organisme fédéral, le Port de Québec, est constatable, entre autres, par la réponse tautologique offerte à quiconque écrit au ministre des Transports du Canada pour l'alerter de comportements questionnables de la part du Port : on lui répond généralement d'aller s'adresser au Port parce que ce dernier est... autonome. Si le ministère fédéral offre une réponse, il peut même arriver qu'elle soit rédigée par le Port lui-même.

Or, le statut fédéral du Port est concret et incontournable. Selon le ministère de la Justice du Canada, le Port de Québec fait partie des institutions fédérales⁴¹. D'ailleurs, dans son rapport de novembre 2004⁴², la Vérificatrice générale du Canada Sheila Fraser écrivait⁴³ :

À notre avis, compte tenu de la loi habilitante et du fait que le gouvernement lui-même considère ces sociétés comme faisant partie du gouvernement dans les Comptes publics du Canada et dans d'autres documents pertinents, les administrations portuaires sont des organismes du gouvernement [...]

Les administrations portuaires canadiennes font donc partie du périmètre administratif du gouvernement du Canada. Aucun ministre des Transports fédéral ne peut plaider l'irresponsabilité ou l'ignorance quant au comportement du Port de Québec.

Le gouvernement du Québec considère aussi le Port de Québec comme un « organisme public fédéral »⁴⁴.

Vous trouverez certainement divertissante la réponse du ministre Garneau (ci-dessous) que j'ai reçue suite à l'envoi de ma lettre intitulée : « Agrandissement portuaire à même la baie de Beauport. L'obsession incongrue d'une poignée de non-élus » :

De : Minister of Transport / Ministre des Transports (TC)

Envoyé : 21 février 2020 14:17

À : jean.lacoursiere2@videotron.ca

Cc : Jean-Yves.Duclos@parl.gc.ca; Joel.Lightbound@parl.gc.ca

Objet : Concernant l'éventuel développement du terminal de conteneurs Laurentia

Monsieur,

Je donne suite à votre courriel du 2 janvier dernier concernant l'éventuel développement du terminal de conteneurs Laurentia sur les terrains de l'Administration portuaire de Québec et ses répercussions sur la faune aquatique et aviaire du littoral.

J'ai pris bonne note du contenu de votre correspondance et je vous remercie de l'avoir fait parvenir. Bien que je comprenne vos préoccupations, je dois souligner que les administrations portuaires canadiennes sont des entités autonomes qui exercent leurs activités commerciales sans lien de dépendance avec le gouvernement fédéral.

Ainsi, je vous invite à communiquer directement avec l'Administration portuaire de Québec en ce qui concerne le projet Laurentia et l'avenir des battures de Beauport, aux coordonnées ci-dessous :

Administration portuaire de Québec

150, rue Dalhousie

Case postale 80, succursale Haute-Ville

Québec (Québec) G1R 4M8

marketing@portquebec.ca

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

L'honorable Marc Garneau, C.P., député - Ministre des Transports

c.c. L'honorable Jean-Yves Duclos, C.P., député - Président du Conseil du Trésor

Monsieur Joël Lightbound - Député de Louis-Hébert

Références

1. Projet de terminal de conteneurs intermodal – Tourné vers le monde et l’avenir, Port de Québec (2019)
2. F. Bourque, « Des conteneurs qui décontenancent », Le Soleil, 30 mai 2019
3. <http://www.accessaintlaurentbeauport.org/lubies-expansionnistes-dantan/>
4. Lettres patentes de l’Administration portuaire de Québec
5. J.-F. Néron, « Ross Gaudreault lutte contre le cancer », Le Soleil, 14 février 2012
6. Décret sur la désignation des responsables d’institutions fédérales (Loi sur l’accès à l’information) SI/83-113, Ministère de la Justice, Canada, 12 février 2018
7. http://www.oag-bvg.gc.ca/internet/Francais/parl_oag_200411_f_1124.html
8. http://www.oag-bvg.gc.ca/internet/Francais/parl_oag_200411_07_f_14911.html
9. Concernant une autorisation à la Ville de Québec de conclure une entente avec l’Administration portuaire de Québec relativement au versement d’une aide financière pour la gestion de la baie de Beauport à des fins récréotouristiques, Décret 604-2009 (27 mai 2009), Gazette officielle du Québec, no 24 2709, 17 juin 2009.
10. <https://www.portquebec.ca/a-propos-du-port/administration-portuaire/mission>
11. M. Labrecque, « L’agrandissement du port de Québec, un projet porteur » (Lettre à Jean Lacoursière), Le Soleil, 22 janvier 2008
12. <http://www.accessaintlaurentbeauport.org/wp-content/uploads/2019/11/Entrevue-avec-Ross-Gaudreault-CMQC-1999.pdf>
13. A. Shields, « Vers un port pétrolier à Beauport – Le Port de Québec mène seul l’évaluation environnementale de son projet », Le Devoir, 18 avril 2015
14. Aménagement d’un quai multifonctionnel en eau profonde – Beauport 2020, Résumé de l’étude d’impact environnemental (version amendée), Englobe pour le Port de Québec, septembre 2016
15. P. Ford and J.-P. Rodrigue, « Analysis: Eastern Canada ports battle for mega-ship calls », The Journal of Commerce (www.joc.com), 23 mai 2018
16. A. Morin, « Les employeurs maritimes contre le projet de terminal de conteneurs », Le Soleil, 14 février 2018
17. A. Morin, « Terminal de conteneurs du Port de Québec : “fantaisiste”, dit un expert », Le Soleil, 13 mai 2018
18. J. Lacoursière, « Critique de l’estimation faite par le Port de Québec des retombées économiques que générerait l’exploitation de l’agrandissement Beauport 2020 », www.AccesAuFleuve.org, (2017)
19. Projet de terminal de conteneurs intermodal – Tourné vers le monde et l’avenir, Port de Québec (2019)
20. J. Lacoursière, « Critique de l’estimation faite par le Port de Québec des emplois directs que générerait l’exploitation de l’agrandissement Beauport 2020 en terminal à conteneurs », www.AccesAuFleuve.org, (2019)
21. <https://www.vict.com.au/>
22. Economic Impact Study of Digitization and Automation of Marine Port Terminal Operations in British Columbia, Prism Economics and Analysis pour International Longshore & Warehouse Union (Canada), juillet 2019
23. https://www.youtube.com/watch?v=N_Ag-0lqDag
24. S. Martin, « Le Port plaide pour sa survie et reste muet sur ses clients futurs », Journal de Québec, 17 novembre 2015
25. <https://www.youtube.com/watch?v=Sk9ogNlox7A&feature=youtu.be>
26. <https://www.greenport.com/news101/Projects-and-Initiatives/dry-bulk-covered-storage-options>
27. <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-6.7/>
28. <http://www.accessaintlaurentbeauport.org/plan-dutilisation-des-sols/>
29. M. Garneau, « Projet d’expansion du Port – Les Beauportois en furie », Journal de Québec, 2 novembre 2000
30. L. Naud, lettre à Jean-Carol Pelletier, directeur des affaires régionales (Québec), cabinet du ministre des Transports du Canada
31. https://savesfbay.org/impact/prevented-bay-fill#stopped_sfo_filling_the_bay

32. [https://fr.wikipedia.org/wiki/Rabaska_\(projet_industriel\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Rabaska_(projet_industriel))
33. N.G. Navarro, Public waterfront access: a comparison of integrated coastal management in Canada and the United States, School of resource and environmental management, Report no. 264, Simon Fraser University, juin 2000 (<http://www.accessaintlaurentbeauport.org/wp-content/uploads/2014/03/Navarro-Public-waterfront-access-Comparison-of-ICM-in-Canada-and-US.pdf>)
34. https://bcfdc.ca.gov/plans/mcateer_petris.html
35. https://en.wikipedia.org/wiki/Coastal_Zone_Management_Act
36. <https://www.coastal.ca.gov/coastact.pdf>
37. M.P. Lamontagne, Y. Descôteaux, L. Desrosiers, J.-P. Lamoureux, Audience publique sur le projet autoroutier Dufferin Montmorency (battures de Beauport), tome I – Rapport, préparé pour le ministre délégué à l’environnement, novembre 1978 (<https://www.bape.gouv.qc.ca/fr/dossiers/autoroutier-dufferin-montmorency-battures-beauport/>)
38. J. Lacoursière, « Autoroute, piste cyclable, et fientes de canards », Le Soleil, 18 juillet 2017
39. <http://www.accessaintlaurentbeauport.org/lubies-expansionnistes-dantan/>
40. Projets à l’étude pour l’estuaire et le nord du golfe du Saint-Laurent d’ici 2020, Planification Canada-Québec pour l’établissement d’aires marines protégées, Stratégies Saint-Laurent, 4 novembre 2019
41. Décret sur la désignation des responsables d’institutions fédérales (Loi sur l’accès à l’information) SI/83-113, Ministère de la Justice, Canada, 12 février 2018
42. http://www.oag-bvg.gc.ca/internet/Francais/parl_oag_200411_f_1124.html
43. http://www.oag-bvg.gc.ca/internet/Francais/parl_oag_200411_07_f_14911.html
44. Concernant une autorisation à la Ville de Québec de conclure une entente avec l’Administration portuaire de Québec relativement au versement d’une aide financière pour la gestion de la Baie de Beauport à des fins récréotouristiques, Décret 604-2009 (27 mai 2009), Gazette officielle du Québec, no. 24 2709, 17 juin 2009.



Photo ajoutée à la Revue de presse.

**« Dans une culture qui meurt, on dit que c’est la langue qui meurt la première.
On se trompe.
C’est le paysage »**

Pierre Foglia

La Presse, 22 juillet 1997.

Le Port de Québec a gain de cause contre le gouvernement provincial en Cour suprême



Les lois provinciales, en matière environnementale, ne s'appliquent pas aux projets sur les terres fédérales du Port de Québec, a tranché la Cour suprême, jeudi, en refusant d'entendre la cause portée devant elle par l'État québécois.

L'entreprise IMTT, qui a fait construire sept réservoirs pour l'entreposage de produits chimiques et pétroliers sur les terrains du Port il y a plusieurs années, n'avait pas à demander la permission au gouvernement québécois. La Loi sur la qualité de l'environnement du Québec ne s'applique tout simplement pas, avait déjà tranché la Cour d'appel.

Le plus haut tribunal du pays a confirmé ce jugement, jeudi matin, en rejetant la demande d'autorisation d'appel de la Procureure générale du Québec. Fidèle à son habitude, la Cour suprême n'a pas motivé sa décision, coupant ainsi court au débat.

En cours de route, durant cette saga judiciaire, les groupes Nature Québec et le Centre québécois du droit de l'environnement (CQDE) avaient ajouté leur grain de sel à titre d'intervenants au dossier. Ils avaient défendu la compétence constitutionnelle du Québec en matière d'environnement et s'inquiétaient eux-aussi de la capacité du Québec «à protéger l'air, l'eau et le sol face aux activités des entreprises fédérales».

Groupes environnementaux déçus

Nature Québec et le CQDE n'ont pas caché leur déception dans un communiqué envoyé aux médias jeudi. Jointe en début d'après-midi, la directrice générale du CQDE, Geneviève Paul, se désolait de la tournure des événements.

«On trouve dommage que la Cour suprême refuse de se saisir du dossier. Ça soulève des questions constitutionnelles qui sont très importantes. Là, ce qu'on va faire, c'est suivre de près les décisions de la cour qui pourraient avoir des enjeux similaires pour voir comment cette décision-là peut avoir des impacts sur d'autres dossiers», a-t-elle réagi.

Un certain flou demeure, selon elle, quant aux impacts pouvant découler de cette décision puisque la Cour d'appel avait «nuancé» la décision en première instance en précisant que le port n'est pas une enclave fédérale et que la loi québécoise s'appliquait à certains volets, dont l'émission de contaminants.

La Cour d'appel avait cependant été claire sur le fait que la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE) ne s'applique pas, en amont, à «l'aménagement des terres publiques fédérales et aux activités étroitement liées à la navigation». Au moment d'écrire ces lignes, il n'avait pas été possible d'obtenir d'autres réactions.



Photo ajoutée à la Revue de presse.

Port de Québec: la Cour suprême n'entendra pas le gouvernement

(Montréal) Le gouvernement du Québec essuie un ultime refus et ne pourra faire appliquer toute sa législation environnementale au Port de Québec : la Cour suprême du Canada a refusé d'entendre son appel.

Cela signifie que le jugement de la Cour d'appel du Québec est maintenu.

Celle-ci avait décidé que ce sont les lois fédérales qui ont préséance au Port de Québec, et que ce dernier n'est pas soumis à toute la Loi sur la qualité de l'environnement du Québec, même si ses installations s'y trouvent. Comme à son habitude, la Cour suprême n'a pas offert de motifs pour son refus d'entendre ce bras de fer juridique qui dure depuis plus de 10 ans.

À l'origine de cette affaire se trouvait l'entreprise IMTT qui exploite au Port de Québec des terminaux de transbordement et d'entreposage de liquides en vrac, notamment des produits chimiques et pétroliers. En 2006, IMTT a décidé de construire de nouveaux réservoirs. Elle s'est donc adressée aux autorités fédérales pour obtenir les autorisations nécessaires. Elle n'avait pas jugé bon de demander le certificat d'autorisation environnementale du gouvernement québécois.

Bref, ce dernier s'est interposé, soutenant qu'il lui revient d'approuver cet agrandissement ou non. Il faisait aussi valoir que ce projet était soumis à la législation québécoise en matière d'environnement. IMTT a fait front commun avec l'Administration portuaire de Québec, de qui elle loue les terrains pour ses activités commerciales. Elles ont toutes deux fait valoir que les installations et activités d'IMTT relèvent de l'autorité exclusive du Parlement du Canada, de sorte que la législation invoquée par le Québec serait inapplicable et inopérante.

La Cour supérieure a conclu que le site actuel des installations d'IMTT appartient au gouvernement du Canada et qu'IMTT est une entreprise de juridiction fédérale. La Loi sur l'environnement ne s'applique pas à cette entreprise : les dispositions invoquées « sont constitutionnellement inopérantes par rapport aux activités et installations d'IMTT », selon la Cour.

La Cour d'appel est en gros du même avis, même si son raisonnement diffère. Elle soulignait dans sa décision de septembre 2019 que l'environnement n'est pas une compétence spécifiquement assignée au provincial ou au fédéral dans la Constitution. « En conséquence, les différents paliers de gouvernement peuvent légiférer à l'égard de l'environnement dans la mesure où la législation peut se rattacher à un domaine de compétence approprié », affirmait-elle. Ici, le fédéral pouvait invoquer la navigation et le commerce interprovincial.

« L'évaluation environnementale n'est donc pas une fin en soi. C'est un outil qui sert à fonder une décision. Si un ordre de gouvernement ne détient aucune compétence décisionnelle à l'égard d'un projet ou d'une activité, une évaluation environnementale menée par cet ordre de gouvernement est futile. Elle serait aussi inconstitutionnelle. »

La Cour d'appel avait toutefois indiqué que les lois et les règlements provinciaux visant le contrôle des contaminants s'appliquent au Port de Québec, « en principe, jusqu'à preuve du contraire ». C'est pourquoi Québec avait tenté de faire renverser ces jugements par la Cour suprême du Canada. En vain. Jeudi, le ministre de l'Environnement disait « regretter profondément » la décision de la Cour suprême.

« Cela dit, nous poursuivrons nos efforts auprès du gouvernement fédéral pour s'assurer que les projets en matière d'environnement qui se déroulent sur notre territoire respectent les lois, règlements, évaluations et normes du Québec », a indiqué par courriel Louis-Julien Dufresne, l'attaché de presse du ministre Benoit Charette.

Pour le député de Jonquière, Sylvain Gaudreault, candidat à la chefferie du Parti québécois (PQ), cette décision crée « un précédent inacceptable ». « Ça ne marche pas, a-t-il déclaré en entrevue. On ne peut pas avoir la fragmentation du territoire du Québec en matière d'environnement. »

Cela crée comme de petites principautés, exclues de la juridiction du Québec, un peu comme le Vatican par rapport à l'Italie, a illustré l'aspirant chef. La législation québécoise en matière d'environnement est plus contraignante que celle du fédéral, souligne-t-il. Au Québec, il est notamment tenu compte du bruit comme forme de pollution et la loi prévoit la tenue d'audiences publiques par le BAPE.

Si le gouvernement de François Legault est réellement nationaliste, il fera deux choses, soutient le député. D'abord, il refusera toute aide financière au Port de Québec s'il ne s'engage pas à respecter les lois environnementales du Québec. Puis, il devrait adopter le projet de loi péquiste qui affirme la compétence exclusive du Québec en matière d'environnement.

Le Centre québécois du droit à l'environnement (CQDE) et Nature Québec — qui étaient tous deux intervenus dans ce litige, ont été déçus du refus de la Cour suprême d'entendre la cause. Ils promettent de continuer de se battre devant les tribunaux pour défendre la capacité de tous les paliers gouvernementaux de protéger l'environnement.

MÉMOIRE

Déposé à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada
dans le cadre de la consultation publique sur le Projet Laurentia

Association québécoise des médecins pour l'environnement ([AQME](#))

Une simple coïncidence ?

L'article ci-dessous : « Le Port de Québec ouvre la machine pour son projet Laurentia » *a paru au lendemain de la victoire du Port en Cour suprême à l'encontre du Gouvernement du Québec.*

leSoleil

Jean-Luc Lavallée
Le 17 avril 2020

Le Port de Québec ouvre la machine pour son projet Laurentia



Même s'il n'a pas encore obtenu le feu vert des autorités gouvernementales pour son projet de terminal de conteneurs Laurentia, le Port de Québec a lancé, vendredi, un appel de qualification en prévision de la «conception-construction».

Hasard ou non, cette annonce survient au [lendemain de sa victoire judiciaire](#), confirmée par la Cour suprême, au sujet de la primauté des lois fédérales en environnement sur les lois du Québec. Ayant visiblement confiance d'obtenir les autorisations nécessaires d'Ottawa, dans un avenir rapproché, l'Administration portuaire de Québec se dit prête à commencer les travaux de son futur terminal au printemps 2021. Le mégaprojet Laurentia est évalué à 775 M\$ et doit être financé notamment par Hutchison Ports, le CN et le Port de Québec qui ont créé une nouvelle société conjointe.

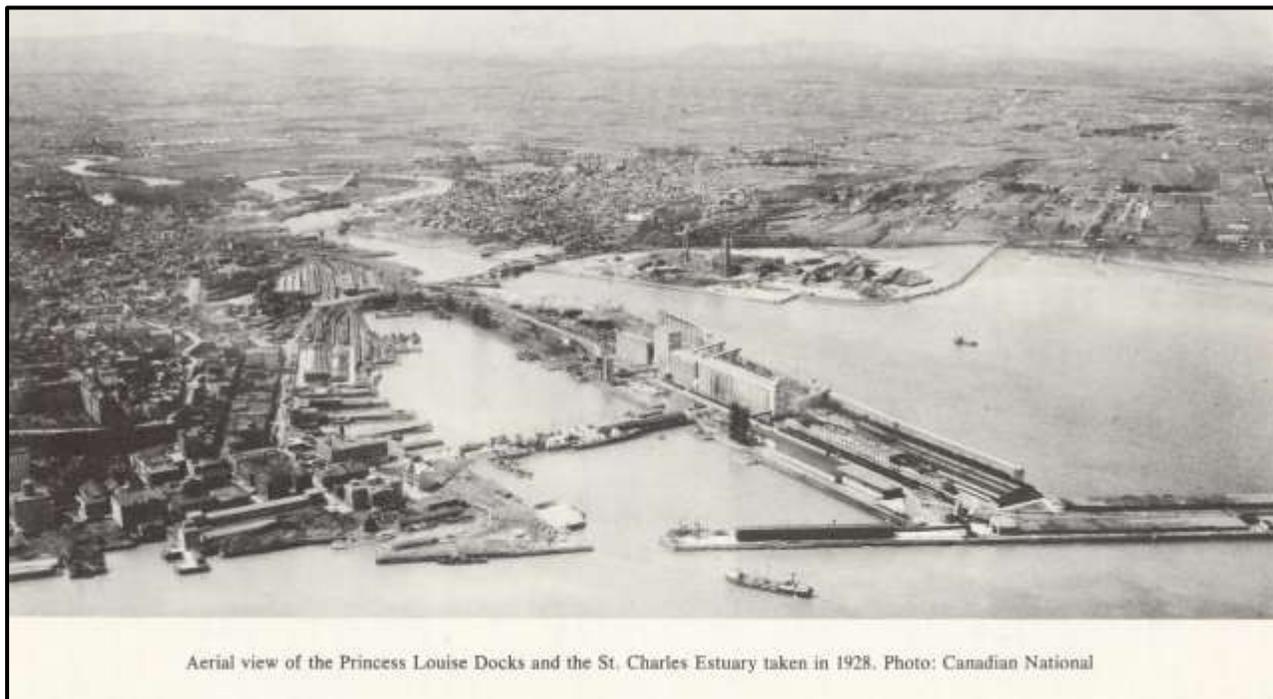
L'appel de qualification vise à «présélectionner les entreprises de pointe qui seront aptes à passer à l'étape suivante de l'appel de propositions pour la conception et la construction», peut-on lire dans un communiqué. Le démarrage du chantier est évidemment «conditionnel» à l'obtention de toutes les autorisations gouvernementales requises, précise-t-on.

L'Agence d'évaluation d'impact du Canada n'a pas encore terminé ses travaux. En raison de la pandémie, le ministre fédéral de l'Environnement a annoncé le 3 avril dernier qu'il prolongeait de 90 jours le délai de publication de la déclaration de décision pour le projet Laurentia.

Une étape «cruciale» selon Mario Girard

L'appel de qualification est une «nouvelle étape cruciale» afin de dénicher les ressources compétentes qui permettront de construire de façon optimale le terminal Laurentia, a déclaré le PDG du Port de Québec, Mario Girard. «Collectivement, ce grand projet nous permettra d'accroître et de sécuriser économiquement la présence du Québec et de l'est du Canada dans la chaîne d'approvisionnement mondial en plus d'être appelé à devenir le terminal de conteneurs le plus avancé sur les plans environnemental et technologique en Amérique du Nord», a-t-il ajouté dans le communiqué diffusé vendredi.

Le projet Laurentia, baptisé à l'origine Beauport 2020, consiste à prolonger la ligne de quai de 610 mètres afin d'exploiter un terminal de conteneurs en eau profonde. Un espace additionnel de 17 hectares, près de la Baie de Beauport, serait aménagé derrière le quai. Le projet prévoit aussi la construction de voies ferrées et la reconfiguration des accès dans le secteur.



Aerial view of the Princess Louise Docks and the St. Charles Estuary taken in 1928. Photo: Canadian National

Photo est ajoutée à la revue de presse

Le projet Laurentia et l'après-COVID

POINT DE VUE

Dans l'ère post-COVID, que devient le projet Laurentia du Port de Québec, basé sur l'accroissement illimité du commerce international?

Le projet Laurentia, c'est une extension de 610 mètres de l'actuelle ligne de quais et l'aménagement d'un terrain d'arrière-quai d'une superficie de 170 000 m², complétés par le dragage de 453 000 m³ de sédiments. Dans la baie de Beauport, à même le Saint-Laurent, dans une rare aire de reproduction du bar rayé. Voilà pour l'environnement local.

Ces installations permettraient de recevoir annuellement 500 000 conteneurs, qui seraient immédiatement réexpédiés par trains et camions à travers la ville, vers le marché visé, le Midwest américain. Voilà pour la qualité de vie.

Pour manutentionner les conteneurs, le Port a signé une entente avec Hutchison Port Holdings, un opérateur portuaire basé à Hong Kong, domicilié dans les îles Vierges britanniques. Plus local et plus chinois que cela, tu meurs.

«Pour nous, la mise en place d'un tel projet est étonnante compte tenu de la dynamique du marché reconnue par l'industrie maritime faisant de Montréal et Halifax les plaques tournantes du marché des conteneurs dans l'Est du Canada», a écrit la vice-présidente affaires publiques à Port de Montréal, Sophie Roux. Une façon polie de dire que ce projet ne tient pas la route.

Pour réaliser l'aménagement souhaité, le Port a besoin de 190 millions \$, provenant en partie des gouvernements fédéraux et provinciaux.

Le Port de Québec a en parallèle dans ses cartons un projet de modernisation de 300 millions \$, urgent compte tenu de l'état délabré de plusieurs de ses quais et de la manutention à ciel ouvert de produits miniers. Voilà où l'argent public doit aller. Nulle part ailleurs.

Le 14 mai 2020.

Opinion

Une décision aux impacts potentiels majeurs

Quelle place reste-t-il au Québec pour évaluer et encadrer les projets relevant du fédéral ?

Passée presque inaperçue en raison de l'attention médiatique concentrée sur la pandémie actuelle, une décision de la Cour suprême rendue le 16 avril aura des impacts potentiels majeurs sur certains projets de développement ou, du moins, sur notre capacité de les encadrer et de les évaluer selon les normes environnementales québécoises.

La Cour suprême a refusé d'entendre l'appel du gouvernement du Québec, appuyé par le Centre québécois du droit de l'environnement et Nature Québec, dans la cause du port de Québec. Il s'agit de la construction, dans le port de Québec, de sept nouveaux réservoirs situés sur des terrains appartenant au gouvernement fédéral et destinés à l'entreposage de produits chimiques et pétroliers, à l'égard desquels l'entreprise a refusé de se plier aux lois environnementales québécoises et de se soumettre à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement de la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE) provinciale.

En refusant d'entendre cette cause d'intérêt national, la Cour suprême est venue cristalliser l'état du droit sur un enjeu majeur : la capacité pour le gouvernement et les citoyens du Québec d'évaluer les impacts environnementaux, de se prononcer sur l'acceptabilité sociale et d'aménager la réalisation de projets relevant de compétences fédérales.

L'état du droit constitutionnel de l'environnement à partir d'aujourd'hui

Plus spécifiquement, la Cour d'appel a conclu que tous les volets préventifs de la LQE, allant de la délivrance des diverses autorisations à l'évaluation environnementale des projets, constituaient autant d'empiètement sur la compétence fédérale et d'entrave à la volonté du Parlement.

Ces divers pouvoirs discrétionnaires constituent, selon les tribunaux, de l'ingérence dans les compétences exclusives fédérales, justifiant ainsi de rendre sans effet toutes ces dispositions à l'égard de ce type de projets.

Ce n'est pas seulement le pouvoir d'autorisation qu'on écarte, mais tout le régime québécois d'évaluation environnementale préalable. La Cour présume ainsi, sans qu'aucune condition ou aménagement n'ait encore été demandé, qu'au terme de cet exercice, qui, rappelons-le, en est un de démocratie participative, de connaissance, d'accès à l'information et de transparence quant aux impacts majeurs d'un projet, le gouvernement provincial exercerait sa discrétion de manière à limiter, voire interdire la réalisation de tous ces projets fédéraux, ce qu'il ne peut évidemment pas faire en droit.

Ainsi, toute modalité d'exécution, d'implantation ou d'opération de ces projets qui, sans les empêcher, les aurait néanmoins rendus plus acceptables pour les citoyens, moins dommageables pour l'environnement ou simplement plus compatibles avec les différentes normes environnementales provinciales, est péremptoirement écartée.

Les implications

À quoi fait-on référence lorsqu'on parle de projets relevant principalement du fédéral ? Actuellement, la Cour a tracé une première ligne : lorsque le projet est sur une propriété fédérale et relève d'une compétence spécifique de ce même gouvernement, parmi lesquels on peut inclure les ports et les aéroports publics nationaux, ainsi que les ouvrages de transport interprovincial dont le gouvernement fédéral est propriétaire, par exemple l'oléoduc Trans Mountain.

La prochaine étape sera de voir si les projets sur des terres privées, mais relevant de la compétence fédérale, vont subir le même sort, ce sur quoi la Cour d'appel ne s'est pas prononcée. Dans l'affirmative, cela impliquerait tous les aéroports, les chemins de fer et les gares de triage, les pipelines et les gazoducs.

Nombre de questions pour le Québec

Notre premier ministre François Legault a bien beau répéter qu'il n'y a « pas d'appétit au Québec pour des projets de pipeline », mais comment le saura-t-il à l'avenir ? Comment pourra-t-il les encadrer, le cas échéant ? Comment pourra-t-il même prévenir les dommages environnementaux qu'ils seraient susceptibles de causer dans les champs de compétence relevant exclusivement de la province ?

En s'en remettant à la bonne volonté du fédéral et de ses procédures d'évaluation environnementale ? Le passé étant garant de l'avenir, comment être rassuré lorsque cet ordre de gouvernement voulant relancer ou soutenir l'insoutenable industrie pétrolière a déjà soustrait à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale la responsabilité d'évaluer les impacts environnementaux des projets de pipeline au profit de la Régie de l'énergie et en réduisant la portée des évaluations ? Comment prévenir que soient modifiées les lois fédérales afin de permettre spécifiquement à ces pipelines de traverser l'habitat essentiel d'une espèce menacée, tel le béluga ?

Comment y croire alors que nous sortons à peine d'une consultation publique en ligne menée par le gouvernement fédéral pour dispenser d'évaluations environnementales les forages exploratoires en mer à l'est de Terre-Neuve ?

Ces dernières années, la jurisprudence canadienne avait favorisé l'équilibre et le respect mutuel dans l'application des régimes de protection environnementale fédérale et provinciale, dans un esprit de fédéralisme coopératif, pour reprendre le principe pourtant consacré par la Cour suprême dans d'autres domaines.

Faute d'avoir entendu l'appel de cette cause, la Cour nous aura privés de savoir comment, pourquoi et dans quel intérêt la protection de l'environnement ne pouvait pas espérer évoluer dans un tel fédéralisme respectueux.

Surtout que, jusqu'à présent, faut-il le reconnaître, ce partage des compétences a davantage servi à protéger l'environnement et les espèces en péril que ce qu'augure le nouvel ordre juridique applicable aux projets relevant uniquement du fédéral. Bienvenue au lobby qui n'aura qu'une seule porte à ouvrir...

South China Morning Post

27 May, 2020

 South China Morning Post
LOG IN 


China / Diplomacy

Israel rejects bid by Hong Kong's CK Hutchison to build plant after US warns against Chinese investment

- Selection of local firm for US\$1.5 billion desalination project follows US Secretary of State Mike Pompeo's opposition to Chinese involvement
- Chinese investment, Pompeo said, could 'put Israeli citizens at risk and ... put the capacity for America to work alongside Israel on important projects at risk'



Laura Zhou in Beijing

Published: 1:45am, 27 May, 2020

 Why you can trust SCMP

Le Port de Québec reçoit des appuis de taille

Une centaine de détaillants veulent un terminal en eau profonde



Selon le PDG du Port de Québec, Mario Girard, les projets de Québec et de Montréal ont tous deux leur place. « Ce sont deux marchés différents. »

Une centaine de détaillants canadiens, dont certains géants du commerce de détail, se rangent derrière le Port de Québec pour la réalisation de son projet de terminal de conteneurs Laurentia évalué à 775 M\$. Du côté de Montréal, le Port craint les impacts de ce chantier sur ses activités.

- À lire aussi: [Le Port de Québec ouvre la machine pour son projet Laurentia](#)
- À lire aussi: [Environnement: Le Port de Québec a gain de cause contre le gouvernement provincial en Cour suprême](#)

Le Journal a obtenu une liste de 91 noms d'entreprises qui souhaiteraient utiliser ces installations dans la Capitale-Nationale afin de couper leurs frais de transport. Rappelons que le projet n'a toujours pas obtenu le feu vert des autorités gouvernementales. «Cela vient justifier nos démarches. Ce sont des compagnies qui y voient des avantages», indique le PDG du Port de Québec, Mario Girard. Parmi les entreprises désirant ce nouveau terminal en eau profonde, on trouve entre autres Congebec, Produits forestiers Résolu et Breton Tradition 1944. La majorité des compagnies ayant levé la main ont toutefois préféré ne pas être nommées afin de ne pas nuire à leur relation d'affaires avec d'autres ports.

«Les marchés internationaux sont très concurrentiels, et le terminal de conteneurs de Québec offrira aux exportateurs [...] un accès à des navires et à des trains plus grands, ce qui permettra de réaliser d'importants gains d'efficacité», a indiqué Karen Roach, vice-présidente optimisation des entreprises du secteur des pâtes et papiers chez Produits forestiers Résolu.

Début 2021

L'Administration portuaire de Québec espère démarrer son chantier en 2021. Un projet qui lui permettrait de faire bondir de 50% son chiffre d'affaires qui tourne actuellement aux alentours de 43 M\$. La facture de ce nouveau terminal, dont l'ouverture pourrait se faire en 2024, serait payée par les entreprises Hutchison Ports, le CN et le Port de Québec. «Ce nouveau terminal ferait économiser des coûts aux grands transformateurs alimentaires. Cela va aussi nous rendre plus efficaces», répond pour sa part Nicholas-P. Pedneault, président et chef de la direction chez Congebec.

Dans une récente étude commandée par le Port de Québec et réalisée par le professeur Alain Dubuc de HEC Montréal, on peut lire que l'ouverture de ce nouveau terminal qui traiterait 700 000 conteneurs «équivalent 20 pieds» aurait un impact sur les activités du Port de Montréal. La nouvelle installation sera également en concurrence avec les ports de Norfolk en Virginie, de New York/New Jersey et de Halifax. M. Dubuc estime que Québec pourrait ravir environ 190 000 conteneurs à Montréal. La croissance des activités dans ce secteur devrait toutefois venir atténuer cet impact. C'est principalement le taux de croissance annuel du Port de Montréal qui pourrait en souffrir, passant de 3,5 % à 2,5 %. Rappelons que le Port de Montréal s'apprête à investir dans un terminal portuaire de conteneurs à Contrecoeur. La direction confirme d'ailleurs être « préoccupée » par le projet de Québec.

«On craint la création d'une surcapacité en manutention de conteneurs sur le Saint-Laurent. Personne ne serait gagnant dans cette situation, ni les ports ni les investisseurs. On se retrouverait avec des installations sous-utilisées. Les retours sur les investissements seraient vraiment douteux. Tout le monde perdrait au change», avance Sophie Roux, vice-présidente affaires publiques au Port de Montréal.



Bassin de la Douane - Photo ajoutée à la Revue de presse.



Le 17 juin 2020



Connecting Big Ships with Big Trains to/from Ontario and the U.S. Midwest

New Quebec intermodal container terminal opening in the Spring of 2024

CN, Hutchison Ports and the Port of Quebec are working together to pioneer new import/export supply chain routes between Asia, the Mediterranean and Europe and central Canada and the U.S. Midwest.



A brand new, state-of-the-art container terminal is set to become a cornerstone of this deep-water, year-round port. The new terminal will have capacity for 700K TEUs and will be exclusively served by CN. The opening is scheduled for Spring of 2024. Via this new facility, customers will have direct access to CN’s mainline rail network that reaches a combined population of 125 million people in the U.S. Midwest and regions of Ontario.

[Lire la vidéo](#)

From Quebec, rail transit times and supply chain costs to central hubs like Chicago and Toronto will be advantageous compared with those from New York and New Jersey. With this new addition to the North American transportation landscape, customers will benefit from a unique opportunity to prioritize cargo from ship origin to train destination. A new port-terminal and train combined operation - driving value and supply chain efficiency.

La baie de Beauport repensée

Ajout d'espace pour la voile, mur de conteneurs modifié et nouvelle zone de jeux dans un projet de 7 M\$



Une zone ombragée munie de pergolas sera ajoutée.

Le Port de Québec reverra complètement l'aménagement de la baie de Beauport et prévoit ajouter plus d'espace pour les amateurs de voile, pour un projet total de 7 millions \$.

Le Journal a obtenu en exclusivité les détails de la nouvelle mouture du projet, qui verra le jour en 2024, suivant l'échéancier du terminal de conteneurs Laurentia.

«C'est un bel exemple de collaboration constructive. On améliore la situation. On est rendu avec quelque chose de positif, c'est beau, ça répond aux besoins des utilisateurs», souligne le président-directeur général de l'Administration portuaire de Québec (APQ), Mario Girard.



Mur modifié

Il s'agit d'une compensation pour le retrait d'une section de 5000 mètres carrés dans l'enclos actuel des bateaux. Cette nouvelle mouture est le fruit des discussions entamées en 2016 avec le Forum des usagers de la baie de Beauport. Après plusieurs modifications apportées depuis, l'APQ estime que le projet est maintenant à point.

Le principal changement concerne une zone de 7000 mètres carrés, gazonnée, qui sera aménagée sur le versant ouest de la future ligne de quai. Elle sera dédiée à la voile légère. Dans la version précédente du projet, cette zone demeurait industrielle. Elle accueillera la nouvelle capitainerie et la nouvelle vigie, ainsi qu'un espace d'entreposage pour les bateaux. On aménagera aussi des quais, nouveauté à la baie de Beauport.



Le mur de conteneurs, qui devait séparer la zone récréotouristique du secteur industriel, est modifié. Il sera majoritairement composé de panneaux de bois acoustiques, qui reproduiront par leurs hauteurs variées la ligne d'horizon de la ville de Québec. On y intégrera quelques conteneurs. Ceux-ci pourront être utilisés pour du rangement, explique M. Girard. Les jeux d'eau seront modernisés et la section rafraîchissement pour les enfants sera bonifiée avec l'ajout d'une pataugeoire.

Comme autres améliorations, le PDG cite une nouvelle rampe de mise à l'eau, une aire de stationnement agrandie, de l'espace pour l'école de voile, des pergolas et une meilleure accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. «C'est un beau grand projet dont on est fier», affirme Mario Girard, qui assure aussi que le site sera accessible tout le long des travaux, pour ne pas répéter le problème qui s'était produit en 2008. Les accès routiers seront aussi améliorés, glisse-t-il, sans vouloir donner davantage de détails pour l'instant.

Un projet de 7 millions \$



ILLUSTRATION COURTOISIE

Une vue aérienne du plan du nouvel aménagement.

Projet bien accueilli

Chez les usagers que *Le Journal* a joints, les modifications à la baie sont accueillies avec satisfaction. Maxime Loïselle et Patrick Caux, du Regroupement des membres de voile légère, ont participé aux discussions depuis le début.

«Il y aura des impacts sur les vents, mais avec eux, on a trouvé des moyens d'atténuer ces impacts. Il n'y a rien de parfait dans la vie, mais ces propositions permettront à la voile de continuer d'exister», exprime M. Caux. M. Loïselle ajoute qu'ils s'attendent maintenant à ce que le Port réalise la vision présentée. Le cofondateur et représentant de l'École de planche à voile de la baie de Beauport, Stéphan Jacques, saluait de son côté «les efforts et l'écoute» de l'APQ dans le dossier. Il estime que les modifications permettront d'assurer la pérennité du sport.

- En chantier de 2021 à 2024
- Nouvelle zone de voile légère
- Mur de conteneurs modifié
- Jeux d'eau améliorés et pataugeoire
- Nouvelles capitainerie et vigie
- Ajout d'une rampe de mise à l'eau
- Quais supplémentaires
- Secteur balisé pour faciliter la navigation



Photo : Le Soleil

Photo ajoutée à la Revue de presse.

Le projet Laurentia à Québec pourrait nuire au port de Montréal, craint un expert

Montréal a accueilli 1,75 million de conteneurs « équivalent vingt pieds » en 2019. Les prétentions du port de Québec voulant que son projet de terminal de conteneurs ne nuirait pas, ou très peu, à celui de Montréal « ne sont pas crédibles », estime un spécialiste du transport maritime, qui va jusqu'à évoquer le douloureux souvenir de l'aéroport de Mirabel.

L'Institut du Québec, sous la plume de l'économiste Alain Dubuc, a publié au début du mois de juin une étude selon laquelle le projet Laurentia, du port de Québec, ne retirerait approximativement que 190 000 conteneurs « équivalent vingt pieds » (EVP) à celui de Montréal, qui en a accueilli 1,75 million en 2019. Québec vise une capacité maximale de 700 000 EVP pour son terminal.

Le modèle d'affaires du projet Laurentia s'appuie sur sa capacité à accueillir d'immenses navires, qui ne peuvent actuellement se rendre jusqu'à Montréal en raison de leur tirant d'eau trop élevé. Alors que les bateaux capables de remonter le Saint-Laurent jusqu'à Montréal sont limités à environ 4500 conteneurs, Québec pourrait en accueillir d'une capacité dépassant 15 000 conteneurs.

Au cours des dernières années, le port de New York a investi massivement pour approfondir l'accès à ses quais, rehausser un pont et développer son réseau ferroviaire, expressément dans le but d'accueillir ces nouveaux géants des mers. New York estime ainsi être capable de faire passer le nombre de conteneurs d'environ 7 à 17 millions d'EVP d'ici 2050, note le président-directeur général du Port de Québec, Mario Girard.

Aperçu du projet Laurentia

« Environ la moitié de ces 10 millions additionnels seraient destinés au Midwest américain et à l'est du Canada, dit-il. C'est ce marché-là qu'on est capables d'aller chercher. » M. Girard met notamment de l'avant un temps de trajet plus court d'environ trois jours pour qu'un conteneur parti de la Méditerranée atteigne Chicago, compte tenu des trajets maritimes et ferroviaires, ainsi que de la transition entre les deux.

Peut-être, estime Brian Slack, professeur émérite à l'Université Concordia et spécialiste du transport maritime, mais pas sans faire davantage de dommages que prévu au port de Montréal. « S'ils veulent desservir le Midwest, croit ce dernier, ils seront en compétition directe avec Montréal. Ils prendraient aussi sûrement du volume destiné à l'Ontario, qui passe présentement par Montréal. Le marché principal de Montréal, c'est Montréal et Toronto. Si Québec veut survivre, il va devoir être dans ce marché. »



IMAGE FOURNIE PAR LE PORT DE QUÉBEC

Pas convaincu

M. Slack, qui avait déjà qualifié de « fantaisiste » le projet dans le cadre de son évaluation environnementale, n'est pas convaincu de son potentiel, malgré l'implication du géant Hutchison Ports, l'un des plus importants gestionnaires de ports au monde, et du CN, le plus important réseau ferroviaire en Amérique du Nord. « Je suis impressionné qu'ils aient attiré Hutchison et le CN, mais où est le marché ? », demande-t-il.

Il ne suffit pas de pouvoir accueillir d'immenses bateaux de 14 000 conteneurs, il faut les remplir, rappelle-t-il. « Même le port de New York ne les remplit pas présentement. Il n'y a pas un port qui les remplit, ils doivent s'arrêter dans plusieurs ports de la côte Est. » Or, Québec est trop distant des autres ports pour rendre un enchaînement rentable, juge-t-il, ce que ne conteste pas M. Girard.

« Si Montréal n'était pas là, Québec pourrait remplir des bateaux de 7000 ou 8000 EVP, selon M. Slack. Mais Montréal est là et il a l'avantage d'être plus près du marché. »

« Ma crainte, et je sais que c'est fort comme image, c'est qu'on crée une autre situation comme l'aéroport de Mirabel. Je pense que la compétition entre les deux ports serait très dommageable. »

Brian Slack, professeur à l'Université Concordia

Au moins trois autres projets de port, à Melford et Sydney, en Nouvelle-Écosse, ainsi qu'à Saint-Pierre-et-Miquelon, visant eux aussi à attirer ces navires géants traînent depuis des années, rappelle M. Slack. Le projet de Melford a pourtant lui aussi disposé de l'appui d'un opérateur international de premier ordre, SSA, à un certain moment.

Police d'assurance

La direction du Port de Québec, elle, préfère s'appuyer sur l'avis d'un autre expert du transport maritime, le professeur Jean-Paul Rodrigue, de l'Université Hofstra, à New York. Selon ce dernier, le projet Laurentia « est la police d'assurance du Saint-Laurent », face à la montée en capacité des ports de la côte est américaine.

« Si Québec ne se développe pas, j'ai de fortes craintes que dans 10-15-20 ans, la compétitivité de Montréal et du Saint-Laurent soit fortement compromise. »

Jean-Paul Rodrigue, de l'Université Hofstra, New York

« Si, dans cinq ans, le Saint-Laurent n'offre toujours pas de capacité pour les navires Post-Panamax, quelle sera la situation ? Est-ce que les transporteurs vont laisser tomber Montréal ? » Les navires dits « Post-Panamax » sont ces géants des mers conçus pour bénéficier de l'agrandissement du canal de Panamá, terminé en 2016.

« Montréal a une niche intéressante et lucrative, dit-il, mais qui implique des coûts supplémentaires. Elle offre la possibilité aux bateaux d'arriver et de repartir pleins. C'est un avantage qui lui a permis de garder sa place. Mais il y a un risque que ce jeu-là ne marche plus, parce que les entreprises décident de privilégier des économies d'échelle. « La transition vers les économies d'échelle est rapide et surprenante depuis l'arrivée des Post-Panamax. »

Quant à l'impossibilité pour les navires croisant vers Québec de faire d'autres arrêts à proximité, M. Rodrigue rappelle que c'est une crainte qui a déjà été exprimée pour le port de Montréal il y a de nombreuses années, et qui n'a pas empêché son succès jusqu'à présent. « Même si ce n'étaient que des navires de 6000, 7000 ou 8000 EVP à Québec, c'est déjà 20 % plus efficace que les bateaux de 4000 EVP qui peuvent aller à Montréal. Et on sauve deux ou trois jours. »

Rivaliser avec la côte Est américaine

Le président et chef de la direction du CN, Jean-Jacques Ruest, a lui aussi vanté mercredi l'importance du projet Laurentia. « Alors que l'on observe un transfert des volumes de transport des ports de la côte Ouest vers ceux de la côte Est, le projet de terminal de conteneurs avec quai en eaux profondes à Québec est l'un des éléments-clés pour vraiment régler le problème du réseau de ports de l'est du Canada, qui ne sont pas assez modernes et suffisamment productifs pour vraiment rivaliser avec la côte est américaine dans le développement d'une chaîne d'approvisionnement solide et à faible coût plus concurrentielle », a commenté M. Ruest lors d'une téléconférence d'investisseurs tenue mercredi par les analystes de Valeurs mobilières TD.

« Nous voulons que les ports de l'est du Canada puissent concurrencer efficacement et vigoureusement les ports de la côte est des États-Unis. Et c'est pourquoi nous sommes si déterminés à travailler fort avec les ports de Halifax et de Montréal, avec son projet à Contrecoeur, mais aussi avec le port de Québec et son projet de terminal en eaux profondes. » Même si le port de Montréal vient de vivre six années consécutives de records, sa position relative s'effrite, insiste M. Girard. « Ce n'est pas qu'il n'y a pas de croissance sur le Saint-Laurent, c'est qu'on perd des parts de marché, dans un marché qui, au cours des prochaines années, devrait connaître une forte croissance. »

THE JERUSALEM POST

By [LAHAV HARKOV](#)

JULY 9, 2020

Chinese companies warn cutting projects will hurt ties with Beijing

The Israel Builders Association petitioned the High Court in May, accusing Chinese construction and engineering companies of behaving like a monopoly.

Reducing Chinese companies' involvement in infrastructure projects can hurt [Israel's diplomatic and economic interests](#), lawyers for the Chinese Enterprises Association in Israel (CEAI) said, responding to an antitrust suit in the Supreme Court, in a document obtained by The Jerusalem Post on Thursday.

CEAI is a group of major [Chinese](#) businesses working in Israel in several fields. The Israel Builders Association petitioned the High Court in May, accusing Chinese construction and engineering companies of behaving like a monopoly. Citing bilateral agreements between the country and calling for the Prime Minister's Office, National Security Council and Foreign Ministry to get involved, CEAI said "Israel's diplomatic and economic interests can be severely harmed by this discussion."

CEAI argued that strong Sino-Israeli economic relations – with annual trade over \$13 billion – lean on diplomatic relations developed since 1992. "The ramifications of accepting the petitioners' stance in relation to the Law for Promoting Competition and Reducing Market Concentration are mega-global, politically and diplomatically," CEAI's response reads. "They go beyond the Israeli market into the world geopolitical plane and are expected to change Israel's status in the international arena and influence its foreign relations." CEAI's attorneys brought up past court cases in Israel involving Israeli spy Jonathan Pollard and others to show that there is a precedent by which judges decline to intervene in cases that can harm Israel's foreign relations.

→ CEAI members are all owned, directly or indirectly, by the Chinese government, and are able to offer much lower prices for their services than Israeli companies. The Chinese companies' warning comes at a time that the US has been urging Israel and other allies to reduce economic ties with Beijing, especially in critical infrastructure projects that can be used to gather intelligence or to inflict major economic, social and environmental losses, and even casualties, by damaging that infrastructure. On Wednesday, Communications Minister Yoaz Hendel said that he sees "eye-to-eye" with the US in response to a question about the risks to Israel if Chinese companies build its 5G Internet networks. In May, amid major pressures from the Trump administration, Israel selected a local company, IDE Technologies, rather than [Chinese firm Hutchison](#), to construct Sorek 2, the world's largest desalination plant.

The Israel Builders Association argues that the CEAI should be treated as a "concentration group" under Israeli antitrust law. They also sued the Committee for Reducing Market Concentration and the Competition Commissioner. The builders argued that the Chinese companies are taking advantage of a lacuna in the law by appearing to be separate entities, but are actually coordinating with one another under the auspices of the Chinese government. Should the court accept the builders' argument, their activities could be limited and they could be ineligible for government tenders in Israel."

Vu leur rareté, les deux photos ci-dessous ont été ajoutées à la Revue de presse.



Plage du Foulon - 1934 et 1938



À l'époque, le plaisir des gens prévalait sur les lubies des « architectes de paysage ». (!)

Réflexion fluviale (1986)

Il faut un second port de conteneurs au Québec

ANALYSE ÉCONOMIQUE – De la Bourse au commerce international, les investisseurs et les entrepreneurs avisés ne mettent jamais tous leurs œufs dans le même panier, et ce, afin de diversifier et de réduire leurs risques. Le transport de conteneurs n'échappe pas à cette logique. C'est pourquoi une économie et un territoire de la taille du Québec a besoin d'un second port de conteneurs pour offrir une alternative à ses entreprises.

C'est LA grande leçon à tirer de la grève actuelle au port de Montréal, le seul port de conteneurs au Québec, et l'un des deux sur la côte Est du Canada avec Halifax. Bien entendu, les travailleurs syndiqués ont le droit de faire la grève, tout comme les employeurs peuvent déclencher un lock-out. C'est prévu par la loi. Syndiqués et patrons ont donc le droit légitime de l'exercer, car nous vivons en démocratie et dans un État de droit.



Le port de Montréal est le seul port de conteneurs au Québec, et l'un des deux seuls sur la côte Est du Canada avec celui d'Halifax. *(Photo: courtoisie)*

Pour autant, il est tout aussi légitime de vouloir réduire l'impact des conflits de travail sur l'économie et les entreprises du Québec (sans recourir toutefois à des moyens illégaux comme des briseurs de grève), car cette grève au port de Montréal fait mal à des centaines de sociétés, voire des milliers. On l'oublie parfois, mais un port de conteneurs est un service essentiel pour une économie, surtout pour une économie ouverte sur le monde le Québec.

«La grève actuellement en cours fragilise grandement la capacité d'exportation et les chaînes d'approvisionnement des entreprises manufacturières québécoises et ce, alors qu'elles ont eu à encaisser plusieurs coups récemment, pensons au blocus ferroviaire, à la pandémie de la COVID-19 et à l'imposition de tarifs sur l'aluminium», souligne dans un communiqué la PDG de Manufacturiers et exportateurs du Québec (MEQ), Véronique Proulx.

C'est pourquoi les principales associations patronales du Québec -MEQ, Conseil du patronat du Québec, Fédération canadienne de l'entreprise indépendante, Fédération des chambres de commerce du Québec- réclament «l'intervention immédiate» d'Ottawa afin de permettre un retour rapide aux activités normales au port de Montréal.

Pour sa part, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain affirme qu'il faut «imposer l'arbitrage et exiger le retour au travail». Cette stratégie peut sans doute fonctionner à court terme, mais elle s'attaque pas à long terme au nœud gordien de cette problématique : le port de Montréal détient un monopole sur le transport de conteneurs au Québec, et un monopole représente rarement une situation optimale et souhaitable pour les entreprises actives à l'international.

Halifax n'est pas vraiment une alternative à Montréal

D'aucuns diront sans doute que le port d'Halifax (qui a grosso modo le tiers de la capacité annuelle de manutention des conteneurs de Montréal) constitue une alternative pour les exportateurs et les importateurs du Québec. Sommes-nous vraiment conscients de la distance entre la région de Montréal et Halifax? Par train ou par camion, c'est pratiquement deux fois la distance entre la métropole et Toronto. Or, cette distance représente du temps et de l'argent pour les entrepreneurs québécois. Du reste, pour le sud du Québec (le poumon économique), les ports de conteneurs de Boston ainsi que celui de New York/New Jersey sont deux fois moins loin que celui d'Halifax...

Les liens commerciaux entre le Québec et ces deux ports existent depuis décennies, voire des siècles, et ils se sont renforcés avec le libre-échange canado-américain, entré en vigueur en 1989. Mais dans contexte où l'on assiste à une montée du protectionnisme aux États-Unis depuis la Grande récession de 2007-2009, voulons-nous vraiment qu'une alternative au port de Montréal soit située en territoire américain?

L'alternative est à Québec, avec le projet Laurentia

Cela ne fait pas les manchettes (surtout dans la région de Montréal), mais il y a une vraie alternative en gestation pour doter notre économie d'un second port de conteneurs. Il s'agit du projet Laurentia de l'Administration portuaire de Québec (APQ), dont les activités sont limitées actuellement au vrac liquide et solide. Ce projet consiste à construire un nouveau terminal de conteneurs dans le secteur de la Baie de Beauport, comme on peut le voir sur photomontage.

Le port de Québec souhaite ainsi se positionner afin de devenir une nouvelle destination pour les grands navires de conteneurs qui relie l'Asie à la côte Est de l'Amérique du Nord via le canal de Suez (dont des travaux de dragage en 2014 et 2015 ont accru ses capacités) et la Méditerranée.

L'APQ planifie un investissement de 775 millions de dollars, et ce, avec deux partenaires privés, Hutchison Ports, un important opérateur d'installations portuaires de conteneurs au monde, et le Canadien National (CN).



L'APQ et ses partenaires comptent injecter 595 M\$ dans ce projet, soit 77% des fonds. La participation souhaitée de la part des gouvernements s'élève donc à 180 M\$, soit 23% de la valeur. Des pourparlers sont d'ailleurs en cours actuellement, selon une source de l'organisation. Si le projet reçoit le feu vert de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, les travaux débiteront en 2021 et la mise en service aura lieu en 2024.

À son rythme de croisière, ce port de conteneurs en eau profonde (pouvant accueillir les mastodontes des mers, de type Panamax et Post-Panamax) aura une capacité annuelle de 700 000 EVP (conteneurs équivalent vingt pieds). Cela représente 40% de la capacité de conteneurs du port de Montréal en 2019, selon une analyse des enjeux économiques du projet Laurentia, publiée en mai par Alain Dubuc, ancien éditeur du quotidien *Le Soleil*, aujourd'hui professeur invité à HEC Montréal et conseiller stratégique à l'Institut du Québec.

Une nouvelle concurrence pour Montréal

Il va sans dire que ce projet aura un impact sur le port de Montréal, car le nouveau terminal de conteneurs desservira le Québec et une bonne partie du nord-est de l'Amérique du Nord, à commencer par le cœur industriel autour des Grands Lacs. Cela dit, en affaire, la concurrence est la mère de l'innovation, et le transport maritime n'échappe pas à cette logique.

Chose certaine, pour les entreprises du Québec, la présence de deux ports de conteneurs sur le Saint-Laurent, situés à moins de 300 kilomètres de distance l'un de l'autre, leur procurerait deux plateformes commerciales intéressantes pour exporter leurs marchandises ou importer leurs intrants. Mais, surtout, ce second port leur permettrait de diversifier et de réduire leur risque logistique, et de ne pas voir leurs activités perturbées par un conflit de travail dans l'un de ces deux ports. Car une grève simultanée est improbable, même si les débardeurs -actuellement affiliés au Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP) à Québec et Montréal- pourraient sans doute techniquement déclencher conjointement une grève.

Le risque zéro n'existe pas, mais on peut certainement le diminuer.

The Maritime Executive

INTELLECTUAL CAPITAL FOR LEADERS

Mexico's President Takes Aim at Veracruz Port Concession



Author: The Maritime Executive
Fort Lauderdale, Florida.

Le 18 août 2020

Photo: Courtesy of the Veracruz
Port Community

→ On Tuesday, Mexican President Andrés Manuel López Obrador said that his administration would try to revoke a "100-year" lease agreement for operations at the Port of Veracruz. He did not identify the private operator in question, but Reuters indicates that he was referring to a lease held by Hutchison Ports.

"Obviously, we need to see about getting this concession revoked," said Lopez Obrador. Hutchison Ports ICAVE, a subsidiary of leading terminal operator CK Hutchison Holdings, acquired a terminal lease at Veracruz in 2001. In April, it fully migrated its container operations to a new terminal in Veracruz's North Bay, which has seven Super-Post-Panamax cranes and two berths. The transition is the culmination of a years-long modernization effort and an investment of more than \$450 million. The operator holds a 20-year lease at the site, according to local media.

The project is part of a massive modernization drive spearheaded by the Integral Port Administration of Veracruz (APIVER) and several terminal operators. The partners describe it as the "most important work of the last 50 years" for Mexico's port system.

Lopez Obrador (who is better known by his initials, AMLO) has frequently criticized public-private concession agreements signed by his predecessors in government. Petchem company Braskem-Idesa recently attracted Lopez Obrador's scrutiny over a 20-year gas supply contract with Pemex, which the president has described as abnormally favorable for Braskem.

La stratégie des chicanes Québec – Montréal



CHRONIQUE / La sortie du maire Labeaume contre les acteurs économiques de Montréal qui combattent, dit-il, le projet de terminal de conteneurs de Québec était planifiée depuis deux semaines.

Une mise en scène orchestrée pour intensifier la pression sur le gouvernement fédéral en cette rentrée politique d'automne qui jusqu'ici, n'en avait que pour les aléas du tramway. Le maire dit craindre que le fédéral privilégie le projet de conteneurs de Contrecoeur, près de Montréal, au détriment de celui de Québec. Le fédéral a d'ailleurs déjà consenti 300 M \$ au projet de Montréal, mais rien encore à celui de Québec.

La présence de deux Montréalaises à un comité économique fédéral (Monique Leroux et Sylvie Vachon du Port de Montréal) fait craindre au maire que Québec soit écartée des projets de relance économique post-COVID. Cette crainte est partagée par le PDG du Port de Québec Mario Girard, la rectrice de l'Université Laval Sophie D'Amours et le PDG de la Chambre de Commerce Steeve Lavoie, qui se sont prêtés au jeu de la conférence de presse de lundi.

Le prétexte était d'attirer l'attention sur trois projets que Québec privilégie pour une relance économique (tramway, terminal de conteneurs et conversion de terrains industriels du secteur de l'embouchure de la rivière St-Charles). Les discours mécaniques des participants ne nous ont cependant rien appris de bien consistant sur ces projets et auront surtout servi à mettre la table pour ce qui allait suivre.

Une sortie contre Montréal comme on n'en avait pas vue depuis... depuis pas si longtemps en fait, mais j'y reviendrai dans un instant. La préoccupation du maire pour le projet du Port de Québec n'est pas nouvelle. Ce qui vient de changer, c'est le ton et d'avoir pris pour cible quelques personnes en leur prêtant des intentions mauvaises pour Québec.

La tactique a déjà fonctionné dans le passé. Il faudra voir aujourd'hui maintenant que le poids politique du maire Labeaume n'est plus ce qu'il a déjà été. Sur le fond, M. Labeaume voyait déjà venir en janvier 2018 une «potentielle chicane» avec Montréal sur le sujet du port. Il disait alors ne pas vouloir cette chicane et plaidait pour un partenariat et une complémentarité entre Québec et Montréal afin de mieux concurrencer les ports de la côte Est américaine.

Pas une mauvaise idée en soi. Mais quand on veut travailler en partenariat, la première politesse est d'informer le partenaire pressenti avant de faire des annonces publiques. Lorsque le PDG M. Girard a présenté son virage vers les conteneurs devant la Chambre de commerce de Québec, en décembre 2017, le port de Montréal a soutenu ne jamais en avoir été informé. M. Girard avait jusque-là parlé d'un projet d'agrandissement pour y faire transiter des marchandises diverses, tantôt du vrac, tantôt du pétrole, etc. Le Port de Montréal n'avait pas tardé à faire sentir ses réticences à un projet de conteneurs à Québec.

On est ici devant un important désaccord de perceptions

Québec dit viser les conteneurs-géants que Montréal ne pourrait accueillir en raison d'un manque de profondeur de l'eau et de l'impossibilité pour de si gros navires de passer sous le pont de Québec. Québec estime donc que son projet n'aurait qu'un impact mineur sur les opérations à Montréal, hypothèse appuyée par une récente étude économique externe.

Le Port de Montréal perçoit au contraire que le projet de Québec ferait concurrence au terminal de Contrecoeur, un scénario appuyé ici aussi par des spécialistes du transport maritime. Les choses ne sont donc pas aussi claires que le voudrait la Ville de Québec. On pourrait y voir une explication aux hésitations du gouvernement fédéral qui attend aussi les résultats d'une étude d'impact avant d'aller plus loin.

Le gouvernement Legault semble de son côté appuyer le projet de Québec, mais je n'ai pas vu encore qu'il ait signé de chèque. Le port de Québec espère obtenir 180 M \$ des deux gouvernements, sur un investissement total projeté de 775 M \$.

Le maire Labeaume a donc choisi de jouer une fois de plus la carte Québec-Montréal pour forcer la main à un gouvernement. C'est de bonne guerre, comme il arrive à Montréal de jouer aussi cette carte. Pour dénoncer par exemple que le pouvoir politique penche trop souvent en faveur de notre extrémité de l'autoroute 20.

Les exemples de ces rivalités sont nombreux. Le dernier en date est le présent débat sur le transport structurant. Le gouvernement Legault a imposé un plafond financier au projet de Québec, mais pas à celui de Montréal. Sur ce même projet du transport, Québec avait reproché (avec raison) un mode de financement fédéral qui privilégiait Montréal. L'impasse avait été dénouée par la mairesse Valérie Plante qui avait accepté (contre considérations futures) de céder une partie de son butin à Québec pour compléter le montage financier du tramway.

En 2017, Québec a dénoncé la composition d'un comité consultatif économique du gouvernement qui privilégiait Montréal. Il y a une dizaine d'années, le maire Labeaume s'était déchaîné contre le déplacement des Francofolies en juin, ce qui risquait de nuire au festival d'été, craignait-il.

On pourrait en trouver bien d'autres. Mais la réalité est aussi qu'on a beaucoup entendu le maire Labeaume essayer de désamorcer les chicanes politiques futiles avec Montréal. Il avait fini par bien s'entendre à l'époque avec Gérald Tremblay. Il a ensuite formé un tandem solide et chaleureux avec Denis Coderre et a aujourd'hui des relations harmonieuses avec Valérie Plante. Les rivalités avec Montréal font partie du coffre à outils des maires de Québec qui s'en servent de temps en autres sans qu'il faille s'en formaliser outre mesure.

Dans le cas du projet de terminal de conteneurs de Québec, la question n'est pas tant de savoir si Montréal est favorisée au détriment de Québec. Mais d'établir d'abord si ce terminal est un bon projet pour la région de Québec et pour l'ensemble du Québec.

GOVERNEMENT DU CANADA

Agence d'évaluation d'impact du Canada

**« Projet Laurentia : Quai en eau profonde dans le Port de Québec -
Secteur Beauport ».**

Communiqué de presse (16 novembre 2020)

GOVERNEMENT DU QUÉBEC

Mémoire : Terminal de conteneurs

Recommandations – Québec - 11 novembre 2020

Le Port de Montréal « veut tuer » le projet de Québec, selon Labeaume

LE MAIRE DE QUÉBEC S'EN PREND ÉGALEMENT À OTTAWA

Régis Labeaume accuse le Port de Montréal de vouloir saboter le projet de terminal de conteneurs de Québec et reproche au gouvernement fédéral de négliger le dossier dans son plan de relance économique.



Le maire de Québec a tenu ces propos, lundi, lors d'une conférence de presse commune avec l'Administration portuaire de Québec, l'Université Laval et la Chambre de commerce et d'industrie de Québec. Ces partenaires tenaient à déterminer les projets prioritaires pour la relance de la région, soit le terminal Laurentia, le réseau structurant de transport en commun et la zone d'innovation portuaire de Québec.

« Ça nous inquiète énormément », a lancé le maire. Le Port de Montréal, avec son propre projet de terminal à Contrecœur, « travaille contre le projet de Québec », dit-il. « Montréal combat le projet du Port de Québec. C'est pas correct, c'est de l'esprit de clocher. » Il pointe notamment Sylvie Vachon, la présidente-directrice générale de l'Administration portuaire de Montréal. « Personnellement, elle veut tuer le projet de Québec », a-t-il ajouté en soirée, lors du conseil municipal.

Le maire de Québec estime que les projets Laurentia et Contrecœur ne devraient pas être mis en opposition et que tout le monde sera perdant si le terminal de Québec ne voit pas le jour. « C'est le pays qui perd », car, selon lui, les ports du nord-est américain engrangent pendant ce temps les contrats et du volume de navires.

Lundi, le Port de Montréal n'a pas rappelé *Le Journal*.



Steve Lavoie, président de la Chambre de commerce et d'industrie de Québec ; Mario Girard, PDG du Port de Québec ; le maire Régis Labeaume ; et Sophie D'Amours, rectrice de l'Université Laval, lors de la conférence pour la relance économique de Québec.

Pique au fédéral

De son côté, le gouvernement fédéral se cache, selon le maire, derrière le processus d'évaluation environnementale pour négliger de considérer le projet du Port de Québec dans son plan de relance. Le Port demande 180 millions \$ d'investissements des paliers fédéral et provincial. M. Labeaume invite donc les élus fédéraux de Québec à se mouiller en faveur du projet. Selon lui, le projet Laurentia et le réseau structurant, qui totalisent 4 G\$, sont essentiels à la relance dans un contexte difficile pour l'économie.

Des opinions opposées

« On ne voit pas comment, dans toute cette opération-là, le Port de Québec et Laurentia seront favorisés. Bien au contraire, je pense que Laurentia va en manger une maudite. » – Régis Labeaume, maire de Québec.

« Autre signe que l'année 2020 est très bizarre, le maire a reparti les guerres Montréal-Québec. »
– Jean-François Gosselin, chef de *Québec 21*.

Labeaume: «Montréal combat le projet du Port de Québec»



Le PDG de la Chambre de Commerce Steeve Lavoie, le PDG du Port de Québec Mario Girard, le maire Régis Labeaume et la rectrice de l'Université Laval Sophie D'Amours ont fait connaître lundi les grands projets de relance économique de la région. Photo : Yan Doublet (Le Soleil)

VIDÉO : <https://youtu.be/W0l9hb9T8Ak>

Régis Labeaume fait revivre la rivalité Montréal-Québec, en accusant des acteurs économiques de la métropole de torpiller le projet de terminal de conteneurs Laurentia du port de Québec.

«On ne voit pas comment Laurentia sera favorisé. Au contraire, il va en manger une maudite», a lancé le maire à propos du projet de 775 millions \$ lors d'un point de presse tenu lundi. M. Labeaume accuse des acteurs économiques de la métropole de favoriser auprès du gouvernement fédéral le projet de terminal de conteneurs Contrecoeur du Port de Montréal au détriment de celui de Québec.

«Je vais dire quelque chose de délicat, mais il faut que je le dise. Monique F. Leroux vient de Montréal et elle travaille pour sa ville. Bravo pour elle. C'est juste qu'elle vient d'être nommée présidente du comité de relance du fédéral dans le secteur économique, rappelle-t-il, à propos de l'ex-présidente de Desjardins, qui conseillera Ottawa sur les mesures à prendre dans le secteur industriel pour traverser la crise actuelle. Il faut que ça se sache parce qu'on est en train de se faire avoir complètement», ajoute le maire.

M. Labeaume craint aussi du fait que Sylvie Vachon, PDG du Port de Montréal, opposante au projet Laurentia, siège sur un comité de relance fédéral. «S'ils font des propositions, je vous jure que Laurentia ne sera pas dedans. Ça nous inquiète énormément.»

Le PDG du Port de Québec, Mario Girard, sent le vent contraire qui vient de la métropole. «Il y a une opposition de certaines personnes à Montréal contre le projet de Québec. Les deux (projets) peuvent se réaliser puisqu'ils ne visent pas les mêmes marchés. C'est positif avec le provincial. On sent plus de résistance au fédéral. On aimerait sentir un peu plus d'Ottawa que ce projet fait partie des projets prioritaires», ajoute-t-il.

« Je vais dire quelque chose de délicat, mais il faut que je le dise. Monique F. Leroux vient de Montréal et elle travaille pour sa ville. Bravo pour elle. C'est juste qu'elle vient d'être nommée présidente du comité de relance du fédéral dans le secteur économique. Il faut que ça se sache parce qu'on est en train de se faire avoir complètement » — Régis Labeaume

Pour le maire, cet «esprit de clocher» n'a pas raison d'exister puisque les deux projets visent des navires de tailles différentes. Selon lui, Québec peut accueillir des porte-conteneurs beaucoup plus gros en raison de la profondeur suffisante du fleuve. Si le projet devait avorter, tout le monde sortirait perdant, croit-il.

«On a du retard à rattraper. Actuellement, on perd cette clientèle au profit des ports de la côte est américaine. On est en train de se faire manger la laine sur le dos.» Le maire se dit las d'entendre Ottawa se réfugier derrière l'étude environnementale en cours. «Il va falloir dans les prochaines semaines savoir où loge le fédéral dans le projet Laurentia. Si l'étude environnementale est positive, qu'est-ce qu'ils vont faire. À Montréal, personne ne s'inquiète du projet de Contrecoeur au plan environnemental», soutient-il.

L'étude devrait être rendue publique en octobre. Il y aura ensuite une période de consultations publiques. Le rapport final sera remis au ministre fédéral de l'environnement qui pourrait rendre une décision d'ici la fin 2020. La participation financière attendue des gouvernements fédéral et provincial est de 180 millions \$. Au printemps 2019, le Port annonçait la signature d'une entente commerciale à long terme avec Hutchison Ports, le plus important réseau de ports dans le monde, et le Canadien National (CN).

Le maire a fait cette sortie publique lors d'un point de presse tenu avec la rectrice de l'Université Laval, Sophie D'Amours, Mario Girard et Steeve Lavoie, président et chef de la direction de la chambre de commerce et d'industrie de Québec. La conférence visait à faire connaître les grands projets de relance économique identifiés dans la région.

Le projet d'agrandissement du Port de Québec torpillé par une guerre Québec-Montréal?



Le maire de Québec, Régis Labeaume, en mêlée de presse à l'extérieur de l'hôtel de ville. Photo Radio-Canada - D. Coulombe

Le maire de Québec demande au gouvernement fédéral d'appuyer fermement le projet de terminal de conteneurs du Port de Québec. Régis Labeaume affirme que le projet Laurentia risque d'être victime d'une guerre de clochers entre Québec et Montréal.

Le maire, le PDG du Port de Québec, le PDG de la Chambre de commerce et d'industrie de Québec et la rectrice de l'Université Laval ont uni leurs voix pour demander aux deux ordres de gouvernement d'investir dans trois projets majeurs pour la relance économique de la capitale.

Outre le réseau de transport structurant et la zone d'innovation Littoral Est, ils estiment que le projet de terminal de conteneurs, du côté de Beauport, profitera non seulement à la région de Québec, mais aussi à l'ensemble de l'économie canadienne.

Le projet

Le projet de 775 millions de dollars vise la construction d'un [terminal de conteneurs électrifié](#) et presque entièrement automatisé. Le port a besoin, pour sa réalisation, d'une aide financière de 180 millions de dollars des gouvernements fédéral et provincial.

Victime d'influenceurs de Montréal?

Régis Labeaume craint que le projet ne soit torpillé par des personnes de Montréal, nommées à des postes-clés par Ottawa en vue de la relance économique. Il cite notamment l'ancienne dirigeante du Mouvement Desjardins, Monique Leroux.

J'ai beaucoup d'admiration pour Monique Leroux, mais Monique, elle travaille pour sa ville et elle est de Montréal. Elle vient d'être nommée présidente du comité de relance du fédéral. La dernière fois qu'elle a été nommée pour présider un comité, elle avait oublié, sur une vingtaine de personnes, de nommer quelqu'un de Québec. On est un peu inquiets, affirme le maire.

Il croit également que la nomination de Sylvie Vachon dans un autre comité fera en sorte que le fédéral va favoriser le [projet de Contrecoeur](#) du port de Montréal. Mme Vachon, la PDG du port de Montréal, qui travaille contre le projet de Québec, préside le comité transport dans toute cette opération-là au gouvernement fédéral. Ça nous inquiète énormément. On ne voit pas comment le projet Laurentia sera favorisé. Au contraire, je pense que Laurentia va en manger une maudite, estime le maire.

Ports complémentaires

Le PDG du Port de Québec, Mario Girard, soutient que les deux projets ne sont pas en concurrence. Ce que je trouve dommage, c'est qu'il y ait une opposition à Montréal contre le projet de Québec. Les deux projets devraient se réaliser, compte tenu qu'ils ne visent pas le même marché. On aimerait sentir d'Ottawa que notre projet fait aussi partie de la relance, affirme-t-il. Le projet Laurentia permettrait au port de Québec d'accueillir des navires plus gros, qui ne sont pas en mesure d'arrêter à Montréal parce que le tirant d'eau n'est pas suffisant.

Concurrence américaine

Se le projet ne se réalise pas, Régis Labeaume assure que ce ne sera pas au profit de Montréal. L'aspect ridicule de ce dossier-là, c'est que même si Contrecoeur se construit avec Montréal, on ne pourra pas compétitionner [avec] les Américains sur l'accueil de bateaux de plus en plus gros. La province est perdante, le pays est perdant, mais actuellement, il y a un esprit de clocher qui fait que Montréal pourrait l'emporter, martèle-t-il.

Ottawa refuse de se positionner sur le projet Laurentia avant que l'étude environnementale ne soit rendue publique, en octobre prochain. Ce que je dis au fédéral, si l'étude environnementale est positive, tu fais quoi? Peux-tu nous le dire aujourd'hui? Arrête de nous dire que tu attends après ça, on est tannés de t'entendre dire ça. À Montréal, il n'y a personne qui s'inquiète pour l'étude environnementale du projet de Contrecoeur, lance le maire de Québec.



Laurentia mon amour

POINT DE VUE

Le maire de Québec s'indigne que le projet de terminal de conteneurs du Port de Montréal, dans la campagne de Contrecœur, concurrence le projet Laurentia (deux fois plus petit) du Port de Québec au centre-ville.

Pourtant, cette concurrence entre les administrations portuaires fédérales est dans l'ADN de la Loi maritime du Canada, pour le meilleur et pour le pire. Ici, c'est le pire, car ces deux projets font partie d'un jeu à somme nulle entre tous les ports de l'est du Canada, aux frais des contribuables.

Nous avons assisté ces dernières années à la métamorphose du maire : il est passé d'homme prônant la «libération du bord de l'eau» et remettant en perspective les emplois issus du transbordement maritime de marchandise («de l'entreposage») à promoteur des projets portuaires, disant vouloir «combattre tout effort de gens qui voudraient diminuer la valeur du port, ou contrecarrer ses efforts de développement».

L'un des terminaux de conteneurs les plus automatisés au monde, le VICT à Melbourne en Australie mis en opération en 2017, a transbordé 423 000 conteneurs équivalents vingt-pieds (EVP) en 2018-2019 à l'aide d'une soixantaine d'employés. Ce nombre d'EVP est un scénario optimiste pour Laurentia, quoi qu'en disent ses promoteurs. Donc, pour une soixantaine de *jobs*, l'APQ, le maire et la rectrice de l'Université Laval sont prêts à remblayer le fleuve sur une aire équivalant à 21 terrains de football canadien (zone des buts incluse), ruinant ainsi l'attrait panoramique de la plage de Beauport dont la popularité en temps de pandémie crève les yeux.

Le pdg du Port est sans contredit un talentueux vendeur, le nier serait froissant pour le maire et la rectrice, mais n'oublions jamais que la raison d'être invoquée pour Laurentia est l'état décrépit des infrastructures portuaires mal entretenues au fil des décennies par ses fiduciaires fédéraux.

Le remède proposé implique une fuite en avant aux rendements très incertains voire fantaisistes, consistant à offrir des terrains créés de toutes pièces à même le fleuve et avec 180 M\$ de nos impôts à une entreprise chinoise (Hutchison Ports). Voilà de quoi s'indigner.

Port de Québec : Duclos est un ministre « puissant », il doit « livrer », insiste Labeaume

Régis Labeaume en a remis une couche mardi à propos du projet de terminal de conteneurs du Port de Québec. Il répondait ainsi au président du Conseil du Trésor du Canada, Jean-Yves Duclos. Le matin même, l'influent ministre fédéral avait déclaré sur les ondes du FM93 qu'on était en 2020 et que le projet Laurent de 775 millions de dollars du Port devait attendre la conclusion de l'étude environnementale avant d'obtenir l'appui formel du gouvernement fédéral.



Ce à quoi le maire a répondu en substance la même chose que la veille. «Ça fait cinq ans que j'entends ça de Jean-Yves, pis on ne sait rien d'autre. À Montréal, ils n'ont pas juste parlé de ça. À Contrecoeur, on leur a promis de l'argent. Si tout est correct au point de vue environnemental, l'argent est où? Pourquoi Montréal en a et Québec n'en a pas», s'insurge-t-il à propos du projet du Port de Montréal.

Lundi, M. Labeaume avait fait une sortie en règle contre ce qu'il considère comme du favoritisme envers le projet de terminal de la métropole au détriment de celui de Québec.

Il s'inquiète du fait que des acteurs économiques de Montréal «combattent le projet de terminal de Québec». Il croit que la présence de personnes influentes comme Monique F. Leroux, ex-PDG de Desjardins, et Sylvie Vachon, PDG du Port de Montréal, qui siègent toutes deux sur des comités de relance économique post-covid du gouvernement fédéral, pourraient faire avorter le projet de terminal de Québec au profit de celui de Contrecoeur.

Comme le PDG du Port de Québec, le maire insiste sur le fait que les deux projets ne sont pourtant pas en compétition, mais plutôt complémentaires. Selon lui, Québec peut accueillir des porte-conteneurs beaucoup plus gros en raison de la profondeur suffisante du fleuve. Pendant ce temps, argue-t-il, les ports de la côte est américaine convoitent aussi ces mastodontes des mers.

Pour ces raisons, M. Labeaume souhaite un appui plus ferme du gouvernement fédéral. «Jean-Yves est président du Conseil du Trésor du gouvernement du Canada. C'est un poste extrêmement important. C'est un poste où il peut faire énormément de choses. On compte sur lui.»

Une rencontre entre les deux hommes est prévue vendredi.

Plusieurs articles non inclus dans la présente Revue de presse sont accessibles sur le site d'Accès Saint-Laurent Beauport. Cliquer sur :

« [Archives pour la catégorie : Revue de presse écrite](#) »

Voir la liste des titres à gauche. Tout au bas, une flèche indique à quel endroit cliquer pour obtenir des articles plus anciens.

Projet Laurentia : Labeaume à côté de la coche

Pierre-Paul Sénéchal

Président du Groupe d'initiatives et de recherches appliquées au milieu ([GIRAM](#))



En pourfendant l'administration portuaire de Montréal et sautant à pieds joints dans l'arène pour tenter de rescaper le projet Laurentia, en situation précaire selon plusieurs, en dépit des millions \$ dépensés en recherches, relations publiques et activités promotionnelles, le maire Labeaume fait fausse route.

De l'un, il accuse sans ambages Montréal de vouloir «tuer» le projet de Québec. C'est plutôt l'inverse. Le maire ignore-t-il que le Port de Montréal planche sur un projet d'extension de ses activités conteneurs à contrecœur depuis aussi loin que 2007 ?

Le projet de Québec n'est, quant à lui, sorti du chapeau du PDG Mario Girard qu'en octobre 2017. Il a été tricoté à la dernière minute après que l'Administration portuaire de Québec se soit finalement rendue à l'évidence quant au sort qui attendait son contesté Beauport 2020 dédié à la

manutention de vrac d'hydrocarbures. Après les audiences de l'Agence canadienne de 2015, il était devenu évident que ce projet ne traverserait pas le mur d'opposition qui se dressait droit devant. De deux, le maire de Québec n'assume pas, comme c'est son devoir, une défense adéquate de ses citoyens et de sa ville, capitale du Québec et ville du patrimoine mondial, en fermant littéralement les yeux sur les effets absolument pervers de ce projet de transport de 750 000 conteneurs/année. L'espace de la baie de Beauport est coincé et inapte à assurer une desserte terrestre convenable, propre et sécuritaire pour une telle quantité de conteneurs.

Quoiqu'en disent les gestionnaires du port à coups d'entourloupettes et de messages racoleurs, ce projet entraînerait un ajout inacceptable de camions lourds et de trains routiers sur les artères déjà encombrées de la capitale.

Quant à la voie du CN, elle n'est pas davantage une option défendable en raison de sa proximité d'institutions d'enseignement, de parcs publics et de CPE. Et c'est sans oublier l'isolement potentiel de la capitale qui pourrait potentiellement résulter d'une utilisation quasi monopolistique de ce lien ferroviaire par le consortium chinois gestionnaire logistique du projet Laurentia. Cette voie ferroviaire est la seule qui relie la capitale au reste du continent pour le transport de personnes.

Quant à la participation de la rectrice de l'Université Laval, Mme Sophie d'Amours, à ce cirque promotionnel du 31 août, il y a là quelque chose qui heurte le bon sens et le devoir sacré de sauvegarde de l'indépendance universitaire. Par le remblaiement d'une plate-forme de 17 hectares dans les eaux du Saint-Laurent à partir de sols en partie contaminés (équivalent à 21 terrains de football), ce projet comporte un impact environnemental qui n'est plus acceptable dans notre monde de 2020.

Le rôle d'une rectrice est d'assurer la liberté intellectuelle et de la recherche, pas de se mettre au service d'un projet douteux maintenu sous respirateur artificiel par des firmes de relationnistes. Québec est historiquement une ville portuaire et elle doit le demeurer. Selon le GIRAM qui a fait plusieurs représentations auprès des agences gouvernementales en rapport avec les récents projets du Port de Québec, il faut toutefois qu'une mission portuaire soit définie à la mesure de sa situation géographique.

Le site de la baie de Beauport est aujourd'hui lourdement conditionné par l'enclavement urbain qui s'est formé au cours du dernier demi-siècle. Des projets comme ceux de Beauport 2020 hydrocarbures et Laurentia conteneurs ne sont pas appropriés à un tel site. Mais il y a bien d'autres voies à explorer pour une administration portuaire qui veut exceller.

L'Université Laval doit larguer Laurentia

POINT DE VUE / La conférence de presse pour la relance économique de la Ville de Québec a donné lieu lundi à un curieux spectacle, alors que le maire Labeaume y est allé d'une diatribe contre le Port de Montréal qui voudrait nuire, prétend-il, à celui de Québec pour le projet Laurentia de conteneurs en eau profonde.

La rectrice de l'Université Laval, Sophie D'Amours, alors aux côtés du maire Labeaume, a assisté sans broncher à ces propos qui défendaient à tous crins le projet Laurentia.

L'université y est associée en matière d'innovation et de développement technologique, par le biais de signatures de protocoles d'entente annoncées en grande pompe en juin dernier.

Il faut rappeler que l'ajout de 610 mètres de quai dans le fleuve avec dragage d'une égale importance pour réaliser ce projet affectera l'habitat de nombreuses espèces d'oiseaux et de poissons, dont le bar rayé menacé d'extinction.

La baie de Beauport en payera un lourd tribut et ce qui restera de ce paysage sera altéré de manière définitive.

Sa mise en service résultera en une dégradation des conditions de vie dans ce secteur par le trafic ferroviaire et le camionnage requis, juste à côté du domaine Maizerets.

Or, on doit savoir que le Port de Québec a réussi par ses actions en justice à échapper à une évaluation du projet par le BAPE, contrairement à ce que le Gouvernement du Québec prétendait et voulait.

Il se conduit en mauvais citoyen.

Le maire a beau déchirer sa chemise pour ce projet inapproprié en plein centre-ville, un lieu de haut savoir avec mission sociale comme l'Université Laval devrait s'en tenir loin, très loin.

Projet Laurentia du Port: Labeaume écorche de nouveau le fédéral



Après une première salve en début de semaine, le maire de Québec s'attaque de nouveau aux libéraux fédéraux qu'il accuse d'ignorer le projet de terminal de conteneurs du Port « pour des raisons politiques ».

• À lire aussi: [Le Port de Montréal «veut tuer» le projet de Québec, selon Labeaume](#)

Le maire Régis Labeaume a pris la plume sur sa page Facebook vendredi matin pour en remettre une couche dans le dossier du terminal de conteneurs Laurentia que le Port veut réaliser à l'horizon 2022. Il s'agit selon lui d'un projet essentiel pour Québec et pour le pays.

Page Facebook du maire Labeaume

Pour lui, « le fédéral lève le nez sur Laurentia pour des raisons essentiellement géographiques et politiques ». Il a encore une fois accusé les libéraux fédéraux de se servir du processus d'évaluation environnemental en cours pour ne pas se mouiller dans ce dossier. Il pointe particulièrement le ministre des Transports, Marc Garneau, qui « est allé donner sa bénédiction au projet de Contrecœur [à Montréal] au détriment de Québec. Faut vraiment le faire! Choisir que le pays qu'il représente perde au change », écrit-il.

«Contrecœur a été béni sans aucune conclusion sur son impact environnemental. Quelqu'un pourrait m'expliquer? À part qu'il s'agisse de Montréal, où est le bon sens?»

Ensuite, il s'en est pris au président du Conseil du trésor, le député de Québec Jean-Yves Duclos, un ministre «puissant» qui se doit de «jeter les gants et de se battre pour sa ville». « Monsieur Duclos, la puck est sur votre palette et on s'attend de vous que vous la mettiez dans le filet. Go Nordiques Go!!! » lance-t-il.

«Plus aucun faux-fuyant ne sera accepté. Plus aucun « on travaille là-dessus » ne sera accepté. Plus aucun « on attend les conclusions de l'étude environnementale » ne sera accepté. On le sait ça, on est d'accord et on n'est pas des morons environnementaux! Et plus aucun « c'est le dossier du ministre des Transports » ne sera accepté, exprime Régis Labeaume. Le maire et le ministre Duclos doivent se croiser aujourd'hui dans le cadre d'une annonce en après-midi à Boischatel.



La péninsule de Beauport vers 2006 - Photo ajoutée à la Revue de presse

Projet Laurentia: Duclos appuie Labeaume sur le Port



Le ministre Jean-Yves Duclos s'est rangé du côté du maire de Québec, Régis Labeaume, vendredi, en ce qui concerne les reproches faits à Montréal au sujet du projet Laurentia.

Le maire de Québec s'est trouvé un allié inattendu en Jean-Yves Duclos, président du Conseil du Trésor, qui dénonce lui aussi les manœuvres en coulisse du Port de Montréal pour discréditer le projet Laurentia à Québec.

« Il est rare que je sois plus acerbe que mon collègue Régis, mais je vais dire une chose de façon encore plus transparente que Régis : il y a à Montréal, malheureusement, et c'est à la fois incompréhensible et contre-productif, des intérêts qui font valoir que le projet du Port de Québec est mauvais pour le Québec. Ce qui est totalement faux », a lancé le député fédéral libéral de Québec et président du Conseil du Trésor, Jean-Yves Duclos.

« Les gens de Montréal qui font malheureusement un travail caché, mais efficace, ont besoin de sortir et de prendre connaissance des faits, et de reconnaître que ce projet-là est bon pour tout le monde. » Le ministre estime que « le projet de Québec serait en appui et complémentaire au projet de Contrecœur ».

Il affirme qu'avec la division que « certains » créent, le Québec au complet s'expose à une concurrence qui viendra d'ailleurs au pays et dans le monde. « On se nuit nous-mêmes lorsqu'on se divise au Québec. » M. Duclos a tenu ces propos en marge d'une annonce à Boischatel. Ils surviennent après quelques jours de guerre verbale, alors que le maire de Québec, Régis Labeaume, a piqué le politicien à quelques reprises en l'incitant à se mouiller en faveur du projet de terminal de conteneurs.

Il affirme qu'avec la division que « certains » créent, le Québec au complet s'expose à une concurrence qui viendra d'ailleurs au pays et dans le monde. « On se nuit nous-mêmes lorsqu'on se divise au Québec. »



Envoyer le vrac ailleurs

Le maire a de son côté exposé une vision qu'il a pour le Port de Québec, qu'il voudrait voir devenir un grand terminal de conteneurs dont le vrac serait exclu. « Le transbordement en vrac au quai de Québec, éventuellement, dans ma vision comme maire, je le vois ailleurs qu'à Québec. Il y a les ports de Sept-Îles, Baie-Comeau, Saguenay, Gaspé, Matane, Cacouna, qui pourraient recevoir, s'ils n'ont pas de problème avec leurs citoyens tout proches, l'industrie de la ferraille, qui vient des Grands Lacs, l'industrie du minerai de fer. Pourquoi il faut absolument faire du transbordement de vrac sur les quais de Québec ? » a-t-il lancé.



Le député conservateur fédéral de Charlesbourg, Pierre Paul-Hus, s'est dit convaincu que les ministres fédéraux de Montréal font des pressions contre le projet du Port de Québec. « Je m'attends à ce que comme président du Conseil du Trésor, Jean-Yves Duclos soit en mesure de dire : oui, on va financer le projet, à la hauteur de 90 millions \$ parce que c'est un projet excellent, viable pour l'économie. »

Le chef de l'opposition à l'hôtel de ville, Jean-François Gosselin, croit qu'il faut miser sur une alliance plutôt qu'une guerre entre les deux grandes villes. « J'ai aimé la réponse de M. Duclos qui veut essayer de faire en sorte que tout le monde doit travailler ensemble pour qu'on compétitionne les autres grands ports à l'international. »

Camionnage

Tout comme le conseiller de Démocratie Québec, Jean Rousseau, M. Gosselin souligne cependant qu'il reste encore plusieurs questions en suspens, notamment sur le camionnage, avec le projet Laurentia. « L'étude environnementale est importante », souligne M. Rousseau. « Il faut que les citoyens soient dans le coup. Ce n'est pas juste les politiciens qui vont déterminer l'avenir du site de Laurentia. »

Projet Laurentia : faut que ça bouge! (Régis Labeaume)

Source : page Facebook du maire Régis Labeaume :

<https://www.facebook.com/RegisLabeaume.pageofficielle/posts/1576996529171815>

« Le projet Laurentia du Port de Québec est encore pris dans une dynamique de deux poids, deux mesures avec Montréal. Je suis un partisan du projet Laurentia parce que je crois qu'il est nécessaire de modifier les activités de transbordement sur les quais de Québec dans les années qui viennent.

Laurentia nous permettrait de concentrer ces activités de transbordement dans l'industrie des conteneurs, permettant d'aligner l'utilité d'un port en harmonie avec nos objectifs de développement durable.

Cela veut dire qu'après une période de transition, les activités de transbordement en vrac du Port seraient transférées à d'autres ports du corridor maritime du Saint-Laurent, dans l'Est du Québec. Des ports de l'Est accueilleraient avec plaisir cette activité économique dans la mesure, je présume, qu'il n'y ait aucun impact sur leurs populations. Une logique implacable puisque, généralement, ce tonnage de vrac est destiné à l'Europe ou à l'Asie, et doit ainsi transiter par le golfe du Saint-Laurent. J'entrevois le jour où les quais de Québec serviront à l'industrie des conteneurs, avec les opérations les plus vertes en Amérique telles que planifiées par le partenaire du projet, l'entreprise Hutchison.

Cela dit, le problème qui nous préoccupe dans le projet Laurentia est que le Port de Montréal tente par tous les moyens de tuer ce projet. Il prétexte que Laurentia nuira à son avenir et à celui de son projet d'expansion à Contrecoeur. Le problème est que ni Montréal ni Contrecoeur n'a la profondeur d'eau nécessaire à l'accueil des bateaux transportant des conteneurs dont la grosseur augmente exponentiellement d'une année à l'autre.

Québec, elle, a ce tirant d'eau pour accueillir ces porte-conteneurs.

La morale de cette histoire est que si Laurentia ne se concrétise pas, le Québec et le Canada perdront au total des activités maritimes au profit des ports de la côte est américaine qui ont su prévoir et investir en conséquence.

En fait, un résultat de loser pour le Québec et le pays. Bravo champions!

Plus encore, imaginez que le ministre canadien des Transports, Marc Garneau, est allé donner sa bénédiction au projet de Contrecoeur au détriment de Québec. Faut vraiment le faire! Choisir que le pays qu'il représente perde au change.

Le projet Laurentia est dans un processus d'évaluation environnementale que tout le monde respecte absolument. Pas question d'outrepasser cet exercice incontournable ni ses conclusions. Mais entre-temps, je dis au gouvernement fédéral, et particulièrement à notre élu local, le ministre Jean-Yves Duclos – pourrait-on travailler parallèlement au financement du projet en attendant les

conclusions du processus environnemental? Peut-on marcher et mâcher de la gomme en même temps, comme l'a si souvent déclaré un ancien ministre des Finances du Québec?

Contrecœur a été béni sans aucune conclusion sur son impact environnemental. Quelqu'un pourrait m'expliquer? À part qu'il s'agisse de Montréal, où est le bon sens? Saviez-vous qu'à Québec, deux partenaires privés investissent un demi-milliard de dollars dans le projet? Rien entendu de tel pour Contrecœur....

Saviez-vous que le gouvernement du Québec appuie Laurentia et est disponible pour soutenir financièrement le projet? Ils l'ont compris eux autres!

Je pourrais disserter des heures sur le sujet, mais contentons-nous de comprendre que le fédéral lève le nez sur Laurentia pour des raisons essentiellement géographiques et politiques. Alors, il incombe maintenant à notre député de la circonscription de Québec, et puissant président du Conseil du Trésor, Jean-Yves Duclos, de jeter les gants et de se battre pour sa ville.

Son poste est stratégique dans le gouvernement et il a tous les leviers pour agir. Plus aucun faux-fuyant ne sera accepté. Plus aucun « on travaille là-dessus » ne sera accepté. Plus aucun « on attend les conclusions de l'étude environnementale » ne sera accepté. On le sait ça, on est d'accord et on n'est pas des morons environnementaux! Et plus aucun «c'est le dossier du ministre des Transports» ne sera accepté.

Monsieur Duclos, la puck est sur votre palette et on s'attend de vous que vous la mettiez dans le filet. Go Nordiques Go!!!



Photo ajoutée à la Revue de presse.

Le ministre Duclos appuie Labeaume dans le dossier du Port



VIDÉO : <https://vimeo.com/454888379>

Le ministre fédéral Jean-Yves Duclos se désolé du travail fait en coulisse par des acteurs économiques de Montréal pour faire avorter le projet de terminal de conteneurs du Port de Québec au profit de celui de la métropole.

«Il y a à Montréal, malheureusement, c'est à la fois incompréhensible et contreproductif, des intérêts qui font valoir que le projet du Port de Québec serait mauvais pour le Québec. Ce qui est totalement faux.» Le président du Conseil du Trésor du Canada et député de Québec joint donc sa voix à celle du maire de Québec. Lundi, Régis Labeaume l'invitait à donner son appui au projet Laurentia de 775 millions \$ du Port de Québec. Mais surtout, il levait un drapeau rouge quant à l'opposition qui s'organise dans la métropole pour que se concrétise le projet de terminal de conteneurs de Contrecoeur sur la rive sud de Montréal au détriment de celui de la capitale.

«Le projet de Québec serait en appui et complémentaire au projet de Contrecoeur. En se divisant comme certains le font, on s'expose à une concurrence beaucoup plus grave (...) On se mine et on se nuit nous-mêmes quand on se divise au Québec», ajoute M. Duclos.

Il accuse sans les nommer «les gens» de Montréal de faire un «travail caché et efficace». Ils les invitent à «sortir et à prendre connaissance des faits et reconnaître que le projet de Québec est bon pour tout le monde».

Cette sortie du ministre Duclos est en marge à une annonce fédérale-provinciale tenue vendredi à laquelle participait le maire Labeaume. L' élu fédéral ne semblait pas offusqué du ton employé lundi par le maire qui lui demandait «de livrer parce qu'il était un ministre puissant» et qui l'accusait de se cacher derrière le processus environnemental en cours. Pas plus il ne semblait lui tenir rigueur de son message Facebook publié le matin même.

Le maire y écrivait: «Je dis au gouvernement fédéral, et particulièrement à notre élu local, le ministre Jean-Yves Duclos: pourrait-on travailler parallèlement au financement du projet en attendant les conclusions du processus environnemental? Peut-on marcher et mâcher de la gomme en même temps? Monsieur Duclos, la *puck* est sur votre palette et on s'attend de vous que vous la mettiez dans le filet.»

Pour le maire, la pression aura porté fruit puisqu'il s'est trouvé un allié bien que le ministre ne donne pas un appui inconditionnel au projet de Québec.

«Moi, ma job c'est de me battre pour mes concitoyens. C'est un bon projet financier, économique et au niveau du partenariat local et international. Toutefois, les considérations environnementales ne peuvent être perçues comme des distractions», avise-t-il.

Les deux hommes se mettent donc d'accord sur le fait que les deux projets sont complémentaires. Selon eux, le Port de Québec est le seul qui peut accueillir les plus imposants porte-conteneurs en raison de leur tirant d'eau. Ils croient que sans le projet du port, les marchandises seront détournées dans les ports de la côte est américaine et le Canada y perdra au change.

Toujours lundi, M. Labeaume évoquait même les noms de Monique F. Leroux, ex-PDG de Desjardins, et Sylvie Vachon, PDG du Port de Montréal, toutes deux membres de comités de relance économique post-covid du gouvernement fédéral, comme personnes qui pourraient travailler contre le projet de Québec.

De son côté, le député conservateur de Charlesbourg-Haute-Saint-Charles, Pierre Paul-Hus, se questionne sur la pression subie par les élus libéraux fédéraux de Montréal pour qu'eux-mêmes travaillent contre le projet de port de Québec. Ils nomment les ministres Mélanie Joly au Développement économique, Marc Garneau aux Transports, et le leader du gouvernement à la Chambre des Communes, Pablo Rodriguez.

Projet Laurentia : « Ce n'est pas les Nordiques contre le Canadien »



Vidéo : <https://youtu.be/OgwUre18HZk>

Le leader parlementaire du gouvernement Trudeau, Pablo Rodriguez, soutient que les projets de terminal de conteneurs de Montréal et Québec peuvent «se faire en parallèle».

Le lieutenant du premier ministre au Québec était de passage dans la capitale, mercredi. Il en a profité pour calmer les craintes du maire Labeaume. Ce dernier accuse le travail fait en coulisse par des acteurs économiques de Montréal pour faire avorter le projet de terminal de conteneurs du Port de Québec au profit de celui de Contrecoeur sur la Rive-Sud de Montréal.

Et quoi de mieux qu'une bonne analogie sportive pour se faire comprendre? «Il n'y a pas d'opposition entre Montréal et Québec. Ce n'est pas les Nordiques contre le Canadien. C'est plutôt l'équipe Canada contre les Russes en 1972», a-t-il indiqué.

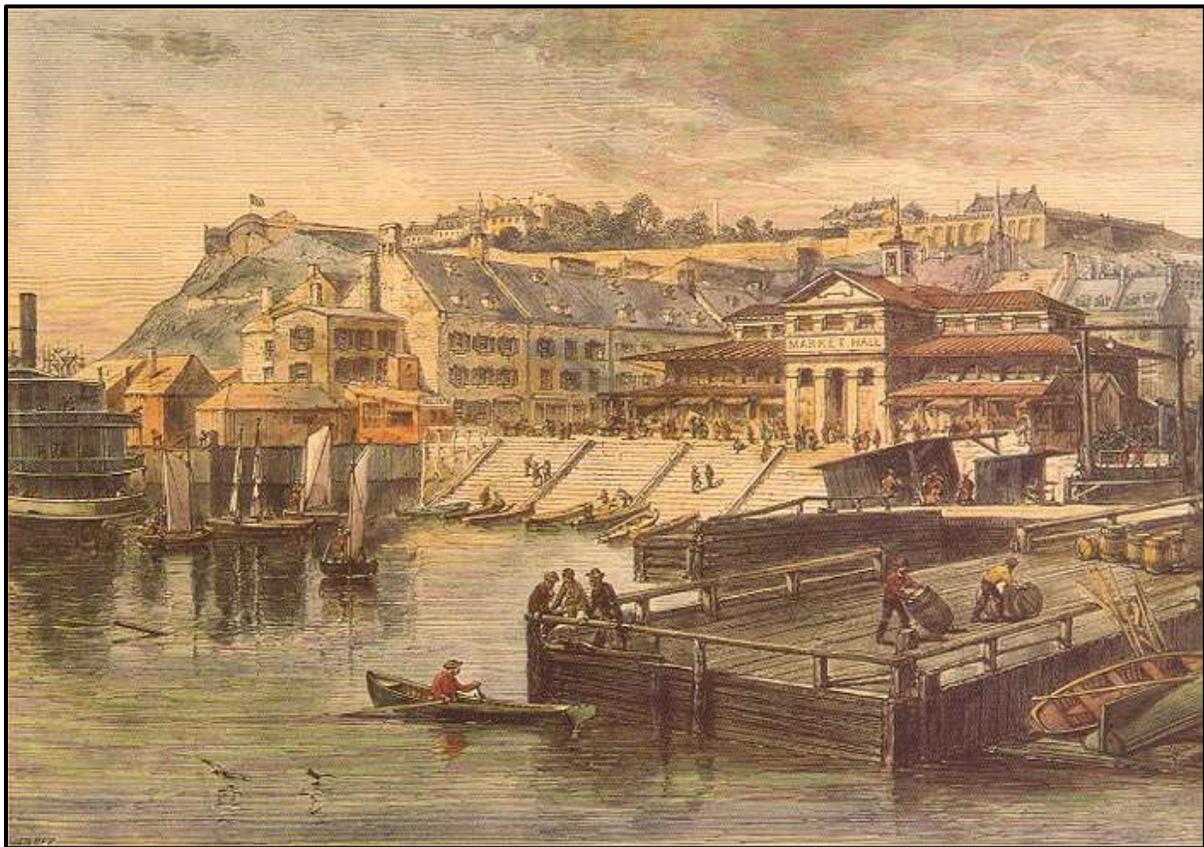
Tout au plus, précise-t-il, les députés défendent comme il est normal de le faire les projets de leur territoire, de leur comté. «Il faut regarder les deux comme des projets qui peuvent se faire en parallèle. Les deux sont importants pour le Québec. On appuie l'avancement de toute forme économique que ce soit.»

Le matin de la venue de M. Rodriguez, Radio-Canada diffusait un avis de Pêches et Océans Canada selon lequel le projet Laurentia de 775 millions \$ du Port de Québec détruirait le site de reproduction du bar rayé à Beauport.

Ni M. Rodriguez ni le maire n'ont voulu commenter cette nouvelle, prétextant ne pas détenir suffisamment d'information. Même sans un appui ferme, M. Labeaume semblait satisfait des commentaires de M. Rodriguez.

«La bonne nouvelle est que Pablo a dit que les deux projets peuvent se construire, a commenté le maire. On va les laisser travailler un peu. On ne peut pas péter les plombs aux deux jours.»

Le maire et le PDG du Port de Québec, Mario Girard, martèlent que les deux projets sont complémentaires et s'adressent à deux marchés différents. Celui de Québec peut accueillir des navires de plus grande taille en raison de la profondeur du fleuve à cet endroit. Sans projet, M. Labeaume évoque une perte économique pour le pays du fait que des marchandises prendront la route de ports de la côte est américaine.



Marché Finlay – Circa 1880 – Image ajoutée à la Revue de presse

Terminaux maritimes de conteneurs: les projets de Québec et Montréal pas en concurrence

Les projets de terminaux de conteneurs des ports de Québec et Montréal ne sont pas en concurrence l'un contre l'autre, selon le lieutenant libéral du Québec.



« Il n'y a pas d'opposition entre Montréal et Québec. Ce n'est pas les Nordiques contre les Canadiens. C'est plutôt Équipe Canada contre les Russes », a tranché Pablo Rodriguez, ministre fédéral et lieutenant du Québec pour le gouvernement Trudeau, en utilisant une analogie liée au monde du hockey.

Pablo Rodriguez, ministre fédéral et lieutenant du Québec pour le gouvernement Trudeau

- À lire aussi: [Projet Laurentia: Duclos appuie Labeaume sur le Port](#)
- À lire aussi: [Le Port de Montréal «veut tuer» le projet de Québec, selon Labeaume](#)

Le ministre Rodriguez était appelé à réagir mercredi à une sortie du maire de Québec, Régis Labeaume, qui a affirmé la semaine dernière que des personnes influentes à Montréal, dont la PDG du Port, travaillaient en coulisse à «tuer» le projet Laurentia, de l'Administration portuaire de Québec. Il avait reçu l'appui de taille du président du Conseil du trésor canadien, Jean-Yves Duclos. Pablo Rodriguez a refusé d'entrer dans la mêlée.

«On peut tous pousser dans la même direction. Mes collègues défendent les projets de Québec, c'est normal. On fait tous la même chose, on défend nos comtés. Il faut regarder les deux comme des projets qui peuvent se faire en parallèle et qui sont importants pour le Québec.»

Le ministre estime que chaque projet qui contribue au développement économique mérite d'être analysé. Cependant, il n'a pas souhaité se mouiller pour appuyer le projet Laurentia. L'étude environnementale est en cours et son gouvernement répète depuis des semaines qu'il attendra les conclusions avant de se prononcer, ce qui enrage le maire de la ville.

On va les laisser travailler un peu, a concédé M. Labeaume. On peut pas péter les plombs à tous les deux jours. On se parle très régulièrement Pablo et moi. C'est leur job, maintenant. C'est dans leur cour. »



[China](#)

September 17, 2020

Follow Party's lead, Beijing tells private firms

'United Front' directive has ignited fears over state interference in the operation of China's businesses

by [Frank Chen](#)



Chinese President Xi Jinping greets owners of private companies at this year's parliamentary session. Photo: Xinhua

A new directive issued by the Communist Party's top leadership on stepping up the "United Front" work for the nation's wide swath of private businesses has again ignited fears. Some entrepreneurs wonder if Beijing aims to sit on the board of each and every private company and poke its nose into business operations.

In related guidelines issued on Wednesday, Beijing has laid out plans to strengthen "guidance and supervision" of entrepreneurs and foreign businesspeople running joint-ventures or wholly-owned companies in the country.

"Owners and the management of private and foreign-invested firms, as well as stakeholders in these businesses, should learn and keep themselves up to speed the party's overarching tenets, in particular, Xi Jinping's thought on Socialism with Chinese Characteristics that is enshrined in the party's constitution," read a circular from Xinhua.

The document drafted by the party's United Front Work Department, the first of its kind in decades regarding the party's networking and broad coalition affairs in the private sector, also added that all businesses, irrespective of their ownership structure, should "heed the party's call and follow the party's lead."

There is a special chapter dedicated to ideological training and aggrandizing the party's supervision in the day-to-day running of private companies.

Also, another internal memo, issued separately to all party cadres of the rank of deputy mayoral level and viewed by Asia Times, stated that Beijing's new United Front drive had everything to do with the challenges arising from the growing heft of the private sector as well as the "manifold political and ideological demands from high-profile entrepreneurs."

The guidelines come on the heels of Chinese President Xi Jinping's latest ukase about the United Front work for non-state-owned enterprises. In a nutshell, Xi has highlighted the need to rally the entire private sector behind the party and make the sector more yoked to the party and the state-owned economy.

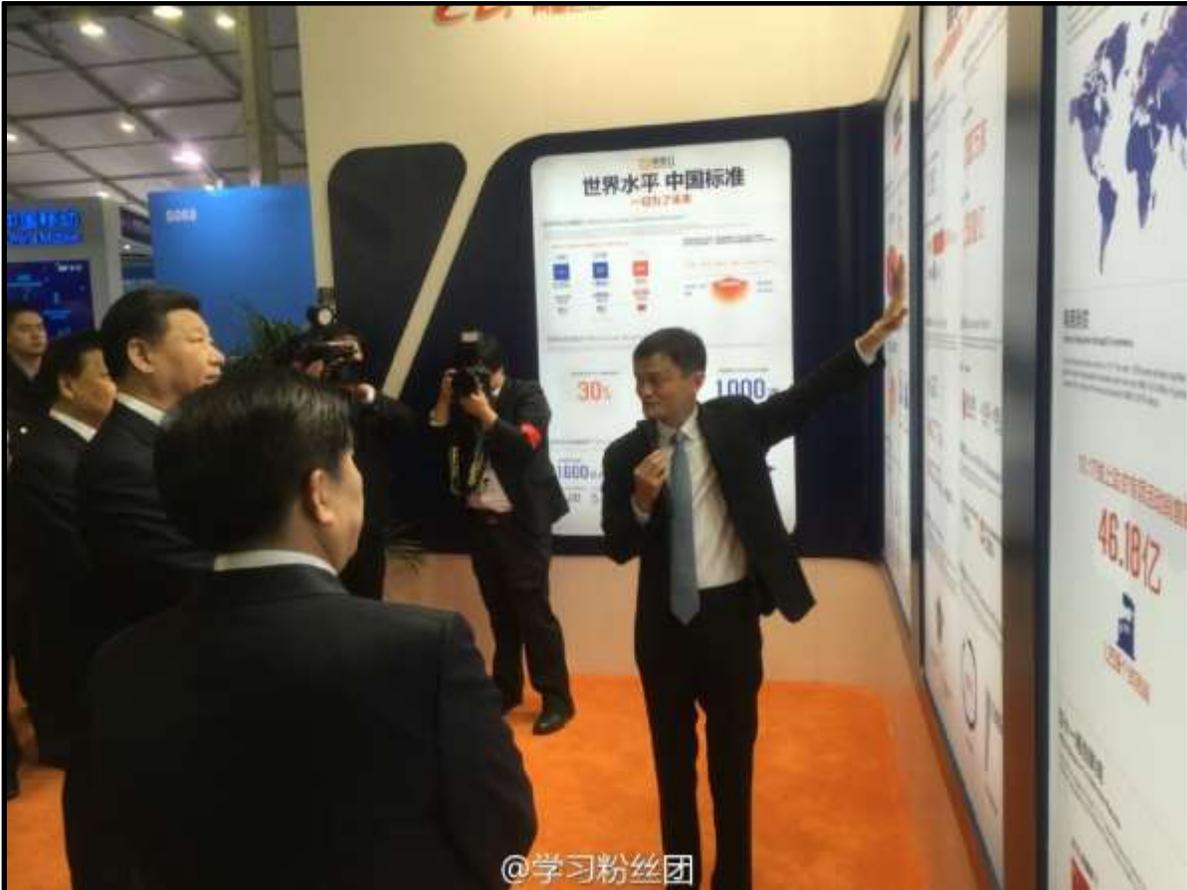
Wang Yang, a standing member of the Politburo, the party's top decision-making caucus, and chair of the Chinese People's Political Consultative Conference, China's top political advisory body, was quoted by Xinhua as saying at a recent meeting that successful entrepreneurs must realize that "they owe their fame and fortune to the party." Wang also heads the party's working group on United Front affairs.

Cadres from well-off provinces like Zhejiang, Jiangsu and Guangdong, where the private sector contributes the lion's share of local economic output, also attended the meeting on implementing Xi's instructions.

Beijing has already mandated that party branches must be established in sizable private companies whose revenues or market capitalization reach a specific level.

Chinese corporate leviathans like Huawei, Tencent and Alibaba that claim they are owned by employees and shareholders already have party branches, with party representatives getting involved in their business activities at various levels.

Such party-building in China's private sector has been expedited since Xi took power in 2012, raising concerns that the party's tentacles are reaching into every nook and cranny of people's lives. Critics say the latest move is yet another step towards the party's "takeover" of the entire Chinese economy and the muzzling of calls for political reforms from the private sector.



A file photo shows Alibaba founder Jack Ma briefing President Xi Jinping on the e-commerce giant's business performance. Photo: Weibo

"Beijing may be getting wary of the influence of [Alibaba founder] Jack Ma, [Tencent founder] Pony Ma and the like, whose growing sway over the economy and people could make the party feel uneasy and insecure," said Taiwan-based current affairs commentator Lin Heli, who fled the mainland during Mao Zedong's anti-landlords movement in the 1950s that saw the forced sequestration of private properties.

But Jack Ma has repeatedly shrugged off rumors about Beijing's plan to take over his e-commerce empire, stressing that the party's leadership was a requisite for his success and that of the entire private sector. An official with the Shanghai branch of the All-China Federation of Industry and Commerce, a state-backed nationwide alliance pooling leading private business leaders, told Asia Times that United Front work was meant to strengthen the party's leadership but that may also

entail greater responsibility. “The party may get more involved in the running of private firms but that also means more responsibility to address their problems and difficulties to further nature growth. And such arrangement also helps party cadres to better feel and grasp business sentiments and make their policies more pertinent,” said the official, who refused to be named.

“Also, all businesses seek to maintain sound relationships with the government and align themselves with new policy initiatives... China’s private sector has never been too ‘private’ or independent from the party, and the party’s overarching role, like it or not, is part and parcel the political reality that all entrepreneurs must live by and adapt to... Still, over the past 20 years we have cultivated an impressive line-up of world-class companies. Why would Beijing want to take over these private firms when it can get decent tax revenues from them and convince the world that private firms can also thrive in a Communist country.”

Meanwhile, the Chinese State Council has also launched a pilot scheme to dispatch officials to private firms, SMEs and startups to gauge sentiments and seek views to improve government services. Premier Li Keqiang has reportedly requested that all provinces and municipalities make public the views collected from these businesses, which must be followed up. Feedback from entrepreneurs will be part of Li’s annual appraisal of local officials.

[Asia Times Financial](#) is now live. Linking accurate news, insightful analysis and local knowledge with the ATF China Bond 50 Index, the world's first benchmark cross sector Chinese Bond Indices. [Read ATF](#) now.

Lien

<https://asiatimes.com/2020/09/follow-party-lead-beijing-tells-private-firms/>



Photo ajoutée à la Revue de presse.

The New York Times

China's Communists to Private Business: You Heed Us, We'll Help You

Party leaders have pledged to increase their influence over entrepreneurs even as they promise greater aid, reflecting Xi Jinping's greatest — and sometimes conflicting — challenges.

By [Chris Buckley](#) and [Keith Bradsher](#)

Published Sept. 17, 2020



The central business district in Beijing. There is a long-running debate in China about the role of private business when the government still controls crucial levers of industry. Credit...Wu Hong/EPA.

Mao Zedong vowed to abolish [China's](#) capitalists. Deng Xiaoping said they could get rich. Now Xi Jinping, China's current leader, has his own message for the country's private businesses that reflects a drive for both economic growth and greater Communist Party control: We're here to help you, but you must also help and heed us.

The party that leads the world's second-largest economy after the United States [laid the groundwork](#) this week for greater party influence over private business, while also promising them [more support](#) and opportunities to convey their needs.

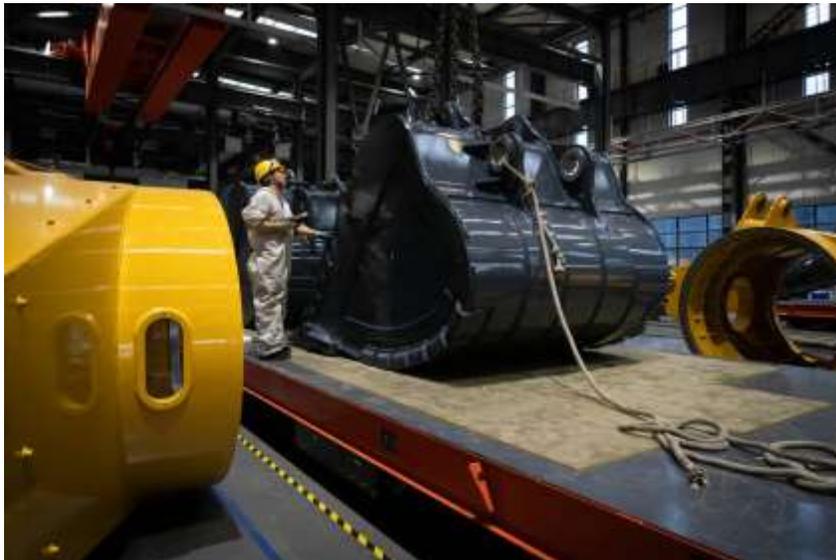
Though lacking many specifics, the guidelines underscored the competing economic and political undercurrents bearing on Mr. Xi's government. China needs to shore up growth, especially after a hit from the coronavirus epidemic. At the same time, Mr. Xi sees smaller private firms as a weak spot in his efforts to secure Communist Party dominance across society.

"Unify members of the private sector around the party, and do better in promoting the healthy development of the private economy," Mr. Xi said in [orders to officials](#) published Thursday by People's Daily, the party's main newspaper.

The official instructions are likely to reinforce accusations from critics of Beijing, including members of the Trump administration, that China's private businesses must follow the orders of the Communist Party. Hard-liners in Washington have pushed for broad limits on Chinese companies' operations, most recently by [demanding the sale of TikTok](#), the Chinese-owned social media app.

More broadly, the instructions reflect a long-running debate within China about the role of private business in a country where the government still controls crucial levers of industry. China emerged as a global economic power in large part by freeing entrepreneurs to open factories and find markets around the world.

That freewheeling approach has long unnerved some Chinese leaders who want businesses to hew more closely to the party's strategic goals, which can range from strengthening sway abroad to lifting people out of poverty in underdeveloped parts of the country.



A factory in Xuzhou, China is depending on retailers, manufacturers and online services to create jobs to offset global economic uncertainties. Credit G. Marchi for The New York Times

“It has been an ongoing dilemma about co-optation and ensuring loyalty, while allowing sufficient autonomy to develop a competitive economy,” said [Kellee Tsai](#), a political scientist at the Hong Kong University of Science and Technology who studies China’s private entrepreneurs, in a telephone interview. “I think it really reasserts the party’s leadership and authority. I think that’s really the primary message.”

The instructions amount to an acknowledgment in part that China needs its retailers, manufacturers and online services to create more jobs to offset global economic uncertainties. Mr. Xi has already laid out a [post-pandemic strategy](#) of relying more on domestic activity for economic growth, suggesting that the government will give private businesses more support and opportunities.

Officials must establish additional channels for business owners to share their needs and grievances. Above all, the new directive admonishes officials to accept the private sector as a vital part of China’s economy. “Fully grasp that the existence and development of the private sector is long term and inevitable,” it says.

At the same time, the new directives call for ensuring that China’s rising capitalists are recruited into the party’s “united front” of allies, ready to support the government’s economic and political priorities. Private entrepreneurs are “a pillar of employment in China, and also a pillar of innovation,” Li Su, a business consultant in Beijing, said in a telephone interview.

But he used a catchphrase of Mr. Xi’s to explain the other side of the equation: “When it comes to the party leading all — north, south, east, west and center — the heart of the matter is relations with private business.”

Businesses must build up party organizations, the guidelines said, implying that internal Communist Party committees will be more active in companies. Entrepreneurs should receive instruction to ensure they “identify politically, intellectually and emotionally” with the party, the guidelines said.

“I think that the party’s foundation for rule lies in constantly understanding community sentiment and feedback, and these platforms play that role,” said Wang Xiangdao, the chief executive officer of [MoSeeker](#), a Shanghai-based recruitment company who said he supported the initiative. He said he planned to attend a three-day training session organized by the United Front Department, the party’s arm that manages ties with religious, ethnic and social groups, now clearly including businesspeople. “This united front work has been happening all along, and so this wasn’t out of the blue, but this time it’s clearer and more systematic,” he said.

That party officials would need to hear such a warning suggests how much China has changed politically since Mr. Xi came to power in 2012, vowing to revive the party and reinvigorate state-owned companies.

Over 30 years earlier, Deng’s generation of reformist leaders revived the private sector that Mao had largely snuffed out. In the next decades, China’s entrepreneurs grew into prosperous capitalists, such as Li Shufu, who [started a small business](#) making refrigerator parts and then motorcycle parts. He now owns Volvo Cars and has a sizable stake in mighty Daimler of Germany.

But China's entrepreneurial class attracted suspicion from some party officials as it grew. After he came to power, Mr. Xi started a ferocious anticorruption drive that left many business owners wary of dealing with government officials. His robust rhetoric about the importance of the state sector and party dominance increasingly worried business leaders.

After business confidence shrank, Mr. Xi sought to [reassure Chinese business owners](#) in 2018 through a series of meetings and policy concessions. The latest pronouncements appear to be intended to reinforce those assurances, said Zhu Ning, a deputy dean of the Shanghai Advanced Institute of Finance. "It's probably a real, reassuring message to private enterprises," he said. "This is to say, 'No, no, no, you are still part of us.'"

Still, the new plan also seeks to ensure that the private sector does not become an enclave of opposition to the party. Few Chinese entrepreneurs have dared to resist Mr. Xi openly, but he appears determined that not even small cracks open in the party's power.



An anticorruption drive by President Xi Jinping left many business owners wary of dealing with government officials. An anticorruption drive by President Xi Jinping left many business owners wary of dealing with government officials. Credit...Mark Schiefelbein/Associated Press

This month, the police in Beijing [detained Geng Xiaonan](#), a businesswoman who operates a publishing firm, after she spoke up for Xu Zhangrun, a law professor who excoriated Mr. Xi's hard-line policies. The police said Ms. Geng and her husband were suspected of illegal business activities. [Their supporters say](#) the arrests were payback for her activism.

A [court in Beijing](#) said this month that [Ren Zhiqiang](#), a blunt-speaking retired executive from a state-run property developer who [denounced Mr. Xi's initial handling](#) of the coronavirus outbreak, would stand trial on corruption charges.

The Chinese government should be more worried about dispirited entrepreneurs who quit business, and sometimes emigrate, out of frustration with tax and fee burdens and needless government interference, said Sheng Hong, an economist in Beijing who has called for the private sector to have more scope and say. “Generally, they won’t go into opposition, but they will leave the scene,” he said. “Some will work for years, saving up, but may shut down their businesses if they don’t think the opportunities are good.”

China needs its private sector. While state-owned companies benefit from government favors and nearly limitless credit from state-controlled banks, small and medium-size businesses have played a far larger role in the country’s remarkable growth.

Mr. Li, the consultant, said he had already advised Chinese companies on how to balance business needs and social and economic goals set by the party. The new policy could mean more such work. “How to finally find that interface — of helping the boss make money while helping the government get things done — is something that they study day in and day out,” he said.

Amber Wang and Cao Li contributed research.

Été 2006 : la cérémonie du *Lancer de l'Enfant* au bassin Louise.

Cérémonie du *Lancer de l'Enfant* au bassin Louise en présence du grand sportif [Jacques Amyot](#), [membre](#) de l'Ordre national du Québec et ancien Président d'Honneur des [Gens de Baignade](#).



La cérémonie du *Lancer de l'enfant* s’inspire de la grande fête vénitienne de la [Sensa](#), la célébration annuelle du mariage entre Venise et la mer. À Québec, c’est la population, représentée symboliquement par l’Enfant, qui franchit la barrière actuelle entre Ville et Fleuve. Elle accède ainsi physiquement à l’eau libre du fleuve, au cœur de la Capitale, [comme il y a deux siècles](#).

Un jour, quand le [bassin Louise réaménagé](#) offrira les plaisirs de l’eau à tout le monde, cette cérémonie du *Lancer de l'Enfant* reprendra du service. On soulignera par cet événement populaire le début de la saison estivale. *Si on le veut, ce ne sera pas seulement un rêve...*

L'Université Laval, complice d'un écocide?



POINT DE VUE / Le 31 août dernier, un communiqué de la Ville de Québec présentait les détails du projet d'agrandissement de la zone portuaire Laurentia et du développement du secteur Littoral Est, situé entre Limoilou, Maizerets et Beauport. On y confirmait notamment un partenariat entre la Ville de Québec, l'Université Laval, la Chambre de commerce et d'industrie de Québec et le Port de Québec.

À bien des égards, nous croyons qu'une telle complicité entre une institution publique, comme l'Université Laval et certains promoteurs ou industries du secteur privé, est inacceptable.

À ce jour, les activités industrielles entourant le secteur portuaire occasionnent plus d'inquiétudes et de destructions écosystémiques qu'autre chose, et aucune recherche scientifique sérieuse ne tend à nous rassurer.

Dans le dernier Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre, on constate que les transports constituent 43,3 % des émissions globales du Québec, la seconde place étant occupée par l'industrie à 30,5 %. Cela signifie que le transport des marchandises ainsi que l'ensemble des processus industriels liés à l'extraction, la manutention et la transformation des matières qui

convergent au Port de Québec augmenteraient significativement les émissions dans des secteurs d'activités – déjà parmi les plus nocifs de la province – dont le bilan doit, au contraire, s'améliorer. En d'autres termes, ce point de convergence d'une industrie mondialisée contribue à l'intoxication de l'air ambiant et à l'exacerbation des déséquilibres climatiques. Le projet Laurentia, quant à lui, augmentera la capacité de transit vers le port, sans considération pour ces impacts écologiques.

De plus, l'activité portuaire détruit les écosystèmes marins du Saint-Laurent, notamment en menaçant l'habitat des bars rayés et des bélugas et, [comme le souligne SOS Port de Québec](#), l'équivalent de «72 terrains de football en milieux naturels». C'est sans compter l'ensemble des externalités environnementales et sociales qui se perdent dans les limbes d'un système d'échange mondialisé. On peut donc en conclure que ces activités auxquelles participe l'Université Laval sont écocidaires.

Disons que de telles pratiques sont assez gênantes pour une université qui prétend vouloir «réduire l'empreinte carbone du portefeuille de titres de participation [...] de [50 % d'ici 2030](#)» et «poursuivre ses actions en vue de préserver et d'améliorer la qualité de vie des personnes sans compromettre celle d'autrui et celle des générations à venir.» Comment l'Université Laval peut-elle réconcilier ces objectifs en s'associant au projet Laurentia, dans le contexte d'un partenariat avec le Port de Québec?

Santé publique

En 2018, Slavko Sebez, ancien directeur de la Santé publique, soulignait, en pointant une étude, que «le taux de mortalité par cancer du poumon est deux fois plus élevé dans Limoilou-Vanier qu'à Sainte-Foy-Sillery [...]». C'est face à ce genre de constats aberrants que se sont mobilisés des citoyen-nes dans Limoilou afin de dénoncer la nocivité des activités du Port de Québec; le documentaire «Bras de Fer» expose bien les injustices de cette lutte populaire qui oppose David à Goliath.

L'équation est assez simple : des milliers de véhicules (trains, voitures, camions, navires) convergent quotidiennement vers le secteur industriel en produisant des émissions toxiques tandis que les matières poussiéreuses du Port sont entreposées à ciel ouvert. Le tout, à quelques mètres des quartiers les plus densément peuplés de la capitale. Mais jusqu'à quel point peut-on dégrader la qualité des milieux de vie sans que les citoyen-nes ne se révoltent?

Participation citoyenne

Depuis deux ans, Québec, ville résiliente, une vision d'aménagement proposant de transformer les secteurs industriels du Littoral Est en milieux de vie basés sur l'écologie, les communs et les mobilités actives, chemine auprès des citoyen-nes. Le Conseil de quartier de Maizerets a même adopté officiellement la proposition et formé un comité de réflexion citoyen pour soutenir et renforcer les idées. En effet, le Plaidoyer pour un Littoral Est écologique, social et économique élaboré par les membres du conseil propose de nombreux critères, répartis selon cinq grands thèmes, conditionnels à la réalisation du projet. Parmi ceux-ci, on retrouve des exigences liées à la régénération des écosystèmes, la renaturalisation des berges, l'accès public au fleuve, l'implantation de corridors écologiques, des superficies dédiées à l'agriculture urbaine, l'intégration de plus de 50 % de logements sociaux et abordables, bref, des critères qui auraient de quoi inspirer les plus belles citations sur le site web de l'Université Laval.

Ironiquement, on retrouve déjà sur ce site web l'intention de «promouvoir la recherche-action sur la démocratie participative liée à l'environnement et la compréhension des processus de participation publique.» Alors pourquoi, dans un tel contexte, Sophie D'Amours, rectrice de l'Université Laval, préfère-t-elle le Port de Québec aux citoyen-nes qui défendent le bien commun sans être perverti-es par des intérêts financiers ou politiques?

D'un point de vue éthique, l'Université Laval sera en conflit d'intérêts lorsque viendra le financement des recherches sur le Port de Québec, et ce, sans compter l'autocensure à laquelle seront soumis les chercheur-es face à leurs bailleurs de fonds. Dans tous les cas, ces partenariats nocifs canalisant des fonds publics vers des intérêts privés, occasionnant une dégradation écosystémique, illustrent certains problèmes d'éthique dans nos institutions publiques.

Par respect envers les générations suivantes, nous exigeons (1) un désinvestissement total de toutes formes d'implications universitaires (recherches, partenariats, conférences, etc.) dans ce type de projets écocidaire, (2) la contribution de groupes étudiants au développement de la réflexion proposée par le Conseil de quartier de Maizerets, ainsi que (3) la formation d'un comité de vigilance étudiant et citoyen capable d'intervenir dans l'allocation des fonds universitaires.

Il y a tout de même des limites à vouloir sacrifier la vie au nom de l'économie.

Signataires

Anthony Cadoret, étudiant à la maîtrise en aménagement du territoire (Université Laval)

Andréane Moreau, étudiante à la maîtrise en architecture (Université Laval)

Simon Parent, étudiant à la double maîtrise en architecture et design urbain (Université Laval)

Camille Poirot, étudiante au certificat en communication publique (Université Laval)

Hubert Grenon, étudiant à la maîtrise en aménagement du territoire (Université Laval)

Florian Burkhard, étudiant à la double maîtrise en aménagement du territoire et design urbain (Université Laval)

Thomas Brady, étudiant au baccalauréat en génie des eaux (Université Laval)

François Trépanier-Huot, étudiant au baccalauréat en sociologie (Université Laval)

Noé de Wergifosse, étudiant au baccalauréat en biologie (Université Laval)

Michèle Dumas Paradis, diplômée d'un certificat d'aptitudes à la traduction (Université Laval), administratrice du Conseil de quartier St-Roch (2018-2020), membre du Mouvement pour une ville Zéro-Déchet)

Jonathan Tedeschi, étudiant à la maîtrise en philosophie (Université Laval)

Gabrielle Vachon, étudiante à la maîtrise en affaires publiques (Université Laval)

Geneviève Dorval, diplômée de la maîtrise en anthropologie (Université de Montréal)

Anne Rufiange, diplômée en microbiologie (Université Laval), professionnelle de recherche au CRCHUQ

Éloïse Gagné, étudiante au baccalauréat en environnements naturels et aménagés (Université Laval)

Sophie Connaughton, étudiante au baccalauréat en droit (Université Laval)

Anne Guay, diplômée au baccalauréat en travail social (Université du Québec à Chicoutimi)

Justin Houle, étudiant en génie des eaux (Université Laval)

Félix Beaulieu, étudiant au baccalauréat en études anciennes (Université Laval)

Hubert S. Fortin, diplômé à la maîtrise professionnelle en architecture (Université Laval)

Louis-Pierre Beaudry, étudiant au doctorat en sociologie (Université Laval)

Vincent Déragon, étudiant au baccalauréat en géographie (Université Laval)

Marie-Jeanne Allaire-Côté, diplômée à la maîtrise professionnelle en architecture (Université Laval)

Dariane Cantin, étudiante au baccalauréat en géographie (Université Laval)

Sarah-Jane Vincent, étudiante au baccalauréat intégré en philosophie et science politique (Université Laval)

Marianne Ruest, étudiante au baccalauréat en Physique (Université Laval)

Alexandre Gagnon, étudiant au baccalauréat en psychoéducation (Université du Québec à Trois-Rivières)

Emmanuelle Lefebvre, étudiante au baccalauréat en anthropologie (Université Laval)

Lou Smith, étudiant au baccalauréat en sociologie (Université Laval)

Ruthbec Laau-Trépanier, étudiante au baccalauréat intégré en affaires publiques et relations internationales (Université Laval)

Francheska Samson, étudiante au baccalauréat en psychologie (Université Laval)



L'Université Laval ne devrait pas appuyer le projet Laurentia



« Compte tenu de la culture et de l'engagement de l'Université en faveur du développement durable, ce projet ne peut être appuyé par notre alma mater », pensent les signataires.

Lettre à la rectrice de l'Université Laval

Lundi 31 août, à titre de rectrice de l'Université Laval, vous avez participé à une conférence de presse au cours de laquelle Régis Labeaume, maire de Québec, et Mario Girard, p.-d.g. du Port de Québec, ont fait la promotion du projet Laurentia.

À titre de diplômés de tous âges et disciplines de cette université, fermement convaincus de l'importance d'assurer le développement durable de notre société, nous aimerions savoir pourquoi notre alma mater, par votre présence, cautionne ce projet qui nous semble en contradiction complète avec le concept de développement durable.

Sur le site Internet de l'institution que vous dirigez et dont nous sommes fiers, nous pouvons lire : « Animée d'une profonde culture de développement durable, l'Université Laval s'engage plus que jamais dans cette voie et est prête à poursuivre et à multiplier ses efforts pour contribuer au bien commun. »

Avec cet engagement ferme et que nous applaudissons, vient une responsabilité : tout projet appuyé par l'Université doit répondre minimalement aux principaux critères du développement durable qui s'énonce comme suit : « Le développement durable s'appuie sur une vision à long terme qui prend en compte le caractère indissociable des dimensions environnementale, sociale et économique des activités de développement. » (*Loi sur le développement durable*, article 2)

Est-ce le cas du projet Laurentia ? Voici ce que révèle une analyse globale de ce projet :

Environnement : - Remblayage sur 17 hectares et dragage du fleuve au cœur de la ville de Québec, face à l'île d'Orléans, ainsi que destruction d'un habitat essentiel du bar rayé.

Social : 1100 mouvements de camions potentiels par jour dans Limoilou (où la population est déjà affectée par les poussières produites par le port). S'ajoute un impact majeur sur la plage de la baie de Beauport, seul accès de la région au fleuve pour la baignade.

Économie : Viabilité économique à démontrer sans compter une concurrence directe avec le port de Montréal qui ne peut qu'affaiblir ces deux acteurs importants de notre industrie maritime.

Résultat de cette analyse : Laurentia obtient une note « parfaite » = 0/3.

Ajoutons un moins à cette note « parfaite », car, à terme, le terminal se trouvera en pratique aux mains d'une entreprise chinoise. Une tendance dont plusieurs pays s'inquiètent sérieusement. Le Canada devrait commencer à y réfléchir.

Nous pensons donc que ce projet ne répond aucunement à la perspective d'un développement durable, comme souhaité pour notre société. Compte tenu de la culture et de l'engagement de l'Université en faveur du développement durable, ce projet ne peut être appuyé par notre alma mater.

De plus, afin de préserver sa crédibilité et de maintenir son objectivité, il nous semble essentiel que l'Université se garde un devoir de réserve et évite de participer à la promotion de ce projet. En ce qui nous concerne, plus vite ce projet insensé sera enterré, mieux ce sera.

Si les gouvernements tiennent absolument à investir dans le Port de Québec, ils pourraient le faire en contribuant à la restauration des vieux quais existants, un projet acceptable, sur les plans environnemental, social et économique. Rappelons l'ironie ici : selon le Port, la raison d'être initiale du projet Laurentia est de générer les fonds nécessaires pour stopper le délabrement et restaurer les vieux quais !

*** Ce texte est signé par : les diplômé/es de l'Université Laval :**

Guy Ampleman : B. Sc. et Ph. D. Chimie (1982 et 1987);

Conrad Anctil : B. Ing. Génie civil (1971);

Guy Baillargeon : B. Sc. A. Bio-Agronomie et M. Sc. Biologie végétale (1978 et 1981);

Michel Beaulieu : B. Sc. Biologie (1980);

Carole Beausoleil : B. Serv. Soc. et M. Serv. Soc. Service Social (1994 et 1998);

Michèle Berthelot : M.A. et Ph. D. Éducation (1987 et 2007);

Yves Blanchet : B. Sc. Biologie (1985);

Nicole Charest : B. Sc. A. Bio-Agronomie et M. Sc. Biologie végétale (1978 et 1981);

Michel Chaussé : B. Ing. Génie géologique (1987);

Sylvie Cloutier : B. Sc. Biologie (1983);
Nadine Davignon : B. Ing. Génie physique (1996);
Benjamin Denis : B.A. et M.A. Sociologie (2002 et 2005);
Geoffroy Denis : B. Sc. Biochimie (2002);
Mario Denis : LL. B. Droit (1976);
Louis Duchesne : B. Sc. A. Génie forestier et M. Sc. Sciences forestières (1996 et 1999);
Monique Gagnon : B.A. Sciences de la consommation (1975);
Simon-Olivier Gagnon : M.A. Sociologie (2019);
Renée Gauthier : B. Sc. et M. Sc. Chimie (1984 et 1987);
Hélène Gilbert : B. Sc. Biologie (1976) et M. Sc. Biologie végétale (1979);
Michel Gilbert : LL. B. Droit et M.A. Relations internationales (1987 et 1991);
Steve Gingras : B. Ens. Enseignement au secondaire (2011);
Daniel Guay : B.A. Relations industrielles (1983);
Alice Guéricolas-Gagné : B.A. Études et pratiques littéraires (2017);
Serge Hébert : B. Sc. Biologie (1982); Johanne Laberge : B. Sc. Géologie (1984);
Jean Lacoursière : B. Sc. et M. Sc. Physique (1988 et 1991);
Clément Lapierre : B. Sc. Géologie, B. Ing. Génie géologique et M. Sc. Géotechnique (1983, 1984 et 1987);
Noël Morin : B. Sc. A. Bio-Agronomie (Phytologie) (1979);
Micheline Ouellette : B. Serv. Soc. Service social (1992);
Jean Painchaud : B. Sc. et Ph. D. Biologie (1976 et 1994);
Martin Paradis : B. Sc. A. Bio-Agronomie (1979);
Stephane Poirier : B. Sc. et M. Sc. Physique (1989 et 1992);
Claude Sénéchal : B. Ing. Génie minier (1985);
Jacques Sénéchal : B. Sc. Biologie (1980); Marc Simoneau : M. Sc. Biologie (1986);
Luc Sirois : M. Sc. Écologie & Pédologie forestière et Ph. D. Biologie végétale (1984 et 1989);
Colette Tremblay : B.A. (1980);
Dominique Tremblay : B.A. Histoire (1981);
Ève Tremblay-Morel : B.A.A. Administration des affaires (2009);
Renée Claude Tremblay : B.A.A. Administration des affaires (1994);
Pierre Vézina : B. Sc. Géologie (1972);
Laurence Viau-Guay : B.A. Psychologie (2006); Heidi Wagner : M.A. Littérature (1999);
Sami-Jai Wagner-Beaulieu : B. Sc. Biologie (2020).

Les sept paris du projet Laurentia

1. Le pari des emplois et des retombées



Le Port de Québec a vendu son projet en mettant de l'avant les emplois et retombées créés : 457 emplois permanents à Québec (dont 280 au terminal) et 600 emplois locaux par année pendant la construction. S'ajoutent les «retombées» et emplois créés ailleurs.

Ces indicateurs donnent une idée de «l'empreinte» économique du projet Laurentia. Mais ils ne permettent pas de juger de l'essentiel : est-ce un bon projet pour Québec et quels bénéfices peut-il apporter?

Dans une analyse produite pour le Port, l'économiste et ex-journaliste Alain Dubuc, aujourd'hui professeur invité à HEC Montréal, met en garde contre ces indicateurs. «Les emplois, on les crée anyway», dit-il. Tout chantier emploie des travailleurs et entraîne une activité économique. Avec le plein emploi à Québec dans les technologies spécialisées, il est probable que Laurentia va recruter des personnes déjà employées ailleurs, croit-il. Probable aussi, dit-il, qu'en accaparant une importante main-d'œuvre, d'autres projets à Québec s'en trouveront retardés.

Ce qu'il faut se demander, c'est si ce projet va renforcer l'économie, augmenter le niveau de vie et créer de la richesse, suggère M. Dubuc. Il a ici un préjugé favorable. Le terminal va augmenter la productivité des entreprises par de meilleurs coûts de transport et faciliter les exportations. Ce sont les «drivers de la création de richesse», dit-il.

Il est cependant difficile de le démontrer par des chiffres. «Tu le sais sur le plan théorique.» Comme pour l'éducation. On ne peut pas démontrer d'impact direct de l'argent investi sur le PIB du Québec. On peut cependant «en tenir compte» au moment de choisir quels projets soutenir, pense M. Dubuc. Pourquoi continuer à «vendre» les projets avec des promesses d'emplois et de retombées? Les promoteurs n'ont pas le choix. C'est la seule façon de convaincre les politiciens. Surtout à Ottawa, analyse Alain Dubuc.

2. Le pari du commerce mondial de l'après-COVID

Mario Girard avoue avoir eu «la chienne un peu» en pensant à la COVID. Qu'allaient faire Hutchison et le CN, principaux partenaires du projet Laurentia? Le pdg du Port dit avoir vite été rassuré. Le commerce mondial sera affecté à court terme, mais la crise sera derrière à l'ouverture du terminal en 2024. «L'industrie maritime ne pense pas comme nous autres. Elle pense 60 ans d'avance», insiste-t-il. N'empêche. Il pourrait y avoir des effets à moyen et à long terme, pense l'économiste Alain Dubuc. Peut-être une réduction de la croissance.

Les «réactions protectionnistes» pourraient aussi avoir un effet. Québec ne devrait cependant pas trop en souffrir. Nos appels à l'achat local visaient les fournitures médicales et productions maraîchères qui sont «marginales» dans le commerce mondial et le transport maritime. «Nos entreprises vont tellement souffrir de la COVID que les 20 % d'économies qui peuvent être apportées par un terminal comme Québec vont être doublement intéressantes pour nos importateurs-exportateurs», plaide M. Girard. Le consultant international en transport Mercator estime que l'intérêt du projet Laurentia n'est pas affecté par la COVID.² Il voit deux facteurs qui favorisent Québec : Les nouvelles routes maritimes vers la côte Est des États-Unis vont continuer à prendre de l'ampleur et la tendance aux gros bateaux va s'accélérer.



3. Le pari de battre New York

Québec souhaite concurrencer les ports de la côte Est américaine, dont celui de New York. Son argument : il sera plus rapide et moins coûteux de passer par Québec que par New York pour acheminer des conteneurs entre l'Europe et Chicago. Mercator a fait le calcul : pour un navire qui arrive de Gênes, c'est 324 km de moins pour se rendre à Québec. Depuis Rotterdam, c'est 430 km. Cela représente une journée en mer. Donc des coûts. Même scénario pour la portion ferroviaire vers Chicago : 176 km de moins en partant de Québec plutôt que de New York. En tenant compte des coûts portuaires et ferroviaires, Mercator estime que l'économie totale avec New York pourrait atteindre 15 %.³

Pour que ça puisse fonctionner, il faudra cependant que les navires puissent repartir chargés à une fréquence intéressante. Cela impliquera une logistique exigeante. Est-il possible que Hutchison bluffe et se serve de Québec pour obtenir de meilleurs tarifs dans d'autres ports? Comme le sport professionnel pour obtenir des stades payés par les fonds publics? Impossible, assure le pdg Mario Girard. Deux raisons : d'abord, le contrat avec Hutchison est ferme et s'enclenche dès que le fédéral donne le feu vert. Ensuite, Hutchison gère 52 terminaux dans 27 pays, mais aucun sur la côte Est américaine. C'est dans son intérêt de s'installer à Québec.

4. Le pari de ne pas (trop) nuire à Montréal

Jusqu'à 10 % des conteneurs destinés à Montréal pourraient être interceptés à Québec, évalue Mercator, soit 70 000 conteneurs. C'est significatif, mais dans les faits, Montréal ne perdrait pas de volume. Sa croissance serait cependant ralentie, analyse Alain Dubuc. Un terminal à Québec pourrait permettre de charger davantage des navires à destination de Montréal et de les délester en cours de route. Le coût par conteneur s'en trouverait abaissé, ce qui serait dans l'intérêt de tout le monde. Quant aux grands navires qui ne peuvent atteindre Montréal à cause des ponts et du manque de profondeur de l'eau, un terminal à Québec n'aurait pas d'impact. Ce qui pourrait en avoir un, c'est si New York accueille des bateaux de plus en plus gros, ce qui ferait baisser son prix par conteneur. À terme, Montréal et la voie maritime du Saint-Laurent pourraient y perdre. L'option Québec serait en cela une police d'assurance.



5. Le pari de «l'Internet physique»

Le «nouveau» projet Laurentia s'inspire du concept de «l'Internet physique» développé depuis une dizaine d'années par le québécois Benoit Montreuil (Georgia Tech) et le français Eric Ballot (ParisTech). L'idée est de faire circuler les marchandises sur le modèle des courriels dans l'Internet. Des passages fluides d'un réseau à l'autre (bateau, train, camion, entrepôts) avec des «routeurs» ou pivots (hubs) qui redirigent la marchandise en minimisant la perte de temps et d'espace.

«Si on fait un port de conteneurs comme dans les années tranquilles, c'est fini; il n'y a aucune chance que ça survive», prévient M. Montreuil. Avant de s'installer à Atlanta en 2015 où il dirige le Physical Internet Center et le Supply Chain & Logistics Institute, M. Montreuil a enseigné 26 ans à l'Université Laval. Un «Sidney Crosby» de la logistique de transport et de l'intelligence artificielle, décrit Mario Girard.

Quand il est parti, M. Montreuil ne trouvait plus les «ressources» pour soutenir ses projets malgré les «beaux efforts qui se faisaient». Il perçoit depuis une «belle évolution». «Le CIRRELT a continué à grandir» et il y a eu un «éveil» autour de l'intelligence artificielle. Le Centre interuniversitaire de recherche sur les réseaux d'entreprise, la logistique et le transport regroupe plus de 125 chercheurs québécois en ingénierie et logistique d'entreprise et de transport, dont une vingtaine à l'Université Laval. L'ingénieure et rectrice Sophie D'Amours en fait partie.

La majorité des spécialistes de logistique maritime est à Montréal, mais cela importe peu. On ne parle plus d'un terminal maritime, mais d'un port pivot d'une large chaîne d'approvisionnement. «De par notre expertise et nos connexions, nous sommes extrêmement bien placés pour résoudre les problèmes logistiques et pour proposer des solutions efficaces», plaide Leandro C. Coelho, spécialiste de logistique et professeur à l'Université Laval.

6. Le pari du Littoral Est

Québec veut créer un nouveau parc technologique de 15 000 emplois sur les terrains industriels et friches du Littoral Est, près d'Henri-Bourassa et de la Canardière. Elle voudrait en faire un pôle de logistique intelligente des transports dont Laurentia serait un des moteurs. Québec compte déjà 12 centres de recherches et 46 entreprises oeuvrant dans le domaine.⁴ Le pari sera de les mobiliser à des projets visant la chaîne d'approvisionnement du terminal de conteneurs.

Des Telops, par exemple, une entreprise de Québec qui développe des caméras infrarouges capables de détecter les gaz à la sortie des cheminées des navires. Des chercheurs et entreprises vont-ils déménager sur le Littoral Est ou chacun va-t-il continuer à travailler dans ses locaux et labos? «Ça va dépendre de l'envergure de la chose», pense Jacques Renaud qui dirige le Centre d'innovation en logistique et chaîne d'approvisionnement durable à l'Université Laval. M. Renaud vient d'accepter une première doctorante en économétrie et statistique maritime. «On veut ouvrir ce thème-là», annonce-t-il.

Une des clés est peut-être entre les mains de Hutchison du CN, pense Benoit Montreuil. «S'ils veulent, ils peuvent te monter un institut de premier plan. Mais il faut qu'ils soient convaincus qu'il y a vraiment quelque chose à faire». Il faudra aussi une «intention régionale de l'ensemble des joueurs de vraiment s'y mettre et de se connecter avec ce qui se fait sur le reste de la planète».

7. Le pari de l'environnement et de la qualité de vie

Le terminal de conteneurs va abîmer le «paysage» de la baie de Beauport, bousculer l'écosystème marin et accroître la circulation de trains et de camions dans Limoilou. C'est contraire à la dynamique des dernières décennies qui visait à dégager les abords du fleuve. A-t-on vraiment fait

le maximum pour en atténuer les effets? Une partie des réponses viendra de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada dont le rapport est attendu en novembre. Suivra une période de consultation. Parmi les enjeux soulevés devant l'Agence, la zone de fraie du bar rayé à l'embouchure de la rivière Saint-Charles. En promettant 7 millions \$ pour des équipements récréatifs, le Port a obtenu l'adhésion du « Forum des usagers de la baie de Beauport ». Cela consolide la vocation récréotouristique de la plage, mais son horizon restera réduit par le nouveau quai et les grues qu'on y posera.

L'utilisation intensive d'une gare de triage pour assembler des trains de conteneurs va sonner le glas d'un projet de lien direct entre d'Estimauville et la plage. Cela contrevient au Programme particulier d'urbanisme (PPU) de 2016. Laurentia prévoit intercepter chaque année 70 000 conteneurs à destination de Montréal. Ces conteneurs reviennent actuellement à Québec (ou dans l'est) par camion. On pourra économiser 7,4 millions de km et 35 tonnes de gaz à effet de serre (GES) , estime le Port.

La contrepartie, c'est que 70 000 conteneurs (peut-être plus selon la provenance des clients) vont désormais transiter en camion par Limoilou, ce qui signifie plus de bruit et de poussière. Port et ville veulent limiter cet impact en forçant les camions à emprunter Dufferin-Montmorency plutôt que Henri-Bourassa. Au maximum de la capacité du terminal, on parle de 180 mouvements de camion par jour. On parle aussi de 2,4 mouvements de train par jour à travers Limoilou, Vanier et Sainte-Foy.

Le modèle d'affaires de Laurentia reposant que les «big boats, big trains», ces convois pourraient atteindre 3,6 km de long. On espère ne pas arriver au mauvais moment à l'un des trois passages à niveau entre le terminal et le pont de Québec.



Le chargement trains avec la plage de la Baie de Beauport en arrière-plan

GROS BATEAUX, GROS TRAINS: QUÉBEC Y TROUVERA-T-ELLE SON COMPTE?

Le gouvernement fédéral devrait faire savoir au cours des prochains mois s'il appuie financièrement le projet de terminal de conteneurs Laurentia. Depuis ces jours de novembre 2013 où le Port de Québec a lancé un projet d'agrandissement sur la batture de Beauport, je me suis beaucoup posé cette question : Les bénéfices économiques du projet seraient-ils plus importants que les inconvénients sur le paysage, la silhouette de la ville et la qualité de vie des gens de Québec? J'ai longtemps trouvé que les arguments pour un nouveau quai de 610 mètres à l'embouchure de

la rivière Saint-Charles et un remblayage grand comme l'anneau des Plaines ne tenaient pas la route. Le Port invoquait alors la congestion de ses quais et surtout, le besoin d'aller chercher de nouveaux revenus pour payer l'entretien des quais actuels, mal en point.



Il me semblait que ce modèle d'affaires allait condamner le Port à toujours devoir grossir, une fuite en avant dont je voyais mal les intérêts pour Québec. Déjà qu'on ne savait pas ce que le Port voulait faire de ce nouveau quai. En 2017, à la demande de l'Agence fédérale d'évaluation d'impact, le Port a émis des hypothèses de manutention de vrac, de pétrole et de marchandise générale.

Les choses ont commencé à se préciser en décembre 2017 avec le projet d'un terminal de conteneurs qu'on voudrait moderne et automatisé. Le projet Beauport 2020 est alors devenu Laurentia. Le même lieu qu'avant, mais une ampleur et une vocation différente. Certainement plus intéressante que l'idée de brasser plus de poussière et de vrac. L'entrée en scène du géant international du transport par conteneurs Hutchison et du Canadien National, en mai 2019, allait donner au projet une crédibilité économique qui lui faisait jusque-là défaut.

Attirer à Québec de gros navires de conteneurs ne serait plus perçu comme une idée farfelue, mais comme un projet viable. Québec allait essayer de tirer profit de l'essor du commerce international par conteneurs et de l'ouverture de nouvelles routes maritimes en provenance d'Asie et d'Europe. Hutchison et le CN se sont engagés à investir 500 M\$ en équipements, machines et infrastructures de transport, à condition que les gouvernements leur construisent un nouveau quai (180 M\$) et une aire d'entreposage derrière.

Les milieux d'affaires ont applaudi. Québec allait devenir un pôle de transit pour des marchandises en route vers Toronto, Chicago et le Midwest américain. J'ai de mon côté continué à me demander quel bénéfice Québec trouvait à ce que des grues cueillent des conteneurs sur des bateaux et les déposent sur le quai pour être ramassés par des trains et des camions. Et vice versa. Au mieux quelques centaines d'emplois et des facilités de transport pour des entreprises d'import-export. Mais encore?

Des réponses plus satisfaisantes ont commencé à venir au début de l'été 2020. Le Port a signé des ententes avec l'Université Laval, le Port de Rotterdam (plus important en Europe et considéré comme un modèle d'efficacité) et l'accélérateur de jeunes pousses technologique PortXL (Pays-Bas). L'idée était d'utiliser le terminal de conteneurs comme levier pour la recherche et l'innovation en matière de logistique des transports et «d'intelligence artificielle».

On avait ciblé les vieux terrains industriels du «Littoral Est», à l'extrémité sud d'Henri-Bourassa, pour ce nouveau parc technologique. À la vérité, un beau projet. Ce ne sont encore que des mots et des intentions, on verra la suite, mais on entrevoit enfin une vraie «valeur ajoutée» pour Québec. Assez pour rallier les opposants? On connaît la réponse.

Le projet de terminal de conteneurs ne fera jamais l'unanimité pour plusieurs raisons, dont celle-ci : le projet Laurentia part de la prémisse que la croissance est une bonne chose pour le Port et pour Québec. Se satisfaire du statu quo serait se condamner au déclin. D'autres citoyens partent de la prémisse contraire. Ils se méfient des gros projets et infrastructures lourdes qu'ils perçoivent comme une menace à l'environnement et à leur qualité de vie.

Par le passé, les faits leur ont souvent donné raison. Les bénéfices de ce «nouveau» projet sont-ils cette fois plus importants pour Québec et la province que les inconvénients causés? Les gouvernements auront bientôt à en décider. Il y a dans ce projet beaucoup d'inconnues encore, mais aussi les promesses d'un pari qui pourrait en valoir la peine.

NOTES

(1) Estimations des retombées économiques d'un terminal de conteneurs au Port de Québec, KPMP, octobre 2019

(2) «[Projet Laurentia : Une analyse des enjeux économiques](#)», Alain Dubuc, Professeur invité, HEC Montréal, mai 2020

(3) «The competitive position (post Covid-19) of the Laurentia container terminal», Mercator International LLC, mai 2020.

(4) [Fiche Mobilité-Logistique](#) intelligence du Transport, Ville de Québec, 2020

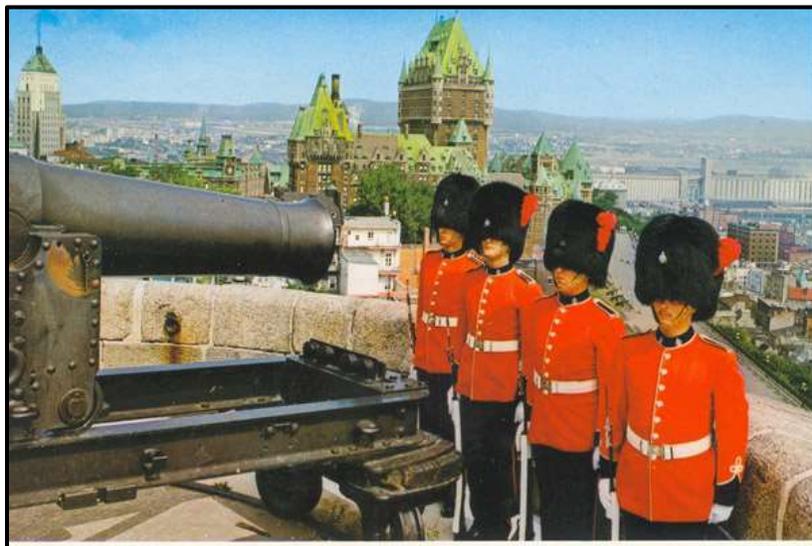


Photo ajoutée à la Revue de presse.

La moitié des camions de Laurentia pourraient passer dans Limoilou



[LIEN VIDÉO](#)

La moitié des 180 voyages par camion que générerait le futur terminal de conteneurs Laurentia pourraient circuler sur le boulevard Henri-Bourassa, selon des évaluations de l'Administration portuaire de Québec. Le tout représente 8 poids lourds supplémentaires à l'heure.

Ces scénarios sont inscrits dans une série de documents remis le 9 septembre à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada, qui doit fournir un avis provisoire sur le projet Laurentia au cours des prochaines semaines.

Se basant sur des études de circulation commandées à une firme privée, le Port prévoit un achalandage jusqu'à 4 camions à l'heure dans les deux directions à la hauteur de la 25e Rue. Il s'agit du scénario critique, c'est-à-dire celui où le volume de camions serait le plus élevé dans le secteur Maizerets, dans le quartier Limoilou. Le nombre passe à 14 passages par jour entre les rues Saint-Eugène et de la Trinité.

Le cas de figure présenté à l'Agence repose sur l'hypothèse selon laquelle le terminal serait alors en phase d'exploitation et au maximum de sa capacité. On y estime l'ajout de 90 camions articulés sur les routes de la région de Québec, pour un total de 180 voyages par camion quotidiennement. Ce nombre va s'ajouter aux quelque 198 camions transitant déjà chaque jour par les installations portuaires.

La même analyse conclut à une augmentation de moins 1 % de la circulation totale [sur le boulevard Henri-Bourassa] causée par le camionnage, de 5 h à 16 h, à la hauteur de la 25e Rue. L'arrivée et le départ des travailleurs aux périodes de pointe, en début et en fin de journée, va quant à lui provoquer une augmentation de 10 % du trafic. Le Port maintient par ailleurs que 90 % des 700 000 conteneurs vont quitter le futur terminal par voie ferroviaire, contre 10 % par camions.

En bref...

- Le terminal sera en fonction 358 jours par année, 24 heures sur 24
- La guérite des camions fonctionnera 10 heures par jour (de 6 h à 16 h) du lundi au samedi, soit 6 jours par semaine
- Les camions générés par le terminal circuleront principalement sur le réseau routier entre 5 h et 16 h
- Le terminal doit entrer en opération en 2024

Source : Administration portuaire de Québec

Tracé recommandé, mais pas obligatoire

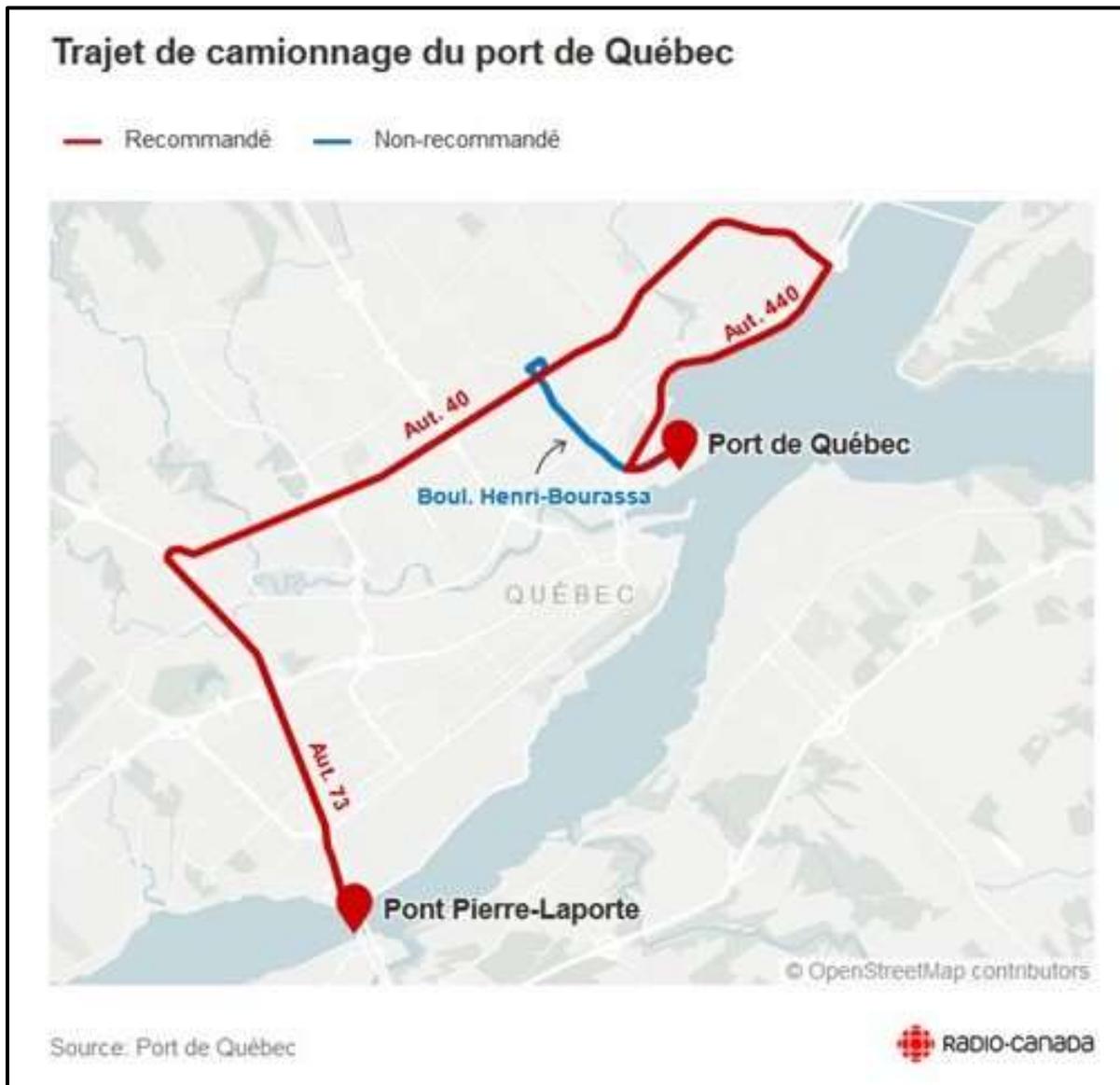
À la lumière de ces scénarios, l'administration portuaire semble convaincue qu'au moins la moitié des camionneurs à destination ou en provenance de la baie de Beauport va accepter d'emprunter l'autoroute Dufferin-Montmorency pour aller rejoindre l'autoroute Félix-Leclerc, et vice-versa. En 2018, 60 % des transporteurs privilégiaient plutôt le boulevard Henri-Bourassa, un tracé beaucoup plus court pour rejoindre Félix-Leclerc. Radio-Canada a invité le Port à préciser comment il en était arrivé à la conclusion que le pire scénario serait de 50 % de non-conformité.

Frédéric Lagacé, directeur Affaires publiques et Contenus stratégiques, a préféré ne pas s'avancer. Le processus d'évaluation d'impacts mené par l'AEIC est en cours. L'APQ respecte ce processus rigoureux et entend se soumettre aux exigences qui en découlent, écrit-il par courriel.

N'ayant aucun pouvoir réglementaire en dehors de son territoire, le principal outil du Port est pour l'instant la persuasion. Le tracé du boulevard Henri-Bourassa [n'est plus recommandé](#) depuis l'an dernier.

Le détour suggéré aux opérateurs et aux camionneurs fait plus d'une dizaine de kilomètres.

Il est à noter que l'APQ incite déjà les camionneurs à éviter le boulevard Henri-Bourassa en privilégiant l'utilisation de l'autoroute Dufferin-Montmorency en diffusant des dépliants informatifs aux différents transporteurs, rappelle le Port dans le document déposé à l'Agence.



« Le détour suggéré aux opérateurs et aux camionneurs fait plus d'une dizaine de kilomètres ».

« L'Administration portuaire de Québec a la ferme intention d'utiliser les outils à sa disposition [pour faire dévier la circulation] vers l'autoroute Dufferin-Montmorency ».

Frédéric Lagacé, directeur Affaires publiques et contenus stratégiques,
Administration portuaire de Québec



Le maire de Québec, Régis Labeaume, a laissé entendre la semaine dernière qu'aucun conteneur ne transiterait par le quartier Limoilou.

Photo : Radio-Canada / Daniel Coulombe

Dans son plan final, le Port ajoute qu'il veut poursuivre, en collaboration avec la Ville de Québec et le ministère des Transports du Québec, les démarches entreprises depuis le début 2020 pour diriger la circulation lourde vers les liens autoroutiers. Une intention confirmée par Frédéric Lagacé, qui évoque une volonté d'identifier différents outils supplémentaires pour nous permettre de diminuer le transport sur le tronçon nord d'Henri-Bourassa.

Pas de camions, « en principe »

Le maire de Québec, Régis Labeaume, a déclaré la semaine dernière que le dépôt à neige Henri-Bourassa était voué à disparaître pour laisser la place à une réorganisation des voies ferrées. Un souhait conforme aux plans du Port dans le projet Laurentia. Cette réorganisation impliquerait également un réaménagement de la portion sud du boulevard, lequel devrait faciliter l'accès à l'autoroute Dufferin-Montmorency. Comme le Port, le maire souhaite faire dévier le trafic. Les camions qui transporteraient des conteneurs devraient passer par Félix-Leclerc et ne pas emprunter Henri-Bourassa. Ils iraient directement sur l'autoroute du côté est, a-t-il dit en comité plénier.

« Il n'y aurait pas de camions qui passeraient, en principe, dans Limoilou avec des conteneurs ».

Régis Labeaume, le 17 septembre, lors d'un comité plénier sur la Zone d'innovation Littoral Est

Il existe des leviers à la Ville pour interdire le camionnage de transit sur certaines artères. La Ville l'interdit déjà sur le boulevard Champlain depuis une dizaine d'années durant la saison estivale. Des [enjeux d'application de la réglementation](#) ont toutefois fait surface après un accident mortel. La circulation est restreinte aux poids lourds de 4500 kg et plus sur le boulevard Champlain, du printemps à l'automne.

Le Port compte implanter diverses mesures pour améliorer la sécurité routière près des installations portuaires, en particulier pour les cyclistes et les piétons. On prévoit entre autres une signalisation adéquate pour minimiser les risques d'accidents impliquant des camions, peut-on lire dans le plan de l'administration portuaire.

La phase de construction du terminal est également abordée dans le document remis à l'Agence. Plusieurs camions vont circuler sur la rue Saint-Paul afin de rejoindre une usine de béton temporaire dans le secteur de la Pointe-à-Carcy.

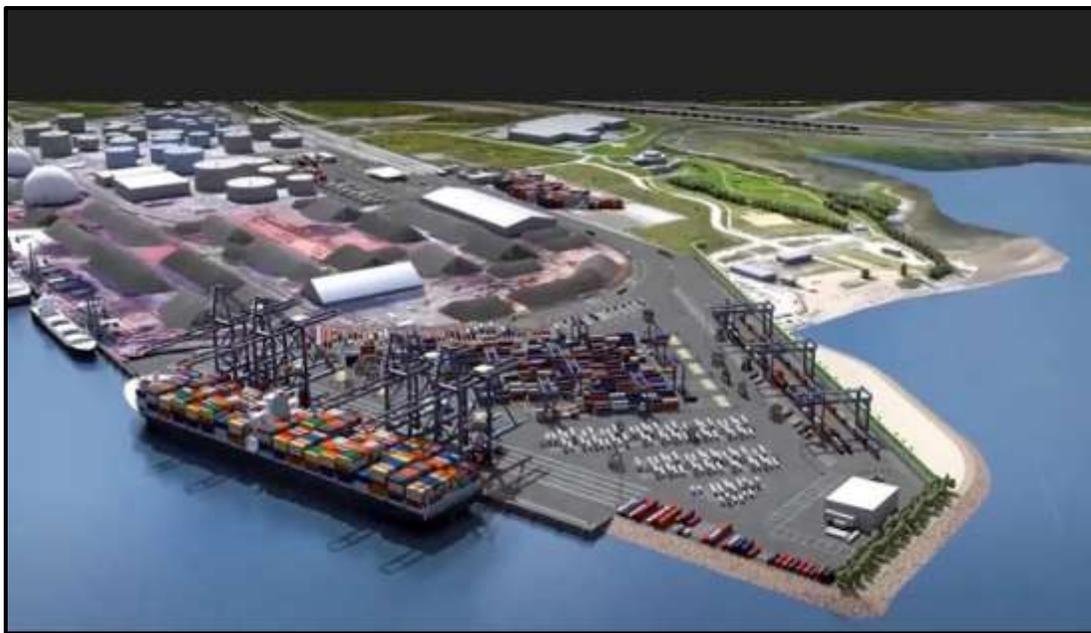
À lire aussi : [Projet Laurentia : Régis Labeaume critique la lenteur du fédéral](#)

[Camionnage dans le Petit Champlain : la Ville n'a pris aucune mesure](#)

L'Université Laval ne devrait pas appuyer le projet Laurentia

POINT DE VUE

Madame la Rectrice, le lundi 31 août, à titre de rectrice de l'Université Laval, vous avez participé à une conférence de presse au cours de laquelle Régis Labeaume, maire de Québec, et Mario Girard, pdg du Port de Québec, ont fait la promotion du projet Laurentia.



À titre de diplômé/es de tous âges et disciplines de cette université, fermement convaincu/es de l'importance d'assurer le développement durable de notre société, nous aimerions savoir pourquoi notre *alma mater*, par votre présence, cautionne ce projet qui nous semble en contradiction complète avec le concept de développement durable.

Sur le site Internet de l'institution que vous dirigez et dont nous sommes fiers, nous pouvons lire : «Animée d'une profonde culture de développement durable, l'Université Laval s'engage plus que jamais dans cette voie et est prête à poursuivre et à multiplier ses efforts pour contribuer au bien commun.»

Avec cet engagement ferme et que nous applaudissons, vient une responsabilité: tout projet appuyé par l'Université doit répondre minimalement aux principaux critères du développement durable qui s'énonce comme suit: «Le développement durable s'appuie sur une vision à long terme qui prend en compte le caractère indissociable des dimensions environnementale, sociale et économique des activités de développement.» (Loi sur le développement durable, article 2)

Est-ce le cas du projet Laurentia? Voici ce que révèle une analyse globale de ce projet:

Environnement : [Remblayage sur 17 hectares et dragage du fleuve au cœur de la ville de Québec, face à l'île d'Orléans, ainsi que destruction d'un habitat essentiel du bar rayé.](#)

Social: [1100 mouvements de camions potentiels par jour dans Limoilou](#) (où la population est déjà affectée par les poussières produites par le Port). S'ajoute un impact majeur sur la plage de la baie de Beauport, seul accès de la région au fleuve pour la baignade.

Économie: [Viabilité économique à démontrer sans compter une concurrence directe avec le Port de Montréal qui ne peut qu'affaiblir ces deux acteurs importants de notre industrie maritime.](#)

Résultat de cette analyse: Laurentia obtient une note «parfaite» = 0/3.

Ajoutons un moins à cette note «parfaite», car à terme, [le terminal se trouvera à toute fin pratique aux mains d'une entreprise chinoise. Une tendance dont plusieurs pays s'inquiètent sérieusement.](#) Le Canada devrait commencer à y réfléchir.

Nous pensons donc que ce projet ne répond aucunement à la perspective d'un développement durable, tel que souhaité pour notre société. Compte tenu de la culture et de l'engagement de l'Université en faveur du développement durable, ce projet ne peut être appuyé par notre alma mater.

De plus, afin de préserver sa crédibilité et de maintenir son objectivité, il nous semble essentiel que l'Université se garde un devoir de réserve et évite de participer à la promotion de ce projet. En ce qui nous concerne, plus vite ce projet insensé sera enterré, mieux ce sera.

Si les gouvernements tiennent absolument à investir au Port de Québec, ils pourraient le faire en contribuant à la restauration des vieux quais existants, un projet acceptable, sur les plans environnemental, social et économique. Rappelons l'ironie ici: selon le Port, la raison d'être initiale du projet Laurentia est de générer les fonds nécessaires pour stopper le délabrement et restaurer les vieux quais!

Respectueusement,

Les diplômé/es de l'Université Laval :

Guy Ampleman: B. Sc. et Ph. D. Chimie (1982 et 1987)

Conrad Anctil: B. Ing. Génie civil (1971)

Guy Baillargeon: B. Sc. A. Bio-Agronomie et M. Sc. Biologie végétale (1978 et 1981)

Michel Beaulieu: B. Sc. Biologie (1980)

Carole Beausoleil: B. Serv. Soc. et M. Serv. Soc. Service Social (1994 et 1998)

Michèle Berthelot: M.A. et Ph. D. Éducation (1987 et 2007)
Yves Blanchet: B. Sc. Biologie (1985)
Nicole Charest: B. Sc. A. Bio-Agronomie et M. Sc. Biologie végétale (1978 et 1981)
Michel Chaussé: B. Ing. Génie géologique (1987)
Sylvie Cloutier: B. Sc. Biologie (1983)
Nadine Davignon: B. Ing. Génie physique (1996)
Benjamin Denis: B.A. et M.A. Sociologie (2002 et 2005)
Geoffroy Denis: B. Sc. Biochimie (2002)
Mario Denis: LL. B. Droit (1976)
Louis Duchesne: B. Sc. A. Génie forestier et M. Sc. Sciences forestières (1996 et 1999)
Monique Gagnon: B.A. Sciences de la consommation (1975)
Simon-Olivier Gagnon: M.A. Sociologie (2019)
Renée Gauthier: B. Sc. et M. Sc. Chimie (1984 et 1987)
Hélène Gilbert: B. Sc. Biologie (1976) et M. Sc. Biologie végétale (1979)
Michel Gilbert: LL. B. Droit et M.A. Relations internationales (1987 et 1991)
Steve Gingras: B. Ens. Enseignement au secondaire (2011)
Daniel Guay: B.A. Relations industrielles (1983)
Alice Guéricolas-Gagné: B.A. Études et pratiques littéraires (2017)
Serge Hébert: B. Sc. Biologie (1982)
Johanne Laberge: B. Sc. Géologie (1984)
Jean Lacoursière: B. Sc. et M. Sc. Physique (1988 et 1991)
Clément Lapierre: B. Sc. Géologie, B. Ing. Génie géologique et M. Sc. Géotechnique (1983, 1984 et 1987)
Noël Morin: B. Sc. A. Bio-Agronomie (Phytologie) (1979)
Micheline Ouellette: B. Serv. Soc. Service social (1992)
Jean Painchaud: B. Sc. et Ph. D. Biologie (1976 et 1994)
Martin Paradis: B. Sc. A. Bio-Agronomie (1979)
Stephane Poirier: B. Sc. et M. Sc. Physique (1989 et 1992)
Claude Sénéchal: B. Ing. Génie minier (1985)
Jacques Sénéchal: B. Sc. Biologie (1980)
Marc Simoneau: M. Sc. Biologie (1986)
Luc Sirois: M. Sc. Écologie & Pédologie forestière et Ph. D. Biologie végétale (1984 et 1989)
Colette Tremblay: B.A. (1980)
Dominique Tremblay: B.A. Histoire (1981)
Ève Tremblay-Morel: B.A.A. Administration des affaires (2009)
Renée Claude Tremblay: B.A.A. Administration des affaires (1994)
Pierre Vézina: B. Sc. Géologie (1972)
Laurence Viau-Guay: B.A. Psychologie (2006)
Heidi Wagner: M.A. Littérature (1999)
Sami-Jai Wagner-Beaulieu: B. Sc. Biologie (2020)

**« Raison d’être du projet Laurentia présenté en juin 2020 par le
Port de Québec à l’Agence d’évaluation d’impact du Canada » (AÉIC)**

DOCUMENT

Université Laval: partenaire pour une relance durable

POINT DE VUE



Le 31 août dernier, je participais à une conférence de presse au cours de laquelle ont été présentés trois projets à prioriser pour relancer l'économie de la région: le projet de Zone d'innovation Littoral Est, le réseau de transport structurant et le projet Laurentia.

La recherche et l'innovation étant au cœur de cette relance, j'ai illustré, à travers le projet de Zone d'innovation Littoral Est situé à proximité du Port de Québec, l'apport d'un grand nombre de

centres de recherche qui se mobilisent pour accélérer le transfert de connaissances et le développement de solutions et d'innovations durables au bénéfice des entreprises, des citoyens et de la société en général. Suite à cette intervention et au cours des derniers jours, des voix se sont exprimées publiquement sur le projet Laurentia du Port de Québec. Elles ont présenté des inquiétudes, des appréhensions et des défis entourant ce projet.

Notre université est bien au fait que des préoccupations citoyennes et environnementales puissent être soulevées par un projet aussi important que Laurentia. Dans ce projet, comme dans plusieurs autres initiatives complexes, l'Université Laval est un partenaire de la société, en mesure d'apporter un éclairage scientifique de premier plan.

Notre mission universitaire comporte une dimension sociale au-delà de l'enseignement et de la recherche. Tous les jours, notre communauté étudiante et nos professeurs participent aux débats de société par leurs écrits, leurs analyses, leurs recherches et génèrent des innovations et des données probantes. Nous encourageons ces discussions et sommes fiers de l'engagement de la communauté étudiante et professorale devant les grands enjeux sociaux, économiques et environnementaux de la région.

L'Université Laval apporte ainsi un regard critique et éclairé sur plusieurs secteurs de la sphère économique, et le développement portuaire n'y fait pas exception.

Intégration du transport ferroviaire, optimisation du transport par camions, logistique de l'acheminement des marchandises, réduction des gaz à effet de serre, atténuation des impacts sur la qualité de vie des citoyens et sur les écosystèmes marins : les défis du Port de Québec sont importants.

Or, ce sont nos défis collectifs.

Dans ce contexte, l'Université Laval réitère son désir de prendre part à la Zone d'innovation Littoral Est qui mise sur l'implication des citoyens et le regroupement d'entreprises innovantes, de centres de recherche et d'établissements d'enseignement afin de faire de cette zone un véritable laboratoire habité pour tester et développer des innovations durables dans quatre créneaux porteurs pour la région : la mobilité-logistique intelligente du transport, la santé durable, les technologies propres urbaines et le milieu de vie connecté.

La présence et l'expertise de l'Université Laval sont au cœur du succès du projet ambitieux et structurant qu'est la Zone d'innovation Littoral Est, tout comme le Port de Québec en constitue un partenaire et un atout majeur. Si le projet Laurentia va de l'avant et obtient les approbations requises, nous aurons le levier supplémentaire pour mettre à contribution l'expertise et les connaissances de nos professeurs et de nos équipes de recherche afin d'aider l'industrie du transport maritime québécoise et mondiale à devenir plus propre, plus verte et plus performante.

L'Université Laval entend ainsi demeurer un partenaire incontournable d'une reprise sociale et économique durable, tant à l'échelle régionale que provinciale et nationale.

Laurentia, un projet dont les gens de Québec seront fiers



« Nous faisons tout ce dont nous sommes capables pour faire de Laurentia un projet dont les gens de Québec seront fiers. Depuis 2015, plus de 80 études d'impact social et environnemental ont été lancées. Nous y avons investi plus de douze millions de dollars jusqu'à maintenant », souhaite rectifier le président-directeur général du Port de Québec, M. Mario Girard.

POINT DE VUE

Il y a quelques jours, un collectif d'étudiants et diplômés de l'Université Laval a pris position contre le projet Laurentia et, de manière plus directe, contre l'appui de leur *alma mater* à ce développement de la zone portuaire. Il est dans l'ordre des choses qu'un projet de cette envergure alimente la discussion publique.

Depuis l'enclenchement des premières études d'impact environnemental, il y a plus de cinq ans, nous avons eu le souci d'agir avec la plus grande transparence possible, de diffuser l'information la plus exacte possible, et d'être le plus possible à l'écoute de la population. C'est pourquoi il me semble important de rectifier certains éléments de la sortie de ce collectif.

Des informations erronées

Les signataires affirment que les activités de Laurentia donneront lieu à 1100 mouvements de camion par jour. On en est loin. Ce sera 90 camions entrants, 90 camions sortants. Ils avancent que cela touchera Limoilou «où la population est déjà affectée par les poussières produites par le port».

Or, la Cour supérieure du Québec a récemment confirmé, au terme d'un recours collectif ayant requis près de 50 jours de procès, et dans le cadre duquel les citoyens ont eu amplement l'occasion de présenter leurs arguments, que la contribution des activités portuaires aux poussières dans Limoilou était «à toutes fins pratiques nulle». Il a même été révélé lors de ce procès que certaines photos déposées par les demandeurs afin de soi-disant «incriminer» le port avaient été truquées à l'aide du logiciel Photoshop. À mon sens, si on veut participer au débat public, on devrait avoir le souci de vérifier ses informations et ne pas répéter des informations dont la fausseté a été démontrée en cour!

Le collectif s'insurge contre la présence de la rectrice de l'Université Laval, Mme Sophie D'Amours, à une conférence de presse tenue le 31 août dernier à laquelle j'ai participé avec le maire Labeaume et d'autres leaders de la région. Cette conférence de presse avait pour objectif de présenter sommairement trois projets priorités par la Ville de Québec et qui seront créateurs d'emplois et de richesse en vue de la relance économique post-pandémie, dont le projet Laurentia.

L'Université Laval et la Zone d'innovation du littoral Est

Précisons que la collaboration entre le projet Laurentia et l'Université Laval portera de façon plus pointue sur le volet appelé Zone d'innovation du littoral Est. Ce sera une sorte d'incubateur de jeunes pousses où des entrepreneurs et des chercheurs imagineront l'avenir dans plusieurs domaines prometteurs; deux d'entre eux, soit la logistique et les technologies propres urbaines, utiliseront Laurentia comme un tremplin pour faire rayonner le savoir de notre université et de nos entreprises partout sur la planète. Autant d'axes de réflexion et de développement qui sont compatibles avec la mission d'une grande institution de haut savoir comme l'Université Laval.

En réalité, ce collectif est contre tout développement de l'activité portuaire. Sa posture est d'abord idéologique, comme le révèle le peu de souci manifesté pour l'exactitude des faits.

Nous faisons tout ce dont nous sommes capables pour faire de Laurentia un projet dont les gens de Québec seront fiers. Depuis 2015, plus de 80 études d'impact social et environnemental ont été lancées. Nous y avons investi plus de douze millions de dollars jusqu'à maintenant. Le rapport provisoire qui sera rendu public pour consultation sera prêt d'ici quelques semaines. Aucun projet de ce genre au monde n'aura été autant analysé, questionné, peaufiné. Nous respectons le processus et collaborons respectueusement avec les quinze ministères et organismes fédéraux et provinciaux engagés dans cette évaluation et travaillons de façon à trouver des solutions pour minimiser les impacts.

Nous voulons bâtir le port de conteneurs en eau profonde le plus moderne, le plus écologique, le plus efficace en Amérique du Nord. Par sa situation géographique et ses procédés, il réduira de manière importante les GES, en améliorant l'efficacité du transit entre l'Amérique et l'Europe ou entre l'Amérique et l'Asie.

Nous sommes dans un monde de commerce et d'échanges. Ce monde est actuellement éprouvé par la pandémie, mais il se relèvera. Un peu différent sans doute. Mais les routes commerciales reprendront, parce que ces échanges intercontinentaux ont toujours existé, depuis la route de la Soie. Et en établissant à Québec un pivot ultramoderne et le plus écoresponsable qui soit, nous créerons de la richesse chez nous et participerons à l'amélioration des routes commerciales du monde.

Pour nous, c'est une vision emballante. Et oui, on peut en discuter, bien sûr, dans le respect et l'ouverture.

Hutchison Ports – Liens internet

[Hutchison Whampoa Ltd.](#) [Source Watch](#) (Madison, Wisconsin)

“[Hong Kong's Richest Man Is Losing Friends in China and the West.](#)”
Bloomberg News, Shirley Zhao and Sheridan Prasso. July 06, 2020.

“[Mexico's President Takes Aim at Veracruz Port Concession.](#)”
The Maritime Executive, Fort Lauderdale, Florida. Le 18 juillet 2020.

“[European seaports and Chinese strategic influence.](#)” Clingendael
Report, Netherlands Institute of International Relations. by Frans-Paul
van der Putten. December 2019.

« [Hutchison Ports signs Quebec terminal deal](#) » Port Strategy.
Hampshire (U.K.) May 2019

“[China is making substantial investment in ports and pipelines worldwide.](#)” The Economist. Special Report, London, Feb. 6, 2020.

“[How Li Ka-shing, Hong Kong's tycoon 'Superman', went from friend of China to punching bag.](#)” Japan Times. December 3, 2019.

LETTRES

Une note de moins de zéro pour le projet Laurentia

Les auteurs de la lettre à la rectrice de l'Université Laval parue le 25 septembre l'invitant à retirer son appui au projet Laurentia ont accordé la note de 0 sur 3 à ce projet. Selon moi, il mérite une note de moins de zéro...

Cet agrandissement du port de Québec sera, s'il advient, au service du régime de complaisance liée à la « zone franche d'exception » (site du gouvernement du Canada), dont il est un rouage depuis 2018. Laurentia créerait d'autres infrastructures sous l'emprise de politiques typiquement néolibérales qui légalisent des privilèges fiscaux et normatifs au service de classes privilégiées leur évitant des responsabilités sociales, environnementales et communautaires. Dans ce projet comme pour les gouffres financiers que sont le Colisée de Québec et la cimenterie McInnis, le rôle attribué aux citoyens est celui de tenir l'éponge. Non merci !



« L'accès pour tous à l'eau du fleuve à Québec ? Vous devrez être forts comme nous... »

Image ajoutée à la Revue de presse.

L'Université Laval doit se dissocier de l'écocide Laurentia

POINT DE VUE

Le partenariat entre l'Université Laval et le projet d'expansion du Port de Québec soulève l'indignation d'une part grandissante de la communauté universitaire. Étudiant-es, professeur-es, ancien-nes diplômé-es ont tour à tour exprimé avec justesse leur malaise profond envers cette démarche dans les dernières semaines. La rectrice Sophie d'Amours a même senti [le besoin de se défendre dans les pages du *Soleil*](#). Or, son rôle n'est-il pas plutôt d'être à l'écoute de sa collectivité sur un enjeu éthique d'une telle importance?

Le projet Laurentia, décrit par ses promoteurs comme le terminal portuaire le plus vert en Amérique du Nord, s'inscrit aux antipodes du développement durable et du «bien commun» que l'Université Laval prétend servir. Dans les faits, il s'agit d'un écocide qui ne reflète en rien ce dont les citoyennes et les citoyens limitrophes rêvent pour leur quartier.

L'agrandissement du port, s'il se réalisait, anéantirait une superficie équivalente à 72 terrains de football en milieux naturels. Selon le dernier rapport de Pêches et Océans Canada, le projet détruirait entièrement l'habitat du bar rayé (entre autres) et affecterait de manière irréversible l'écosystème rare et complexe de la baie de Beauport. Il contribuerait également à accentuer le trafic maritime sur le Saint-Laurent, lequel est responsable du déclin de nombreuses espèces protégées, dont les bélugas. Quand on sait que 68 % de la faune sauvage a disparu dans les 50 dernières années à cause de l'activité humaine, comment alors justifier un tel projet d'expansion industriel en bord de mer? À quel moment cesserons-nous de détruire de tels habitats marins? Lorsque le pourcentage d'animaux sauvages disparus aura atteint 75 %?, 80 %?, 90 %?

Dans une démarche classique d'écoblanchiment, le Port de Québec veut nous faire croire qu'il fait un pas en avant pour l'environnement. Il est vrai que le terminal sera automatisé et électrifié, mais les dommages collatéraux pendant et après la phase de construction seront majeurs: augmentation des émissions de GES dans Limoilou, où la qualité de l'air est déjà critique, augmentation du camionnage sur le boulevard Henri-Bourassa, augmentation des passages de trains à proximité des écoles et des lieux habités, restriction de l'accès au fleuve pour la population et défiguration permanente du paysage dans une ville que l'on qualifie pourtant, avec raison, de joyau patrimonial.

Pour inscrire l'Université Laval comme une alliée du bien commun, la rectrice ne devrait-elle pas mettre les connaissances de son institution au profit d'initiatives citoyennes, comme celle que propose le Conseil de quartier Maizerets, le Plaidoyer pour un Littoral Est écologique, social et économique? Ne devrait-elle pas écouter les nombreuses voix étudiantes et professorales qui s'élèvent pour dénoncer le partenariat entre leur université et le Port de Québec, lui rappelant que Laurentia dessert avant tout des intérêts corporatistes et purement mercantiles?

En se faisant complice de l'écocide Laurentia, l'Université Laval se met au service de compagnies à l'éthique fort douteuse. Rappelons qu'Hutchison Ports, l'opérateur du futur terminal de conteneurs, est basé aux îles Vierges, un paradis fiscal, que sa maison-mère est un conglomérat chinois transitant par les îles Caïmans (également un paradis fiscal) et se révélant également l'actionnaire principal de la pétrolière Husky Energy, l'un des plus gros émetteurs de gaz à effets de serre de la planète, notamment avec l'exploitation de sables bitumineux en Alberta. Croyez-vous sincèrement que ces gens-là ont une quelconque préoccupation pour l'environnement et le bien commun? Poser la question, c'est y répondre. Au nom du bien commun, l'Université Laval et sa rectrice doivent se dissocier de l'écocide Laurentia.

La Chine inquiète au port de Québec: des craintes pour la sécurité nationale

Une entreprise de Hong Kong est associée à un projet d'agrandissement de plusieurs centaines de millions de dollars



Le projet d'agrandissement du port de Québec, baptisé Laurentia, fera littéralement sortir du fleuve 17 hectares de terrains pour l'installation d'un terminal de conteneurs.

Dans un contexte de tensions entre le Canada et la Chine, le gouvernement fédéral craint les enjeux de sécurité nationale liés à la présence d'une entreprise de Hong Kong au cœur d'un projet d'agrandissement de 775 millions \$ au port de Québec, a appris *Le Journal*.

- À lire aussi: [Québec et les routes de la soie](#)
- À lire aussi: [CK Hutchison a essuyé deux refus en deux ans](#)

Ports Hutchison Canada et son partenaire, le Canadien National (CN), ont conclu en 2019 un contrat avec l'Administration du port de Québec (APQ) pour la construction et l'exploitation d'un

terminal de conteneurs. Pour démarrer ses activités, leur coentreprise, Terminal de conteneurs Québec ltée, devra cependant recevoir l'autorisation du gouvernement fédéral en vertu de la Loi sur Investissement Canada. Cette procédure est obligatoire pour toutes les entreprises étrangères qui veulent investir au Canada, comme c'est le cas de Ports Hutchison, une filiale de CK Hutchison.

L'analyse prévoit une évaluation des risques à la sécurité nationale. Selon nos informations, Ottawa est préoccupé par la présence de CK Hutchison dans le projet d'agrandissement du port de Québec. Le siège de l'entreprise est à Hong Kong, un territoire sur lequel la Chine a récemment resserré son emprise. «Il y a une préoccupation quand les entreprises chinoises investissent au Canada et que la transaction pourrait faire l'objet d'une révision en vertu de la loi pour cause d'atteinte potentielle à la sécurité nationale», nous a révélé une source bien informée, qui a préféré ne pas être identifiée pour protéger l'intégrité du processus.

Confidentialité

Malgré nos demandes d'entrevue, ni le CN ni CK Hutchison n'ont été en mesure de préciser si leur coentreprise a déjà entamé les démarches administratives en vertu de la Loi sur Investissement Canada. À Ottawa, le cabinet du ministre de l'Industrie Navdeep Bains a expliqué que la procédure d'autorisation détermine si des investissements étrangers sont avantageux ou non pour l'économie canadienne.

«Ces investissements étrangers sont également soumis à un processus rigoureux d'examen de la sécurité nationale en plusieurs étapes, dirigé par nos services de sécurité nationale», a déclaré le conseiller John Power. Comme la procédure est confidentielle, il a été impossible d'apprendre quoi que ce soit à propos du terminal de conteneurs prévu à Québec, un projet baptisé Laurentia. En 2018, M. Bains a bloqué l'investissement d'une entreprise chinoise qui souhaitait acheter l'entreprise de construction canadienne Aecon. Il avait justifié cette décision par les risques que cette transaction pourrait faire courir à la sécurité nationale du Canada.

Hutchinson au Canada

L'APQ a balayé les enjeux de sécurité nationale qui pourraient être reliés au partenariat avec CK Hutchison. Frédéric Lagacé a fait valoir que l'entreprise est déjà actionnaire de l'entreprise pétrolière canadienne Husky Energy. «Le holding de Hutchison est déjà très présent au Canada dans le domaine de l'énergie, qui est un secteur à fort enjeu national», a dit le porte-parole. Le terminal de conteneurs du projet Laurentia doit entrer en activité d'ici 2024. En vertu du contrat conclu par l'APQ, le CN et Hutchison vont gérer l'installation pour une durée de 60 ans.

Aide financière

À Québec, le maire Régis Labeaume a récemment pressé le fédéral de s'engager financièrement en faveur du projet Laurentia, comme il l'a fait pour un projet d'agrandissement du port de Montréal. Selon nos informations, une éventuelle aide financière d'Ottawa dépendra nécessairement de l'analyse des enjeux de sécurité. «À Montréal, il n'y avait pas d'entreprise proche de la Chine dans le projet», a indiqué notre source.

L'entreprise CK Hutchison

- **Siège social** : Hong Kong.
- **Fondateur** : Li Ka-shing, multimilliardaire né en Chine, qui réside à Hong Kong.
- **Secteurs d'activité** : ports et services reliés, vente au détail, infrastructures, énergie et télécommunications.
- **Chiffre d'affaires en 2019** : 75 milliards \$ CA.
- **Nombre d'employés** : 300 000 dans 50 pays.
- **Présence au Canada** : Investissements dans Husky Energy, Adrien Gagnon, Park N'Fly. La fondation Li Ka Shing est incorporée au Canada.
- **Ports Hutchison** : 57 ports de conteneurs dans 27 pays. En 2019, l'équivalent de 86 millions de conteneurs ont transité par ses installations.

Le projet Laurentia

- **Promoteurs** : Administration du port de Québec (APQ) et Terminal de conteneurs Québec ltée, une entreprise formée par le Canadien National et Ports Hutchison Canada.
- **Investissements** : Le budget total est de 775 millions \$. L'APQ investira 90 millions \$, tandis que Hutchison et le CN injecteront 505 millions \$. Un appui de 180 millions \$ des gouvernements fédéral et québécois est espéré.
- **Projet** : Construction d'un terminal de conteneurs après un agrandissement de 17 hectares, soit l'équivalent du terrain des sports (anneau) des plaines d'Abraham ou de la moitié du parc La Fontaine, à Montréal. La nouvelle superficie sera gagnée sur le fleuve par un remblai dans la Baie de Beauport, face à l'île d'Orléans.
- **Capacité** : l'équivalent de 700 000 conteneurs par an.
- **Durée** : Hutchison et le CN exploiteront le terminal pendant 60 ans.

La Chine inquiète au port de Québec: Québec et les routes de la soie

Deux spécialistes des nouvelles routes de la soie, vaste projet économique lancé par le président chinois Xi Jinping, expliquent comment le projet d'agrandissement du port de Québec pourrait intéresser Washington et Pékin pour des raisons différentes.

• À lire aussi: [La Chine inquiète au port de Québec: des craintes pour la sécurité nationale](#)

• À lire aussi: [La Chine inquiète au port de Québec: CK Hutchison a essuyé deux refus en deux ans en Israël et en Australie](#)

- Ex-conseiller du représentant américain au commerce de 2014 à 2016, **Jonathan Hillman** est spécialiste des questions commerciales chinoises au Centre d'études stratégiques et internationales, à Washington. Il vient de publier *The Emperor's New Road* au sujet des nouvelles routes de la soie.
- **Frédéric Lasserre** est professeur de géographie à l'Université Laval. Il a codirigé le livre *Les nouvelles routes de la soie : Géopolitique d'un grand projet chinois*.

Quelle est la relation entre l'entreprise CK Hutchison, maison-mère de Ports Hutchison Canada, et le gouvernement central chinois?

- **HILLMAN** : Je crois qu'ils sont dans une situation difficile parce que le gouvernement central chinois a resserré son emprise l'été dernier sur le territoire de Hong Kong.
- **LASSERRE** : Pour le moment, Hutchison est une compagnie privée relativement indépendante du gouvernement central. Est-ce que ça va rester comme ça longtemps? Il y a une certaine incertitude.

Est-ce que la présence de Hutchison pourrait donner l'occasion au gouvernement chinois d'ajouter Québec au parcours maritime des routes de la soie, son vaste projet de corridors commerciaux?

- **HILLMAN** : Les Chinois voudraient certainement étendre les routes de la soie au Canada. Il pourrait certainement y avoir une volonté de mettre l'étiquette dessus.
- **LASSERRE** : Ce n'est pas impossible que le gouvernement chinois commence à communiquer en disant que les Amériques aussi, ça fait partie des nouvelles routes de la soie.

Est-ce que le gouvernement des États-Unis pourrait intervenir auprès du Canada concernant la présence d'Hutchison dans le projet de Québec?

- **HILLMAN** : Sans vouloir spéculer, je serais surpris qu'il n'y ait pas déjà eu des interventions. Mais il n'y aura pas de déclaration publique avant une intervention privée. Si le secrétaire d'État Mike Pompeo a dit ce qu'il a dit à propos des [contrats d'infrastructures d'Israël avec la Chine](#), on peut imaginer ce qu'il pourrait dire à propos d'un port encore plus proche des États-Unis.
-
- **LASSERRE** : Les gros projets au Canada vont de plus en plus soulever de questions du côté américain. On veut limiter le plus possible l'exposition pour de gros contrats avec des compagnies chinoises de Chine populaire ou de Hong Kong.
-

De nombreuses tensions entre la Chine et le Canada

- **Mai 2018** : Pour des raisons de sécurité nationale, Ottawa bloque l'achat par une société chinoise de l'entreprise canadienne de construction Aecon, ce qui est vu à Pékin comme une intervention politique.
- **Décembre 2018** : Arrestation par le Canada d'une dirigeante de Huawei, Meng Wanzhou, à la demande des États-Unis, qui soupçonnent l'entreprise de ne pas avoir respecté des sanctions américaines contre l'Iran.
- **Décembre 2018** : Deux Canadiens, Michael Kovrig et Michael Spavor, sont aussitôt appréhendés et détenus en Chine dans ce qui apparaît comme une riposte de Pékin.
- **Juin 2020** : Justin Trudeau refuse d'annuler le processus d'extradition de Meng Wanzhou.
- **Juillet 2020** : Le Canada suspend son traité d'extradition avec Hong Kong et ses exportations militaires dans l'île pour protester contre le pouvoir accru de Pékin, perçu comme un recul des libertés dans ce territoire chinois au statut particulier.
- **Septembre 2020** : Le Canada abandonne l'idée de conclure un accord de libre-échange avec la Chine, après quatre ans de pourparlers.
- **Septembre 2020** : Ottawa bloque définitivement la création d'une filiale au Québec de l'entreprise française *Flying Whales* dont une société d'État chinoise est coactionnaire.
- **Octobre 2020** : Justin Trudeau dénonce la «diplomatie coercitive» de Pékin. Pékin riposte en lui faisant le même reproche.
-

Les routes de la soie, c'est quoi?

- Lancé par le président chinois Xi Jinping, le projet des nouvelles routes de la soie prévoit des centaines de milliards de dollars d'investissements en infrastructures entre Pékin et l'Europe occidentale.
- Le projet touche des dizaines de pays où la Chine aide à la construction de ports, de réseaux ferroviaires, de fibre optique, etc.
- Pékin dit promouvoir le développement économique, mais Washington y voit un projet hégémonique.
- Ports Hutchison comptait déjà, en 2017, 22 de ses installations sur le tracé maritime des nouvelles routes de la soie.
- Jusqu'ici, la présence de Ports Hutchison en Amérique du Nord se limite au Mexique.

La Chine inquiète au port de Québec: CK Hutchison a essuyé deux refus en deux ans en Israël et en Australie

Le gouvernement israélien a choisi d'écarter une filiale de CK Hutchison d'un important projet de construction, au printemps, quelques jours après avoir reçu une mise en garde des États-Unis contre les risques de confier des contrats d'infrastructures à des entreprises chinoises.

- À lire aussi: [La Chine inquiète au port de Québec: des craintes pour la sécurité nationale](#)
- À lire aussi: [La Chine inquiète au port de Québec: Québec et les routes de la soie](#)

Le secrétaire d'État américain Mike Pompeo avait profité d'un passage à Jérusalem, en mai, pour exprimer les craintes des États-Unis. Dans une entrevue à une télévision israélienne, M. Pompeo avait résumé sa mise en garde. «Nous ne voulons pas que le Parti communiste chinois ait accès aux infrastructures et aux systèmes de communications israéliennes, à toutes ces choses qui exposent les Israéliens à des risques et, par le fait même, nuisent à la capacité des Américains de collaborer avec Israël dans d'importants projets», a-t-il déclaré, selon une transcription de l'entrevue diffusée ensuite par le Département d'État américain.

Révision

M. Pompeo n'a pas fait référence publiquement à Hutchison Water. La filiale de CK Hutchison était parmi les deux finalistes attendant la décision du gouvernement israélien pour l'octroi d'un contrat de construction d'une usine de désalinisation, d'une valeur de 1,5 milliard \$ US. Mais selon divers reportages s'appuyant sur des sources anonymes, le gouvernement israélien a révisé son processus de sélection après la visite, le 15 mai, de M. Pompeo. Dix jours plus tard, le contrat a finalement été attribué au dernier concurrent de CK Hutchison, l'entreprise israélienne IDE Technologies. Le gouvernement israélien a justifié son choix en affirmant qu'il s'agissait de la proposition la plus avantageuse financièrement.

En Australie

CK Hutchison a aussi mordu la poussière en Australie, il y a deux ans. CK Infrastructure, une filiale de l'entreprise de Hong Kong, tentait alors de faire l'acquisition d'un gazoduc dans le cadre d'une importante transaction de 9 milliards \$ US. Le gouvernement australien l'a cependant bloquée, jugeant qu'elle serait «contraire à l'intérêt national». Si elle avait été autorisée, cette acquisition aurait fait passer le plus important réseau australien de transport de gaz naturel à des intérêts étrangers.

Port de Québec: Ottawa confirme l'existence d'un processus de vérification

La présence d'une entreprise de Hong Kong dans le projet du port de Québec soulève des questionnements



Vue aérienne du secteur du port de Québec

Le gouvernement fédéral a confirmé qu'un «processus» de vérification indépendant est en cours pour examiner la participation d'une entreprise de Hong Kong dans le projet d'agrandissement du port de Québec.

À lire aussi: [La Chine inquiète au port de Québec: des craintes pour la sécurité nationale](#)

À lire aussi: [La Chine inquiète au port de Québec: Québec et les routes de la soie](#)

«Comme tout projet qui requiert des investissements étrangers, ce projet est soumis à la loi sur investissement Canada. C'est un processus qui est politiquement indépendant et qui va suivre son cours», a fait savoir le ministre libéral fédéral, Jean-Yves Duclos, jeudi. D'après lui, «ce processus se fait de manière rigoureuse et indépendante de toute intervention politique [...] Pour des raisons de sécurité nationale, il y a des processus rigoureux et solides».

Jeudi, le *Journal* rapportait les informations d'une source révélant qu'Ottawa craint des enjeux de sécurité nationale liés à la présence de Ports Hutchison dans le projet Laurentia de 775 M\$. Cela se déroule dans un contexte de tensions entre le Canada et la Chine.

Transparence exigée

De son côté, le député conservateur Pierre Paul-Hus a exigé que le gouvernement Trudeau fasse preuve de «transparence» dans ce dossier. «On veut avoir l'heure juste là-dessus parce que ça (la sécurité nationale) n'a jamais été invoqué comme motif pour (expliquer) le délai. On parle de plusieurs centaines de millions de dollars pour Québec», a-t-il insisté.

M. Paul-Hus estime que «que s'il y a un enjeu de sécurité nationale avec Hutchison, on a un problème. L'autre problème, c'est la relation du gouvernement Trudeau avec le port de Montréal. Les ministres libéraux de la région de Montréal ne veulent pas que le projet de Québec se fasse».

Labeaume parle d'un «rat»

Jeudi, Régis Labeaume a d'abord assuré n'avoir «jamais» entendu parler de craintes liées à la sécurité nationale. Il a ensuite affirmé que «ça fait un peu 'trumpiste' cette paranoïa-là. Il me semble que c'est de la culture politique américaine.» Selon lui, «Hutchison a été fondée en 1969. C'est une entreprise familiale. Le gouvernement chinois n'a pas une cent là-dedans».

Satisfait des explications de M. Duclos, le maire s'est dit convaincu que «le scud [missile] vient de Montréal [...] Selon moi, votre source anonyme ne vient pas du gouvernement fédéral [...] Vous avez un rat quelque part qui essaie de faire du mal au projet», a-t-il glissé en référence à la concurrence entre les ports de Montréal et de Québec.

La vice-première ministre, Geneviève Guilbault, a répété «qu'on attend après le fédéral dans ce dossier-là pour diverses choses, entre autres une évaluation (environnementale). De prime abord, c'est un très bon projet pour Québec.»



L'opinion de Loïc Tassé, spécialiste de la Chine et du Parti communiste Chinois, à propos du contrat entre le Port de Québec, le CN et Hutchison Ports.

▪ Écoutez le chroniqueur de politique internationale Loïc Tassé avec Benoit Dutrizac sur QUB Radio:

Clic !



<https://www.journaldequebec.com/2020/10/15/quebec-et-les-routes-de-la-soie>



Benoit Dutrizac



Loïc Tassé

Journal de Québec, 15 octobre 2020

Benoît Dutrisac : « Loïc Tassé est avec nous pour parler de politique internationale. Monsieur Tassé, bonjour ! »

Loïc Tassé : « Bonjour Benoît ! » (*Ici une courte section sur Biden et Trump*)

Benoît Dutrisac : « Alors, présence chinoise inquiétante au Port de Québec. Toi, qui a vécu en Chine, est-ce qu'il faut vraiment s'inquiéter ? »

Loïc Tassé : « Bien, j'ai plus que vécu en Chine. Tu sais, je me suis un peu spécialisé sur la Chine, sur le Parti communiste chinois...Écoute, je vais le dire comme je le pense. Je trouve que l'Administration du Port de Québec, pour le moins, a fait preuve d'incompétence, en choisissant Ports Hutchison comme partenaire. Ports Hutchison, qui est une compagnie de Hong Kong. Ils ont choisi ça en 2019, alors que tout le monde savait ce qui se passait à Hong Kong ! Tout le monde sait que les compagnies de Hong Kong sont contrôlées par le Parti communiste chinois en grande partie, enfin ces grandes compagnies-là, c'est une évidence.

« Ports Hutchison a été refusée en Australie pour un projet de pipelines, elle a été refusée en Israël pour un projet de désalinisation de l'eau, toujours pour des questions de sécurité. Les États-Unis se sont inquiétés que leurs partenaires aient choisi cette compagnie-là, et c'est très évident qu'une compagnie de containers...tu sais, c'est un gros projet, je ne suis pas contre le projet – j'entends bien – le projet d'agrandir le Port de Québec, d'avoir un port de containers à Québec, c'est très bien, ce n'est pas ça, le problème.

C'est d'avoir choisi ce partenaire-là, ce partenaire Chinois qui cause problème parce qu'effectivement ça leur permet de mettre la main possiblement sur l'information, qu'ils vont voir tout ce qui va circuler dans le port...dans les containers. Ce qui circule dans les containers, c'est parfois des équipements qui sont à destination de compagnies hautement spécialisées : ça met en péril la sécurité nationale du Canada. C'est une évidence.

« Je ne comprends pas, encore une fois, qu'on ait pas vu ça à l'Administration du Port de Québec. C'est un peu choquant encore une fois, de voir qu'ils ont pris cette décision-là et j'espère que le gouvernement...je suis à peu près sûr que le gouvernement du Canada va dire : « Bien non, vous ne pouvez pas avoir ce partenaire-là, parce que les Américains vont faire pression sur nous ! Si on le prend quand même, bien là, nos compagnies canadiennes vont avoir de la difficulté à avoir des contrats avec les compagnies américaines parce qu'il va y avoir un véritable enjeu de sécurité qui va se poser ! »

« Encore une fois, c'est évident. Et je rajouterai à ça, en plus, maintenant, la Chine depuis quelques années a pris une trajectoire totalitaire. Ça n'a rien d'une démocratie, ni même d'un pays autoritaire, c'est pire que jamais. Je ne vois pas pourquoi on fait des affaires avec un pays comme celui-là. Et, en plus dans le contexte de l'affaire de madame Meng avec Huawei... mais qu'est-ce que vous pensez, qu'est-ce que vous êtes en train de faire, là ! Est-ce que vous êtes en train de faire passer, parce qu'ils ont un meilleur prix que tout le monde, vous êtes en train de les faire passer devant tout le monde ? C'est juste cela, vos critères ? Si oui, je m'excuse, mais vous êtes une bande de zouaves ! Excuses-moi, je trouve que c'est un peu ridicule d'aller...de faire une décision comme celle-là. Je ne comprends pas. »

Benoît Dutrisac : « Bon, essaye d'être nuancé, ça va aller bien... »

Loïc Tassé : « Je suis nuancé ! »

Benoît Dutrisac : « Non, non, je le sais bien ! »

Loïc Tassé : « Pour un spécialiste, c'est évident ! Tellement évident...! »

Benoît Dutrisac : « Le Port de Québec devrait t'appeler pour avoir quelques indications sur la façon de négocier... Je t'avais déjà posé la question : à chaque fois, comment on négocie avec les Chinois ? Je pense que tu m'as toujours dit qu'il y avait une façon de faire, stricte, carrée, à maintenir avec les Chinois quand on vient pour négocier. »

Loïc Tassé : « Absolument. »

Duclos déplore des propos «irrespectueux» de Labeaume

Le ministre fédéral a été interpellé de toutes parts sur le projet du Port



Le projet de terminal de conteneurs Laurentia du Port de Québec se chiffre à 775 M\$, dont 505 M\$ sont financés par le privé.

Pressé par François Legault et Régis Labeaume de donner son appui au projet Laurentia du Port de Québec, Jean-Yves Duclos a qualifié d'« irrespectueux » les propos du maire.

« Donner l'impression comme ça a été le cas dans les dernières heures qu'un agenda électoral devrait amener un politicien à influencer l'évaluation environnementale d'un projet, c'est mal comprendre comment ça se fait, et c'est aussi irrespectueux du souci des Québécois que ce genre de chose se fasse correctement en 2020. »

Le président du Conseil du Trésor du Canada, Jean-Yves Duclos, n'a pas mâché ses mots, jeudi, en fin de journée. Il a tenu à rappeler que le processus d'évaluation environnementale est «indépendant et rigoureux».

Selon lui, les Québécois sont soucieux de l'environnement et veulent être assurés que le projet de terminal de conteneurs du Port de Québec le respecte. Il a ainsi de nouveau évité de se mouiller. Sur des tribunes différentes, au cours de la journée, François Legault et Régis Labeaume ont accentué la pression sur Ottawa. Le Port demande 90 millions \$ à chacun des deux paliers de gouvernements supérieurs. Or, le fédéral refuse de s'engager tant que l'étude environnementale n'a pas été complétée.

Échéance électorale

Régis Labeaume a martelé que le gouvernement et Jean-Yves Duclos doivent « faire plus ». Ce dernier a un pouvoir énorme, dit-il, et c'est à lui de régler le problème, d'ici les prochaines élections. « C'est son travail, c'est son devoir. [...] Je leur conseille de régler avant. Parce qu'on va la faire, la campagne, là-dessus, nous autres. »

Il estime que les libéraux fédéraux n'ont pas livré la marchandise dans la région et promet de les talonner pour qu'ils réalisent leurs promesses. Le premier ministre québécois François Legault, qui a rencontré la veille les dirigeants du Port, a quant à lui répété que Laurentia est un projet très important, créateur de 2100 emplois « bien payés » pendant la construction et de 1000 autres pendant l'exploitation. Il souligne que le ministre de l'Économie a sollicité Ottawa le 9 juin et n'a pas reçu de retour. « Le problème, c'est : est-ce que le gouvernement fédéral est prêt à accepter cet investissement-là ? On attend après une réponse d'Ottawa. »

« Un projet dévastateur »

Québec solidaire a dénoncé « un projet dévastateur ». « Laurentia ne sert en rien les intérêts de la population, mais ceux d'entreprises privées qui viendront saccager notre territoire en plus de s'en mettre plein les poches », a exprimé Manon Massé.

Jean Rousseau, chef de Démocratie Québec, croit que seules quelques dizaines d'emplois seront créés au profit du Midwest américain, destination finale des conteneurs. Le groupe Nature Québec considère que la sortie de MM. Legault et Labeaume est une « attaque en règle aux institutions démocratiques ».

Ce qu'ils ont dit

« Il y a un enjeu parce que, supposément, la compagnie Hutchison est une compagnie chinoise. Par contre, le propriétaire principal, c'est un Canadien, résident canadien. Et, bon, on n'a pas de réponse d'Ottawa depuis le 9 juin. » — François Legault, premier ministre du Québec

« Je veux remercier le premier ministre pour son appui. Je suis totalement d'accord avec ce que M. Legault a dit. Il faut que le fédéral fasse quelque chose. Il faut que M. Duclos règle le problème. » — Régis Labeaume, maire de Québec

« Ce qui semble ressortir des propos de MM. Legault et Labeaume, c'est que des pressions politiques pourraient accélérer et influencer l'évaluation environnementale du projet du Port de Québec. Et ça, c'est mal comprendre comment ça fonctionne. » — Jean-Yves Duclos, président du Conseil du Trésor fédéral.

Legault et Labeaume pressent Ottawa de financer le projet Laurentia



ICI TÈLÉ

LEGAULT ET LABEAUME PRESSE OTTAWA DE FINANCER LE PROJET LAURENTIA

le tété journal

f t +

Alors que le gouvernement Legault réitère son appui au projet d'agrandissement du port de Québec, le projet Laurentia, le maire Labeaume commence à perdre patience devant la lenteur d'Ottawa à donner son feu vert.

[LIRE LA VIDÉO](#)

Alors que le gouvernement Legault réitère son appui au projet d'agrandissement du port de Québec, le projet Laurentia, le maire Labeaume commence à perdre patience devant la lenteur d'Ottawa à donner son feu vert.

Legault pousse fort pour le port

Le premier ministre du Québec a encore mis son poids derrière le Port de Québec, jeudi, pour faire pencher la balance fédérale du côté du projet d'agrandissement Laurentia.

Après le maire de Québec, Régis Labeaume, mercredi, c'était au patron du palier supérieur, François Legault, de presser le gouvernement de Justin Trudeau de donner le feu vert au projet d'agrandissement pour un terminal de conteneurs en eau profonde à la Baie de Beauport.

«Il y a un projet très important à Québec, puis on parle de 1200 emplois bien payés pendant la construction, puis par la suite, 1000 employés bien payés pendant l'exploitation. On parle d'un bail de 60 ans», a répondu M. Legault, en point de presse jeudi, à la question d'une journaliste sur le sujet.

«Le ministre [québécois] de l'Économie a envoyé une lettre à son homologue à Ottawa, le 9 juin 2020. On n'a toujours pas de réponse...» a-t-il continué.

Le fait que la maison-mère de l'entreprise investisseuse Ports Hutchison soit chinoise causerait problème aux yeux du gouvernement Trudeau.

«C'est qu'il y a un enjeu parce que, supposément, la compagnie Hutchison est une compagnie chinoise. Par contre, le propriétaire principal, c'est un Canadien, résident canadien. Et, bon, on n'a pas de réponse d'Ottawa depuis le 9 juin. 1000 emplois payants. On parle d'emplois à plus de 60 000 \$ par année. On aimerait avoir une réponse.

M. [Jean-Yves] Duclos [député libéral fédéral de Québec et président du Conseil du trésor du Canada] a dit des choses par rapport justement au contrôle chinois, mais le problème semble être là», explique le premier ministre Legault.

La crainte de trop nuire à la population de bars rayés du fleuve semble aussi révolue.

«Il y avait un problème avec le bar rayé, le poisson. Mais le ministère de Pierre Dufour [Forêts, Faune et Parcs] a comme convenu qu'il ne va plus faire ces recommandations-là, parce qu'il calcule que ce n'est plus une espèce en voie de disparition. Ça fait que le problème, c'est vraiment de savoir si le gouvernement fédéral est prêt à accepter cet investissement-là. Et on attend après une réponse d'Ottawa», a tranché un M. Legault impatient dans ce dossier.

Le premier ministre Legault a rencontré les représentants du Port de Québec mercredi, à son cabinet de Québec.

Projet Laurentia : Labeaume tire à boulets rouges sur le gouvernement fédéral

Profitant de [la sortie du premier ministre François Legault](#) qui presse le fédéral de s'engager financièrement dans le terminal de conteneurs, le maire de Québec demande au ministre Jean-Yves Duclos « de sortir des coulisses » et de régler le dossier Laurentia rapidement.

Le premier ministre du Québec a rencontré mercredi l'Administration portuaire de Québec au sujet du projet d'expansion Laurentia. À la sortie, François Legault a pressé Ottawa de se commettre sur le projet, à l'étude depuis 2015.

«Je veux remercier le premier ministre pour avoir été aussi clair», a lancé le maire, jeudi matin, en marge d'une conférence de presse. M. Labeaume trépigne d'impatience depuis des mois dans ce dossier et rappelle que le projet de 775 millions de dollars est financé à 70 % par le secteur privé.

Charge contre Jean-Yves Duclos

Le Port s'attend à une contribution conjointe de 180 millions de dollars des gouvernements provincial et fédéral. Alors que Québec a montré son appui à Laurentia, le gouvernement Trudeau ne s'est pas encore prononcé clairement ni engagé à allonger de l'argent. «Qu'est-ce qu'ils attendent?, demande le maire. On ne peut pas espérer avoir un meilleur dossier, réglez-le.»

Ce dernier estime qu'il revient au ministre Jean-Yves Duclos, président du Conseil du Trésor, de dénouer l'impasse. «Je redemande à M. Duclos de régler le problème», a-t-il décoché. «Il faut que le fédéral fasse quelque chose. [...] On devrait être heureux d'avoir du privé qui paie 505 millions.»

Avant la prochaine campagne électorale

Le maire est allé jusqu'à conseiller au gouvernement fédéral de boucler le projet Laurentia avant la prochaine campagne électorale fédérale. «Je leur conseille de le régler avant, parce qu'on va la faire la campagne là-dessus nous autres», a prévenu M. Labeaume.

Régis Labeaume a aussi révélé jeudi une certaine impatience envers les promesses faites par les libéraux lors de la dernière élection. «Jusqu'à date, je n'ai pas vu grand-chose de réglé», a-t-il dit, évoquant notamment le prolongement de la promenade Samuel-de-Champlain dans le secteur du port de Québec.

M. Labeaume souhaite que le gouvernement fédéral s'engage malgré que les études d'impacts ne soient pas terminées. «Il faut l'entendre publiquement [le ministre Duclos] et sortir des coulisses», a-t-il répété jeudi.

Le fédéral irrité

La sortie de François Legault a irrité en haut lieu au sein du gouvernement Trudeau. « La CAQ devrait se concentrer à livrer le tramway à Québec et cesser de faire de la petite politique sur le dos de l'environnement », a déclaré une source libérale près du dossier Laurentia à Radio-Canada. Joint jeudi, le cabinet de M. Duclos a de son côté répété ce qu'il avait déjà déclaré lors d'[une sortie similaire du maire](#) de Québec, en septembre. « Comme nous l'avons répété à de multiples reprises, bien que nous reconnaissons les mérites économiques du projet, nous devons procéder dans le respects des procédures en place, lesquelles comprennent une évaluation environnementale qui n'a toujours pas été complétée », a indiqué le cabinet.

Le premier ministre François Legault a répondu à ces attaques en conférence de presse, jeudi. « On attend après une réponse d'Ottawa », a-t-il répété concernant Laurentia. M. Legault décode qu'au-delà du processus environnemental, le fédéral serait préoccupé par des questions de sécurité nationale en raison du contrôle chinois de la compagnie Hutchison Ports. Le premier ministre du Québec a réitéré que des emplois payants étaient à l'enjeu pour la région et à nouveau réclamé une réponse d'Ottawa.

Les opposants choqués

Sur la scène provinciale, la sortie du premier ministre François Legault a vivement fait réagir Québec solidaire. « Laurentia est un projet dévastateur, tant sur les plans écologique, social qu'économique », tranche la deuxième opposition.

« L'agrandissement du port mettra à mal non seulement le milieu naturel unique que représente la baie de Beauport. [...] Laurentia ne sert en rien les intérêts de la population, mais ceux d'entreprises privées qui viendront saccager notre territoire en plus de s'en mettre plein les poches », a réagi Manon Massé, porte-parole de Québec solidaire.

Des groupes écologistes se sont aussi dits choqués par les pressions du gouvernement provincial. « On met encore la charrue devant les bœufs en demandant du financement public pour un projet qui n'a pas reçu d'approbation et qui est toujours en cours d'évaluation environnementale », a déclaré Alice-Anne Simard, directrice générale de Nature Québec.

Le comité Vigilance Port de Québec et l'organisme Accès Saint-Laurent Beauport ont aussi dénoncé l'empressement de l'administration portuaire. Le comité estime que les longs délais des différents processus d'évaluation en cours sont attribuables au promoteur.

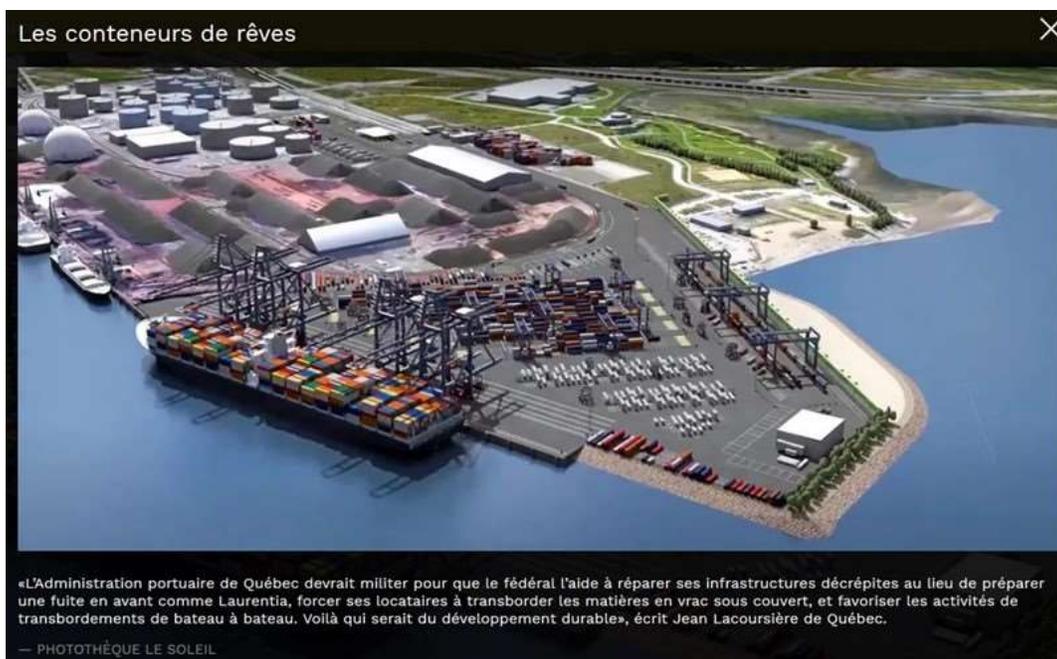
Avec la collaboration d'Olivier Lemieux

[LIEN INTERNET](#)

Les conteneurs de rêves

POINT DE VUE

En voyant les lèvres du maire de Québec Régis Labeaume bouger quand il parle du projet Laurentia, on a l'étrange impression d'entendre la voix du pdg de l'Administration portuaire de Québec (APQ). Jusqu'à ce que notre premier représentant municipal dise vouloir [ceci](#) : «Laurentia nous permettrait de concentrer les activités de transbordement dans l'industrie des conteneurs, permettant d'aligner l'utilité d'un port en harmonie avec nos objectifs de développement durable.»



Le dernier écran de fumée pour justifier Laurentia, à savoir que sa réalisation serait la première étape nécessaire vers la dévraquisation du port de Québec, est aberrant à trois égards.

Premièrement, il ne viendrait jamais à l'idée de l'APQ de souhaiter publiquement le départ de la majorité de ses locataires actuels. Le maire a-t-il imaginé ce scénario tout seul, ou le lui a-t-on offert en mirage pour revigorer son appui? Les dirigeants des entreprises faisant la manutention de matières solides et liquides en vrac ont dû sursauter en entendant ces propos faisant d'eux des opérateurs indésirables.

Deuxièmement, s'il existait une réelle volonté de la part de l'APQ de convertir les activités de vrac en conteneurs, pourquoi diable faudrait-il remblayer l'équivalent de 17 terrains de football canadiens (zone des buts incluse) de milieu aquatique pour y parvenir? La conversion graduelle des terrains actuellement utilisés pour le vrac serait une option plus respectueuse de l'environnement et des gens de Québec. Malheureusement, Laurentia transformerait en «fenêtre sur le fleuve» le panorama extraordinaire à la plage de Beauport, un legs du fédéral pour le 400^e de Québec, et enlaidirait celui apparaissant aux croisiéristes au détour de l'île d'Orléans.

Troisièmement, il est utopique de penser que la grande majorité des terrains portuaires du secteur Beauport pourrait être dédiée à la manutention de conteneurs. Omettons ici de discuter le déplaisir et le temps qu'implique la navigation vers Québec pour les porte-conteneurs géants. Une analyse faite à partir des documents de l'APQ montre que si vraiment (on se croise les doigts) 700 000 conteneurs EVP étaient transbordés annuellement sur les 17 nouveaux hectares de Laurentia, avec une répartition train-camions de 90 %-10 % (on se recroise les doigts), cela nécessiterait le passage à toute heure, six jours sur sept, de [5,6 convois ferroviaires](#) mesurant 1,8 km de long à travers la ville et ses quartiers résidentiels pour rejoindre le pont de Québec, de même que le transit d'un camion-remorque toutes les [2,1 minutes pendant huit heures des jours ouvrables](#).

Ces trafics à travers la ville n'ont rien de réjouissant, sauf pour le CN et les entrepreneurs en asphalte. Or, le secteur Beauport du port possède à lui seul une superficie utilisable de 60,5 hectares, soit 3,6 fois plus grande que [Laurentia](#). Pas besoin d'une calculette pour constater l'impact négatif qu'aurait le rêve du maire sur la qualité de vie des gens de Québec.

Depuis sa fondation, la population de Québec a graduellement encerclé le port jusqu'à l'enclaver. Remblayer le fleuve au centre-ville de Québec est un projet du XIX^e siècle. L'APQ devrait militer pour que le fédéral l'aide à réparer ses infrastructures décrépités au lieu de préparer une fuite en avant comme Laurentia, forcer ses locataires à transborder les matières en vrac sous couvert, et favoriser les activités de transbordements de bateau à bateau. Voilà qui serait du développement durable.

[Lien](#)

Références

N'ont pas été publiées dans Le Soleil.

<https://www.facebook.com/RegisLabeaume.pageofficielle/posts/1576996529171815>

<https://www.lesoleil.com/actualite/la-capitale/le-patinage-reviendra-sur-la-saint-charles-432cd2b62c3dcdcfb66346590d3b9542c>

<http://www.accessaintlaurentbeauport.org/wp-content/uploads/2019/12/Les-trains-de-Laurentia-Le-Soleil-2019-12-27.pdf>

<https://www.lesoleil.com/chroniques/francois-bourque/la-menace-des-camions-dans-limoilou-b0f70d62a023d6eef7ac1d9bb516098b>

<https://iaac-aeic.gc.ca/050/documents/p80107/135311F.pdf>

Front commun des assos de l'Université Laval contre le projet Laurentia



Projet d'extension du terminal de conteneurs, dans la baie de Beauport - Photo : APQ

Les associations étudiantes de l'Université Laval font front commun et s'engagent à se mobiliser contre le projet d'expansion du port de Québec dans la baie de Beauport. La Confédération d'associations étudiantes de l'Université Laval (CADEUL) et l'Association des étudiantes et étudiants de Laval inscrits aux études supérieures (AÉLIES) ont récemment adopté des positions en ce sens en assemblée générale. Ensemble, elles représentent plus de 43 000 étudiants.

Le vote a été tenu mercredi dans le cas de l'AÉLIES. En plus de prendre position contre Laurentia et son terminal de conteneurs, l'Association se positionne et se mobilise contre l'implication de l'Université Laval dans le projet, peut-on lire dans le libellé adopté. Plus tôt en octobre, la CADEUL avait adopté une position quasi identique, sans toutefois préciser les actions de mobilisation qui seraient organisées.

Les étudiants ne sont visiblement pas convaincus par les arguments du Port de Québec, qui décrit son projet comme le terminal [le plus vert en Amérique du Nord](#). Les associations étudiantes dénoncent le caractère écocidaire de Laurentia. Notamment en raison de [ses impacts sur l'écosystème](#) de la baie de Beauport, mais aussi pour le transport maritime qui sera généré dans le fleuve. À terme, le port prévoit le transit de 700 000 conteneurs sur des navires transatlantiques.



La baie de Beauport est considérée comme un habitat de poisson essentiel au bar rayé et elle est aussi utile à d'autres espèces.

Photo: Radio-Canada / Marc Andre Turgeon

Louibert Meyer, membre de l'exécutif de l'AÉLIES, souligne des incohérences dans le discours de l'Université Laval, entre ses principes de développement durable et son implication dans le projet Laurentia. « *Ce projet-là, au niveau de l'écosystème, ça ne marche pas. Alors l'Université Laval va à l'encontre de ses propres objectifs, et c'est une des choses qui dérangent.* » Louibert Meyer, vice-président aux affaires externes, AÉLIES

Les étudiants des cycles supérieurs s'engagent à être actif sur le terrain, en participant notamment à la Table citoyenne Littoral Est, laquelle regroupe divers opposants à la construction du quai en eau profonde.

Partenaire de la société

La présence de la rectrice Sophie D'Amours aux côtés du PDG du Port de Québec, lors d'une conférence de presse tenue à la fin du mois d'août, a suscité en partie cette mobilisation sur le campus. Mme D'Amours a défendu l'implication de l'université dans une lettre ouverte publiée au mois de septembre. L'Université Laval est un partenaire de la société, en mesure d'apporter un éclairage scientifique de premier plan, y écrivait Mme D'Amours, se positionnant en partenaire pour une relance durable.



La rectrice Sophie D'Amours

Photo : Radio-Canada

« Si le projet Laurentia va de l'avant et obtient les approbations requises, nous aurons le levier supplémentaire pour mettre à contribution l'expertise et les connaissances de nos professeurs, mentionnait-elle, précisant pouvoir aider l'industrie du transport maritime à devenir plus propre, plus verte et plus performante.

La rectrice estime que la vision de la Zone d'innovation Littoral Est de la Ville de Québec cadre dans la mission de l'université, qui mise sur l'implication des citoyens et le regroupement d'entreprises innovantes. Elle y voit une opportunité intéressante pour le transfert de connaissances et le foisonnement des centres de recherche, y compris en logistique du transport.

Avant que ne sévisse le monopole de l'aménagement des rives du fleuve par une secte d'architectes néo-curés du paysage, le fleuve était accessible à peu de frais et utilisable par les gens ordinaires sans payer ou presque et sans besoin d'équipements coûteux.



Société d'histoire de Saint-Romuald



Trois cents millions de dollars plus tard...

« On peut admirer le fleuve avec la Promenade Samuel de Champlain, la future Place des Canotiers. Mais le fleuve, est-ce qu'on en jouit ? La réponse est non. »



Régis Labeaume, Maire de Québec

Le 18 décembre 2015.



La baie de Beauport, un milieu menacé.

Photo: archives DDP

Lettre aux trois ministres :

Bill Blair, ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile
Marc Garneau, ministre des Transports
Jean-Yves Duclos, président du Conseil du Trésor et député de Québec

Dans une entrevue accordée le 24 septembre dernier, le ministre de l'Économie du Québec, Pierre Fitzgibbon, a confirmé la décision d'Ottawa d'interdire l'implantation au Québec d'une filiale de Flying Whale, un projet franco-chinois de dirigeables, dont Québec est actionnaire à hauteur de 30 millions\$. La raison de l'interdiction? Le fédéral juge le projet trop risqué pour la sécurité nationale en raison de la présence d'un puissant investisseur chinois.

Le 28 mai 2019, l'Administration portuaire de Québec a annoncé qu'elle avait conclu une entente à long terme de 595 M\$ avec Hutchison Ports et le Canadien National (CN) pour la construction et l'exploitation d'un nouveau terminal à conteneurs dans la Baie de Beauport, entre l'Île d'Orléans et le Vieux-Québec. En parallèle, le Port demande 180 millions\$ de fonds publics pour remblayer le fleuve et créer à même un habitat essentiel pour la reproduction du bar rayé, le futur quai qui recevra les installations projetées. Le retour du bar rayé dans le fleuve, un tour de force, est l'aboutissement d'un effort continu de près de vingt ans du gouvernement du Québec, avec les investissements correspondants.

Dans l'actuel scénario, Hutchison Ports assumera la majeure partie du coût du projet Laurentia puisqu'elle construira et opérera le terminal. Hutchison Ports est un opérateur portuaire basé à Hong Kong, une filiale à 80 % de CK Hutchison Holdings, fondé par Li Ka shing, l'homme le plus riche de Hong Kong, longtemps étroitement lié à Deng Xiao Ping. Hutchison aura donc la mainmise sur le site pour soixante ans. Sous quelles conditions?

Bien que gérant déjà plusieurs ports à travers le monde, Hutchison Ports n'a pu, à ce jour, s'implanter en Amérique du Nord qu'aux Bahamas et au Mexique. Lors d'une conférence de presse donnée le 19 août dernier, le président du Mexique Andrés Manuel Lopez Obrador a annoncé qu'il allait tenter de révoquer la «concession de 100 ans que le gouvernement précédent a accordé à cette même entreprise pour gérer le nouveau port de conteneurs de Veracruz et d'en reprendre le contrôle, se demandant au passage comment il était possible que l'on ait pu signer un tel contrat.

Dans sa quête désespérée de financement pour son projet de remblayage du fleuve, le Port de Québec ne s'est guère préoccupé à ce jour des impacts négatifs de ses visions grandioses sur le fleuve, la ville qui l'entoure ou les ports voisins, quoiqu'en disent ses campagnes de communication. En 2011, au plus fort de l'illusoire Plan Nord, le Port voulait se positionner comme chef de file de l'exportation de minerais vers les pays émergents.

Le nouveau quai projeté (à financer par des fonds publics, une constante) aurait alors reçu des minerais en vrac provenant par train du Grand Nord, concurrençant au passage le port de Sept-Îles. Le Plan Nord disparu, c'est le projet d'oléoduc Énergie Est de Trans Canada qui est devenu la raison d'être du projet d'expansion : on aménagerait des réservoirs sur le futur quai pour exporter le pétrole albertain à travers le monde. Le Port faisant primer l'objectif mercantile sur toutes autres considérations, il y a lieu de s'inquiéter pour la sécurité nationale.

Si le gouvernement fédéral a jugé que l'implantation d'une petite filiale de dirigeables au Québec constituait un menace à la sécurité nationale, il doit s'interroger sérieusement sur le risque lié à la remise à Hutchison Ports de ce que ses promoteurs voient comme le potentiel deuxième plus grand terminal de conteneurs de l'Est du pays, en concurrence directe avec le premier, Montréal.

Nous nous attendons donc à ce qu'en tant que ministres de la Sécurité publique, des Transports et de la région de Québec, vous scrutiez attentivement le contrat que le Port de Québec a signé avec Hutchison Ports, ouvrant toute grande la porte de l'Amérique à la Chine, pour soixante ans. Et que vous mettiez un terme à ce projet, tel que vous avez le pouvoir de le faire.



Nouveaux appuis pour le projet Laurentia



Le projet Laurentia sera créateur de 7000 emplois directs et indirects lors de sa construction entre 2021 et 2024. Capture d'écran – Site web Projet Laurentia

Infrastructure. Le projet Laurentia continue à gagner des appuis alors que plus de 170 municipalités du Québec et onze municipalités régionales de comté (MRC) ont offert leur soutien au terminal de conteneurs en eau profonde. Une situation qui est loin de déplaire au président-directeur général du Port de Québec, Mario Girard.

«Je suis très reconnaissant aux élus qui ont décidé de se mouiller pour ce projet. De nos jours, il va y avoir des gens qui vont critiquer même si le projet est d'une très grande qualité. La vérité c'est que le terminal sera le plus avancé en Amérique du Nord et qu'il s'inscrit parfaitement dans le cadre d'un projet de relance économique.»

Le projet, qui doit recevoir l'aval de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale avant d'aller de l'avant, est contesté par plusieurs [organismes environnementaux](#) de la région de Québec. Une situation qui ne semble pas trop perturber Mario Girard qui assure que l'Administration portuaire de Québec a fait ses devoirs. «Nous en sommes à 13M\$ de dépenses en études environnementales et rien n'a été laissé au hasard. Le rapport de l'agence devrait sortir d'ici la fin de l'année et le public pourra le consulter. Il n'y a pas de surprise de ce côté.»

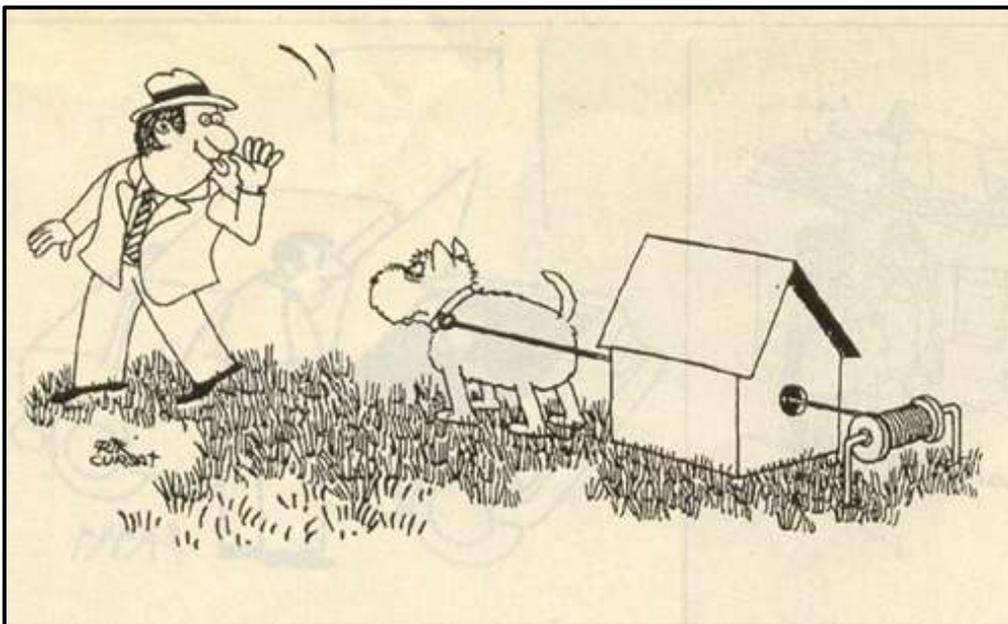
Le maire de Lévis Gilles Lehouillier abonde dans le même sens. «Ce projet est une occasion en or de donner un coup de pouce au transport ferroviaire. Au moins 90% du transport de la marchandise sera effectué par train ce qui est une bonne chose, car notre ville a déjà beaucoup de camionnage sur son territoire. Notre appui au projet est là tant que le rapport de l'Agence environnementale fédérale est respecté. Finalement, le projet représente une opportunité incroyable d'ouvrir une nouvelle route commerciale pour l'agglomération de Québec.»

Contestation

Cette nouvelle vague d'appuis au projet Laurentia n'impressionne nullement le président d'Accès Saint-Laurent Beauport, Daniel Guay.

«Je ne vois pas en quoi l'appui de nombreuses municipalités justifie le projet Laurentia et le rend plus acceptable socialement. Les citoyens qui vont vivre avec les conséquences du projet ne sont pas écoutés et ils sont en colère. Je ne crois absolument pas que 90% du transport du projet sera fait par train. Il n'y a aucune garantie de ce côté, ce n'est pas fondé! Ce genre de projet augmente habituellement beaucoup le camionnage dans les villes parce que le transport par camion est simplement plus efficace.»

Même si tous les partis impliqués attendent le rapport de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, Daniel Guay croit tout simplement que le projet devrait procéder à une nouvelle consultation publique. «L'évaluation de l'agence sera faite sur la loi désuète de 2012. Cette loi a été modernisée en 2019 et fait place à beaucoup de nouveaux facteurs en matière d'environnement, dont l'acceptabilité sociale. Il faut écouter les gens et refaire une consultation publique.»



Projet Laurentia: un appui de taille pour le Port de Québec



Le projet Laurentia du Port de Québec a reçu un appui de taille lundi matin alors que 170 villes, municipalités et MRC de la Capitale-Nationale du Centre du Québec, de Chaudière-Appalaches, du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine ont plaidé en faveur de la construction du terminal de conteneurs en eau profonde aux abords de la baie de Beauport.

Selon les villes, les municipalités et les MRC appuyant le projet, le terminal constituerait un atout de taille pour les entreprises présentes sur leur territoire qui profiteraient de gains de compétitivité importants au niveau de l'importation et de l'exportation. Et à cause de sa proximité et de ses coûts plus abordables, il pourrait permettre à de nouvelles entreprises de profiter des marchés internationaux. Le terminal pourrait ainsi collaborer au développement des régions et contribuer à la relance économique du Québec.

«C'est super bel appui,», a indiqué lors d'un point de presse M. Mario Girard, président-directeur général, Administration portuaire de Québec. «On est très fier de ça. Et c'est très significatif. Cet appui permet de montrer l'effet très structurant du projet qui est vraiment plus large que la région immédiate de Québec.» Selon M. Girard, l'appui au projet Laurentia serait en relation directe avec le travail fait depuis cet été par les consultants engagés par le Port de Québec afin de se rendre dans les entreprises de la Capitale-Nationale et de Chaudière-Appalaches, mais aussi du Centre du Québec, du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie-Îles-

de-la-Madeleine, afin de savoir quels pourraient être pour elles les impacts de l'arrivée d'un terminal de conteneurs en eau profonde à Québec. Une grande majorité d'entrepreneurs s'est montrée très enthousiaste au projet (80 %) qui a rapidement eu des échos dans les bureaux des élus régionaux. «Ce que l'on réalise, c'est que les entreprises en région ont besoin de projets comme celui-là.»

Pour appuyer ses dires, M. Girard a repris le témoignage fait en point de presse lundi par Mme Guylaine Sirois, préfète élue de la MRC du Témiscouata. Elle a expliqué que son territoire comptait 300 entreprises acéricoles qui exportaient 20 millions de livres par année de sirop d'érable dans 53 pays. En passant par le Port de Québec plutôt qu'un autre port situé plus loin pour exporter leur sirop, elles pourraient réaliser des économies importantes qui pourraient servir à générer une activité économique additionnelle dans la région.

44 000 étudiants de l'UL contre

Presque au même moment où le Port de Québec dévoilait l'appui qu'il avait obtenu de villes, de municipalités et de MRC dans cinq régions, la Confédération des Associations d'étudiants et étudiantes de l'Université Laval (CADEUL) et l'Association des étudiants et des étudiantes de Laval inscrits aux études supérieures (AÉLIES) votaient à l'unanimité (44 000 étudiants et étudiantes) contre le projet Laurentia qu'il considérait comme écocide.

«J'ignore si c'est vraiment 100 % des étudiants et des étudiantes qui se sont prononcés en défaveur du projet», a mentionné M. Girard. «Mais ce que nous disons, c'est que ça nous ferait plaisir de rencontrer les associations étudiantes pour leur présenter le projet et leur montrer tout ce que nous avons fait en termes d'impacts environnementaux. On a fait 116 études environnementales depuis sept ans. On a mis 13 millions \$ là-dedans. On a fait nos devoirs.»

M. Girard a ajouté que selon un récent sondage mené par Sondage Léger pour le compte du Port de Québec, 68 % des gens de la Ville de Québec qui avaient une opinion sur le projet Laurentia y étaient favorable. «C'est extrêmement intéressant parce que dans un projet d'infrastructures on n'aura jamais l'unanimité. C'est le genre de projet qui génère des passions un peu.

«En même temps, un projet d'infrastructures ça ne peut pas se faire avec zéro impact. Maintenant, il y a moyen de les minimiser, il y a moyen de trouver des solutions alternatives, il y a moyen de rendre la chose responsable et durable. Et c'est là-dessus que l'on travaille depuis toutes ces années, c'est pour ça que l'on a fait toutes ces études et que l'on a mis ces millions de dollars pour trouver des solutions. On a présenté le projet à 150 parties prenantes. Et on invite les gens qui n'ont pas pris encore le temps de le regarder de venir nous rencontrer et ça va nous faire plaisir de présenter notre projet.»

D'une valeur estimée à 775 millions \$, le projet de terminal projeté par le Port de Québec et le CN et Hutchison Ports, ses partenaires opérateurs, créerait 1750 emplois/année en phase de construction et plus de 1000 autres emplois permanents lorsqu'il sera en service en 2024. Il pourrait, selon le Port de Québec, permettre aux entreprises régionales de réaliser des économies annuelles de 17 millions \$, soit autour de 25 000 \$ par entreprise.

C'est au cours des prochaines semaines que l'Agence d'évaluation des impacts du Canada (AIEC) devrait publier son rapport préliminaire. Celui-ci devra ensuite être soumis à une consultation publique. Un second rapport, dans lequel figureront les commentaires émis lors de la consultation, sera ensuite produit et remis au ministre de l'Environnement fédéral qui devra par la suite donner l'autorisation ou non au Port de Québec d'aller de l'avant avec son projet. Se le ministère décidait de ne pas se prononcer, il pourrait alors référer le dossier aux gouverneurs en conseil afin de lui demander de trancher.

Laurentia: il est temps d'être ambitieux pour Québec



**Geneviève Guilbault - Vice-première ministre du Québec,
ministre responsable de la Capitale-Nationale**

POINT DE VUE

Tous les gouvernements sur la planète cherchent des projets novateurs et structurants pour relancer l'économie. Nous ne faisons pas exception. Notre premier ministre nous le rappelle régulièrement: nous devons créer de la richesse au Québec.

Ici, dans notre capitale nationale, nous avons la chance de pouvoir miser sur une occasion exceptionnelle, qui est en voie de développement, mais dont la réalisation dépend de processus qui tardent à aboutir. Je fais référence au projet Laurentia.

À titre de ministre responsable de la Capitale-Nationale, le projet Laurentia m'interpelle grandement puisqu'il fera du Port de Québec un maillon important d'une nouvelle route commerciale en Amérique du Nord, pleinement capable de rivaliser avec les États-Unis. Ce genre de possibilité fait l'envie de plusieurs, d'autant plus que la croissance du Port de Québec et les bénéfices qu'elle amènera constituent un legs de grande valeur pour les générations qui nous suivront.

En 2020, nous devons aligner notre développement économique sur nos préoccupations environnementales. Or, Laurentia se veut un terminal de conteneurs entièrement électrifié à la fine pointe de la technologie, synonyme de 7 millions de kilomètres de camionnage en moins sur nos routes sur une base annuelle. Autrement dit, nous réduisons nos émissions de gaz à effet de serre et notre empreinte écologique, tout en créant de la richesse au Québec.

Sur le plan commercial, Laurentia permettra notamment à nos entreprises d'exporter davantage leurs produits, et aux marchés européens et asiatiques d'accéder plus rapidement au Midwest américain, qui est en pleine expansion. À cet égard, la connexion du Port au réseau ferroviaire du Canadien National est de surcroît un avantage notable.

Cet accès réciproque à de nouveaux marchés générera des gains économiques substantiels, tant pour notre région que pour notre nation. De fait, 7000 nouveaux emplois et des retombées de 700 millions \$ découleront de la phase de construction, et plus de 1000 emplois permanents et des retombées annuelles de 100 millions \$ sont à prévoir lorsque les installations bonifiées seront exploitées. À cela s'ajoutent des économies de 17 millions \$ chaque année pour nos importateurs-exportateurs. Il s'agit d'une plus-value majeure dont nos communautés citoyenne et d'affaires ne sauraient se priver.

La valeur du projet du Port de Québec réside en outre dans sa complémentarité avec celui du Port de Montréal. Actuellement, le marché est en croissance et la concurrence est féroce. Entre 2008 et 2019, le trafic maritime sur la côte est nord-américaine a augmenté de 51 %, alors que Montréal a perdu un pourcentage significatif de conteneurs en provenance ou à destination du Midwest. Loin d'être en opposition, les intérêts de notre capitale et de notre métropole seront définitivement mieux servis avec une stratégie provinciale de mise en place d'une nouvelle chaîne d'approvisionnement sur le corridor de notre précieux fleuve Saint-Laurent.

Et pour y parvenir, nous devons tous focaliser vers le même objectif et mettre nos efforts en commun. Notre gouvernement appuie fermement Laurentia, à l'instar du maire de Québec, M. Régis Labeaume; d'une longue liste d'organisations, d'entrepreneurs et de leaders de la Capitale-Nationale; et de nombreuses autres villes et municipalités du Québec, qui voient le potentiel énorme d'un tel projet.

L'ambition doit devenir notre marque de commerce à Québec.

Geneviève Guilbault est députée de Louis-Hébert, vice-première ministre du Québec, ministre de la Sécurité publique et ministre responsable de la région de la Capitale-Nationale.

Port de Québec: 170 municipalités donnent leur appui au projet Laurentia



Le Port de Québec fait le plein d'appuis chez les élus des municipalités en périphérie de la capitale avec 170 maires et préfets qui soutiennent le projet de terminal de conteneurs Laurentia.

Lundi, le pdg du Port, Mario Girard, était accompagné du maire de Lévis, Gilles Lehouillier, et des préfets des MRC de Lotbinière, Normand Côté, et du Témiscouata, Guylaine Sirois. En tout, le Port a recueilli les appuis des élus de 34 municipalités et de 11 MRC, pour un total de 170 villes et municipalités. Les intervenants ont plaidé pour la réalisation du projet de terminal de conteneurs qui selon eux, peut aider leurs entreprises à être plus compétitives, grâce à un meilleur accès aux marchés mondiaux qu'ils estiment pouvoir gagner grâce au futur terminal.

Le maire Lehouillier a pressé le gouvernement Trudeau de donner son aval au projet. «Nous croyons que le gouvernement fédéral doit appuyer, aller de l'avant et donner le feu vert à Laurentia pour voir nos régions s'enrichir davantage.» Il estime que sa région peut se positionner

avantageusement dans ce projet grâce au centre logistique de transfert ferroviaire à Charny. Des terrains de 500 hectares dans l'est de la ville pourraient bien être utilisés par le Port, entre autres pour de l'entreposage, a indiqué M. Girard. Pour les préfets des MRC de Lotbinière et de Témiscouata, Laurentia deviendra une porte ouverte sur des marchés difficilement accessibles en ce moment. Lotbinière a besoin de s'approvisionner plus efficacement en équipements agricoles, selon M. Côté.

Au Témiscouata, la «capitale du sirop d'érable», on pense pouvoir bénéficier des atouts d'un accès à un port en eau profonde pour exporter les produits. Les entreprises productrices d'ardoise et de bois peuvent aussi en profiter pour exporter à moindres frais, estime la préfète Guylaine Sirois. Dans une lettre ouverte, la vice-première ministre Geneviève Guilbault a aussi signifié son appui au projet. «Il est temps d'être ambitieux pour Québec», écrit-elle.

Les réactions des opposants au projet n'ont pas tardé. «Nous aimerions rappeler aux maires et préfets qui se prononcent aujourd'hui que nous avons la signature de 15 000 humains qui individuellement et collectivement se sont prononcés contre le projet Laurentia. Peuvent-ils en dire autant?» a lancé Véronique Lalande, d'Initiative citoyenne de vigilance du port de Québec, qui a mené deux recours collectifs contre le Port.

Le groupe Accès Saint-Laurent s'est dit «indigné» de la sortie du Port. «En quoi ces appuis vont-ils rendre le projet Laurentia plus acceptable socialement ? Ces maires ne connaissent que la version promue par le Port. Personne ne leur a parlé des impacts négatifs que l'éventuel terminal de conteneurs aura sur les communautés voisines et sur l'environnement fluvial. Par ailleurs, les maires ont-ils pris le temps de consulter leurs commettants avant de donner leur appui inconditionnel au Port ? Nous en doutons fortement.»

Le groupe en appelle maintenant au gouvernement fédéral pour qu'il tienne compte de l'acceptabilité sociale et de l'opinion des citoyens qui se sont prononcés en défaveur de Laurentia.



Image ajoutée à la Revue de presse

Vague d'appuis en faveur du terminal de conteneurs Laurentia

Toujours dans l'attente de l'approbation de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada, le Port de Québec continue de travailler sur l'adhésion au projet de terminal de conteneurs Laurentia et annonce un appui de la part de 170 municipalités et MRC de la province.

Lundi matin, le président-directeur général du Port, Mario Girard, a une fois de plus vanté les mérites économiques de Laurentia qui, selon lui, va permettre aux entreprises de la région d'économiser jusqu'à 17 millions de dollars par année en frais d'exportation et d'importation.

Mario Girard fait valoir que le terminal de conteneur va aussi permettre à des centaines d'entreprises d'être plus compétitives en étant mieux connectées aux plus grands marchés des continents européen et asiatique à meilleurs coûts et à meilleurs délais.

Dans Lotbinière, le préfet Normand Côté fait partie des élus locaux qui ont donné leur aval au projet. Il cite les bénéfices pour les entreprises agricoles de sa région qui, souvent, doivent s'approvisionner en passant par le port de Montréal.

J'ai été en discussions avec beaucoup de petites entreprises, qui vont chercher à Montréal, elles importent des équipements porcins, et elles me disaient à quel point c'était complexe de trouver un transport et les coûts liés à ça, illustre-t-il.

Laurentia en quelques chiffres

- Projet de 775 M\$
- 7000 emplois pendant la construction (2021-2024)
- 1000 emplois une fois en activité
- 17 M\$ d'économies pour les entreprises
-

Études environnementales

Le PDG du Port de Québec est persuadé que le rapport de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada sera rendu public d'ici la fin de l'année.

Le projet Laurentia fait l'objet de nombreuses critiques de groupes environnementaux, notamment en raison de son impact sur l'écosystème du fleuve Saint-Laurent, mais Mario Girard est persuadé de pouvoir répondre à toutes les demandes du gouvernement fédéral en matière d'environnement.



Mario Girard, président-directeur général du Port de Québec.

Photo : Radio-Canada

« On connaît les enjeux et on a confiance de pouvoir trouver des solutions à chacun de ces enjeux-là ».

Mario Girard, PDG du Port de Québec

Le Port compte aussi sur une participation financière d'environ 180 millions de dollars des gouvernements provincial et fédéral. Mario Girard est convaincu qu'il n'y aura pas d'hésitation à Ottawa ou à Québec parce que Laurentia s'inscrit parfaitement, selon lui, dans le contexte de relance économique engendré par la pandémie.

Pas d'acceptabilité sociale

Le groupe Accès Saint-Laurent Beauport s'indigne de cette sortie des autorités portuaires de Québec et des maires. Selon son président Daniel Guay, les élus municipaux qui se rangent derrière le projet ne comprennent pas les impacts réels sur l'environnement du projet Laurentia.

Le Port de Québec cherche des appuis de tout bord tout côté, surtout des élus et des gens d'affaires. [...] Les citoyens ordinaires, on n'a pas beaucoup de voix puis on veut se faire entendre parce qu'on a de grandes inquiétudes. L'organisme compte se faire entendre lors des consultations virtuelles de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada, au mois de janvier.

Daniel Guay soutient que ce projet n'a pas d'acceptabilité sociale dans la région. Avoir 700 000 conteneurs dans la ville de Québec, les faire voyager par camion et par train à travers la ville pour les sortir via les ponts puis les ramener sur la Rive-Sud pour aller vers les marchés de Montréal, du Midwest américain, de l'Ontario, c'est pas logique, dénonce Daniel Guay.

Appui de Geneviève Guilbault

Le matin même, la ministre responsable de la Capitale-Nationale, Geneviève Guilbault, a publié une lettre ouverte dans *Le Journal de Québec* pour défendre le projet Laurentia. Il s'agit de la plus récente opération charme du gouvernement Legault pour mettre de l'avant ce projet.

Ce genre de possibilité fait l'envie de plusieurs, d'autant plus que la croissance du Port de Québec et les bénéfices qu'elle amènera constituent un legs de grande valeur pour les générations qui nous suivront, indique la vice-première ministre de la province.



**Geneviève Guilbault,
vice-première ministre
du Québec
et
responsable de la région
de la Capitale-Nationale.**

Son gouvernement, mené par François Legault, [presse Ottawa depuis le 29 octobre](#) de confirmer sa participation financière. Geneviève Guilbault défend également la viabilité environnementale du projet. Laurentia se veut un terminal de conteneurs entièrement électrifié à la fine pointe de la technologie, synonyme de sept millions de kilomètres de camionnage en moins sur nos routes sur une base annuelle.

Ce point de vue n'est pas partagé, entre autres, par les associations étudiantes de l'Université Laval qui ont récemment annoncé [qu'elles se mobiliseraient contre le projet](#) d'expansion du Port de Québec dans la baie de Beauport.

Par courriel le Cabinet du Président du Conseil du Trésor du Canada réplique que nonobstant les prises de positions politiques de tous et chacun, nous devons respecter les procédures en place, lesquelles comprennent une évaluation environnementale qui n'a toujours pas été complétée et qui s'opère de manière indépendante de toutes formes d'interventions politiques. »

Laurentia: des mots de la ministre plus inquiétants que rassurants

POINT DE VUE

Kevin Imbeault est président de la [CADEUIL](#)

Nous avons bien pris connaissance de la lettre partagée par Mme Geneviève Guilbault, vice-première ministre du Québec et ministre responsable de la Capitale-Nationale, dans les médias en début de semaine, et de son appui au projet Laurentia du port de Québec.

Dans les derniers jours, les étudiantes et étudiants de l'Université Laval ont fait connaître leur opposition au projet, ainsi que les préoccupations qui les animent. Celles-ci et ceux-ci trouvent cependant dans les mots de la ministre plus de raisons de s'inquiéter que de se rassurer.

Tout d'abord, Mme Guilbault mentionne dans sa lettre à quel point le projet est vert. Cet argument, martelé depuis plusieurs semaines, rate cependant la cible. En effet, les études environnementales se penchent sur les impacts qu'aura la construction elle-même sur les écosystèmes. En réponse, on brandit systématiquement l'électrification du projet. Or, celle-ci n'est malheureusement pas gage d'écoresponsabilité, et cette tentative répétée de dévier la question soulève encore plus de frustration.

Un autre élément sur lequel les réponses sont insatisfaisantes est l'impact qu'aura l'agrandissement du port sur les résidentes et résidents des secteurs avoisinants. Plusieurs voix se sont levées pour dénoncer une hausse du trafic de véhicules, qui émettront bruits et pollution là où des personnes vivent. D'ailleurs, il est irrégulier de voir un projet d'agrandissement de port aussi près d'un centre urbain en 2020. Par exemple, à Montréal, l'administration portuaire a choisi de bâtir le port à Contrecoeur, loin des zones avec une plus haute densité de population.

L'an dernier, le port de Halifax a aussi reconnu cette problématique lors de ses rénovations, s'engageant même à chercher des solutions pour réduire le trafic causé dans la ville. Cette réflexion semble cependant totalement écartée par le projet Laurentia.

Il est d'ailleurs des plus inquiétant de voir la volonté qu'ont différents paliers de gouvernement à aller le plus vite possible avec ce projet, alors que plusieurs études d'impact ne sont pas encore terminées. Dans sa lettre, Mme Guilbault dit même, pour les décrire, que «la réalisation [du projet Laurentia] dépend de processus qui tardent à aboutir.»

Cette affirmation manque de respect envers les chercheuses et chercheurs qui étudient ce projet. Après de longues années consacrées à l'atteinte d'une expertise dans leur domaine respectif, leur donner le temps de travailler avec la rigueur qu'elles et ils s'imposent est un minimum. Ces valeurs qui sont les leurs sont aussi partagées par le milieu universitaire, et l'attitude qu'ont les gouvernements à les ignorer ajoute à la frustration.

Il est d'autant plus décevant de constater l'implication de l'Université Laval dans ce projet. Il y a de cela un peu plus d'un mois, Mme D'Amours, rectrice de l'Université Laval, nous indiquait que la présence de l'institution «serait en mesure d'apporter un éclairage scientifique de premier plan». Cependant, nous croyons que l'Université Laval envoie le signal inverse, en restant associée sans rien dire à un projet dont les promoteurs font fi de la rigueur qui est la sienne.

Nous souhaiterions mentionner à cette institution, qui est la nôtre, qu'il n'est jamais trop tard pour faire mieux, et que nous préférerions de loin la voir revenir sur ses pas, que de continuer dans un chemin qui ne respecte pas les valeurs qu'elle porte.

La ministre terminait sa lettre en indiquant que l'ambition doit devenir notre marque de commerce au Québec. En réponse, la présente se conclura en invitant le Québec à encore plus d'ambition. L'ambition de porter nos valeurs environnementales jusqu'au bout. L'ambition d'inclure dans nos décisions une rigueur scientifique qui inspirera la jeunesse. L'ambition de nous sortir des façons de faire des dernières décennies, lorsque l'environnement n'était pas au cœur de nos réflexions. Poursuivre avec le projet Laurentia, qui ne se conforme pas à nos attentes, manque définitivement d'ambition. Le Québec mérite de créer la richesse sans compromettre ses valeurs.

La CADEUL est la Confédération des associations d'étudiants et d'étudiantes de l'Université Laval



Québec vers 1955 - Photo ajoutée à la Revue de presse.

Laurentia: quand ambition rime avec destruction



Projet d'extension du terminal de conteneurs, dans la Baie de Beauport
SOURCE: ADMINISTRATION PORTUAIRE DE QUÉBEC

POINT DE VUE

En réaction au Point de vue «Laurentia: il est temps d'être ambitieux pour Québec» de Mme Geneviève Guilbault paru le 9 novembre. Ils ont réussi d'abord à orchestrer la semaine dernière une sortie en règle du maire de Québec et du premier ministre Legault contre le ministre fédéral Jean-Yves Duclos qui se traînerait les pieds dans ce dossier. Le plaidoyer qui suivait en faveur de Laurentia tenait peu compte de l'environnement et s'accompagnait même d'erreurs évidentes.

La ministre Guilbault, responsable de la Capitale-Nationale, entre aujourd'hui dans la danse en faisant l'éloge de ce projet destructeur et en n'abordant que très brièvement le côté environnemental, en nous servant que ce terminal sera le seul entièrement électrifié.

De la poudre aux yeux

Les porte-conteneurs seront-ils électrifiés aussi comme les trains et camions?

Qu'en est-il de l'empiètement sur le fleuve de 17 hectares de remblaiement, du dragage d'une superficie aussi grande en face pour atteindre la profondeur requise, des voies d'accès terrestres nécessaires et de l'achalandage du camionnage et des convois ferroviaires?

Sans parler de l'altération définitive du paysage de cette Capitale-Nationale dont la ministre se dit si fière et de l'enclavement de la Baie de Beauport. On se rappellera simplement que le Port de Québec a utilisé tous les recours judiciaires pour se soustraire à une évaluation environnementale du BAPE.

Il est pour le moins paradoxal que des élus du Québec prennent ainsi sa défense. L'ambition a sa place, mais pas à tout prix!

Ce que le Port de Québec ne dit pas au sujet de Laurentia

Depuis quelques temps, le Port de Québec a lancé une importante campagne médiatique dont l'objectif semble être de générer une meilleure acceptabilité sociale de son projet d'agrandissement baptisé Laurentia. Rappelons que ce projet n'a toujours pas reçu l'approbation de l'*Agence d'évaluation d'impact du Canada* (AEIC), dont la publication d'un rapport préliminaire devrait avoir lieu sous peu.

Cette campagne publicitaire fait cependant l'impasse sur des faits importants qu'il faut rappeler aux décideurs et aux citoyens. Ce sont eux qui auraient à subir les impacts négatifs d'un projet qui altérerait le paysage de Québec de manière irréversible, s'il venait à être approuvé.

Les emplois

Depuis les premiers balbutiements du projet il y a plusieurs années (sous d'autres noms), l'Administration portuaire de Québec (APQ) fait miroiter la création de centaines d'emplois par le biais de son projet d'agrandissement. Les chiffres évoqués ont beaucoup varié, allant d'environ 250 jusqu'à quelques milliers. Cette variation des chiffres évoqués est aberrante, puisque ce nouveau terminal serait parmi les plus automatisés au monde. Or, les terminaux les plus modernes et les plus gros n'emploient que quelques dizaines de personnes pour des volumes d'affaires beaucoup plus importants que ce qui est envisagé à Québec.

Les affirmations de l'APQ référerait-elles alors au total des emplois *directs, indirects et induits* pour l'ensemble du Canada? Ce n'est jamais indiqué, mais précisons ce que signifie cette expression. Elle réfère au nombre d'emplois qui **POURRAIENT** être requis pour générer assez de biens et matières qui nécessiteraient le transport du nombre de conteneurs projeté. L'usage du conditionnel est ici très important puisque la création de ces emplois dépend de beaucoup de facteurs économiques devant se conjuguer positivement. Dans la situation actuelle où les ports du Saint-Laurent se font concurrence plutôt que de travailler en synergie, il est probable que le transit de conteneurs qui se ferait à Québec serait grugé sur celui du Port de Montréal. Ceci conduirait à une somme nulle, tant du point de vue des emplois que de l'économie, malgré les importants investissements provenant en partie des fonds publics.

Le seul attrait de Laurentia serait alors d'y pratiquer des tarifs « extrêmement concurrentiels », plus bas que les prix du marché, qui sont déjà très bas. Ceci le ferait opérer à perte et irait à l'encontre de la raison d'être énoncée du projet : générer suffisamment de revenus pour rénover les infrastructures existantes, qui ont été négligées pendant des décennies.

Les autres ports de l'est du Canada

L'APQ affirme souvent que, les navires étant toujours plus gros, c'est le Port de Québec qui pourra les accueillir en raison d'une profondeur d'eau suffisante, ce qui fait défaut à Montréal.

Or, d'autres projets similaires, notamment à Sydney en Nouvelle-Écosse, sont plus avancés que celui de Québec et auront des capacités beaucoup plus importantes, notamment pour le transbordement direct des conteneurs de navire à navire. Ils seront les noyaux de la desserte portuaire de l'Ontario et du Québec et c'est de là que s'organiseront les activités de cabotage par des navires plus petits qui pourront se rendre à Montréal et desservir tout le secteur des Grands-Lacs. Que restera-t-il pour Québec, surtout que le débarquement de conteneurs des navires pour les acheminer par trains et camions à partir de Québec est plus coûteux que le transit par voie fluviale?

Quelques spéculations

Malgré le manque de crédibilité qui accable Laurentia tel que présenté, l'APQ a investi énormément d'argent et d'énergie dans ce projet et elle semble tenir mordicus à réaliser cet agrandissement. Laurentia cachera-t-il une éventuelle réorientation vers un autre type d'activité? Ce n'est pas impossible, surtout que le PDG du port a récemment avoué qu'un des scénarii d'utilisation des nouveaux terrains avait été concocté strictement pour les fins des analyses d'impacts environnementaux, sans jamais avoir été réellement envisagé. C'est comme si l'APQ disait : « Donnez-nous la permission de faire cet agrandissement, on verra ce qu'on y fera après. »

Et si Laurentia n'était qu'un autre paravent ? À quelles activités les nouveaux quais pourraient-ils servir si le scénario des conteneurs ne s'avérait pas suffisamment rentable? Quelle autre activité portuaire offrirait des perspectives de rentabilité plus élevées, tout en nécessitant peu d'espace d'arrière quai? Seul le transit de pétrole semble répondre à ces critères. Il était d'ailleurs à la base de *Beauport 2020*, ce qui avait soulevé un immense tollé ayant forcé le retrait du volet pétrolier du projet.

Or, Hutchison Ports, l'imposant partenaire chinois de Laurentia, possède 40 % des parts de Husky Energy, une compagnie pétrolière basée en Alberta. Comment alors ne pas craindre qu'on veuille faire de Laurentia un terminal de transit pour le pétrole de l'Alberta? Bien sûr, ceci n'est que spéculations, mais il faut tout de même reconnaître qu'il s'agit d'un scénario plausible. C'est peut-être le plus important élément de ce que le Port de Québec ne dit pas au sujet de Laurentia.

Laurentia: soutenir une vision des années 1970 ou voir naître un projet innovant du XXI^e siècle?

Afin d'influencer en sa faveur l'opinion publique, le Port de Québec effectue actuellement un intense blitz de promotion et de publicité pour son projet de terminal de conteneurs, appelé Laurentia. Le premier ministre du Québec, des ministres, le maire de Québec et des maires d'autres villes ont exprimé leur appui à ce projet archaïque. Si ce projet se concrétise, il générera des impacts négatifs significatifs pour les communautés locales.

Cette stratégie de lobbying, qui vise à se substituer à un réel processus d'évaluation environnementale, est irrespectueuse envers les populations. Elle nie leur besoin de jouir d'un environnement sain et de qualité. À ce titre, des citoyen.nes et des organismes se mobilisent contre le développement du projet Laurentia.

- À lire aussi - [Port de Québec: 170 municipalités donnent leur appui au projet Laurentia](#)
- À lire aussi - [Projet Laurentia: il est temps d'être ambitieux pour Québec](#)

C'est un cri du cœur que nous lançons au gouvernement fédéral !

L'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AEIC, anciennement l'Agence canadienne d'évaluation environnementale) a déjà annoncé que son rapport provisoire sera publié le 16 novembre prochain en vue d'une consultation publique dans les semaines suivantes. Parce que cette évaluation repose sur une loi datée de 2012, elle limite son analyse aux principaux effets environnementaux négatifs sans tenir compte d'aspects fondamentaux, dont l'acceptabilité sociale du projet et les nuisances sur le milieu habité. Or, on sait que l'évaluation des projets soumis à l'AEIC doit désormais répondre à une vision d'ensemble tenant compte des dimensions économiques, sociales et environnementales, et ce, en fonction de la loi adoptée en 2019.

Nous soutenons l'idée présentée par de jeunes visionnaires, architectes et designers urbains, qui ont osé nous faire rêver et ont repensé l'aménagement du Vieux-Limoilou et de Maizerets de manière à lutter contre les changements climatiques, tout en offrant des logements pour 28 000 nouveaux résident.es en permettant un développement économique soutenable. Le projet Québec, ville résiliente a d'ailleurs inspiré la démarche qui a mené à l'adoption du Plaidoyer pour un Littoral Est écologique, social et économique (Plaidoyer Littoral Est).

Actuellement, la Ville de Québec appuie le développement de Laurentia, un projet de type techno-industriel, selon une vision plus que traditionnelle à l'avantage des entreprises et du secteur privé.

Ce projet empêchera à jamais la possibilité de développer ce secteur en fonction des besoins des citoyen.nes de la ville de Québec et des générations futures.

Nous dénonçons ce projet et demandons au gouvernement fédéral de ne pas autoriser ni financer ce projet visant à créer un terminal portuaire qui s'enfoncé dans le fleuve. Nous le refusons parce que ce projet va créer un réel empêchement à un développement urbain réfléchi: économiquement rentable, écologiquement viable et socialement acceptable pour nous et pour les générations à venir.

C'est pourquoi les organismes signataires de cette lettre exigent un réel débat public concernant l'acceptabilité sociale d'un tel projet.

Signataires

Marcel Paré, Table citoyenne Littoral Est

Daniel Guay, Accès St-Laurent Beauport

Véronique Lalande et Louis Duchesne, Initiative citoyenne de vigilance Port de Québec

Mireille Bonin, Voix citoyenne

Les militant.es de La planète s'invite à l'Université Laval

Naélie Bouchard-Sylvain, Regroupement d'éducation populaire en action communautaire des régions de Québec et Chaudière-Appalaches (RÉPAC 03-12)

Serge Roy, Collectif La ville que nous voulons

Keven Imbeault, Confédération des associations d'étudiants et d'étudiantes de l'Université Laval (CADEUL)

Louis-Xavier Lamy, Association des étudiantes et des étudiants de Laval inscrits aux études supérieures (AELIÉS)

Pierre-Paul Sénéchal, Groupe d'initiatives et de recherches appliquées au milieu (GIRAM)

Les membres d'Univert Laval

Élisabeth Chartrand, Alliance étudiante en développement durable de l'Université Laval

Raymond Poirier, Conseil de quartier du Vieux-Limoilou

Québec, le 12 novembre 2020

Se réappropriier notre fleuve



L'autre jour, alors que je me baladais le long du fleuve sur la promenade Jacques-Cartier dans le secteur de Cap-Rouge, j'ai eu une sorte de révélation. À voir le nombre de personnes qui profitait des derniers rayons chauds de l'automne pour déambuler le long des berges du fleuve, je me suis dit qu'un projet comme Laurentia, ce méga projet de parc techno-industriel que le gouvernement de la CAQ souhaite voir le jour en bordure du fleuve, ne passerait jamais la barre de l'acceptabilité sociale ici.



Ruba Ghazal, députée de Québec solidaire responsable du dossier de l'environnement.

Il faut préciser que la promenade est située dans la circonscription de Geneviève Guilbault, la ministre responsable de la Capitale-Nationale, qui a vanté cette semaine les vertus économiques de Laurentia, ce projet d'agrandissement portuaire qui, selon ses dires, serait si ambitieux et bon pour notre économie.

Accès au fleuve

J'en suis convaincue, les citoyennes et les citoyens de la circonscription de madame Guilbault ne sont pas intéressés à ce qu'on vienne saccager leur paysage fluvial, leurs berges, leur territoire, en cédant ceux-ci à des intérêts industriels étrangers, dont les profits iront dans les paradis fiscaux, et ce, pour les 60 années à venir. Pour les gens qui habitent au centre-ville, et plus particulièrement dans les secteurs de Limoilou et de Beauport, la Baie de Beauport est l'équivalent de la promenade Jacques-Cartier à Cap-Rouge, ou de la promenade Samuel-de-Champlain, qui s'inscrit dans sa continuité. Pour eux, cet accès au fleuve représente ce qu'ils ont de plus précieux, de plus sacré.

Ce que les gens de la Capitale-Nationale veulent vraiment, ce n'est pas d'une bordure de fleuve laide et bétonnée : ils veulent pouvoir se baigner à la Baie de Beauport, y pratiquer la voile légère, la planche debout ou le kayak. Ils veulent que la phase 4 de la Promenade Samuel-de-Champlain se réalise enfin et permette de lier les berges de Cap-Rouge jusqu'à Montmorency. Ils veulent plus d'espaces verts et de biodiversité. Voilà ce que mes concitoyens et concitoyennes veulent pour leur ville de demain.

Alternative

Dans Limoilou, une Table citoyenne s'est créée. Celle-ci propose une alternative pour le Littoral Est aux antipodes de la vision proposée par le Port, la Ville de Québec et la CAQ. Le Plaidoyer pour un littoral Est écologique, social et économique porte à bout de bras cet espoir de voir notre ville se transformer en quelque chose de beau.

Dans ce manifeste, il est question de gouvernance partagée, de mixité d'usage, de logements variés, de biodiversité, de liens entre l'humain et la nature. En tant qu'élue, je me sens concernée et interpellée par cette vision du monde que des gens qui nous ont élus proposent. Je la trouve inspirante, vivifiante.

J'invite la ministre de la Capitale-Nationale à se laisser imprégner de cette vision, et à la faire sienne, comme s'il s'agissait de son quartier, de son accès au fleuve. Il devient de plus en plus navrant de voir la CAQ patauger en eaux troubles pour sauver du naufrage le Titanic-Laurentia.

Le mépris de la CAQ pour les processus d'évaluation environnementale est de plus en plus gênant: quand c'est rendu que le ministre de l'Environnement lui-même demande au Canada d'outrepasser l'évaluation environnementale pour accélérer la construction d'un méga parc techno-industriel en bordure du fleuve, je me dis que la protection de l'environnement est le dernier des soucis de ce gouvernement. Mais quand je vois la formidable mobilisation des citoyennes et des citoyens pour se réapproprier leurs berges, pour renouer avec les énormes potentialités de notre fleuve, je me dis qu'au fond, il y en a, de l'espoir.

Ruba Ghazal

*Députée de Québec solidaire
Responsable du dossier de l'environnement*

La résistance s'organise contre le projet Laurentia

Les opposants croient pouvoir convaincre le gouvernement Legault de retirer son appui financier.



Les navires comme celui-ci seront plus nombreux à s'arrêter à Québec une fois le projet Beauport 2020 réalisé.

Un promoteur déterminé, un gouvernement provincial enthousiaste et des centaines de millions de dollars d'investissements privés : de l'avis même des opposants au projet Laurentia, le rapport de force semble inégal. Ces derniers appellent cependant à ne pas sous-estimer la mobilisation sur le terrain.

Après [une récente série d'appuis](#) en faveur de Laurentia, y compris [celui du premier ministre François Legault](#), la résistance s'organise. Convaincus que la construction d'un terminal de conteneurs dans la baie de Beauport ne passera jamais le test de l'acceptabilité sociale, citoyens et groupes environnementaux refusent de capituler sans livrer bataille.

Unis sous l'égide de la Table citoyenne Littoral Est, ils préparent une offensive axée sur la revitalisation des berges et le développement de la qualité de vie dans les quartiers voisins du port. Tout le contraire de ce que promet Laurentia, selon eux. Parmi plusieurs préoccupations, ils craignent notamment une dégradation de la qualité de l'air et la destruction d'écosystèmes dans la baie de Beauport si le projet va de l'avant.



Photo : Administration portuaire de Québec

Projet d'extension du terminal de conteneurs, dans la baie de Beauport

C'est uniquement une perspective économique qui est proposée. Le fleuve Saint-Laurent, pour eux, c'est une autoroute. Nous on dit : « Attendez ». Le fleuve Saint-Laurent c'est une source de vie, il y a des écosystèmes incroyables, il y a des citoyens qui habitent en bordure. Et ça, c'est évacué complètement, dénonce Simon Parent, l'un des fondateurs de la Table.

Pas d'acceptabilité sociale

La coalition d'organismes et de citoyens, qui inclut des conseils de quartiers et plus récemment [les associations étudiantes de l'Université Laval](#), cherchera, au cours des prochaines semaines, à mobiliser les résidents des secteurs potentiellement affectés par les activités du terminal. Le Vieux-Limoilou, Maizerets et le littoral de Beauport seront particulièrement ciblés.

Les opposants prétendent qu'ils y trouveront très peu de partisans de Laurentia. Simon Parent croit d'ailleurs que les appuis revendiqués par le Port de Québec ne proviennent pas du milieu dans lequel le projet va s'insérer, s'il voit le jour. Ce qu'on constate, c'est que la mobilisation est surtout externe, avance-t-il.

Il prend pour exemple l'appui conjoint de 170 municipalités et MRC, annoncé le 9 novembre. Selon lui, il est facile pour des MRC d'appuyer un projet qui ne verra pas le jour dans leur cour. Mais, surtout, il estime que cette sortie, à laquelle participait l'Administration portuaire de Québec, révèle le besoin du Port d'aller chercher des appuis.

Parce qu'il n'y a pas du tout d'acceptabilité sociale. [...] Les citoyens qui habitent le territoire de Québec ne veulent pas de ce projet-là, et c'est là qu'on pense qu'on peut faire basculer [Laurentia].

Simon Parent, cofondateur de la Table citoyenne Littoral Est



Photo : Radio-Canada / Carl Boivin

La Table citoyenne Littoral Est déplore que le fleuve soit perçu comme une autoroute par les partisans du projet Laurentia.

QS offre du support logistique

La mobilisation pourra compter sur l'appui de Québec solidaire dans ses démarches. Le parti de gauche, qui n'a jamais caché son opposition aux visées du Port, offrira du soutien logistique pour faire pression sur le gouvernement Legault.

Radio-Canada a en effet appris qu'une plateforme en ligne sera lancée sous peu, par laquelle les citoyens pourront envoyer une lettre à différents ministres caquistes. Selon la députée solidaire Ruba Ghazal, l'objectif est d'inonder les boîtes courriel des élus impliqués de près ou de loin dans le dossier.

Les ministres Benoit Charette (Environnement), Pierre Fitzgibbon (Développement économique), Geneviève Guilbault (responsable de la Capitale-Nationale) et le premier ministre seront ciblés.



Photo : Radio-Canada / Sylvain Roy

Ruba Ghazal participera mercredi à une assemblée publique en lien avec la mobilisation contre le projet Laurentia.

La place d'un parc industriel n'est pas en bord de mer, encore moins au cœur d'une ville qu'on qualifie, avec raison, de joyau patrimonial, peut-on lire dans l'épreuve de lettre qui leur sera acheminée.

Le but avoué de cette opération est de faire reculer le gouvernement, soutient Mme Ghazal, porte-parole des dossiers environnementaux pour QS. Les solidaires sont optimistes, rappelant le développement des terres des Sœurs de la Charité, [rejeté par le gouvernement caquiste](#) à la suite de pressions citoyennes. On peut donner ça au gouvernement Legault, quand il voit une mobilisation citoyenne qui est forte sur le terrain, il peut reculer, souligne Ruba Ghazal. Et comme la Table citoyenne Littoral Est, elle est convaincue que cette acceptabilité sociale n'est pas au rendez-vous.

Beaucoup de bruit

Les appuis en faveur du développement projeté au port de Québec ont été nombreux et bruyants cet automne. Tour à tour, [le premier ministre François Legault](#) et la vice-première ministre Geneviève Guilbault, responsable de la Capitale-Nationale, ont manifesté un enthousiasme sans réserve envers le projet Laurentia. On y voit un legs pour les générations futures et des emplois payants pour la région de Québec.

Ces sorties sont survenues le jour même et quelques jours après une rencontre entre le premier ministre et le pdg du Port, Mario Girard. Mme Guilbault a pour sa part vanté [le potentiel vert](#) du terminal de conteneurs. Laurentia se veut un terminal de conteneurs entièrement électrifié, à la fine pointe de la technologie. [...] Nous réduisons nos émissions de gaz à effet de serre et notre empreinte écologique, tout en créant de la richesse, écrivait-elle la semaine dernière dans une lettre ouverte publiée dans le *Journal de Québec*. Le même jour, le Port annonçait le soutien de 170 municipalités et MRC du Québec.



Le 28 octobre, le premier ministre François Legault a vanté la création d'emplois à plus de 60 000 \$ par année avec le projet Laurentia.

En coulisse, les ministres Pierre Dufour (Forêts, Faune et Parcs) et Benoit Charette ont fait pression sur le gouvernement fédéral pour qu'il régularise le statut du bar rayé du Saint-Laurent. Le poisson, qui figure à la Loi sur les espèces en péril, mais [dont le statut est actuellement confus](#), complique la tâche pour Laurentia.

S'ajoute finalement une offensive publicitaire du Port de Québec, lancée le 29 octobre, notamment sur les réseaux sociaux. Rappelons que tout ce branle-bas survient alors que l'Agence d'évaluation d'impact du Canada doit accoucher d'un rapport préliminaire au cours des prochains jours.



**Joséphine Hénault. Présidente
Conseil de quartier de Maizerets
Le 15 novembre 2020**

Le conseil de quartier Maizerets dénonce le projet Laurentia

Le port de Québec tente de promouvoir le développement du projet Laurentia, un projet vert aux dires des autorités portuaires et des porte-paroles qui relaient ce discours. Un projet qui promet de réduire au minimum par de nouvelles technologies les émissions polluantes produites par ce type d'industrie.

Le conseil de quartier Maizerets (CQM) dénonce ces prétentions. Nous avons pu prendre connaissance d'études produites par le Port à la demande de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (l'Agence). Ces documents indiquent plutôt que le projet Laurentia va devenir une source supplémentaire de contaminants dans le quartier Maizerets. L'Agence indique au Port que « La difficulté réside dans le fait que le projet serait réalisé dans un environnement où la qualité de l'air est déjà affectée par les activités actuelles et que tout ajout de contaminants dans un tel contexte pourrait l'affecter davantage de manière importante (nous soulignons)».

Avis final d'environnement et changement climatique Canada dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet Laurentia-Quai en eau profonde dans le port de Québec-Secteur Beauport, p. 20 (<https://iaac-aeic.gc.ca/050/evaluations/document/136620>).

Depuis des années, le CQM alerte les autorités et dénonce les dépassements fréquents d'émissions polluantes. Les citoyen.nes de Limoilou et de la Basse-Ville demeurent parmi les Québécois qui respirent le plus de particules polluantes. Des mesures de réductions d'impacts devraient être mises en place afin de réduire ces niveaux de contaminants atmosphériques.

En lieu et place, les autorités du Port de Québec nous proposent d'accroître les seuils et les sources de contaminants. Jamais le CQM ne pourra approuver ce type de développement qui affecterait encore plus la qualité de l'air du milieu. Le quartier Maizerets a subi pendant trop d'années et trop souvent ce type de développements. Dans notre quartier, les projets sont étudiés à la pièce et nous en subissons les impacts cumulatifs. Nous connaissons la recette, les conséquences chez nous... les avantages ailleurs.

Considérant la dégradation environnementale et les dommages causés à la santé publique par les activités industrielles du secteur de Maizerets, nous citoyen.nes de Maizerets avons produit la Déclaration citoyenne de Maizerets sur la santé, de la protection de la sécurité, de l'intégrité et de la qualité de vie des personnes face à leur environnement. Nous y affirmons avoir le droit à la santé, à la sécurité, à l'intégrité, à la qualité de vie et à l'équité en matière de santé et d'environnement, et nous défendons ces droits. Nous les citoyen.nes de Maizerets demandons aux autorités gouvernementales d'appliquer pleinement les principes propres à la protection de la santé publique, au développement durable, à l'équité en matière de qualité de l'environnement et de santé, au principe de précaution et à la prévention des maladies et des problèmes de santé.

Pour le CQM, il est inconcevable et moralement questionnable de soutenir le projet Laurentia, dans un milieu si lourdement impacté. À ce titre, nous demandons aux autorités concernées d'assumer pleinement leurs responsabilités par une prise en charge adéquate de la situation.

Agrandissement du Port de Québec: dissidence chez deux conseillères d'Équipe Labeaume

Suzanne Verreault et Geneviève Hamelin, deux conseillères municipales d'Équipe Labeaume élues dans l'arrondissement de La Cité-Limoilou, ont exprimé leur rejet du projet d'agrandissement du Port de Québec.

Plutôt inédite dans le parti politique du maire de Québec, cette dissidence intervient dans la foulée de la publication, lundi, [d'un rapport préliminaire très critique](#) de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada sur le mégaprojet Laurentia. Le maire Labeaume a lui-même révélé, en point de presse, cette prise de position des deux élues. «Dans Équipe Labeaume, on n'est pas tous obligés de penser pareil», a-t-il laissé tomber.



Geneviève Hamelin



Suzanne Verreault

Lundi soir, en entrevue avec *Le Journal*, M^{me} Verreault, conseillère du district de Limoilou depuis 2009 et présidente du Comité de vigilance des activités portuaires, a mentionné qu'elle «ne peut aller à l'encontre de ce qu'on lit et ce qu'on entend. Il n'y a pas d'acceptabilité sociale dans la communauté. Les gens ne sont pas favorables au projet tel qu'il est présenté actuellement», a-t-elle fait savoir en disant parler également au nom de sa collègue, Geneviève Hamelin, absente du conseil municipal de lundi.

La qualité de l'air et le nombre de camions en circulation sont les principales raisons qui ont motivé la prise de position de la conseillère Verreault. Cette dernière ajoute avoir apprécié le fait que «le maire [ait] très bien compris la chose» et qu'il ait accepté la décision des deux élues. «Monsieur le maire défend un projet économique. Moi, je surveille un projet au niveau environnemental», a-t-elle insisté.

Interrogée à savoir si elle sera candidate au poste de conseillère municipale lors de l'élection de l'automne 2021, Suzanne Verreault a dit être toujours «en réflexion» à ce sujet. Si elle devait se présenter, est-ce que ce serait encore pour Équipe Labeaume? «J'espère que j'ai bien répondu à vos questions», a-t-elle alors répondu.

En tout respect

Lors du conseil municipal de lundi soir, le maire de Québec a juré que «ça se fait en tout respect de toutes les opinions et [qu'il est] très fier du comportement de ces deux femmes-là».

D'après M. Labeaume, «Suzanne Verreault vit dans Limoilou, elle est au quotidien avec ses commettants. Et c'est la même chose pour Geneviève Hamelin. Elle respecte tellement ses concitoyens qu'elle veut être solidaire avec eux. Moi, mon angle à moi d'analyse, je pense sincèrement qu'au total, le développement durable est gagnant. Je souhaite que les activités de transbordement en vrac n'existent plus un jour sur les quais de Québec».

– Avec la collaboration de Jean-Luc Lavallée

Sans paroles



Photo ajoutée à la Revue de presse.

Port de Québec: le projet Laurentia aura des «effets négatifs importants», tranche l'Agence environnementale

Le projet Laurentia du Port de Québec aura de multiples «effets environnementaux négatifs importants», conclut l'Agence d'évaluation d'impact du Canada dans un rapport préliminaire rendu public lundi.

«L'Agence est d'avis que le projet entraînerait des effets environnementaux résiduels négatifs importants directs et cumulatifs sur le poisson et son habitat, la qualité de l'air, la santé humaine, l'usage courant des terres et des ressources à des fins traditionnelles, plus particulièrement liés à la pêche [et] les conditions socioéconomiques liées à la pêche récréative et commerciale.»

On peut lire cette conclusion tranchée dans le rapport préliminaire de 311 pages publié lundi. Le document porte sur le projet de terminal de conteneurs que caresse le Port de Québec et qui a reçu l'appui du maire de Québec, Régis Labeaume, et du gouvernement de François Legault. Des conclusions que conteste l'Administration portuaire de Québec (APQ).

Lundi, M. Labeaume maintenait son appui à Laurentia «jusqu'à nouvel ordre». Il reconnaissait ne pas avoir lu le rapport. «Je continue à appuyer le projet, à moins que le rapport dont vous me parlez soit très clair, a-t-il mentionné lundi en début de soirée. Ma vision est qu'il n'y ait plus éventuellement de transbordement de vrac sur les quais.»

Fait assez rare pour être noté, le maire a révélé que deux conseillères municipales de son équipe – Suzanne Verreault et Geneviève Hamelin – allaient s'opposer publiquement au projet du Port de Québec. «On s'est dit qu'on faisait ça en toute amitié et que dans Équipe Labeaume, on n'est pas tous obligés de penser pareil», a expliqué Régis Labeaume.

L'Agence note plusieurs problèmes en lien avec le projet. Elle note que Laurentia s'insère dans un environnement urbain déjà densément peuplé. Elle s'inquiète de la qualité de l'air. «La contribution supplémentaire du projet dans un milieu où la qualité de l'air est déjà fortement affectée [...] serait susceptible d'entraîner une détérioration importante de la qualité de l'air dans les quartiers résidentiels et les lieux publics environnants.» Ces constats l'amènent à déduire que «le projet pourrait causer des risques importants sur la santé humaine». On soutient également que le transport routier et ferroviaire contribuera à détériorer la qualité de l'air.

Bar rayé

L'Agence souligne que le projet se réalise dans un milieu aquatique du Saint-Laurent qui «est particulièrement sensible, complexe et rare» et qui abrite plusieurs espèces de poissons et d'invertébrés, dont le bar rayé, l'esturgeon noir, l'esturgeon jaune, l'alose savoureuse, l'éperlan arc-en-ciel et l'obovarie

olivâtre. «Le projet détruirait l'un des deux seuls habitats de reproduction identifiés à ce jour du bar rayé, population du fleuve Saint-Laurent.»

Il faut encore trancher sur le statut de cette dernière espèce. L'Agence prévient que le projet ne peut pas obtenir de permis en ce moment puisqu'elle figure toujours sur la liste des espèces en péril. La question ne sera pas tranchée avant plusieurs mois, soit avant 2022. Le Port entrevoit de débiter la construction en 2021. Les impacts sur les espèces de poissons et d'oiseaux auront également des conséquences sur les usages courants des autochtones, notamment sur leurs activités de chasse et de pêche.

Le Port réplique

Le Port a répliqué en fin de journée avec une déclaration dans laquelle il affirme que «le rapport ne semble pas tenir compte en sus des nombreuses propositions de projets et de mesures soumises par le Port de Québec afin de limiter ou compenser certains impacts du projet Laurentia sur l'environnement». «Nous ne partageons pas plusieurs des observations, poursuit l'APQ, notamment celles qui ont trait aux impacts du projet sur l'habitat marin.»

Consultations

Le Port a l'intention de se faire entendre lors des consultations à venir. En effet, ce rapport est une version préliminaire et sera soumis à la consultation publique pendant 30 jours, jusqu'au 16 décembre. Les promoteurs du projet et les opposants pourront ainsi se faire entendre.

L'Agence analysera les résultats de ces débats et remettra ses recommandations finales au ministre de l'Environnement, Jonathan Wilkinson. Si ce dernier juge que les effets négatifs sont importants, il soumettra sa décision au Conseil des ministres, qui devra trancher s'ils sont justifiables. Si c'est le cas, le ministre de l'Environnement fixera les conditions d'exécution du projet. «Les conditions énoncées par le ministre de l'Environnement et du Changement climatique seraient juridiquement contraignantes pour le promoteur.»

Rousseau rejette le projet

Le conseiller de Démocratie Québec, Jean Rousseau, affirme qu'il ne peut appuyer ce projet. «Ce rapport nous indique qu'on est rendu à saturation en termes de développement industriel, mais aussi à saturation en termes de pollution. On va ajouter une surpollution à un quartier qui est déjà durement affecté», a-t-il exprimé. Il estime que les mesures d'atténuation que promet le Port ne changeront rien à la donne.

Pour Simon Parent, porte-parole de la Table citoyenne Littoral Est, qui regroupe plusieurs conseils de quartier du secteur et deux associations étudiantes de l'Université Laval, l'appui donné au projet par les politiciens était prématuré. «C'est quand même rassurant de voir ce rapport-là sortir aujourd'hui. François Legault et Régis Labeaume mettaient de la pression sur le fédéral. Jean-Yves Duclos a dit: «Attendez, il y a un processus environnemental en cours, on ne va pas en faire fi.» On dirait que c'est effectivement ce que Labeaume et Legault demandaient.»

M. Parent se réjouit que l'Agence ait pris en considération les inquiétudes des citoyens sur la destruction des écosystèmes, la menace sur les habitats, notamment du bar rayé, et l'impact sur la qualité de l'air dans les quartiers centraux. «Ce sont des points vraiment préoccupants.»

Financement

Les groupes formant la coalition SOS Port de Québec ont, quant à eux, l'intention de faire pression pour que Laurentia ne reçoive ni autorisation ni confirmation de financement, à la lumière des conclusions du rapport. «En pleine période de déficits anticipés rendant hypothétiques les efforts de relance économique, nous devons faire des choix pour [nous] assurer que l'argent public va au bon endroit. Pourquoi investir près de 200 M\$ de notre argent pour favoriser le passage de marchandises étrangères sur notre territoire, alors que les appels à acheter local pour relancer l'économie se font entendre partout au Québec?» se questionne Pierre-Paul Sénéchal du GIRAM (Groupe d'initiatives et de recherches appliquées au milieu).

«Avant même les conclusions de l'Agence, les appels de Mario Girard laissaient entendre que ce projet improvisé n'est pas viable économiquement sans participation des gouvernements. Avec les lacunes exposées aujourd'hui, il est clair que Laurentia va devenir un gouffre de centaines de millions de dollars en fonds publics», a ajouté Véronique Lalande de l'Initiative citoyenne de vigilance du Port de Québec. SOS Port de Québec regroupe Nature Québec, Accès Saint-Laurent-Beauport, GIRAM, l'Initiative citoyenne de vigilance du Port de Québec, Équiterre et Transition Capitale-Nationale.

Duclos attend des réponses

Le député fédéral de Québec et président du Conseil du Trésor du Canada, Jean-Yves Duclos, a dit s'attendre à obtenir des réponses à des questions que soulève le rapport. «Depuis le tout début, je répète qu'il est important de faire les choses dans l'ordre et dans le respect de l'indépendance et de la rigueur du processus en place. La publication du rapport préliminaire de l'Agence d'évaluation d'impact permet à tous les intervenants intéressés de faire valoir leurs points de vue avant la production du rapport final. Le rapport préliminaire soulève d'importantes questions qui devront trouver réponse. Nous le disons depuis le jour 1, en 2020, l'environnement, ce n'est pas un détail ou une distraction et ce projet, comme tous les autres de cette nature, doit passer le test de l'évaluation environnementale», a-t-il exprimé dans une déclaration écrite transmise par son cabinet.

Des réactions

« C'est évident que l'acceptabilité sociale n'est pas au rendez-vous, on le sent, et au niveau environnemental, ça ne rejoint pas mes valeurs à ce moment-ci. [...] Monsieur le maire défend un projet économique. Moi, je surveille un projet au niveau environnemental. »

Suzanne Verreault, conseillère municipale d'Équipe Labeaume pour le district de Limoilou

« Le rapport préliminaire soulève d'importantes questions qui devront trouver réponse. »

Jean-Yves Duclos, député fédéral de Québec et président du Conseil du Trésor

« Avec les lacunes exposées aujourd'hui, il est clair que Laurentia va devenir un gouffre de centaines de millions de dollars en fonds publics. »

Véronique Lalande, de l'Initiative citoyenne de vigilance du Port de Québec

Projet Laurentia: «Ça n'a pas la note de passage»

Malgré les promesses de centaines de millions de dollars en retombées économiques, le projet de terminal de conteneurs du Port de Québec crée des divisions au sein même d'Équipe Labeaume. La conseillère responsable de l'environnement, Suzanne Verreault, s'y oppose.



«Il n'y a pas d'acceptabilité sociale là-dedans. Ça n'a pas la note de passage», laisse tomber la représentante du district Limoilou. M^{me} Verreault a donc pris la décision de se ranger derrière sa population. «Je suis de près tout ce qui se passe dans mon quartier depuis huit ans maintenant. Je suis sur le comité de vigilance des activités du Port de Québec. Nous avons fait beaucoup pour l'environnement. Même si ce projet-là est important au niveau économique.

Au niveau environnemental, je vais être derrière mes citoyens», explique celle dont la vision est partagée par la conseillère du district voisin, Geneviève Hamelin, dans Maizerets-Lairet.

La qualité de l'air, mais aussi la qualité de vie des citoyens du quartier est au coeur de ses préoccupations. «Le rapport indique qu'il y aura une surcharge pendant la construction et même pendant les opérations. On a beau dire qu'on va trouver des solutions pour détourner le transport, je n'y crois pas. Pour ce qui est du train, il n'aura pas le choix de rouler sur les rails», précise-t-elle.

Les deux femmes ont fait part au maire de leur dissension. «Je savais qu'on aurait cette conversation-là», raconte M^{me} Verreault. C'est d'ailleurs le maire lui-même qui a informé les médias de ces voix discordantes dans son caucus.

Ça ne l'empêche pas d'appuyer le projet bien qu'il n'avait pas encore pris connaissance du rapport préliminaire déposé lundi. «Ce qui m'importe c'est de ne plus avoir de transbordement de vrac. Je me rappelle encore les épisodes de poussière», évoque-t-il.

M. Labeaume croit toujours que l'environnement sortirait gagnant de voir naviguer de «très gros porte-conteneurs». D'autre part, il pense toujours possible d'obliger les transporteurs à utiliser les grands axes routiers, Dufferin-Montmorency et La Capitale, plutôt que d'emprunter les voies de circulation au centre-ville, comme le boulevard Henri-Bourassa. C'est là une des pires craintes des citoyens.

Projet Laurentia : «des effets négatifs importants», dit l'agence environnementale du Canada



L'Agence d'évaluation d'impact du Canada estime que le projet Laurentia du port de Québec, un terminal de conteneurs de 775 millions \$, aura des «effets environnementaux négatifs importants». Il appartient maintenant au gouvernement fédéral de juger si ceux-ci sont «justifiables».

Dans la version provisoire du rapport d'évaluation diffusé lundi, «l'Agence estime que le projet est susceptible d'entraîner des effets environnementaux négatifs importants [directs et cumulatifs], notamment:

- «Sur le poisson et son habitat compte tenu de la destruction et de la modification permanente d'habitats»;
- «Sur la qualité de l'air et la santé humaine compte tenu de l'augmentation des émissions de particules dans l'air et de contaminants issues de la combustion de combustibles fossiles autant en phase de construction que d'exploitation du terminal dans un milieu préalablement saturé en contaminants atmosphériques»;
- «Sur l'usage courant des terres et des ressources à des fins traditionnelles et plus particulièrement sur les activités de pêches» ;
- «Sur les conditions socioéconomiques en raison des effets sur la pêche sportive et commerciale».

L'Agence conclut donc notamment que le transport routier et ferroviaire influera sur la qualité de vie des résidents de Québec, principalement ceux installés sur les trajets des conteneurs dans Limoilou et Beauport.

«Les enjeux concernent principalement les activités prévues durant les phases de construction et d'exploitation en lien avec la gestion de la qualité de l'air, du bruit et de la luminosité.»

Pour les poissons, l'Agence souligne notamment que «le projet détruirait l'un des deux seuls habitats de reproduction identifiés à ce jour du bar rayé, population du fleuve Saint-Laurent.»

Il appartient maintenant au gouvernement de jauger si ces impacts sur l'environnement «sont justifiables» et, si oui, de dicter les conditions qui devront être respectées par le port de Québec afin de réaliser le projet, note l'Agence.

Atténuation

Les auteurs font remarquer que «le promoteur s'est engagé à intégrer dans la réalisation du projet des mesures d'atténuation qui permettraient d'éviter ou de minimiser ses effets négatifs. Des mesures de compensation sont également proposées pour contrebalancer les effets négatifs résiduels, le cas échéant.»

Voilà qui permet à l'Agence de conclure que «le projet n'est pas susceptible d'entraîner des effets environnementaux négatifs importants sur les autres composantes de l'environnement qui relèvent de compétences fédérales compte tenu de la mise en oeuvre des mesures d'atténuation».

Celles-ci ne suffiront toutefois pas à éliminer les nuisances. «L'Agence a déterminé les mesures d'atténuation clés et les mesures de suivi nécessaires afin d'éviter les effets environnementaux négatifs et importants en tenant compte des mesures proposées par le promoteur, de l'avis des autorités gouvernementales ainsi que des commentaires reçus des Premières Nations et du public. Cependant, l'ensemble de ces mesures ne permettraient pas d'atténuer suffisamment les effets potentiels du projet pour rendre les effets résiduels non importants.»

Soulignons que le ministère de l'Environnement du Québec collabore aux travaux de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada.

610 mètres

L'Agence d'évaluation d'impact du Canada résume ainsi le projet du port de Québec: «L'Administration portuaire de Québec [le promoteur] propose de prolonger la ligne du quai actuel vers l'est de 610 mètres de manière à exploiter un terminal en eau profonde dédié à la marchandise générale conteneurisée. Le projet d'une superficie de 31,7 hectares comprendrait la construction d'un nouveau poste à quai et d'une digue de retenue qui permettrait l'aménagement d'un espace additionnel de 17 hectares en arrière-quai. Le projet prévoit aussi la construction de voies ferrées et d'accès routiers, la reconfiguration de deux émissaires et du boulevard Henri-Bourassa avec l'ajout d'un viaduc ainsi que le réaménagement d'une partie des terrains actuels du port de Québec pour le chargement des camions et la relocalisation d'une partie de la zone récréotouristique pour l'aménagement de la zone de soutien aux opérations et de l'entreposage des conteneurs vides.»

L'Agence invite maintenant la population à commenter son rapport préliminaire, d'ici au 16 décembre, en visitant ce site Web : <https://iaac-aeic.gc.ca/050/evaluations/proj/80107?culture=fr-CA>

Le site Internet mis en ligne par le port de Québec : <https://www.laurentia.ca/>

LE PORT TOUJOURS CONVAINCU

L'Administration portuaire de Québec ne «partage pas plusieurs des observations» de l'Agence d'impact du Canada et entend faire la démonstration que le terminal de conteneurs Laurentia «peut être réalisé de manière respectueuse pour l'environnement».

Dans une déclaration écrite, le port soutient que le rapport provisoire de l'Agence est fondé sur des données datant de septembre et d'avant. Mais que le projet a parcouru beaucoup de chemin au cours des deux mois suivants.

«Depuis septembre, le port de Québec a poursuivi son travail en collaboration avec Pêches et Océans Canada et le ministère québécois des Forêts, de la Faune et des Parcs, afin de trouver des solutions aux impacts du projet dans le respect du cadre légal, et compte poursuivre en ce sens dans les semaines et mois qui viennent», apprend-on dans la note transmise aux journalistes.

«Le rapport ne semble pas tenir compte en sus des nombreuses propositions de projets et de mesures soumises par le port de Québec afin de limiter ou compenser certains impacts du projet Laurentia sur l'environnement.»

Le port entend faire la démonstration de ses assertions au cours des consultations qui précéderont la publication du rapport final de l'Agence.

« D'IMPORTANTES QUESTIONS QUI DEVRONT TROUVER RÉPONSE » — Duclos

«Le rapport préliminaire soulève d'importantes questions qui devront trouver réponse», lit-on dans une déclaration écrite transmise par le cabinet du président du Conseil du Trésor et député fédéral de Québec, Jean-Yves Duclos. «Nous le disons depuis le jour 1, en 2020, l'environnement, ce n'est pas un détail ou une distraction et ce projet, comme tous les autres de cette nature, doit passer le test de l'évaluation environnementale.»

« AUCUNE AUTORISATION GOUVERNEMENTALE NI ARGENT PUBLIC » — SOS Port de Québec

Une coalition de groupes de citoyens, d'environnementalistes, réunis sous l'étendard SOS Port de Québec demande au gouvernement fédéral de bloquer le projet expansionniste de terminal de conteneurs.

«Aucune autorisation gouvernementale ni argent public ne doit avaliser le projet Laurentia», décochent-ils dans un communiqué publié lundi. «Le rapport provisoire de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada a exposé les nombreuses failles sociales, environnementales et économiques du projet Laurentia. Si le projet voit le jour, il entraînerait des impacts négatifs importants sur les résident-es et l'environnement de Québec.»

«Les groupes membres de la coalition indiquent qu'ils vont faire pression auprès des gouvernements provincial et fédéral dans les prochaines semaines.»

La coalition SOS Port de Québec réunit Nature Québec, l'Initiation citoyenne de vigilance du Port de Québec, le Groupe d'initiatives et de recherches appliquées au milieu (GIRAM), Eau Secours, Accès Saint-Laurent Beauport, Équiterre et Transition Capitale-Nationale.

Rapport fédéral : Laurentia aura des impacts « négatifs importants » sur l'environnement



Projet d'extension du terminal de conteneurs, dans la baie de Beauport

Photo : Port de Québec

L'Agence d'évaluation d'impact du Canada, dont le rapport est la prochaine étape importante dans la réalisation du projet Laurentia, conclut que le terminal de conteneurs que souhaite construire le Port de Québec à la baie de Beauport aurait des impacts environnementaux importants et difficiles à mitiger sur plusieurs aspects.

Le rapport provisoire publié lundi après-midi dresse une liste assez longue d'effets environnementaux négatifs importants liés à la construction d'un nouveau quai de 610 mètres par le Port de Québec. Les impacts sur l'habitat de reproduction du bar rayé figurent au haut de la liste des impacts négatifs du projet.

Le projet risque de détruire une frayère de bar rayé, [...] des aires d'alimentation et de déplacement pour l'esturgeon jaune et l'esturgeon noir et une aire de rassemblement pour la reproduction de l'alose savoureuse, peut-on lire dans le rapport. Il serait extrêmement difficile d'identifier des projets de compensation qui permettraient de contrebalancer ces pertes, selon Pêches et Océans Canada.

L'Agence anticipe aussi des effets non négligeables sur la qualité de l'air et la santé humaine dans un secteur décrit comme déjà préalablement saturé en contaminants atmosphériques.

Liste des impacts environnementaux

- Effets sur la qualité de l'air liés aux émissions de contaminants atmosphériques
- Effets transfrontaliers liés aux gaz à effet de serre
- Pertes ou modifications de milieux humides
- Effets et perturbations concernant plusieurs espèces de poissons et d'oiseaux
- Effets sur la santé humaine liés aux émissions, au bruit et à la lumière
- Effets sur l'utilisation des terres et des ressources par les Premières Nations
- Effets sur les activités récréatives, comme la pêche et le kitesurf
- Effets sur le patrimoine avec la modification du paysage

Mesures d'atténuation

Les auteurs du rapport mentionnent que le Port de Québec a proposé plusieurs mesures d'atténuation de ces effets négatifs. Cependant, l'ensemble de ces mesures ne permettraient pas d'atténuer suffisamment les effets potentiels du projet pour rendre les effets résiduels non importants, concluent-ils néanmoins.

L'Agence d'évaluation d'impact du Canada se contente de dresser la liste des problèmes environnementaux qu'engendrerait la réalisation du projet Laurentia et ne fait pas de recommandation claire au gouvernement Trudeau.

La décision finale appartient au ministre de l'Environnement du Canada qui aura la tâche de déterminer si tous les effets négatifs sur l'environnement sont justifiables dans les circonstances. Si sa décision penche en ce sens, le ministre peut également décider d'inclure plusieurs conditions à la réalisation du terminal de conteneurs, et ces conditions devront être respectées sans faute par le promoteur.

Consultations

Avec le dépôt du rapport provisoire s'ouvre une période de consultations d'un mois. Les membres du public peuvent envoyer leurs commentaires par écrit d'ici le 16 décembre et des séances d'information virtuelles seront offertes en ligne. Il s'agit de la dernière plage de consultations avant la rédaction du rapport final.

Dissidence au sein d'Équipe Labeaume sur Laurentia

Deux conseillères municipales d'Équipe Labeaume s'opposeront au projet de terminal de conteneurs du Port de Québec. Le rapport fédéral publié lundi faisant état [d'impacts environnementaux importants](#) sur la qualité de l'air, la santé humaine et le bar rayé a fait pencher la balance. Geneviève Hamelin et Suzanne Verreault n'ont pas l'intention d'appuyer le projet Laurentia. Les deux élues représentent les districts de Maizerets-Lairet et de Limoilou , où [l'opposition au projet Laurentia est vive](#).

Là, on parle vraiment du cumul de toutes les opérations. Si ça avait été un rapport positif, ça aurait peut-être été tout autre chose, laisse tomber Suzanne Verreault. C'est vraiment la pollution et le transport urbain, c'est évident que c'est compliqué, ajoute celle qui préside le Comité de vigilance des activités portuaires depuis sa création en 2013. L'élue municipale juge que ce projet-là n'a pas d'adhésion au sein de la population de son district.



« Je le fais pour eux et pour moi aussi. Je réside à Limoilou. Je pense que ça n'a pas l'acceptabilité sociale et j'ai appuyé mes citoyens là-dedans. »

Suzanne Verreault
 Conseillère municipale de Limoilou

Pas de conflit

On ne parle toutefois pas d'un conflit à l'interne dans l'équipe du maire. Suzanne Verreault et Régis Labeaume affirment tous les deux que les discussions ont été très respectueuses. Sans avoir pu prendre connaissance du rapport de l'Agence d'évaluation d'impact, le maire Régis Labeaume a de son côté réitéré son appui au projet.

Son principal objectif est de mettre fin au transbordement de vrac pour passer entièrement à la réception et à l'envoi de conteneurs.

Tous nos problèmes depuis quelques années dans tout ce débat-là, c'était la provenance de la poussière qui venait du transbordement de vrac, avance le maire en faisant référence aux épisodes de poussière rouge dans le quartier Limoilou.

Régis Labeaume s'est aussi montré ouvert à réglementer davantage la circulation des poids lourds en ville, notamment en les forçant à emprunter les autoroutes Dufferin-Montmorency et Félix-Leclerc. On va le regarder et s'il le faut on le fera.

Le projet bat de l'aile

Il devient impossible d'applaudir le dernier projet du Port de Québec, Laurentia, après avoir pris connaissance des conclusions alarmantes d'un rapport préliminaire de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada.

Depuis son arrivée en 2010, le PDG du Port de Québec, Mario Girard, a fait de nombreuses volte-face après avoir présenté des projets d'agrandissement. Il a d'abord parlé d'un projet qui permettrait de faire transiter du pétrole, puis avec Beauport 2020, il envisageait d'augmenter le transport et l'entreposage de vrac liquide et de produits inflammables.

Pour finir, le projet Laurentia vise toujours l'agrandissement de la ligne du quai actuel, mais pour implanter, grâce à 775 millions de dollars d'investissements, un important terminal de conteneurs en eau profonde. En plus de s'être perdue en conjectures, l'Administration portuaire de Québec n'a surtout jamais semblé en mesure de justifier ces projets face aux impacts appréhendés sur l'environnement et la qualité de vie des citoyens des environs.

Effets inquiétants

Depuis 2015, on attend le rapport de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AEIC), qui a rendu une version préliminaire de ses principales conclusions, hier. Loin de rassurer, les conclusions de l'Agence viennent confirmer les multiples appréhensions soulevées depuis cinq ans. Il y est question d'effets environnementaux négatifs importants, notamment sur la qualité de l'air et la santé humaine.

À la fin de l'été, lors d'une conférence de presse à laquelle ont participé M. Girard, la rectrice de l'Université Laval et le patron de la Chambre de commerce et d'industrie de Québec, le maire de Québec a tenté de jouer la carte de la rivalité Québec-Montréal.

Selon Régis Labeaume, le port de Montréal combat le projet de Québec et veut le saboter afin de protéger son propre projet de terminal situé à Contrecoeur, près de Sorel-Tracy, dans un secteur industriel. Dans le cas de Laurentia, celui-ci serait implanté dans la baie de Beauport, à six kilomètres à peine du Vieux-Québec et encore plus à proximité de Limoilou et de ses quartiers résidentiels. Plus récemment, le maire a aussi vertement critiqué le fédéral parce que, contrairement au gouvernement Legault, il tardait à donner son aval au projet. De son côté, le Port a mené une vaste opération de relations publiques, cette année. La semaine dernière, son PDG conviait la presse pour annoncer l'appui de 170 maires et préfets. Pour la ministre Geneviève Guilbault, il s'agit d'une occasion de relancer notre économie.

Qualité du projet Toutefois, au-delà de toutes les considérations économiques et de concurrence entre les deux régions, une différence majeure distingue ces deux projets. « Laurentia s'insère dans un environnement urbain déjà densément peuplé » qui visiblement souffrira de son aménagement, selon les conclusions de l'AEIC. Dans les circonstances, il y a de toute évidence lieu de se questionner sur l'acceptabilité d'un tel projet. Et cela n'a rien à voir avec la rivalité Québec-Montréal. Ni avec des retombées économiques dont l'ampleur reste à prouver.

Les lourds impacts du projet Laurentia

CHRONIQUE / Le projet de terminal de conteneurs Laurentia, sur les battures de Beauport, aura des «effets négatifs importants» sur la qualité de l'air et la «santé humaine, physique et psychologique» estime l'Agence d'évaluation d'impact fédérale. Dans son rapport préliminaire rendu public lundi, l'agence rappelle que la qualité de l'air est déjà fragile dans le quartier Limoilou. Y ajouter des activités de transport et de manipulation de conteneurs par des navires, camions et trains va entraîner une «dégradation» supplémentaire mettant à risque la «santé humaine».

À LIRE : [Projet Laurentia: «des effets négatifs importants», dit l'agence environnementale du Canada](#)

L'agence parle de rejet de «polluants atmosphériques gazeux», de poussières et de «particules fines» entraînant des dépassements horaires et journaliers par rapport aux normes. Le danger se pose à la fois pour la période de construction et pour l'exploitation qui suivra. Le Port prévoit manipuler jusqu'à 700 000 conteneurs par année, ce qui signifierait un à trois navires par semaine, 180 mouvements de camion par jour et 2.4 mouvements de train par jour.

Ce jugement sévère sur les impacts du projet Laurentia n'étonnera personne. Il reprend et documente des thèmes abondamment soulevés sur la place publique depuis plusieurs années. L'argument de la qualité de l'air pourrait à lui seul être un motif suffisant pour écarter un projet qui, dans sa forme actuelle, altérerait la qualité de vie au centre-ville de Québec. Ce recul serait contraire à l'objectif que toutes les administrations publiques disent poursuivre, y compris l'administration Labeaume. Ce qui n'a pas empêché le maire et son équipe d'appuyer le projet sans retenue et sans attendre le rapport d'impact.

On note ici avec une certaine admiration la dissidence des conseillères Suzanne Verreault (Limoilou) et Geneviève Hamelin (Maizerets-Lairet). Pas de déchirements ni de claquements de porte en vue. Les discussions ont été sereines rapporte le maire, qui dit respecter et comprendre le choix de ses conseillères. On salue cette ouverture. L'administration Labeaume ne nous avait pas habitués, du moins pas en public, à tolérer la dissidence. Reste à voir si M^{mes} Verreault et Hamelin seront à nouveau candidates à l'élection de l'automne 2021. Leur décision ne sera pas nécessairement liée à la posture de la ville sur le projet Laurentia. Mais si elles devaient se retirer, il sera intéressant de voir où logeront les candidats ou candidates qui prendraient la place dans l'équipe. L'Université Laval a aussi donné son appui au projet Laurentia sans attendre le rapport d'impacts. Cela a indisposé nombre de ses étudiants et professeurs qui militent contre ce projet.

L'agence d'évaluation a documenté de façon minutieuse les impacts environnementaux probables du projet: qualité de l'air, bruit, qualité de l'eau, milieux humides, poissons et oiseaux, luminosité dans la nuit, érosion possible de la plage et de son paysage; impacts sur les activités récréo-touristiques et commerciales; risques d'accident, de défaillance mécanique, de séisme ou événement météo; impacts sur les droits et activités des premières nations, etc. Un tour de piste assez impressionnant, mais personnellement, j'ai été déçu du peu de cas qu'on a fait de l'impact sur le paysage de la plage, de ses vues larges sur l'eau et vers le Vieux-Québec. Ce paysage urbain est absolument unique et sera irrémédiablement altéré par les grues et le mur de conteneurs à venir. La batture de Beauport est la seule où la baignade au fleuve est permise à Québec.

Le rapport convient que des vues seront obstruées et prend acte des intentions du port d'utiliser écrans et couleurs pour essayer de limiter les dégâts. Mais cela ne pèse pas lourd dans l'analyse. Pas aussi lourd que des poissons qu'on ne voit jamais et dont parfois même le nom nous était inconnu, jusqu'à ce qu'une agence le tire de l'eau et le jette dans la chaloupe des impacts appréhendés. Cela en dit long sur notre relation au paysage. Et aux poissons.

J'aime croire que la vie des humains pèse plus lourd que celle des poissons ou des oiseaux dans l'évaluation d'un grand projet et des décisions politiques. À court terme, ce n'est cependant pas la menace à la qualité de l'air dans Limoilou mais celle à la qualité de vie du bar rayé qui pourrait freiner le projet Laurentia. La Loi sur les espèces en péril (LEP) protège actuellement l'aire de reproduction de ce poisson. Émettre un permis pour Laurentia serait actuellement illégal, laisse entendre l'Agence fédérale. Le statut légal du bar rayé est cependant en révision. Ce poisson a disparu des eaux du St-Laurent pendant 50 ans, avant d'être réintroduit à partir de 2002.

Faut-il parler d'un poisson disparu, d'un poisson en voie de disparition ou d'un poisson en «voie d'apparition»? Les incidences et protections légales vont en dépendre et les avocats vont avoir de quoi s'amuser. Le Comité sur la situation des espèces en péril du Canada (COSEPAC) doit faire le point dans un rapport attendu en avril 2022. Ce sera suivi d'une autre période de consultation de 24 à 36 mois. Cela semble difficile à concilier avec l'agenda du Port de Québec qui voudrait mettre son projet en chantier l'an prochain. Les Premières Nations, dont les avis sont tenus en grande considération dans le processus d'évaluation d'impact fédéral, se sont aussi inquiétées des impacts sur l'habitat des poissons. Pour une, la nation huronne-wendat a plaidé l'importance de sa relation avec la nature et a dit dépendre «en partie» de la pêche et de la chasse dans ce secteur pour son «alimentation traditionnelle» (esturgeon jaune et noir, doré, oiseaux migrateurs, etc). «Le dérangement des pêcheurs pendant la phase de construction, de même que la nécessité d'adaptation des pêcheurs pendant la phase d'exploitation, sont importants», indique la nation dans son mémoire à l'Agence.

Cela n'a pas empêché l'ancien grand chef Konrad Sioui de donner au projet un appui sans réserve l'été dernier. «Nos entreprises huronnes-wendat bénéficient des activités du Port de Québec et ce dernier est un service essentiel à notre développement et nos aspirations économiques dans le respect de nos valeurs», de dire M. Sioui. Cela suggère que pour les hurons-wendats, l'enjeu économique pèse plus lourd que les impacts possibles sur les activités traditionnelles.

À la différence du BAPE sur le projet de tramway, le rapport de l'Agence fédérale sur Laurentia ne va pas à ma connaissance à l'encontre de données scientifiques ou empiriques connues. Il ne donne pas non plus aux avis de citoyens «ordinaires» le même poids qu'à des études solides et analyses d'experts. Cela donne à ce rapport une crédibilité qui a fait défaut à celui du BAPE

Le Port reproche à l'Agence de ne pas avoir reflété l'ensemble des «faits» et «données» récentes disponibles. Il trouve aussi que l'Agence n'a pas tenu compte des projets et mesures qu'il a soumis pour atténuer les impacts. Il faut croire que cela n'a pas suffi à rassurer les auteurs du rapport et les ministères qui y ont contribué. Débat à suivre lors de la prochaine ronde de consultation sur le rapport de l'Agence. À mon souvenir, le Port de Québec n'a cependant jamais cherché à nier que son projet aurait des impacts négatifs. Il a plutôt cherché des façons de les atténuer. Et essayé de convaincre que les inconvénients seraient compensés par des bénéfices économiques pour Québec et pour l'Est. Cela n'en fait pas un projet parfait ni souhaitable dans l'état actuel des choses. Mais il serait malhonnête de ne pas reconnaître les efforts du Port pour essayer de l'améliorer.

Contrairement au BAPE, personne ne reprochera à l'agence fédérale d'avoir outrepassé son mandat. Personne ne peut lui reprocher non plus d'avoir produit un rapport complaisant. Dire qu'à l'époque, nous avons été nombreux à nous étonner (et souvent à déplorer) que le projet du Port ne soit pas assujéti au BAPE mais à une agence fédérale. Cela dit, la grande question du premier jour est toujours là : les bénéfices économiques espérés (productivité, emplois, retombées, récemment l'idée d'un pôle d'intelligence artificielle et de logistique des transports, etc) compensent-ils les impacts et dommages sur l'environnement et la qualité de vie?

Laurentia: trop, c'est trop! Le conseil de quartier Maizerets dénonce!

Le Port de Québec tente de promouvoir le développement du projet Laurentia, un projet vert aux dires des autorités portuaires et des porte-paroles qui relaient ce discours. Un projet qui promet de réduire au minimum par de nouvelles technologies les émissions polluantes produites par ce type d'industrie.

Le conseil de quartier Maizerets (CQM) dénonce ces prétentions. Nous avons pu prendre connaissance d'études produites par le Port à la demande de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (l'Agence). Ces documents indiquent plutôt que le projet Laurentia va devenir une source supplémentaire de contaminants dans le quartier Maizerets. L'Agence indique au Port que «La difficulté réside dans le fait que le projet serait réalisé dans un environnement où la qualité de l'air est déjà affectée par les activités actuelles et que tout ajout de contaminants dans un tel contexte pourrait l'affecter davantage de manière importante (nous soulignons)».

[Avis final](#) d'Environnement Canada à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AEIC)

Depuis des années, le CQM alerte les autorités et dénonce les dépassements fréquents d'émissions polluantes. Les citoyen.nes de Limoilou et de la Basse-Ville demeurent parmi les Québécois qui respirent le plus de particules polluantes. «[Les particules fines sont parmi les plus élevées dans notre réseau d'analyse de la qualité de l'air](#)». Daniel Busque, analyste de la qualité de l'air au ministère de l'Environnement.

Des mesures de réductions d'impacts devraient être mises en place afin de réduire ces niveaux de contaminants atmosphériques. En lieu et place, les autorités du Port de Québec nous proposent d'accroître les seuils et les sources de contaminants. Jamais le CQM ne pourra approuver ce type de développement qui affecterait encore plus la qualité de l'air du milieu. Le quartier Maizerets a subi pendant trop d'années et trop souvent ce type de développements. Dans notre quartier, les projets sont étudiés à la pièce et nous en subissons les impacts cumulatifs. Nous connaissons la recette, les conséquences chez nous, les avantages ailleurs.

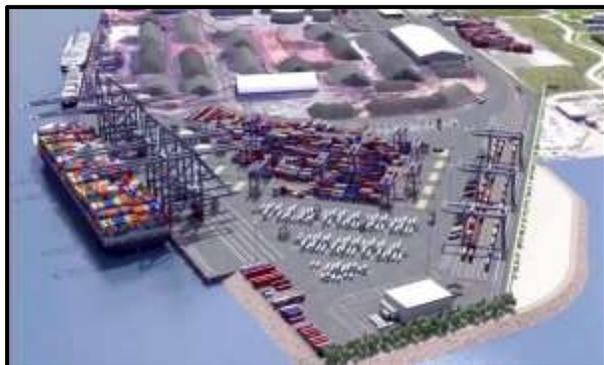
Considérant la dégradation environnementale et les dommages causés à la santé publique par les activités industrielles du secteur de Maizerets, nous citoyen.nes de Maizerets avons produit la Déclaration citoyenne de Maizerets sur la santé, de la protection de la sécurité, de l'intégrité et de la qualité de vie des personnes face à leur environnement. Nous y affirmons avoir le droit à la santé, à la sécurité, à l'intégrité, à la qualité de vie et à l'équité en matière de santé et d'environnement, et nous défendrons ces droits.

Nous, les citoyen./nes de Maizerets demandons aux autorités gouvernementales d'appliquer pleinement les principes propres à la protection de la santé publique, au développement durable, à l'équité en matière de qualité de l'environnement et de santé, au principe de précaution et à la prévention des maladies et des problèmes de santé.

Pour le CQM, il est inconcevable et moralement questionnable de soutenir le projet Laurentia, dans un milieu si lourdement impacté. À ce titre, nous demandons aux autorités concernées d'assumer pleinement leurs responsabilités par une prise en charge adéquate de la situation.

Projet Laurentia: Duclos se félicite de sa gestion du dossier

Le projet d'agrandissement du Port de Québec sous le feu des critiques de l'Agence d'évaluation d'impact



L'Agence fédérale environnementale critique le projet Laurentia du Port de Québec.

Le gouvernement fédéral a été bien avisé de « faire les choses dans l'ordre » dans le dossier d'agrandissement du Port de Québec, selon Jean-Yves Duclos.

C'est ce que le député et ministre libéral fédéral a déclaré mardi au *Journal* au lendemain de la publication d'un rapport préliminaire très critique de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada.

Ce document concluait à « des effets négatifs importants » du mégaprojet. Or, Ottawa a systématiquement conditionné son soutien du projet au succès du processus environnemental. « On doit prendre les conclusions du rapport au sérieux. Les conclusions intérimaires sont préoccupantes pour l'environnement naturel et l'environnement social », a laissé tomber Jean-Yves Duclos. Selon lui, « on ne peut pas appuyer un tel projet en 2020 sans tout d'abord faire le test d'une évaluation et d'une approbation environnementales ».

Québec 21 se positionne

L'Administration portuaire de Québec répondra vendredi en conférence de presse aux « principaux points » du rapport. De son côté, Jean-François Gosselin, chef de Québec 21, s'est formellement opposé au projet Laurentia. « J'avais des réticences dès le début par rapport au camionnage. Ce que je vois dans le rapport vient confirmer les craintes que j'avais. Je ne peux pas appuyer ce projet-là », a-t-il fait savoir. D'après lui, « le maire, qui a mis tout son poids politique dans le projet, fait une belle grosse stratégie politique. Il sait que le projet va être rejeté. Donc, il permet à ses deux conseillères du secteur (Suzanne Verreault et Geneviève Hamelin) de dire publiquement qu'elles sont contre le projet. Il essaye de sauver leurs sièges pour l'élection de l'année prochaine ».

L'Université Laval réagit

À l'Université Laval (UL), la rectrice Sophie D'Amours a été critiquée pour avoir participé, le 31 août, à un point de presse d'appui à Laurentia. Invité à réagir, le porte-parole de l'UL, info@equiterre.org, a soutenu que « le processus doit suivre son cours. Si le projet Laurentia va de l'avant et obtient les approbations requises, l'Université Laval aura le levier supplémentaire pour mettre à contribution l'expertise et les connaissances de ses professeurs et de ses équipes de recherche ».

• À lire aussi: [Le projet Laurentia aura des «effets négatifs importants», tranche l'Agence environnementale](#)

Projet polluant du Port de Québec : comment le maire Labeaume peut-il encore donner son appui ?

Malgré la dissidence de deux conseillères d'Équipe Labeaume et au mépris de la santé de ses concitoyens, le maire de Québec continue d'appuyer le projet Laurentia du Port de Québec.

Comment peut-il ignorer les conclusions de l'Agence d'évaluation des impacts du Canada qui conclut que le projet d'agrandissement du Port « entraînerait des effets environnementaux résiduels négatifs importants directs et cumulatifs, notamment sur la qualité de l'air et la santé humaine » ?



Rappelons que le projet Laurentia implique le déchargement de plus de 700 000 conteneurs par année qui devront tous circuler par camion et par train dans le quartier Limoilou! Chaque semaine, au moins un navire supercargo déchargera plus de 12 000 conteneurs près d'un milieu habité.

Milliers de camions

Selon l'Agence environnementale fédérale, les émissions de matières polluantes dans les quartiers limitrophes du Port sont à la limite de celles recommandées par les normes canadiennes de santé publique en raison de la saturation du potentiel d'activité industrielle qui s'y déroule. En ajoutant des trains de conteneurs et des milliers de camions qui circuleront six jours par semaine à chaque semaine dans le quartier Maizerets, le maire de Québec vient miner la qualité de vie et la santé des citoyens de ce quartier.

Duclos doit intervenir

Je demande à M. Jean Yves Duclos, le ministre fédéral responsable de la région de Québec, d'être sensible à cette réalité et cohérent avec les objectifs que s'est donné son gouvernement en matière de protection de l'environnement et de lutte contre les changements climatiques. Le Ministre doit s'opposer fermement au projet Laurentia du Port de Québec.

J'invite tous ceux et celles qui croient en l'importance d'unir les opposants au projet polluant du Port de Québec à se joindre à une coalition citoyenne non partisane. Pour ma part, j'invite mes deux collègues conseillères municipales dissidentes de la position d'Équipe Labeaume sur ce projet, les trois élus de Québec 21 ainsi que mes deux collègues conseillers indépendants à unir leur voix contre le projet Laurentia. Pensons à la santé de nos concitoyens avant les intérêts privés corporatistes du Port.

Laurentia: pour la création d'une coalition d'opposition citoyenne non partisane

POINT DE VUE

Malgré la dissidence de deux conseillères d'Équipe Labeaume et au mépris de la santé de ses concitoyens, le maire de Québec continue d'appuyer le projet Laurentia du Port de Québec.

Comment peut-il ignorer les conclusions de l'Agence d'évaluation des impacts du Canada qui conclut que le projet d'agrandissement du Port «entraînerait des effets environnementaux résiduels négatifs importants directs et cumulatifs, notamment sur la qualité de l'air et la santé humaine»?

Rappelons que le projet Laurentia implique le déchargement de plus de 700 000 conteneurs par année qui devront tous circuler par camion et par train dans le quartier Limoilou!

Chaque semaine, au moins un navire supercargo déchargera plus de 12 000 conteneurs près d'un milieu habité. Selon l'Agence environnementale fédérale, les émissions de matières polluantes dans les quartiers limitrophes du Port sont à la limite de celles recommandées par les normes canadiennes de santé publique en raison de la saturation du potentiel d'activité industrielle qui s'y déroule. En ajoutant des trains de conteneurs et des milliers de camions qui circuleront six jours par semaine à chaque semaine dans le quartier Maizerets, le maire de Québec vient miner la qualité de vie et la santé des citoyens de ce quartier.

Je demande à M. Jean-Yves Duclos, le ministre fédéral responsable de la région de Québec, d'être sensible à cette réalité et cohérent avec les objectifs que s'est donné son gouvernement en matière de protection de l'environnement et de lutte contre les changements climatiques. Le Ministre doit s'opposer fermement au projet Laurentia du Port de Québec.

J'invite tous ceux et celles qui croient en l'importance d'unir les opposants au projet polluant du Port de Québec à se joindre à une coalition citoyenne non partisane. Pour ma part, j'invite mes deux collègues conseillères municipales dissidentes de la position d'Équipe Labeaume sur ce projet, les trois élus de Québec 21, ainsi que mes deux collègues conseillers indépendants à unir leur voix contre le projet Laurentia. Pensons à la santé de nos concitoyens avant les intérêts privés corporatistes du Port.

À LIRE AUSSI [Projet Laurentia: «des effets négatifs importants», dit l'agence environnementale du Canada](#)

Le Bloc veut que le processus environnemental québécois s'applique

Le projet d'agrandissement du port de Québec « ne peut aller de l'avant tant qu'il n'est pas soumis aux lois et aux évaluations environnementales du Québec », selon le Bloc québécois.

« Les lois environnementales du Canada sont beaucoup plus souples que celles du Québec. Si le Québec avait les pleins pouvoirs sur son territoire et sur son environnement, cela ferait des années que les projets d'agrandissement du port de Québec auraient eu à être modifiés », a fait savoir la députée bloquiste Julie Vignola, mercredi. De son côté, le député conservateur Pierre Paul-Hus a dit préférer attendre la réaction du Port de Québec, prévue demain, avant de s'exprimer.

Effets néfastes

À l'hôtel de ville de Québec, le chef de Démocratie Québec, Jean Rousseau, s'est demandé comment « le maire de Québec continue d'appuyer le projet Laurentia [et] comment peut-il ignorer les conclusions de l'Agence » environnementale ? M. Rousseau a invité les opposants au projet à unir leurs voix au sein d'une « coalition citoyenne non partisane ». Lundi, un rapport préliminaire de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada a conclu que le projet Laurentia aurait « des effets négatifs importants » sur l'environnement.

Il y a 2200 ans, une galère romaine à la sortie du Saguenay



Photo ajoutée à la Revue de presse

Projet Laurentia: Duclos se félicite de sa gestion du dossier

Le projet d'agrandissement du Port de Québec sous le feu des critiques de l'Agence d'évaluation d'impact



Le gouvernement fédéral a été bien avisé de « faire les choses dans l'ordre » dans le dossier d'agrandissement du Port de Québec, selon Jean-Yves Duclos.

C'est ce que le député et ministre libéral fédéral a déclaré mardi au *Journal* au lendemain de la publication d'un rapport préliminaire très critique de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada.

L'Agence fédérale environnementale critique le projet Laurentia du Port de Québec.

Ce document concluait à « des effets négatifs importants » du mégaprojet. Or, Ottawa a systématiquement conditionné son soutien du projet au succès du processus environnemental. « On doit prendre les conclusions du rapport au sérieux. Les conclusions intérimaires sont préoccupantes pour l'environnement naturel et l'environnement social », a laissé tomber Jean-Yves Duclos. Selon lui, « on ne peut pas appuyer un tel projet en 2020 sans tout d'abord faire le test d'une évaluation et d'une approbation environnementales ».

Québec 21 se positionne

L'Administration portuaire de Québec répondra vendredi en conférence de presse aux « principaux points » du rapport. De son côté, Jean-François Gosselin, chef de Québec 21, s'est formellement opposé au projet Laurentia. « J'avais des réticences dès le début par rapport au camionnage. Ce que je vois dans le rapport vient confirmer les craintes que j'avais. Je ne peux pas appuyer ce projet-là », a-t-il fait savoir. D'après lui, « le maire, qui a mis tout son poids politique dans le projet, fait une belle grosse stratégie politique. Il sait que le projet va être rejeté. Donc, il permet à ses deux conseillères du secteur (Suzanne Verreault et Geneviève Hamelin) de dire publiquement qu'elles sont contre le projet. Il essaye de sauver leurs sièges pour l'élection de l'année prochaine ».

L'Université Laval réagit

À l'Université Laval (UL), la rectrice Sophie D'Amours a été critiquée pour avoir participé, le 31 août, à un point de presse d'appui à Laurentia. Invité à réagir, le porte-parole de l'UL, Simon La Terre, a soutenu que « le processus doit suivre son cours. Si le projet Laurentia va de l'avant et obtient les approbations requises, l'Université Laval aura le levier supplémentaire pour mettre à contribution l'expertise et les connaissances de ses professeurs et de ses équipes de recherche ».

• À lire aussi: [Le projet Laurentia aura des «effets négatifs importants», tranche l'Agence environnementale](#)

Projet Laurentia: un autre désastre signé Port de Québec

POINT DE VUE



Nous sommes en 2012. Par une journée d'octobre, un nuage de poussière rouge recouvre Limoilou. Des dépôts partout : sur les balcons, les voitures, les trottoirs. Une enquête du ministère de l'Environnement en découvrira rapidement la cause : la négligence du Port de Québec. Est-ce que la Ville et le maire Régis Labeaume réagissent? Pas vraiment. Est-ce que le Port s'excuse? Non plus.

Je me souviens de cet épisode de manière limpide, car il a forgé mon implication politique. Je suis restée marquée par le manque d'imputabilité du Port, mais surtout par l'impression que les citoyennes et citoyens devaient se défendre... seuls. Je me suis impliquée auprès du Comité vigilance portuaire, puis à Démocratie Québec, pour finalement joindre Transition Québec, dont je suis désormais très fière d'être la cheffe.

Depuis l'incident de la poussière rouge, nous commençons malheureusement à comprendre à quel point nous ne sommes pas chez nous. Il aura fallu traîner le Port en cour pour obtenir des dédommagements suite à l'incident. Non seulement le président du Port de Québec y a nié les dommages causés aux citoyennes et citoyens de Limoilou, mais surtout, il planifie déjà une expansion majeure qui nuira inévitablement à la qualité de vie de ses voisines et voisins des quartiers centraux.

Ainsi, en 2017, le Port annonce «Beauport 2020», un projet destiné à accroître le transport de vrac liquide. Après une puissante contestation citoyenne qui en repoussa l'échéance, le projet est rebaptisé «Laurentia». Cette fois, au lieu d'être destiné au vrac liquide, le projet d'agrandissement prévoit la création d'un grand terminal de conteneurs qui empiétera sur la baie de Beauport.

Pour y arriver, il faudra effectuer une opération de dragage du fleuve qui détruira l'équivalent de 72 terrains de football de milieux naturels, dévisagera la baie de Beauport et diminuera l'accès aux

berges. Le terminal augmentera substantiellement le trafic maritime sur le Saint-Laurent, où la collision avec des navires est déjà une cause importante de décès des baleines noires. Pour les citoyennes et citoyens de Limoilou et Maizerets, cela signifiera le passage de dizaines de camions lourds dans leurs rues chaque jour.

Est-ce que l'opposition des citoyens et citoyennes qui subiront la pollution, le bruit et la destruction des milieux naturels associés à ce projet a été entendue? Est-ce que l'avalanche de dénonciations des conseils de quartiers avoisinants a été considérée? Non.

Le Port, férocelement appuyé par Régis Labeaume, continue à avancer dans ses projets comme si de rien n'était. Et le maire, plutôt que d'écouter la grogne populaire, planifie la poursuite de son nébuleux projet baptisé «Littoral Est», visant l'implantation au cœur du quartier Maizerets d'une nouvelle zone industrielle en plein cœur de notre ville.

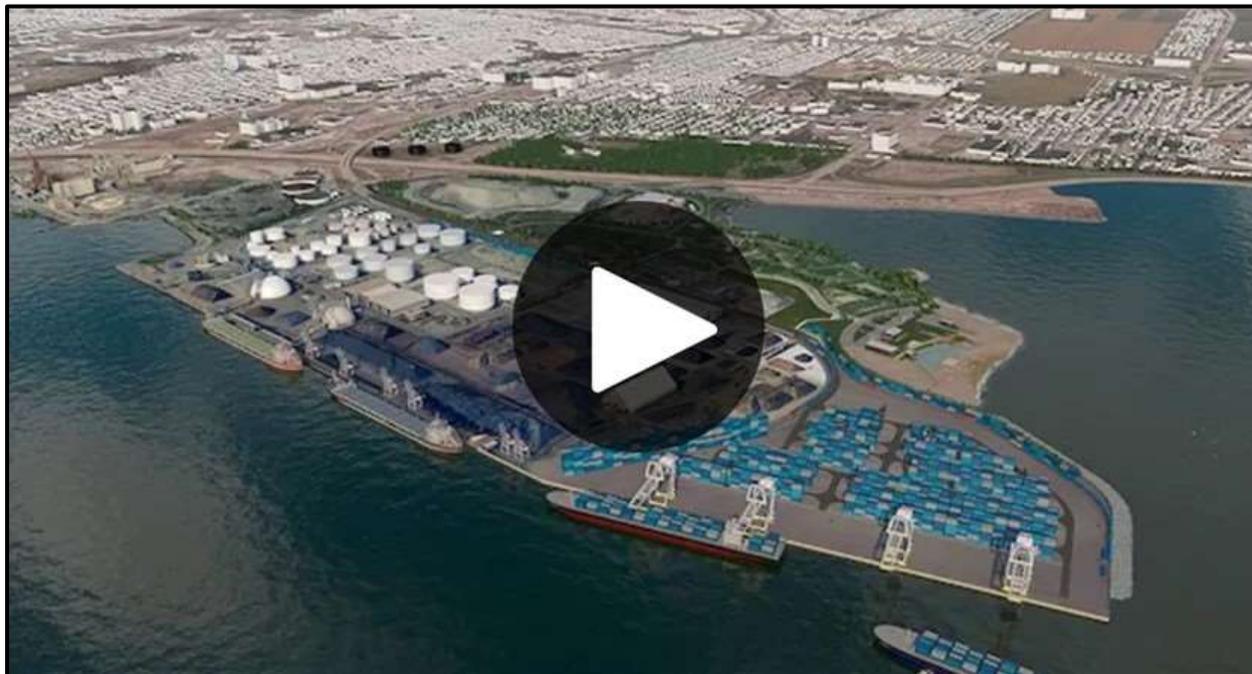
Les milliers d'étudiantes et étudiants de l'Université Laval dénoncent déjà ce projet d'un autre siècle. Les conseils des quartiers, les groupes écologistes et les citoyennes et citoyens, aussi. Ensemble, ces groupes se mobilisent pour donner une voix à ceux et celles que nos élus ignorent.

L'administration du Port tente de créer l'illusion d'un appui populaire en mettant de l'avant ses quelques alliés : le maire Labeaume, la ministre responsable de la région, la rectrice de l'Université Laval, des préfets et maires de villes éloignées, etc. Des gens qui fabulent sur les retombées économiques du projet, mais qui n'en subiront pas les conséquences immédiates. Et c'est bien ce qui est indignant dans cette histoire : nos élus ne nous protègent pas. Ils préfèrent les intérêts corporatifs de quelques-uns au bien commun de leur population. Un peu comme si un nouveau désastre se répétait.



Photo ajoutée à la Revue de presse.

Laurentia : le Port de Québec rejette « un rapport incomplet »



[Écoutez le reportage d'Olivier Lemieux](#)

Le Port de Québec juge que le rapport provisoire de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AÉIC) publié plus tôt cette semaine est « incomplet ». L'administration portuaire minimise les « impacts négatifs » du projet de terminal de conteneurs sur l'environnement.

L'administration portuaire de Québec (APQ) affirme avoir effectué plus d'une centaine d'études environnementales sur le projet Laurentia. Le PDG Mario Girard estime que le Port possède plusieurs données que l'AÉIC n'a pas prises en compte dans l'élaboration de son [rapport](#). Nous ne partageons pas plusieurs des observations incluses dans le rapport provisoire de l'agence, a-t-il indiqué lors d'une conférence de presse, vendredi matin.

Le Port de Québec compte déposer un mémoire à l'agence fédérale contenant des données permettant de rassurer la population quant aux éventuels impacts du projet d'extension du terminal de conteneurs dans la baie de Beauport.

Acceptabilité sociale

Depuis la publication du rapport provisoire le 16 novembre, plusieurs groupes et [élus municipaux](#) se sont opposés au projet Laurentia. Geneviève Hamelin et Suzanne Verreault qui représentent Maizerets-Lairet et Limoilou au sein de l'Équipe Labeaume ont joint leur voix cette semaine aux dissidents. [L'opposition officielle à l'hôtel de ville](#) s'est aussi prononcée contre le projet.

Mario Girard comprend leurs inquiétudes, mais les invite plutôt à lire le rapport en entier. Il estime également qu'elles pourront trouver réponse à leurs craintes dans le mémoire qui sera déposé. Malgré les conclusions du rapport, et les nombreuses oppositions, le Port de Québec croit encore à son projet.

Avec les réponses qu'on va donner à l'agence, avec les données scientifiques qui n'ont pas encore été considérées dans le rapport de l'agence et du côté de Pêches et Océans [...] les décisions du gouverneur en conseil seront positives, explique Mario Girard.



La conseillère Suzanne Verreault fait partie de ceux qui ont retiré leur appui au projet Laurentia.

Circulation urbaine des poids lourds

L'une des inquiétudes véhiculées par les opposants, dont Suzanne Verreault, touchait la circulation des camions dans le quartier Limoilou. Le Port affirme avoir mis en place au début de l'année une campagne de sensibilisation afin d'inciter les camionneurs à utiliser les grands axes routiers comme l'autoroute Dufferin-Montmorency plutôt que de traverser Limoilou. Il se dit également prédisposé à rendre l'utilisation de cette voie de contournement obligatoire.

Impacts sur les poissons du Saint-Laurent

La situation du bar rayé dans le Saint-Laurent est au coeur des inquiétudes de l'AÉIC, qui estime que le projet risque de détruire une frayère de cette espèce, en plus d'aires d'alimentation et de déplacement pour l'esturgeon jaune et l'esturgeon noir et une aire de rassemblement pour la reproduction de l'aloise savoureuse.

L'administration portuaire estime toutefois que les risques sont restreints, et que l'agence fédérale n'a pas pris en compte toute l'information disponible. Elle indique entre autres que l'aire de fraie est plus grande que celle indiquée dans le rapport provisoire.



La population de bar rayé dans le fleuve Saint-Laurent est classée en voie de disparition par le gouvernement du Canada.

Pollution atmosphérique

Le rapport de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada faisait aussi état d'effets sur la qualité de l'air liés aux émissions de contaminants atmosphériques. Marie-Ève Lemieux, directrice environnement pour Laurentia, affirme que le projet a été modifié et que le Port n'effectuera que la manutention de conteneurs, ce qui ne générera pas de poussière.

Elle ajoute que selon une étude réalisée l'an dernier par la Santé publique, le chauffage au bois est responsable de plus de 60 % des émissions de particules fines dans La Cité-Limoilou, et que les industries et le transport se partagent le reste. L'administration portuaire estime donc que les effets du projet seront négligeables.

Québec maintient son appui

Dans un point de presse vendredi matin, la vice-première ministre, et ministre responsable de la région de la Capitale-Nationale, Geneviève Guilbault a affirmé que Laurentia demeurait un projet important pour le bien-être économique du Québec.

Elle a toutefois indiqué que le gouvernement était prêt à travailler avec le Port de Québec afin d'adapter le projet pour qu'il réponde mieux aux critères environnementaux.

L'autre risque du projet Laurentia

POINT DE VUE / L'Agence d'évaluation des impacts du Canada prépare des consultations publiques à propos de son rapport préliminaire qui constate notamment que l'agrandissement du port de Québec, le projet Laurentia, contribuera davantage à polluer les quartiers environnants déjà saturés de contaminants toxiques.

Toutefois, nulle part il n'est question du danger que représente le transbordement de milliers de conteneurs au niveau de la sécurité publique, ce qui me semble un véritable futur terrain de jeux pour le crime organisé à Québec, si on en croit un rapport incriminant du gouvernement fédéral.

Est-ce que nos élus qui appuient déjà le projet du Port ont été informés des risques de corruption et d'intimidation qu'amène un immense quai de transbordements de conteneurs? Si oui, pourquoi ne pas aborder ce thème lors des présentes consultations publiques?

Je rappelle qu'un rapport diffusé par le gouvernement canadien sur le plan de la sécurité publique devrait inquiéter tous les élus, tant au niveau municipal, provincial que fédéral. On y mentionne que les ports au Canada sont vulnérables à l'importation de drogues, de contrefaçons (produits du tabac, industrie pharmaceutique, vêtements, passage de clandestins, etc. De plus, on y mentionne que les voitures volées et les drogues synthétiques sont les biens illégaux les plus fréquemment exportés par les ports commerciaux au Canada.

Les auteurs du rapport soulignent que les biens de contrebande proviennent surtout de la Chine et sont contrôlés par les réseaux criminels chinois. Enfin, les ports de Montréal, Vancouver et Halifax sont les plus vulnérables compte tenu du volume important de conteneurs qui y transitent annuellement. Rappelons que le projet Laurentia du Port de Québec prévoit transborder plus de 700 000 conteneurs par année, ce qui signifie en moyenne près de 1400 conteneurs par semaine.

Je ne doute pas de l'intégrité et du professionnalisme du principal partenaire investisseur chinois du Port de Québec, mais je m'inquiète de la détérioration éventuelle de la paix sociale de la ville de Québec. Pensons-y, voulons-nous que la région de la Capitale-Nationale devienne une plaque tournante et la porte d'entrée du crime organisé asiatique en Amérique du Nord?

Le rapport diffusé par l'unité de recherche sur le crime organisé dans les ports du Canada par l'organisme fédéral Sécurité publique Canada n'a rien de rassurant. Les auteurs en concluent que les ressources pour surveiller la contrebande sont actuellement [insuffisantes](#).

Projet Laurentia: le Port de Québec digère mal le rapport de l'Agence d'impact du Canada



Le PDG du Port de Québec, Mario Girard

L'administration du port de Québec digère mal le rapport critique déposé en début de semaine par l'Agence d'impact du Canada quant aux «effets environnementaux négatifs importants» du futur terminal de conteneurs Laurentia de 775 millions \$.

«On ne peut pas acquiescer aux conclusions», déplore le PDG Mario Girard. «C'est un rapport incomplet, provisoire et hautement perfectible.» «Afin de donner l'heure juste à la population, il est important pour nous de réagir aujourd'hui», a laissé tomber M. Girard, en conférence de presse vendredi. «Nous ne partageons pas plusieurs des observations.»

Depuis 2015, le port travaille avec des scientifiques qui ont réalisé quelque 116 études, plaide-t-il. «Rien n'a été laissé au hasard.» «Plusieurs changements et ajustements» aux plans initiaux auraient été réalisés, notamment pour amenuiser les impacts sur les poissons. Aussi pour réduire la poussière, la pollution. «Le port s'engage à travailler avec les experts sur cette importante question.»

À pleine capacité, vers 2035, quelque 90% des 700 000 conteneurs transportés chaque année circuleront par train, pas par camion, ajoute le directeur principal de Laurentia, Hugues Paris. La manutention de conteneurs est une activité qui ne génère pas de poussière, insiste Marie-Ève Lemieux, directrice de l'environnement. «Notre projet ne constitue pas un risque à la santé humaine», tranche Mario Girard. «La santé humaine n'est pas un enjeu négociable.»

La faune et les humains écopent

Lundi, l'Agence d'évaluation d'impact du Canada a indiqué que le projet Laurentia aura des «effets environnementaux négatifs importants [directs et cumulatifs]». Et qu'il appartient maintenant au gouvernement fédéral de juger si ceux-ci sont «justifiables».

Dans la version provisoire du rapport d'évaluation diffusé, l'Agence juge notamment que le futur quai à construire de 610 mètres empiétera «sur le poisson et son habitat». Aussi, que le terminal — d'une superficie totale de 31,7 hectares — affectera «la qualité de l'air et la santé humaine compte tenu de l'augmentation des émissions de particules dans l'air et de contaminants issues de la combustion de combustibles fossiles».

L'accès réduit aux terres et aux ressources naturelles pour les Premières Nations ainsi que les limitations aux activités de pêche et de loisirs sont également cités dans la liste des effets négatifs de l'Agence d'impact du Canada. Les auteurs conviennent que «le promoteur s'est engagé à intégrer dans la réalisation du projet des mesures d'atténuation qui permettraient d'éviter ou de minimiser ses effets négatifs. Des mesures de compensation sont également proposées pour contrebalancer les effets négatifs résiduels, le cas échéant».

Celles-ci ne suffiront toutefois pas à éliminer les nuisances. «[...] L'ensemble de ces mesures ne permettraient pas d'atténuer suffisamment les effets potentiels du projet pour rendre les effets résiduels non importants.»

Dissidence chez Labeaume

Ces observations de l'Agence d'impact du Canada ont créé de la division au sein de l'équipe du maire de Québec, Régis Labeaume, qui appuie les visées expansionnistes du port. Suzanne Verreault, du district Limoilou, et Geneviève Hamelin, du district Maizerets-Lairet, ont affiché publiquement leur opposition. Le PDG du port est déçu de ces «sorties publiques un peu rapides». Mais il ouvre la porte à une rencontre avec les élues afin de faire le point.

Le port entend également participer aux consultations en cours à l'Agence d'impact du Canada avant la publication du rapport final. «On pense que les gens vont comprendre que c'est un beau projet, un bon projet.»

Projet Laurentia: un rapport «incomplet», regrette le Port



Le Port estime que le rapport de l'Agence d'évaluation d'impact sur le projet Laurentia est «incomplet provisoire et nettement perfectible» et a omis plusieurs faits importants.

Les autorités de l'Administration portuaire de Québec (APQ) ont convoqué les journalistes, vendredi matin, pour répondre au rapport préliminaire de l'Agence, rendu lundi, qui concluait que le projet de terminal de conteneurs Laurentia du Port de Québec aura de multiples «effets environnementaux négatifs importants». «On ne peut pas comprendre et acquiescer aux conclusions du rapport», a exprimé le PDG du Port, Mario Girard. Selon lui, l'Agence a «omis plusieurs faits importants et avance des hypothèses qui ne sont pas soutenues par des faits établis». Il ne partage pas les conclusions du rapport, notamment sur les impacts sur le poisson, sur son habitat et sur la qualité de l'air.

M. Girard martèle que, contrairement à ce qu'affirme l'Agence, «Laurentia ne présente pas un risque pour la santé humaine». Il a noté les réactions négatives dans la communauté, notamment de la part de deux conseillères d'Équipe Labeaume, Suzanne Verreault et Geneviève Hamelin, qui se sont officiellement et publiquement prononcées contre le projet. Sans commenter les réactions exprimées par ces deux élues dans les médias, M. Girard a indiqué: «on a été déçus de voir les sorties un peu rapides. On comprend que ces sorties rapides ont eu un impact sur les préoccupations de la population». Il invite d'ailleurs M^{me} Verreault à le rencontrer pour lui présenter en détail le projet.

Il répète que le rapport est plus nuancé que les conclusions qui décrètent des effets négatifs importants. «Il faut lire le rapport.»

Le PDG a réaffirmé que l'intention de l'APQ est de soumettre par écrit ses contre-arguments au rapport de l'Agence. «On pense que les gens vont comprendre que c'est un beau et un grand projet qui n'aura pas d'impact.»

«Il faudrait faire attention de ne pas stigmatiser le milieu de Limoilou», a précisé M. Girard. Il a rappelé que la Santé publique avait décrété que la qualité de l'air dans le secteur était semblable à celle de tout autre milieu urbain et que le port a une «contribution négligeable» à l'émission de polluants. «Les activités du Port de Québec représentent moins de 3% de toutes les poussières présentes au sol dans la zone environnante à ses installations», a mentionné la direction.

Quant au transport, l'APQ a réitéré que les conteneurs seront transportés à 90% par train et que cela n'amènera que deux passages supplémentaires par jour. «C'est au cœur du modèle d'affaires de Laurentia», a soumis Hugues Paris, directeur principal du projet. Mis à part un autre projet de port au pays, aucune autre installation ne comportera une aussi grande proportion de transport par train, a-t-il précisé.

La directrice de l'environnement à l'APQ, Marie-Ève Lemieux, a indiqué que l'Agence n'a pas tenu compte du fait que le bar rayé qui a été réintroduit dans le Saint-Laurent ne peut être considéré de la même espèce que celui qui est disparu auparavant. «Le développement de Laurentia ne devrait pas avoir d'effet environnemental important sur le bar rayé.»

Labeaume veut prendre son temps

Plus tôt vendredi matin, le maire Labeaume a répété qu'il n'a toujours pas lu le rapport de l'Agence d'impact, cinq jours après sa publication. «Il y a quelqu'un qui est en train de nous travailler un résumé (...) On va prendre notre temps. Je ne veux pas réagir bien rapidement à tout ça. On va prendre le temps d'analyser. Il n'y a pas de presse».

Interrogé à savoir s'il hésite à réitérer son appui au projet Laurentia, le maire de Québec a assuré qu'il «n'est pas plus hésitant. Quand tu viens de vivre un rapport du BAPE [sur le tramway], comme on l'a vécu dernièrement, on n'est dans la bonne semaine pour sauter aux conclusions d'un autre rapport sur l'environnement. Ça appelle à une certaine prudence».

M. Labeaume se dit donc toujours «d'accord avec ce projet-là parce qu'[il] pense qu'éventuellement, il faut cesser de transborder du vrac sur les quais».

Les conservateurs fédéraux se sont eux aussi rangés du côté du Port. «Je suis d'accord avec l'analyse du Port», a exprimé le député Pierre Paul-Hus. Ayant d'abord eu des réticences quand il a pris connaissance des conclusions de l'Agence, il s'est dit rassuré par les réponses données vendredi par l'APQ. «Il n'y a pas d'éléments critiques au niveau environnemental qui peuvent empêcher ce projet-là.» Il reste un questionnement sur l'implication de la compagnie Hutchison dans le montage financier. «Si l'analyse détermine que Hutchison n'a aucun lien avec le Parti communiste chinois, pour nous, le projet peut aller de l'avant.»

Geneviève Guilbault

De son côté, la vice-première ministre Geneviève Guilbault a réitéré son appui à Laurentia, tout en admettant qu'il faut tenir compte du rapport de l'Agence. «Oui, c'est un projet que l'on appuie et qui repose sur une logique économique qui va emmener des retombées importantes pour Québec et l'ensemble du Québec. Par contre, on a vu comme tout le monde ce rapport-là. On en tient compte et on en fait une analyse attentive. S'il faut apporter des améliorations, c'est bien sûr qu'on va le faire. C'est important de tenir compte des recommandations qui nous sont faites.»

Le député fédéral de Québec et président du Conseil du Trésor du Canada, Jean-Yves Duclos, a rappelé que l'aspect économique du projet doit être concilié avec l'aspect environnemental. «Pour que ça puisse se faire, il faut qu'on puisse recourir à des processus rigoureux, solide et politiquement indépendant. [...] Les citoyens, les entreprises et les corporations ont le devoir de faire entendre leur point de vue.»

La rectrice de l'Université Laval, Sophie d'Amours, n'a pas voulu se prononcer sur les conclusions du rapport. Elle a insisté sur le rôle d'accompagnant que peut jouer l'Université pour des modifications du projet.

«Depuis le début, on dit que le passage actuel de l'évaluation environnementale est requis. Une fois que les étapes seront franchies, l'Université Laval a l'expertise pour apporter des solutions qui pourraient mitiger des risques quantifiés et bien compris.»

– Avec la collaboration de Taïeb Moalla et de Pierre-Paul Biron

- À lire aussi: [Le Bloc veut que le processus environnemental québécois s'applique](#)
- À lire aussi: [Projet Laurentia: Duclos réitère qu'on doit «faire les choses dans l'ordre»](#)
- À lire aussi: [Port de Québec: le projet Laurentia aura des «effets négatifs importants», tranche l'Agence environnementale](#)

Terminal portuaire de conteneurs

Bulletin environnemental : le port de Québec a un mois pour redorer le projet Laurentia



Le projet Laurentia, à Québec, est « susceptible d'entraîner des effets environnementaux négatifs importants, note dans son rapport l'Agence d'évaluation d'impact du Canada.

Les deux grands projets portuaires sur le Saint-Laurent ont reçu leur bulletin environnemental provisoire cette semaine et un des deux élèves accuse du retard. Mais le PDG du Port de Québec, Mario Girard, entend profiter du prochain mois pour redorer l'image du projet Laurentia.

L'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AEIC) a livré coup sur coup, lundi et mercredi, sa première évaluation des projets de terminal de conteneurs du Port de Québec (Laurentia) et du Port de Montréal (Contrecœur). Le verdict, indiquant que le projet était « susceptible d'entraîner des effets environnementaux négatifs importants », était plutôt mauvais pour l'administration portuaire de Québec, qui a pris quelques jours de lecture et de réflexion avant d'y réagir officiellement, vendredi matin.

« Ça reste un rapport provisoire, ce qui veut dire qu'il reste de la place pour tenir compte de nos commentaires », a d'abord rappelé M. Girard, en entrevue avec *La Presse*. Beaucoup des récriminations de l'AEIC ont trait à la destruction ou la modification importante de l'habitat de certains poissons, dont le bar rayé du Saint-Laurent.

Le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada a dit en décembre 2019 que cette espèce-là n'existe plus depuis 1964, je crois. Or, il figure toujours officiellement à la liste des espèces en voie de disparition.

Mario Girard, PDG du Port de Québec

« Pêches et Océans Canada n'a pas le choix de travailler avec les statuts officiels, reconnaît M. Girard. Il y a un rétablissement à faire de ce côté-là. » Une autre forme de bar rayé a été réintroduite dans le fleuve au début des années 2000 et sa population a progressé au point que l'ensemencement a cessé et qu'on songe à en autoriser la pêche sportive, fait-on valoir. Il existe aussi au moins une autre aire de reproduction que la zone ciblée.

Contribution « négligeable »

L'autre grand champ d'inquiétude de l'AEIC est l'impact potentiel sur la santé des résidents du quartier voisin de Limoilou. On craint notamment que le passage de camions additionnels n'ajoute davantage de particules fines dans l'air, dans un quartier déjà mal en point à ce chapitre. « On a une grande préoccupation pour la santé humaine, c'est incontournable, répond M. Girard. On comprend les gens. Mais [le projet] ne constitue pas une menace pour la santé humaine. »

« C'est comme s'il y avait un bouchon de circulation avec 15 voitures, qu'on se préoccupait des émissions, qu'il y avait une voiture électrique qui se pointait et on la refusait parce qu'on ne peut pas avoir une voiture de plus, illustre-t-il. Il faudrait prendre la Tesla et régler le problème des 15 pick-up. La contribution du Port est négligeable. »

En hiver, environ 60 % des particules fines sont causées par le bois de chauffage, note le Port. Les industries avoisinantes et le transport, avec notamment la présence de deux autoroutes, représentent la grande majorité du reste. L'AEIC a ouvert lundi une période de 30 jours au cours de laquelle elle acceptera des réponses à son rapport provisoire. Le Port de Québec entend bien en profiter pour faire valoir ces arguments, et d'autres.

Joie à Montréal

Pendant ce temps, à Montréal, on se réjouissait de l'évaluation faite par l'AEIC du projet de terminal de conteneurs de Contrecœur. Celui-ci n'aura que des effets environnementaux « résiduels », estime-t-on. « C'est un bon signal, mais le processus n'est pas terminé », dit Sophie Roux, vice-présidente aux affaires publiques du Port de Montréal. Là aussi, l'AEIC a ouvert une période de réponses de 30 jours, après quoi un rapport final sera envoyé au ministre. Un verdict gouvernemental final est attendu pour le premier trimestre de 2021. Même si les deux projets pourraient éventuellement se livrer concurrence, on évitait soigneusement d'un côté comme de l'autre d'attiser les flammes à la suite de ces rapports.

Est-ce qu'on surveille le projet Laurentia ? La réponse, c'est oui.

Sophie Roux, vice-présidente aux affaires publiques du Port de Montréal

Le Port de Montréal a déjà fait valoir que « la création de surcapacité en manutention de conteneurs sur le Saint-Laurent nous préoccupe. » Une étude commandée par le Port de Québec estimait que Laurentia ravirait environ 10 % du volume de conteneurs à Montréal, mais que la majorité serait plutôt dérobée à des ports américains.

« Mais on se concentre sur notre projet et le terminal de Contrecœur, c'est ce que nos clients nous demandent en raison de notre croissance organique depuis 50 ans. » « Ce sont deux projets qui sont bénéfiques pour l'ensemble du Québec et du Canada et il faut que les deux projets se fassent », a pour sa part réagi M. Girard.

Laurentia: malaise à l'Université Laval

L'Université Laval n'appuie pas seulement le projet Laurentia, elle y est officiellement associée

CHRONIQUE / Dans une de ses vidéos promotionnelles pour le projet Laurentia, le Port de Québec affiche les logos de ses sept «partenaires majeurs», sous la photo d'un gigantesque porte-conteneurs. On ne s'étonne pas d'y voir le logo du CN, ni d'Hutchison Ports, un des plus gros opérateurs portuaires au monde.

Mais un logo détonne, celui de l'Université Laval.

L'institution d'enseignement n'appuie pas simplement le projet, elle y est officiellement associée, cela même si Laurentia fait l'objet de plus en plus de critiques et pas les moindres. Cette semaine, l'Agence d'évaluation d'impact du Canada a rendu public son rapport préliminaire — une brique de plus de 300 pages —, dans lequel elle met en garde contre des «effets environnementaux négatifs importants.»

Des conséquences néfastes autant pour la santé des résidents qui habitent autour que pour le fleuve Saint-Laurent, dont une partie serait grugée.

Sur le site promotionnel de Laurentia, on cite la rectrice Sophie d'Amours. «L'Université Laval est fière de contribuer au développement de la recherche dans les domaines de l'intelligence artificielle, l'optimisation des chaînes d'approvisionnement et les technologies vertes. Ce projet d'envergure permettra à la Ville de Québec d'attirer et de mobiliser des talents dans ce secteur d'avenir.»

Son prédécesseur Denis Brière avait lui aussi appuyé le projet en 2017, il avait d'ailleurs été rabroué publiquement par des professeurs, qui y voyaient une brèche à la liberté académique. «La décision du recteur de joindre sa voix, en tant que recteur de l'Université Laval, au groupe de gens d'affaires qui ont rédigé la lettre d'appui à Beauport 2020 pourrait avoir des conséquences sur la recherche universitaire. Elle pourrait intimider les chercheurs qui s'intéressent de près ou de loin à l'agrandissement du port de Québec ou à toute autre controverse publique. [...] L'étonnant appui public du recteur Brière à Beauport 2020 mérite que les autorités gouvernementales appropriées s'y attardent. L'indépendance politique et l'image de l'Université Laval en dépendent», écrivaient-ils dans une lettre ouverte.

Cette fois-ci, les professeurs sont restés silencieux.

Mais ils n'en sont pas moins mal à l'aise.

L'exécutif du syndicat des professeurs de l'Université Laval (SPUL) s'est réuni cette semaine pour discuter de la situation. «La rectrice crée un impair. Le fait qu'elle se positionne en faveur de ce projet brime notre liberté académique, il y a des professeurs qui pourraient se sentir brimés de s'exprimer, de se pencher sur

des conséquences négatives que pourrait avoir le projet, résume le président Alain Viau. [...] Ce n'est pas son rôle de prendre position comme ça.»

Une position qui étonne. «Je ne comprends pas ce que l'institution retire à s'afficher de cette façon-là pour le projet. [...] Habituellement, les partenaires d'un projet sont ceux qui investissent, il y a un aspect mercantile, alors que l'université, son rôle, c'est de répondre à des questions, de se positionner sur des enjeux de société et non sur des enjeux économiques locaux.»

Le projet Laurentia n'est pas un enjeu de société, c'est un projet de développement économique. «S'il y avait un projet d'autoroute à huit voies, ce serait un projet qui ne ferait pas l'unanimité, qui serait soumis à la critique. C'est comme si l'université appuyait le projet en disant “ça va nous permettre de faire des études sur les écrans antibruit”. Elle n'a pas besoin d'appuyer le projet pour ça. Pourquoi l'université ne se positionnerait-elle pas pour un projet d'habitation haut de gamme alors qu'elle se positionne pour un projet de développement portuaire? À mon sens, c'est une décision politique.»

Qui sert, en plus, de caution au Port de Québec.

J'ai contacté plusieurs professeurs pour savoir ce qu'ils pensaient de la prise de position de la rectrice et de l'université, la presque totalité d'entre eux a demandé de ne pas être identifiée. Les réponses vont toutes dans le même sens, il y a un grand malaise au sein de la communauté universitaire.

«Plusieurs de mes collègues et moi-même sommes évidemment mal à l'aise avec la participation de la rectrice à la campagne publicitaire pour le projet, alors même que le projet est sous étude par le fédéral. [...] Au-delà des conflits d'intérêts réels et apparents qui peuvent participer à un mouvement d'autocensure, il y a des changements structurels et culturels qui s'opèrent en ce moment à l'Université Laval, comme dans bien des universités, possiblement, et qui contribuent à nuire à la liberté académique», m'a répondu un professeur par courriel.

«Je suis effectivement outré... très inconfortable avec cette prise de position de la rectrice, confie un autre. Je cosignerais sans hésiter une lettre qu'un collègue rédigerait pour dénoncer cet acoquinement de la rectrice avec le Port de Québec qui pollue impunément les citoyens de la basse-ville et qui, surtout, les méprise.» Et cette collègue, qui va dans le même sens. «Je peux comprendre les inquiétudes de mes collègues et je signerais volontiers une pétition à ce sujet si l'on m'invitait à le faire.»

Un autre s'inquiète de cette alliance. «Cette relation problématique soulève des enjeux d'éthique, de transparence et de conflits d'intérêts (réels et apparents), qui sont fort différents entre le milieu académique public (Université Laval) et le secteur privé (Port de Québec). Cela fait en sorte que les collaborations entre de telles entités (souvent initiées par le secteur privé, qui espère améliorer sa légitimité sociale et obtenir la caution morale de l'université) sont plutôt délicates et que la recherche d'une entente de partenariat peut mener à un glissement, à la dénaturation de ces valeurs.»

Le professeur Louis Bernatchez est le seul qui a accepté de témoigner, il trouve aussi «malaisant» l'appui de l'université. «Moi, ma job, c'est de produire des faits, mais ça peut être un peu délicat si je ne suis pas certain que l'université va m'appuyer. [...] Que l'université donne son appui sur un dossier économique, c'est spécial, et avec Hutchison Ports, qui est un partenaire qui soulève des questions. L'université se retrouve à être associée à ça...»

Cela étant dit, il se sent libre de parler.

Parce que, justement, Louis Bernatchez enseigne la biologie, il se penche entre autres sur les poissons qui barbotent et qui se reproduisent dans le Saint-Laurent. «Ce n'est pas une façon de développer, on ne peut plus empiéter dans le fleuve. [...] Quand on lit la position de la rectrice, on ne voit pas de préoccupation sur la destruction d'une partie de l'environnement. On veut détourner les bateaux qui vont à New York, ça aura des impacts plus larges. Ce n'est pas un dossier régional, il faut regarder les impacts au niveau global.»

Le Port s'en vante, il veut faire du fleuve une «autoroute maritime».

Reste à espérer que les chercheurs de l'Université Laval pourront avoir les coudées franches, ce dont doute une professeure. «On a l'impression de faire de la recherche sur un territoire miné. Tout le monde est étonné de la proximité de l'université et du port, peut-être que des chercheurs voudraient documenter le projet, mais qu'ils vont regarder ailleurs. Une collègue m'a dit qu'elle n'irait pas là...»



«Le processus doit suivre son cours», écrit la rectrice Sophie D'Amours.

La rectrice persiste et signe

J'ai sollicité une entrevue avec la rectrice Sophie d'Amours pour discuter de l'appui de l'université au projet Laurentia, à la lumière du front commun de plus de 40 000 étudiants et du malaise évident qu'il crée chez les professeurs. Par l'entremise de son conseiller en communications, Simon La Terre-Picard, la rectrice a «décliné l'invitation» et répondu par ce paragraphe : «Le processus doit suivre son cours. Si le projet Laurentia va de l'avant et obtient les approbations requises, l'Université Laval aura le levier supplémentaire pour mettre à contribution l'expertise et les connaissances de ses professeurs et de ses professeurs ainsi que de ses équipes de recherche, comme nous l'indiquons dans [la] lettre.»

La lettre dont il est question est celle écrite par la rectrice D'Amours et diffusée le 29 septembre — le même jour où la vidéo promotionnelle avec le logo de l'université a été publiée par le Port de Québec — dans laquelle elle explique que l'Université Laval est partenaire du projet Laurentia.

La rectrice s’y dit consciente que le projet ne fait pas l’unanimité, ce qui ne l’empêche pas de l’appuyer. «Notre université est bien au fait que des préoccupations citoyennes et environnementales puissent être soulevées par un projet aussi important que Laurentia. Dans ce projet, comme dans plusieurs autres initiatives complexes, l’Université Laval est un partenaire de la société, en mesure d’apporter un éclairage scientifique de premier plan.»



Le cas de Cacouna

En 2014, la pétrolière albertaine TransCanada avait approché l’Institut des sciences de la mer — qui fait partie de l’Université du Québec à Rimouski — pour qu’il s’associe à son projet de port pétrolier à Cacouna en échange d’une chaire de recherche sur le béluga, financée pendant cinq ans à raison d’un million par année, soit le temps qu’auraient duré les travaux.

Le Devoir avait éventé les discussions, qui ont pris fin devant la controverse soulevée par cette éventuelle association.

Le Devoir rapportait aussi que cette offre de financer la recherche figurait noir sur blanc dans le plan stratégique de l’entreprise : «soutenir une campagne majeure de financement d’une université québécoise tout en contribuant à ses efforts dans la recherche environnementale pourrait aider à démontrer le sérieux de TransCanada par rapport à ces enjeux, mais aussi contribuer à améliorer l’image de la compagnie.»

Laurentia continue de perdre des appuis au conseil municipal

De plus en plus d'élus municipaux manifestent désormais ouvertement leur opposition au projet Laurentia, présenté par le maire Régis Labeaume comme un des piliers de la relance économique de la région de Québec après la pandémie.

Le doyen du conseil municipal, Yvon Bussière, a changé son fusil d'épaule au sujet du chantier qui veut transformer le fleuve Saint-Laurent en une autoroute maritime. Le projet, tel qu'il est présentement, est inacceptable pour la population et la qualité de l'environnement, à Québec et au Québec, a confié à Radio-Canada, vendredi, le conseiller de Montcalm—Saint-Sacrement.

Un troisième élu de l'Équipe Labeaume remet également en question son soutien à Laurentia. Pierre-Luc Lachance, élu dans Saint-Roch—Saint-Sauveur et adjoint au maire pour l'entrepreneuriat, indique être en réflexion.



« Je vais prendre le temps d'analyser le rapport de l'Agence d'évaluation d'impact avant de me prononcer. »

Pierre-Luc Lachance
Conseiller de Saint-Roch—Saint-Sauveur

Ce rapport, présenté lundi par l'AÉIC, souligne les impacts environnementaux néfastes que Laurentia aurait sur l'écosystème du Saint-Laurent et sur la qualité de l'air dans les quartiers centraux. Deux membres de l'équipe Labeaume, Geneviève Hamelin et respectivement élues dans Maizerets—Lairat et Limoilou, ont déjà [retiré leur appui au projet Laurentia](#) cette semaine.

Si l'élu de Saint-Roch-Saint-Sauveur imite ses deux collègues, tous les représentants de la Cité-Limoilou au sein de l'équipe au pouvoir à l'hôtel de ville auront désavoué Laurentia. Le cabinet du maire a indiqué que Pierre-Luc Lachance allait pouvoir s'exprimer librement par rapport au projet d'agrandissement du port de Québec.



« Moi je l'invite à suivre sa conscience et suivre, aussi, l'appel des citoyens et l'acceptabilité sociale de ce projet-là, ajoute Yvon Bussières, qui, jusqu'à tout récemment, appuyait Laurentia.



La conseillère municipale Suzanne Verreault représente Limoilou.



Le chef de Démocratie Québec, Jean Rousseau, partage l'avis de son collègue : M. Lachance doit exprimer clairement sa position concernant le projet Laurentia.

Les citoyens de son district sont parmi ceux qui sont les plus affectés, insiste l' élu de Démocratie Québec. Quand le nordet ramasse la pollution dans le coin du port, ce sont ses gens qui souffrent. J'invite M. Lachance à faire preuve d'un acte de courage et de s'exprimer selon sa conscience.

Pour le conseiller indépendant Raymond Dion, opposé lui aussi à Laurentia, les désaveux manifestés cette semaine au sein de l'Équipe Labeaume se résument à des effets de toge politiques. « J'ai été 10 ans avec le parti, je sais comment ça marche ! », indique l' élu du district de Loretteville-Les Châtelés. Lui croit que les désavantages de Laurentia dépassent largement les bénéfiques, pour le fleuve et pour la population de Limoilou.

« Pour les gens de Limoilou, la coupe est pleine. »

Raymond Dion, conseiller district de Loretteville-Les Châtelés

Partisans et opposants face à face

[Le Port de Québec a vertement critiqué](#), vendredi, les conclusions tirées par l'Agence. Selon le PDG du Port, Mario Girard, plusieurs d'entre elles ne seraient pas fondées sur la science et le rapport, dit-il, est incomplet, provisoire et perfectible.

La vice-première ministre Geneviève Guilbault, tout comme la rectrice de l'Université Laval, Sophie D'Amours, maintiennent leur soutien au projet. S'il faut apporter des améliorations, c'est bien sûr qu'on va le faire, a toutefois indiqué la ministre responsable de la Capitale-Nationale, vendredi.



Geneviève Guilbault, vice-première ministre du Québec et responsable de la région de la Capitale-Nationale

[Quelque 170 municipalités et MRC ont aussi exprimé leur appui à Laurentia.](#)

Des groupes citoyens et des organismes se mobilisent quant à eux pour manifester leur opposition à Laurentia. Le mouvement pourra compter sur [l'appui de Québec solidaire](#), qui prépare une campagne pour faire pression sur le gouvernement Legault.

Laurentia, un projet estimé à 780 millions de dollars, propose d'ériger le port en eau profonde le plus à l'intérieur des terres en Amérique du Nord pour accueillir un terminal de conteneurs.



Projet d'extension du terminal de conteneurs dans la baie de Beauport

Selon le Port de Québec, sa construction permettrait de réduire de 18,5 % les émissions de gaz à effet de serre créées par le transport des marchandises qui y transiteront, du port d'outre-mer jusqu'à sa destination finale.

Avec les informations d'Olivier Lemieux

Le projet Laurentia et la responsabilité sociale

POINT DE VUE

Le rapport préliminaire de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada conclut que le projet Laurentia du Port de Québec aura de multiples «effets environnementaux négatifs importants». Malgré le support de certains acteurs économiques, politiques, universitaires et même d'une grande portion de la population, force est de constater que les nombreuses réactions émanant du public illustrent que ce projet ne fait pas encore suffisamment l'objet d'une acceptabilité sociale. Le refus d'appuyer le projet de la part des deux élus représentant les districts de Maizerets-Lairet et de Limoilou est à ce chapitre éloquent.

L'acceptabilité sociale est une notion associée au développement durable. Elle est désormais une condition sine qua non pour tout projet, bien au-delà des considérations environnementales et économiques. Sans acceptabilité sociale, un projet ne peut voir le jour, car la population revendique son espace citoyen et désire vivre en harmonie avec tout projet qui exerce un impact sur sa vie. Définir une relation ville-port est un phénomène mondial qui concerne tous les ports et le Port de Québec n'y échappe pas.

Pour obtenir une acceptabilité sociale dans un projet, la voie à suivre demeure une approche structurée en responsabilité sociale qui constitue l'avenue permettant à toutes les parties prenantes d'analyser l'ensemble des paramètres sociaux, environnementaux, culturels et économiques d'un projet afin de dégager une forme de consensus pour son adoption. Il demeure essentiel que tout un chacun démontre une attitude ouverte et de bonne foi afin d'édifier une société meilleure.

Ce phénomène est mondial et est intimement lié au modèle de la mondialisation et s'est développé parallèlement à la montée en puissance des multinationales. Une norme internationale (ISO 26 000) suggère d'ailleurs les grands principes à respecter dans le cadre d'une telle démarche. La responsabilité sociale propose des garde-fous face au pouvoir de ces organisations devenues autant, voire plus puissantes que certains États et elle constitue en cela un outil de régulation de la mondialisation. Elle incite à un comportement responsable des entreprises, accroît leurs chances de succès et peut apporter des avantages économiques au bénéfice des citoyens.

Elle doit répondre essentiellement à cinq grands principes, soit adopter les bonnes pratiques et encourager les promoteurs dans ces bonnes pratiques, concernant notamment la mise en place d'un comité de suivi tôt dans l'élaboration de leur projet; informer la population sur les projets majeurs, les usages et les droits consentis sur le territoire, les processus d'analyse, d'autorisation des projets et les guides existants; réviser le processus d'affectation territoriale pour le rendre plus transparent et participatif; encourager les acteurs locaux à participer activement au développement des projets (consultations publiques, comités de suivi); finalement, produire un guide de bonnes pratiques pour la mise en place et le fonctionnement du comité de suivi. Je connais bien le projet Laurentia et je demeure convaincu qu'il y a moyen de faire en sorte qu'il prendra en compte tous les intérêts de la région de Québec.

Toutes les grandes villes du monde ont un point en commun: la présence d'un port. Le port de Québec doit survivre face à la concurrence de certains ports de la côte est américaine et son développement est incontournable. Il faut désormais trouver un juste équilibre entre tous les utilisateurs. Les citoyens de tous continents et de tous pays recherchent, pour eux-mêmes et pour leurs enfants, à la fois la satisfaction de leurs besoins vitaux (nourriture, logement, santé, emploi, la sécurité de leur milieu de vie, la sécurité physique et environnementale). C'est pour cela que, dans la ligne du Rapport de la Commission Brundtland, ils situent leur action au cœur du concept de développement durable, qui recouvre indissociablement le développement économique, la protection de l'environnement et la qualité de vie des citoyens.

Le projet Laurentia est sur toutes les lèvres et occupe en grande partie la place publique depuis plusieurs mois. Il est tout à fait normal que ce projet soulève les passions, car Québec, ville du patrimoine mondial de l'UNESCO, tire ses origines du domaine maritime. Les Québécois et Québécoises sont majoritairement issus de familles en lien avec la vie maritime.

Le Port de Québec, à l'origine de la création de la ville de Québec, a contribué à son histoire et à son patrimoine. Dernier port en eau profonde du Saint-Laurent, il doit redevenir une source de fierté pour les citoyens de la ville de Québec. Une approche en responsabilité sociale s'avère la voie à suivre pour en arriver à un pacte social entre les citoyens et le Port de Québec.

Un mystère à Québec !

Pour quelle raison la Ville a-t-elle privé le quartier Saint-Roch de son accès au fleuve ?

En 1993, la Ville soustrait du territoire du quartier Saint-Roch cette partie qui donnait accès au bassin Louise ainsi qu'à l'estuaire de la Saint-Charles.



Le comité de vigilance du Port de Québec s'oppose à Laurentia



Le comité qui surveille les activités du Port de Québec, avec la conseillère Suzanne Verreault à sa tête, se prononce contre le projet Laurentia.

Le Comité de vigilance des activités portuaires (CVAP) a publié sa position mardi dans un communiqué. «À l'heure où les grands enjeux environnementaux doivent être pris en compte dans tous les projets de développement, le rapport préliminaire de l'AEIC démontre clairement que les effets cumulatifs, tant dans la phase de construction que celle de l'opération, pourraient causer des dommages importants sur la qualité de l'environnement, la santé des citoyens et la qualité de vie», écrit le Comité.

Il s'agit de la position des membres votants, qui sont les deux conseillères d'Équipe Labeaume Suzanne Verreault et Geneviève Hamelin, les représentants des conseils de quartier et ceux du Conseil régional de l'environnement de la région. Le comité regroupe aussi des membres non-votants, qui sont le Port, le ministère de l'Environnement, la Santé publique et le Secrétariat à la Capitale-Nationale.



Le Comité va même plus loin en demandant aux autorités politiques de retirer leur appui au projet de terminal de conteneurs. «Le CVAP s'oppose à la réalisation du projet d'agrandissement du Port de Québec. Le CVAP demande au gouvernement du Québec et à la Ville de Québec de retirer son appui et recommande au gouvernement du Canada de ne pas autoriser l'exécution du projet Laurentia.»

Les deux conseillères se placent ainsi en porte-à-faux avec la position officielle de l'administration Labeaume. À leur voix s'est ajoutée celle du conseiller de Saint-Roch, Pierre-Luc Lachance, qui s'est également opposé à Laurentia.

Le maire, Régis Labeaume, s'est fait un ardent défenseur du projet. De même, le gouvernement Legault a appuyé le projet et en fait la promotion. Les deux instances politiques ont mis de la pression dernièrement sur le fédéral pour que celui-ci appuie à son tour le projet. Le maire a indiqué qu'il laissait à ses conseillers le loisir de se prononcer contre le projet publiquement.

Mardi, le premier ministre François Legault a apporté cependant un bémol, disant étudier le rapport de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AEIC), qui faisait état de nombreux effets négatifs du projet. «Il y a encore du travail à faire dans le projet pour bien évaluer les retombées, puis les impacts sur l'environnement. Donc, on est en train quand même de prendre connaissance du rapport qui a été publié la semaine dernière. Mais effectivement, on veut s'assurer aussi qu'il aura une formule pour s'assurer nous-mêmes des impacts sur l'environnement, là, par le gouvernement du Québec.»

- À lire aussi: [Projet Laurentia: un rapport «incomplet», regrette le Port](#)
- À lire aussi: [Le Bloc veut que le processus environnemental québécois s'applique](#)



leSoleil

Normand Provencher
Le 24 novembre 2020

Le comité de vigilance des activités portuaires opposé au projet Laurentia

Le Comité de vigilance des activités portuaires (CVAP) endosse les conclusions de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada et s'oppose à l'agrandissement du Port de Québec. Selon l'organisme, le projet Laurentia aura «des conséquences néfastes, et ce, tant sur la santé et la qualité de vie des citoyens que sur la biodiversité».

«Nous considérons que l'apport économique ne peut justifier la détérioration de la qualité de vie de milliers de citoyens», estime dans un communiqué le comité, qui fait sien le rapport provisoire de l'Agence estimant que le projet contribuerait à augmenter l'émission de contaminants atmosphériques qui exposeraient les habitants des quartiers riverains «à des sources de contaminations qui dépassent les normes environnementales exigées».

«Nous considérons que l'apport économique (de Laurentia) ne peut justifier la détérioration de la qualité de vie de milliers de citoyens», avance-t-on. Le comité fera connaître «leurs arguments et leurs opinions défavorables» dans un mémoire qui sera déposé d'ici le 16 décembre.

Legault aimerait que Laurentia soit soumis aux normes environnementales du Québec



Le premier ministre, François Legault

NOTE

Au printemps dernier, la Cour suprême du Canada a éjecté les Provinces de toute juridiction des domaines portuaires Fédéraux sans même daigner écouter les arguments du Québec. Cf. pages 89, 91 et 96 de cette Revue de presse.

Personne n'avait donc pris la peine d'en informer le Premier ministre?

Alors que l'opposition au projet Laurentia du Port de Québec prend de l'ampleur, le premier ministre François Legault a affirmé mardi qu'il souhaite que son propre gouvernement puisse évaluer les impacts sur l'environnement du terminal. Le premier ministre s'est d'ailleurs rangé derrière la position du Bloc québécois qui demande que le projet Laurentia soit soumis aux lois et aux évaluations environnementales de la province, plutôt que celles du fédéral.

On veut s'assurer qu'il y ait une formule pour qu'on puisse s'assurer nous-mêmes des impacts sur l'environnement par le gouvernement du Québec, a fait savoir François Legault lors de son point de presse sur l'état de la COVID-19.

La semaine dernière, l'[Agence d'évaluation d'impact du Canada](#) a conclu dans un rapport que le projet aurait des impacts environnementaux importants, notamment sur la reproduction de bar rayé.

Le gouvernement du Québec s'est déjà battu pendant de nombreuses années pour qu'une entreprise installée dans le port applique les lois québécoises sur l'environnement. Toutefois, [la Cour d'appel a confirmé en septembre 2019](#) que les lois fédérales s'appliquent aux installations du Port de Québec.

Il y a encore du travail à faire dans le projet pour bien évaluer les retombées et les impacts sur l'environnement, on est en train de prendre connaissance du rapport qui a été publié la semaine dernière, ajoute le premier ministre. Depuis plus d'une semaine, le futur terminal de conteneurs dans la baie de Beauport est plongé dans une tempête. Les opposants sont de plus en plus nombreux à remettre en doute le projet Laurentia.

Les opposants se multiplient

Depuis la publication du rapport de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada, Laurentia perd de nombreux appuis, notamment parmi les élus municipaux. Le Comité de vigilance des activités portuaires, présidé par la conseillère municipale Suzanne Verreault, a d'ailleurs déclaré mardi qu'il s'oppose à l'agrandissement du port. Le Port de Québec aurait des conséquences néfastes, et ce, tant sur la santé et la qualité de vie des citoyens que sur la biodiversité, peut-on lire dans un communiqué.

Mme Verreault fait partie des trois élus de l'équipe Labeaume à avoir retiré son appui, alors que le maire garde le cap. [Tous les conseillers de l'arrondissement de La Cité-Limoilou](#) s'opposent au projet. Le document démontre que le projet contribuerait à augmenter l'émission de contaminants atmosphériques et ainsi avoir des effets négatifs sur la qualité de l'air et sur la santé humaine, ajoute le comité de vigilance.

Dissidence symbolique?

La cheffe du parti municipal Transition Québec, Jackie Smith, salue les prises de position des conseillers de l'équipe Labeaume, mais admet avoir l'impression que cela apaise faussement la population. Elle juge que ces oppositions permettent de rassurer la population, mais n'a aucun impact concret. Au final, qui tranche sur Laurentia? Régis Labeaume, qui lui continue d'appuyer le projet, soulève-t-elle.

Les conseillers Verreault, Hamelin et Lachance ont confirmé qu'ils se représenteront aux prochaines élections. Mon malaise, c'est que je ne vois pas comment quelqu'un d'honnête pourrait se représenter sous la bannière Labeaume, qui appuie Laurentia, tout en décriant publiquement le projet, a-t-elle ajouté.

À lire aussi :

- [Laurentia continue de perdre des appuis au conseil municipal](#)
- [La résistance s'organise contre le projet Laurentia](#)
- [Port de Québec : une bataille cruciale pour les lois environnementales de la province](#)

Laurentia: référendum si nécessaire

Plus du tiers des conseillers municipaux de la Ville de Québec s’opposent maintenant au projet Laurentia du Port de Québec, qui consiste à construire en plein centre-ville un nouveau quai capable de recevoir plus de 700 000 conteneurs par année.

En effet, neuf conseillers municipaux sur 22, dont trois de l’Équipe du maire Labeaume, s’opposent maintenant au projet Laurentia, qui contribuera fortement, selon un rapport préliminaire de l’Agence d’évaluation des impacts du Canada, à polluer les quartiers centraux de Québec déjà saturés par des contaminants toxiques.

J’invite donc les citoyens et les organismes qui participeront aux consultations publiques de l’Agence fédérale qui se déroule d’ici le 16 décembre prochain à demander à la Ville de Québec d’organiser, si nécessaire, un référendum lors des prochaines élections municipales. Il est essentiel en effet de connaître le véritable appui de la population selon les principes d’acceptabilité sociale à ce projet industriel qui transformera à jamais notre capitale nationale reconnue par l’UNESCO comme un site du patrimoine mondial.

Quels sont les principes d’acceptabilité sociale? Mon collègue consultant en responsabilité sociale M. Gaston Déry les décrit très bien dans une opinion publiée récemment dans Le Soleil. «L’acceptabilité sociale est une notion associée au développement durable. Elle est désormais une condition sine qua non pour tout projet, bien au-delà des considérations environnementales et économiques. Sans acceptabilité sociale, un projet ne peut voir le jour, car la population revendique leur espace citoyen et désire vivre en harmonie avec tout projet qui exerce un impact sur leur vie. Définir une relation ville-port est un phénomène mondial qui concerne tous les ports et le Port de Québec n’y échappe pas».

À LIRE AUSSI: [Le projet Laurentia et la responsabilité sociale](#)

J’ai déjà dirigé trois consultations publiques sous l’égide du gouvernement fédéral, dont deux sur les terrains du Port de Québec et j’ai toujours eu une excellente collaboration des autorités portuaires qui ont manifesté à l’égard des consultations publiques beaucoup de respect. Cette fois-ci, j’ai l’impression qu’il n’y a que l’aspect économique qui gouverne le choix du projet Laurentia en négligeant les aspects environnementaux et sociaux.

J’invite donc la Ville de Québec, après le dépôt du rapport final de l’Agence d’évaluation des impacts du Canada au début de la prochaine année, à adopter une approche de responsabilité sociale envers ses citoyens et de mettre en place une véritable démarche de consultation publique en acceptabilité sociale impliquant à la fois les partisans au projet du Port de Québec, ainsi que ses opposants pour trouver une voie de passage. À défaut de consensus, il faudra organiser un référendum sur cette question, en même temps que les prochaines élections municipales afin de dénouer l’impasse.



La question à 775 millions \$

Faut-il rejeter le projet de terminal de conteneurs Laurentia? Faut-il tourner le dos au potentiel économique d'un projet à 775 millions \$?

Faire semblant que la valeur économique d'un projet peut être balayée du revers de la main est, au mieux, naïf. Car, indéniablement, le développement économique conduit à des avancées (techniques, technologiques, scientifiques, etc.) et permet à nos sociétés d'améliorer les conditions des gens. De manière générale. En effet, on vit plus vieux et mieux qu'il y a 150 ans, la médecine et la science ont fait des bonds prodigieux, nous disposons d'outils performants et nos milieux de vie sont de mieux en mieux conçus. Néanmoins, il y a un fragile équilibre à maintenir, un équilibre dont on ne souciait guère, il n'y a pas si longtemps. C'était l'économie d'abord et le reste ensuite... quand on ne l'oubliait pas, carrément.

C'est le débat le plus fréquent qui ne sera jamais parfaitement tranché : environnement ou économie? Chaque fois, le même dilemme, mais de plus en plus, les réponses diffèrent. Il fut un temps où l'environnement ne pesait pas lourd, pas davantage que la santé publique. Dans l'Angleterre industrielle, les enfants qui mourraient à la tâche n'étaient que des dommages (légers) collatéraux consacrés à des intérêts supérieurs, ceux du saint développement économique, qu'on pouvait traduire par l'enrichissement débridé d'une infime minorité.

Les temps changent, heureusement.

Le sain développement économique laisse de plus en plus de place au sain développement durable, qui prône un développement soucieux du futur et respectueux des humains et de la planète. Le réflexe est encore fortement présent (choisir l'économie au détriment de l'environnement et de la santé publique), mais la science économique rattrape tranquillement son retard, au point où chiffrer les pertes économiques du saccage de l'environnement ou de la santé est désormais fréquent. On accorde aujourd'hui à la nature une valeur économique qu'elle n'avait pas autrefois. On sait que les ressources planétaires s'épuisent et qu'il n'y aura pas de deuxième chance. Pas de ressource, pas d'économie.

C'est peut-être dénaturer le sens même de l'environnement que de le percevoir par la lunette du développement économique. En réalité, cette lunette a au moins la vertu d'attirer l'attention de ceux qui ne quittent jamais le PIB des yeux. Il faut alors s'en servir, au mieux, à la faveur de valeurs qui nous sont chères.

Le dilemme économie/environnement ne se dissipera jamais. En revanche, on comprend mieux aujourd'hui qu'une communauté dont les parcs et les rues ne rendent pas les gens malades, où l'air est respirable, a un prix. La quiétude des résidents a un prix. Le bruit, le trafic, la pollution coûte quelque chose. Les habitats naturels ont aussi une valeur. Est-ce que les avantages dépassent les inconvénients? Souvent, oui.

Mais, dans la balance, quand on compare ce que rapporteront des citoyens heureux, en santé, qui viennent de plus en plus nombreux habiter Québec dans un environnement sain (milieu marin inclus) aux revenus du projet... la « note de passage » n'est pas atteinte. Heureusement, on calcule beaucoup plus judicieusement aujourd'hui ce que ces choix nous coûtent. Et on conclut que Laurentia ne passe pas.

Opposition à Laurentia : « Ce n'est pas une dictature à Québec! », clame Labeaume



Régis Labeaume minimise l'opposition grandissante au sein de son équipe dans le dossier Laurentia. Chacun est libre de s'exprimer sur le projet d'agrandissement du port de Québec, a-t-il répété jeudi.

Vous voyez bien que ce n'est pas une dictature à Québec, a lâché le maire en commentant la récente sortie du conseiller Pierre-Luc Lachance en opposition à Laurentia. L' élu du quartier Saint-Roch est devenu lundi le troisième membre d'Équipe Labeaume à tourner le dos au chantier de 775 millions de dollars. Selon M. Lachance, la construction d'un terminal de conteneurs dans la baie de Beauport aurait des impacts négatifs pour l'environnement et la santé des citoyens.



Pierre-Luc Lachance, conseiller municipal, à l'émission « Première heure » avec Claude Bernatchez.

Photo : Radio-Canada / Nicolas Bilodeau

Des conseillères de Limoilou contre

Quelques jours avant, les conseillères Geneviève Hamelin et Suzanne Verreault, toutes deux élues dans le secteur Limoilou, avaient aussi choisi de désavouer publiquement le projet

On a discuté et j'étais au courant. Ils ont le droit de ne pas être d'accord.

Régis Labeaume, maire de Québec

Ça arrive, on n'est pas obligé de faire du mur à mur, s'est défendu le maire en confirmant qu'un autre de ses conseillers, Jérémie Ernould, poursuivait sa réflexion au sujet de Laurentia.

Au port de se défendre

Même s'il réaffirme son appui à l'agrandissement des installations du port, Régis Labeaume précise que la responsabilité de convaincre les citoyens ne lui revient pas. On va voir ce que le port va amener comme réponse, prévient-il.

Une ultime ronde de consultations publiques doit suivre le dépôt du rapport préliminaire de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AEIC).

J'ai dit à Mario Girard, amène-nous tes solutions!

Régis Labeaume, maire de Québec

Pour la première fois, le maire de Québec ouvre la porte à une révision de sa position en faveur de Laurentia si l'AEIC devait remettre un rapport final négatif en 2021.

On verra à ce moment-là.

Une équipe soudée

Même s'il a identifié le projet d'agrandissement du port comme l'un des trois chantiers qui permettront de relancer l'économie de Québec après la pandémie, Régis Labeaume nie l'existence d'un malaise au sein de son équipe. Les conseillères Verreault et Hamelin ont déjà annoncé leurs candidatures aux élections municipales de l'automne prochain. Pourront-elles retourner devant les électeurs sans rallier la ligne du parti? Vous allez voir, on va s'organiser et on va se respecter, termine Régis Labeaume.

Québec, ville mystérieuse...

Pour quelle raison le Port a-t-il détruit en 1993 un grand espace public à la tête du bassin Louise? Quelle a été sa réponse à la Ville qui lui a alors demandé de restaurer l'espace public qu'il venait de détruire ?

Vous saurez tout en cliquant [ici](#).

Sauf la réponse du Port...

Message du fond du cœur à Régis Labeaume

POINT DE VUE

Bien le bonjour M. le Maire. Je suis un citoyen de 64 ans qui a oeuvré dans le monde des affaires et qui s'intéresse à la politique municipale depuis fort longtemps. Ainsi, j'ai suivi votre carrière politique depuis votre ascension au pouvoir en 2008. Vous avez apporté beaucoup de dynamisme à la ville de Québec. Merci pour votre combativité et votre énergie déployée.

Ceci dit, avec l'avènement de la COVID-19, l'année 2020 a été très éprouvante, sans oublier le fameux dossier du tramway. Puis, on a eu droit au dossier des terres du Bon Pasteur et celui du Phare, qui ont drainé pas mal votre énergie étant donné la forte opposition des citoyens. Alors, dans toutes ces batailles, nous sentons que votre passion s'effrite ainsi que votre patience. Sincèrement, je crois que vous ne devriez pas vous représenter à la mairie et passer à autre chose.

La ville a besoin de sang neuf et de nouvelles idées

Je crois que vous avez de plus en plus de difficultés à prendre le pouls de l'opinion de vos concitoyens. Québec est une ville qui se veut un joyau en Amérique du Nord et à l'international. Québec ne mérite pas de se faire défigurer dans sa nature profonde.

Vous êtes très souvent attiré par des projets à «pseudo-retombées économiques».

À titre d'exemple l'agrandissement du Port de Québec, le projet Laurentia.

M. Labeaume, ce projet ne cadre pas avec la vocation première de Québec, c'est-à-dire une ville touristique à l'échelle mondiale où les richesses culturelle, architecturale et gastronomique sont nos forces. Sans oublier la grandeur de la nature à proximité et sa population accueillante qui respire la joie de vivre. Alors, s'il vous plaît, ayez la clairvoyance de voir que le projet Laurentia, avec ses dizaines de milliers de conteneurs et son va-et-vient de camionnage, de trains et de bateaux vont défigurer à jamais la ville et affecter la qualité de l'air et la quiétude des résidents (payeurs de taxes) qui habitent notre belle ville. Laurentia est très loin d'être un projet vert, sans oublier qu'il sera opéré par des capitaux américains.

Soyez lucide et honnête; quitte à déplaire à M. Mario Girard, pdg du Port de Québec.

Servir le bien commun, voilà le véritable mandat d'un maire.

L'administration du Port de Québec, relent colonial?



Ainsi, dans son projet d'agrandissement du Port de Québec, connu sous Projet Laurentia, l'Administration portuaire est soumise à des études d'impacts à être évalués par l'Agence d'évaluation d'impact, une institution fédérale qui n'a cependant que des pouvoirs consultatifs. Et comme il n'y a pas de devoir de réserve prescrit pendant l'étude d'impact des projets, le Port se donne le droit de continuer à avancer son projet publiquement, produire des vidéos pour mousser son projet et prendre des ententes pour le financer, écrit Mireille Bonin de Québec.

POINT DE VUE

Au fil des enseignements de Thomas Piketty, dernièrement avec son livre à succès *Capital et idéologie*, je réalise que de tous les temps, c'est le 1 % qui mène.

À partir de l'Antiquité, en passant par les sociétés ternaires du Moyen-Âge où la noblesse et le clergé représentant le 1 % de la population se partageaient 90 % de la propriété et de la richesse. Plus tard, avec le régime colonial français, au XIX^e siècle, même après la Révolution française, c'est le 1 % qui se partageait les grandes propriétés établies dans ses colonies. Alors que les gens qui vivaient sur ces territoires colonisés, que Piketty appelle les «indigènes», en étaient les esclaves. Ils sont devenus serviteurs, mais cette condition d'inégalité est ancrée tellement profondément dans leur mentalité que c'est toujours ce 1 % qui mène.

Bref, c'est le système qui fait défaut. Et par défaut, c'est le système colonial qui s'applique: la loi du plus fort. Si l'État ne s'en mêle pas, tout est permis au 1 %.

Le Port de Québec, avec ses idées de grandeur et d'agrandissement, nous ramène à l'époque coloniale où la noblesse s'accaparait le pouvoir par la force, non pas militaire, mais par la crédibilité que l'on accordait à cette noblesse et le mépris qu'on avait pour ceux qui la servait. Ce système de valeur était le reflet d'un régime juridique fait sur mesure pour les colonisateurs.

Si on transpose cela dans le système des ports canadiens, il devient évident que la relation du gouvernement fédéral envers les ports s'établit dans un esprit de laisser faire bienveillant, car les administrations portuaires n'ont pas de patron. Et comme les lois maritimes placent les ports en compétition les uns contre les autres, comment choisir celui qui l'emportera en cas de demande d'agrandissement? Sans compter que le droit est muet face à la gouvernance des ports: on s'en remet à un contrat qui fixe leur mandat, d'application très large à nos yeux.

Les ports s'en trouvent fort aise, sauf quand les administrations portuaires ont besoin de financement, pour maintenir ou refaire par exemple leurs infrastructures, car aucun fonds n'est amassé par les ports à cet effet. Un problème systémique qui souvent se résout en allant chercher des «investissements» à l'international, avec les risques inhérents aux conflits géopolitiques en cours.

Le 1 % de Québec

Ainsi, dans son projet d'agrandissement du Port de Québec, connu sous Projet Laurentia, l'Administration portuaire est soumise à des études d'impacts à être évalués par l'Agence d'évaluation d'impact, une institution fédérale qui n'a cependant que des pouvoirs consultatifs. Et comme il n'y a pas de devoir de réserve prescrit pendant l'étude d'impact des projets, le Port se donne le droit de continuer à avancer son projet publiquement, produire des vidéos pour mousser son projet et prendre des ententes pour le financer. Tout cela pendant que le processus de consultation publique est en cours. Il y a de quoi éroder la confiance des citoyens envers le respect qu'accorde le Port à cette institution fédérale. Les jeux semblent déjà faits, sans compter qu'il n'y a pas de ministre responsable devant le Parlement de l'administration des ports.

On se retrouve donc à l'intérieur d'un système mené par le plus fort qui ne protège pas les plus vulnérables, qu'ils soient humains ou espèces marines ou qu'il s'agisse de protéger un site emblématique.

Le Port se permet donc d'exercer un pouvoir qu'il se donne à lui-même en allant chercher l'appui des élu.e.s au niveau municipal et provincial un peu partout au Québec, lesquels deviennent les promoteurs du Port, alors que les citoyens s'attendent à ce que les élus puissent les représenter contre les plus forts.

En plus d'aller chercher l'appui des Chambres de commerce, de la rectrice de l'Université Laval et de certains départements de l'Université. Sans en avoir fait le calcul, si on additionne l'appui des élus, de l'Université et des Chambres de commerce, ceci commence à ressembler au pouvoir du 1 % contre les citoyens.

Un agrandissement du port réalisé en remplissant le fleuve est une proposition qui mérite plus qu'une simple procédure d'évaluation d'impact. Elle mérite l'implication directe du gouvernement

fédéral, car le fleuve Saint-Laurent est un élément identitaire de notre patrimoine, un site historique au Canada.

Les citoyens arrivent à la conclusion que les arguments ne suffisent pas, il nous faut une révision de la manière dont les ports au Canada deviennent redevables envers la société canadienne, l'environnement et les espèces marines. Pour le moment, nous nous sentons démunis comme à l'époque coloniale où tout tenait entre les mains du 1 %.

Bref, tant que l'État ne s'en mêlera pas, on reproduira un système inégalitaire et colonial dans nos rapports avec les ports au Canada.

Solutions proposées:

- Redistribuer la richesse entre les ports du Canada pour que ceux-ci mettent «en commun» leur force et gèrent leurs faiblesses;
- Revoir la gouvernance du système portuaire avec des limites accordées par le Parlement;
- Nommer un ministre responsable devant le Parlement de l'administration des ports;
- Instaurer un fonds payé par les usagers pour maintenir les infrastructures portuaires;
- Créer un poste de Commissaire aux administrations portuaires comme instrument de surveillance et de contrôle des ports.

Un port est vulnérable, il se retrouve dans un espace géographique pour rivaliser avec les grandes puissances du monde et se faire la guerre, pour reprendre les termes de Yves Lacoste avec son titre culte paru en 1976 : *La géographie, ça sert, d'abord, à faire la guerre.*



Projet Laurentia: le ministère de l'Environnement préoccupé par le nickel



Laurentia est un projet d'agrandissement de plusieurs centaines de millions de dollars visant à positionner Québec comme un leader dans le transbordement de conteneurs. Photo Pierre Lahoud

En raison des concentrations déjà élevées de nickel dans l'air, le Port de Québec doit nécessairement réduire ses émissions de nickel « actuelles et futures » s'il souhaite réaliser le projet Laurentia. Telle est l'une des recommandations d'un [rapport](#) rendu public lundi soir par la direction de l'Évaluation environnementale et stratégique du ministère.

Laurentia est un projet d'agrandissement de plusieurs centaines de millions de dollars visant à positionner Québec comme un leader dans le transbordement de conteneurs. Or la zone portuaire est située à proximité du quartier Limoilou où les concentrations de nickel dans l'air dépassent de façon importante les normes (571 %). [En 2013, une étude du ministère avait d'ailleurs démontré que la source principale d'émissions était le Port de Québec](#) qui transborde d'importantes quantités de minerai (le vrac solide).

Certains des défenseurs du projet Laurentia plaident qu'en misant sur les containers, le Port pourra justement réduire ses activités dans l'industrie du vrac solide et améliorer sa cohabitation avec les quartiers résidentiels environnants.

« Tous nos problèmes depuis quelques années dans tout ce débat-là, c'était la provenance de la poussière qui venait du transbordement de vrac », déclarait le maire Labeaume à Radio-Canada lors d'une sortie à la mi-novembre.

Or le ministère affiche néanmoins des inquiétudes à ce sujet. « Considérant qu'une partie importante des [émissions de nickel] est attribuable aux activités se déroulant actuellement sur le site du Port de Québec, l'autorisation pour en générer de nouvelles, susceptibles d'augmenter ces émissions ne devrait être délivrée [...] que si des mesures de réduction des émissions de nickel actuelles et futures soient proposées et appliquées », peut-on lire dans document cité plus haut.

Une tuile de plus

Ce rapport a été produit par le ministère dans le cadre d'une évaluation beaucoup plus large menée dans ce dossier par Ottawa. Le document vise notamment à énumérer des conditions à respecter et d'ajustements à faire par le Port dans l'éventualité où le projet serait autorisé par le fédéral.

Or l'Agence d'évaluation d'impact du Canada a déjà déposé [un premier rapport très critique](#) du projet faisant état d'impacts environnementaux négatifs notamment sur la qualité de l'air. L'organisme mène jusqu'au 16 décembre des consultations virtuelles avant de soumettre ses recommandations au conseil des ministres du gouvernement Trudeau.

Dans le passé, le maire de Québec Régis Labeaume a toujours soutenu ce projet mais certains de ses conseillers municipaux représentant des quartiers centraux se sont prononcés contre récemment.

Le gouvernement Legault a, lui aussi, toujours affiché un préjugé favorable envers Laurentia. Or, le projet ne semble pas bénéficier d'un consensus qui lui est largement favorable en dehors des intervenants socio-économiques », relève le ministère de l'environnement dans l'analyse publiée lundi.

Projet Laurentia: Québec soulève des enjeux importants

Le ministère québécois de l'Environnement a critiqué à son tour le projet Laurentia du Port de Québec en soulevant «certains enjeux importants reliés à sa réalisation».



Le Ministère a publié lundi son rapport de recommandations concernant le projet de terminal de conteneurs de l'Administration portuaire de Québec. Le gouvernement du Québec participe à l'analyse menée par l'Agence d'évaluation d'impact du Canada. Cette dernière avait soulevé récemment les effets négatifs importants du projet.

Québec s'inquiète entre autres de l'atteinte aux milieux humides et hydriques, notamment en raison du remblayage dans le littoral du dragage du fleuve, des nuisances, de la sécurité reliée au transport routier ou ferroviaire, des émissions atmosphériques, de la dégradation de la qualité de l'air, du bruit, de l'insertion dans le paysage naturel et de l'impact sur les activités récréotouristiques à la baie de Beauport.

Des nuisances

Le rapport du provincial formule d'ailleurs plusieurs recommandations à cet effet. Concernant l'objectif d'accroître l'espace pour l'entreposage de marchandises à même le cours d'eau, la réponse est sans équivoque. « (...) le projet, dans sa forme actuelle, n'est pas en phase avec la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables.»

Les conclusions sur les impacts du projet Laurentia sur les milieux hydriques, caractérisés par l'habitat du poisson, demeurent actuellement incomplètes. Quant à la période de restriction proposée pour la réalisation des travaux de dragage, celle-ci doit être plus étendue afin de couvrir la période plus sensible pour les espèces de poissons. Minimale, les travaux de dragage ne doivent pas être réalisés durant la période du 1^{er} mai au 15 août.

Transport et émissions

Le projet entraînerait aussi une augmentation du transport routier et ferroviaire susceptibles d'apporter des nuisances importantes dans les quartiers limitrophes. La problématique actuelle des contaminants atmosphériques dans les quartiers résidentiels adjacents reste également un élément très sensible. Le Ministère explique que la modélisation montre déjà des dépassements en phase de construction.

«Ces mesures doivent faire en sorte que la réalisation du projet Laurentia n'entraîne pas une augmentation nette des émissions de nickel dans l'air ambiant à Québec.» Enfin, à cause de son impact sur le paysage, mais aussi par rapport à la sécurité nautique, le projet est susceptible d'affecter l'utilisation et la fréquentation de la Baie de Beauport.

De plus, on peut lire que le plan de mesures d'urgence (PMU) de l'APQ devra couvrir une zone plus élargie touchant les deux rives du fleuve. Le Ministère précise que «le projet Laurentia suscite d'importantes préoccupations chez des citoyens et des organismes du milieu.»

Rappel

En août 2015, l'Administration portuaire de Québec a annoncé son projet d'agrandissement portuaire dans le secteur Beauport. Le projet Laurentia prévoit maintenant l'entreposage de marchandises conteneurisées.

Cet agrandissement vise la construction d'un nouveau terminal avec l'ajout d'un quai en eau profonde, offrant une profondeur de 16 m à marée basse permettant d'accueillir des porte-conteneurs. Le projet actuel consiste à prolonger la ligne de quai du secteur Beauport, sur une distance de 610 m, afin d'y ajouter un quai en eau profonde, de 450 m de longueur, et de construire une digue de retenue permettant d'ajouter un espace portuaire supplémentaire.

Notre université doit prendre ses distances du projet Laurentia

POINT DE VUE

Lettre à Madame Sophie D'Amours, rectrice de l'Université Laval.



J'aimerais tout d'abord exprimer ma reconnaissance pour votre contribution importante à notre université. Vous avez su dynamiser le milieu et contribuer à l'esprit communautaire, notamment, en soutenant notre adhésion à une démarche «animée d'une culture de développement durable».

Je m'adresse à vous aujourd'hui, en tant que professeure-chercheure en santé des populations, parce que votre appui au projet Laurentia me déconcerte. Ce projet va à l'encontre de la démarche de développement durable que vous avez soutenue et à laquelle nous nous sommes ralliés. Dans son rapport préliminaire, l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AEIC) souligne qu'il aura des «effets environnementaux négatifs importants». Ce projet va également à l'encontre de la démarche de santé durable que ma Faculté met de l'avant.

La communauté des professeur.es et chercheur.es, à laquelle j'appartiens, s'intéresse aux différents déterminants de la santé, dont les inégalités sociales, la qualité des milieux de vie, ainsi que les activités individuelles et collectives qui favorisent la santé. Ce sont des enjeux soulevés par le projet Laurentia en raison notamment de son impact sur le transport des marchandises en milieu urbain et le remblayage d'une partie importante de la baie de Beauport.

À la suite d'une étude réalisée par mon équipe de recherche sur les inégalités sociales de santé, ayant permis de comparer des territoires de la région de Québec, nous avons, en 2008, publié des données démontrant que des inégalités sociales de santé y existent bel et bien. S'ensuivirent différentes suggestions d'actions pour contrer ces inégalités. Or, c'est justement dans des quartiers moins favorisés que la réalisation du projet Laurentia augmenterait de beaucoup le camionnage, une activité associée à de nombreux risques.

Les semi-remorques, chargés de livrer les conteneurs du nouveau terminal, traverseraient les quartiers densément peuplés de l'arrondissement La Cité – Limoilou, un secteur où l'air est déjà de piètre qualité. L'augmentation importante du nombre de convois ferroviaires qui traverseraient

aussi ces quartiers s'avère également contraire à la quête d'un milieu de vie plus sain. Soulignons qu'en 2016, la plus grande partie du territoire de Limoilou apparaissait toujours comme faisant partie des plus défavorisés de notre région, selon l'indice combiné de défavorisation matérielle et sociale. Il en va pareillement de la zone riveraine de l'arrondissement de Beauport.

Alors que mes collègues travaillent à soutenir le développement d'habitudes de marche, la pratique du vélo et les activités de plein air chez les enfants et les adultes, non seulement le Port prétend-il qu'il sera bénéfique pour la région d'augmenter le transport des marchandises à travers les quartiers résidentiels, mais il ajoute aussi qu'il y aura des avantages à amputer une partie du territoire réservé aux activités nautiques et de plage de la Baie de Beauport. Il faut s'y rendre pour constater à quel point de nombreuses familles du secteur en profitent. Cette plage a confirmé son utilité sociale l'été dernier alors que la pandémie de la COVID-19 réduisait les options de loisirs. La baie de Beauport est un joyau, non seulement pour les yeux, mais aussi pour le bien-être de la collectivité. Ne serait-ce qu'examinée sous cet angle, la réalisation du projet Laurentia n'est pas une bonne nouvelle pour notre région.

Faible impact sur l'emploi local

À ces questions s'ajoute le fait que ce terminal à conteneurs aurait un très faible impact sur l'emploi local, puisque les postes permanents qu'il créerait après sa construction seraient peu nombreux, d'autant plus que l'évolution technologique conduit inéluctablement à la robotisation des emplois liés au transbordement.

Dans une perspective de développement et de santé durables et afin de «mettre à contribution l'expertise et les connaissances de nos professeurs et de nos équipes de recherche», ne devrions-nous pas, en tant qu'université, appuyer, à ce titre, des projets prometteurs? Soumis aux critères de développement et de santé durables, le projet Laurentia échoue lamentablement. Ce dernier présente des risques pour l'environnement et pour la santé des populations vivant près du port.

Alors que l'on s'attendrait à ce qu'un projet appuyé par une université soit robuste sur le plan de sa logique et de son argumentaire, le constat est le suivant: ledit projet ne résiste pas à une évaluation rigoureuse. De surcroît, la réserve attendue de la part d'une institution du savoir n'a pas été garantie parce que l'appui a été accordé avant même que l'évaluation environnementale n'ait été complétée.

En contexte de pandémie, la situation collective que nous vivons ne devrait-elle pas être une occasion de nous interroger sur l'essentiel? Que faire pour léguer aux générations futures une région en santé? Les concepts de développement et de santé durables fournissent une réponse. Il nous faut respecter l'environnement et les écosystèmes, créer et entretenir des milieux de vie sains et opter pour des choix économiques qui assurent l'équilibre entre les retombées bénéfiques de nouveaux investissements et leur répartition équitable au sein de la population de notre région.

Notre université doit prendre ses distances par rapport à ce projet qui aurait des conséquences délétères, et poursuivre ses actions de promotion d'un développement durable, lequel contribue à la santé des populations.

UNESCO, ce patrimoine qu'on grignote

CHRONIQUE / «Le prodigieux paysage de Québec. À la pointe du cap Diamond devant l'immense trouée du Saint-Laurent, air, lumière et eaux se confondent dans des proportions infinies. Pour la première fois dans ce continent l'impression réelle de la beauté et de la vraie grandeur.»

C'était Albert Camus, en 1942.

Présidente de la Promenade des écrivains, Marie-Ève Sévigny propose depuis 20 ans différents circuits où elle fait visiter la capitale à travers la plume d'auteurs qui y ont trouvé une source d'inspiration. Elle s'arrête à un endroit, en haute ou en basse-ville, puis lit le passage qui s'y rattache.

Tenez, il y a eu Charles Dickens, 100 ans avant Camus. «L'impression que produit sur le visiteur ce Gibraltar d'Amérique — par ses hauteurs étourdissantes, sa Citadelle suspendue dans les airs, ses rues escarpées et pittoresques, ses portes à l'allure renfrognée, les vues si saisissantes qui accrochent l'œil à chaque détour — est quelque chose d'unique et d'impérissable.»

Marie-Ève est inquiète, parce que la beauté, elle, est périssable. Et elle la voit dépérir.

La protection de cette beauté est d'autant plus importante que, depuis 1985, l'arrondissement historique du Vieux-Québec est inscrit sur la prestigieuse liste du patrimoine mondial de l'UNESCO. «Ça veut dire que ce site n'appartient pas seulement aux Québécois, mais à toute l'humanité. Et ce label de patrimoine de l'humanité agit comme un moteur économique.»

La popularité de Québec comme destination touristique dépend donc en bonne partie de cette étiquette, dont la capitale s'enorgueillit et dont elle se sert pour attirer les visiteurs du monde entier.

On vend sa beauté, consacrée par l'UNESCO.

Le Port de Québec mise aussi énormément sur cette reconnaissance mondiale pour développer le secteur des croisières, en constante progression depuis des années, mis à part l'arrêt forcé des opérations cette année en raison de la pandémie. L'an dernier, Québec a accueilli un nombre record de 236 000 croisiéristes, avec des retombées de plus de 200 millions \$ pour l'économie de la ville.

Mais, de l'autre côté, le Port de Québec projette de construire un imposant terminal de conteneurs, Laurentia, qui viendra altérer le paysage. «Le Port est en train de tuer la poule aux œufs d'or. Quand tu vas sur leur site, à l'onglet "Croisières", ils vantent le patrimoine, mais si tu vas à l'onglet "Laurentia", ils le détruisent.»

Dans le récent rapport de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada, on note en effet que le projet aura des conséquences sur cette beauté.

Page 170. «En raison de sa localisation à proximité du fleuve Saint-Laurent, le projet serait visible par les utilisateurs de la voie maritime (paysage fluvial du Saint-Laurent), notamment lors de la pratique d'activités touristiques et récréatives, ainsi que de la pointe ouest de l'île d'Orléans (paysage rural) et des rives nord et sud du fleuve (alternance de paysages urbains, industriels et récréotouristiques). Les paysages urbains de Québec et de Lévis présentent de nombreux éléments patrimoniaux, dont les lieux historiques nationaux des Fortifications-de-Québec, des Forts-et-Châteaux-Saint-Louis, qui incluent notamment la terrasse Dufferin, et des Forts-de-Lévis. Par ailleurs, l'Arrondissement historique du Vieux-Québec est un site protégé par le patrimoine mondial de l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture (UNESCO) dont Parcs Canada, la Ville de Québec et le gouvernement du Québec, par l'entremise du ministère de la Culture et des Communications du Québec, sont cogestionnaires.»

Et ces changements seront irréversibles.



La «vue» la plus célèbre de la ville

Page 172. «Le projet n'aurait généralement pas d'effet visuel sur les nombreux lieux historiques et patrimoniaux de l'Arrondissement historique du Vieux-Québec puisque la plupart des points de vue y sont fermés de par l'étroitesse des rues et la topographie du secteur. Cependant, le projet serait visible de certains points de vue qui offrent une vue ouverte sur le fleuve Saint-Laurent et le port de Québec. La vue serait modifiée en prolongeant les infrastructures existantes dans le paysage industriel du port de Québec, c'est le cas notamment de la terrasse Dufferin qui constitue un point d'intérêt visuel pour les observateurs.»

La «vue» la plus célèbre de la ville.

L'inscription d'un site sur cette liste n'est pas un droit acquis, que les États doivent le bichonner, le protéger. Deux sites ont d'ailleurs été retirés, entre autres la ville de Dresde en Allemagne parce qu'on y avait construit un pont traversant l'Elbe. Marie-Ève Sévigny a d'ailleurs récemment envoyé une lettre à l'UNESCO pour les informer des conséquences que pourrait avoir le projet Laurentia sur les éléments qui ont convaincu l'organisme en 1985 d'inscrire Québec sur cette liste.

Le bureau central de l'organisation lui a répondu avoir sollicité l'avis de la Délégation permanente du Canada auprès de l'UNESCO. Déjà, en 2001, l'UNESCO s'était inquiétée du projet du Port de Québec de vouloir construire un débarcadère maritime à la Pointe-à-Carcy, craignant «l'impact potentiel du terminal, tant sur le plan visuel qu'en termes d'intensification du trafic dans le quartier résidentiel voisin», avait écrit l'organisme.

«Ils ont dû faire venir un émissaire à Québec pour dire au Port de faire attention, pour les mettre en garde, rappelle Marie-Ève Sévigny. Ils ont demandé à ce que ça ne soit pas des installations permanentes et le Port a dit : “oui, oui, ça ne sera pas permanent”. Et là, on est en 2020, et on a un deuxième terminal à côté de celui qui ne devait pas exister!»

Elle n'est d'ailleurs pas la seule à s'inquiéter de l'impact des projets du Port sur le patrimoine de la ville, des craintes ont été soulevées également par la mouture précédente, Beauport 2020, et qui demeurent. D'ici la fin des consultations le 16 décembre, l'Agence d'évaluation d'impact du Canada a d'ailleurs réservé une journée pour entendre différents intervenants à ce sujet.

Le Port de Québec n'est évidemment pas de cet avis, il plaide que son projet n'aura pas de conséquences négatives sur le patrimoine. Et même, si on se fie à un document produit par le Port en 2008 pour son 150e anniversaire — et le 400e de Québec — il estime qu'il rend la capitale plus belle.

Dans une section du document où on publie une série de photographies aériennes du territoire du port, autant des secteurs de l'Anse-au-Foulon que de Beauport, on les décrit ainsi : «C'est avec fierté que l'APQ [Administration portuaire de Québec] expose l'image portuaire que reflète l'ensemble des secteurs constituant le Port de Québec aujourd'hui. Le port a su grandir en beauté, à l'intérieur d'une ville qui ne cesse, elle aussi, de s'embellir. L'APQ s'affaire chaque jour à polir, à sa façon, sa part du joyau du patrimoine mondial qu'est la ville de Québec, tel que reconnu par l'UNESCO.» Rien de moins.

La liste de l'UNESCO

- 1121 biens protégés
- 53 en péril
- 2 retirés de la liste
- 869 biens culturels
- 213 biens naturels
- 39 biens mixtes

Malaise généralisé à l'Université Laval

À l'Université Laval, trois professeurs sur quatre ne voient pas d'un bon œil l'appui officiel de la rectrice Sophie D'Amours et de l'institution au projet de terminal Laurentia du Port de Québec.

C'est ce qui ressort d'une consultation menée à la fin novembre par le Syndicat des professeurs de l'Université Laval, auquel 394 personnes ont répondu. À la question «êtes-vous en accord ou en désaccord avec l'appui accordé par la haute administration de l'Université Laval», 79 % sont totalement ou plutôt en désaccord, 9 % sont totalement ou plutôt d'accord, et 12 % sont indifférents.

À la question à savoir si les profs en sont fiers, 6 % le sont, 81 % ne le sont pas, 13 % sont indifférents.

La question fondamentale de la liberté universitaire est au centre de cette réflexion, certains professeurs ayant émis des craintes sur le fait qu'un tel appui puisse avoir des impacts sur des recherches qui pourraient apporter un regard critique au projet. Selon les commentaires reçus par le syndicat dans le cadre de cette consultation, une majorité de professeurs partagent cette inquiétude.

Même chose pour l'image de l'université à l'internationale, 72 % des professeurs qui ont répondu au sondage sont d'avis qu'elle sera ternie, 15 % qu'elle ne le sera pas, et les 13 % restants y sont indifférents.



Photo ajoutée à la Revue de presse

Laurentia, le projet mal-aimé, mais chouchou de vos lettres ouvertes

BILLET / Les oreilles du projet Laurentia ont dû lui siller tout au long du mois de novembre à voir vos lettres ouvertes destinées à la section Opinions du Soleil. Y'a pas à dire, vous avez parlé de lui. En mal, surtout.

Oui, il est mal-aimé ce projet de terminal de conteneurs en eau profonde du Port de Québec. Depuis des mois, voire des années nos lectrices et lecteurs expriment leurs inquiétudes et doutes sur l'impact et la nécessité de ce grand projet de 775 millions\$ baptisé Beauport 2020 jusqu'à son changement de nom pour Laurentia en mai 2019. Mais disons qu'en novembre, peu de journées passaient sans que des lettres ouvertes sur le sujet fassent «ding ding» dans notre boîte de réception.

Le mois avait pourtant plutôt bien commencé pour Laurentia alors que le 9 novembre, le Port de Québec annonçait que [170 villes, municipalités et MRC](#) plaidaient en faveur de sa construction. Tout a changé une semaine plus tard. [«Projet Laurentia: "des effets négatifs importants", dit l'Agence environnementale du Canada»](#), titrait *Le Soleil* pour un article de Baptiste Ricard-Châtelain le 16 novembre.

On y apprenait que dans une version provisoire de son rapport d'évaluation, l'Agence environnementale du Canada estime que le projet est susceptible d'entraîner des effets négatifs sur la qualité de l'air, sur «l'usage courant des terres et des ressources à des fins traditionnelles et plus particulièrement sur les activités de pêches» ou encore sur les «conditions socioéconomiques en raison des effets sur la pêche sportive et commerciale». Vous avez été des dizaines à prendre la plume pour commenter ce rapport.

Environnement, argent, université

Il faut dire que Laurentia touche plusieurs enjeux qui se traduisaient bien dans le courrier de nos lecteurs. L'environnement, bien sûr, mais aussi les réels bénéfices du projet malgré les emplois et les retombées économiques promises. Plusieurs questionnaient aussi l'appui sans détour du maire de Québec, Régis Labeaume à ce projet. Le maire dont l'équipe compte d'ailleurs deux conseillères, Suzanne Verreault et Geneviève Hamelin, ayant exprimé leur désaccord devant le projet.

Deux jours plus tard, le conseiller municipal Jean Rousseau plaidait dans *Le Soleil* pour la création d'une [coalition d'opposition citoyenne non partisane](#). D'autres, comme Jean Baillargeon ont souligné les [questions de sécurité](#) quant au transbordement de milliers de conteneurs. Une semaine plus tôt, Gaston Déry évoquait la [responsabilité sociale](#) du projet Laurentia.

Plusieurs enjeux donc, auxquels s'ajoute l'implication de l'Université Laval. Là aussi, depuis des mois, diplômés, professeurs et étudiants expriment leur scepticisme. Mylène Moisan a d'ailleurs consacré le 21 novembre une chronique au [malaise de plusieurs professeurs](#) de voir leur institution et sa rectrice Sophie D'Amours s'associer ce projet controversé.

Pas plus tard que vendredi, la professeure émérite et associée au Département de médecine sociale et préventive de l'Université Laval, Maria De Koninck appelait la rectrice à prendre [ses distances du projet](#). Peu de lettres en faveur de Laurentia dans ce lot? Oui, c'est vrai. Mais notre sélection de parution traduit la réalité. Peu de citoyens se lèvent pour plaider en faveur du projet. Minorité silencieuse? Peut-être. La suite des choses nous le dira. Et nous seront là pour vous lire. Peu importe de quel côté du conteneur penche votre coeur.

À LIRE AUSSI : François Bourque résume [les sept paris du projet Laurentia](#)

À LIRE AUSSI : [«Laurentia, un projet dont les gens de Québec seront fiers»](#) par Mario Girard, PDG du Port de Québec

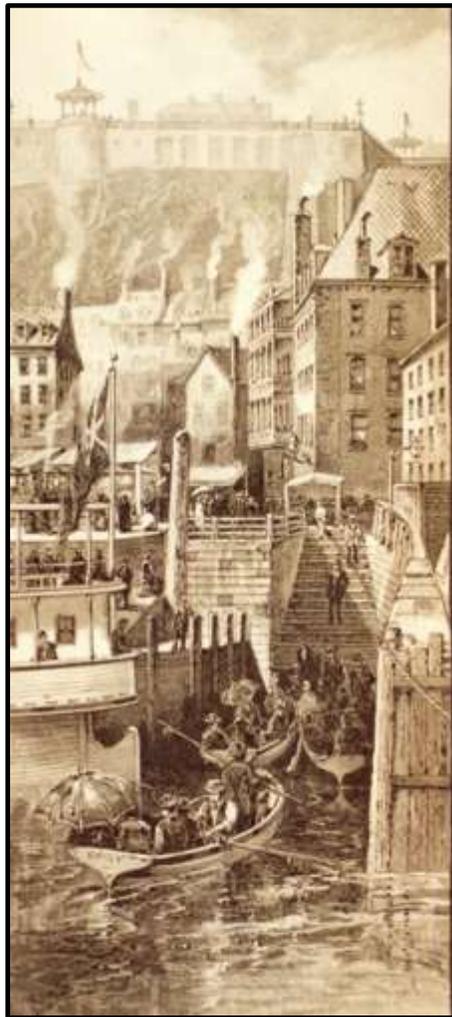


Photo ajoutée à la Revue de presse

Des centaines de profs de l'UL contre l'appui de leur rectrice au projet Laurentia

La position de la rectrice Sophie D'Amours déplaît à près de 80 % des répondants à un sondage



La position de la rectrice Sophie D'Amours déplaît à près de 80 % des répondants à un sondage

[Visionner la vidéo sur le site de Radio-Canada](#)

La rectrice de l'Université Laval fait face à une forte opposition au sein du corps professoral pour s'être positionnée en faveur de l'agrandissement du Port de Québec : 79 % des répondants à un sondage se disent en désaccord avec cette prise de position.

Pas moins de 72 % des répondants estiment que l'appui de la haute administration au projet Laurentia risque de nuire à l'image de l'Université Laval à l'échelle nationale et même internationale. Les deux tiers croient même que cet appui contrevient au concept de liberté académique, qui permet aux professeurs de s'exprimer librement sur les sujets de société. Une université, ça se doit d'être neutre, lance en entrevue Alain Viau, le président du Syndicat des professeurs de l'Université Laval (SPUL), qui a mené cette consultation en ligne à la fin novembre.

Maintenant, il reste à Mme D'Amours de prendre conscience des réactions que les professeurs ont eues.

Alain Viau, président du SPUL

Pas moins de 394 professeurs ont répondu à ce coup de sonde. Cela représente 26 % du corps professoral, un pourcentage néanmoins considéré relativement élevé par le SPUL. M. Viau rappelle que le rôle du syndicat n'est pas de se prononcer pour ou contre Laurentia, mais plutôt de défendre le droit de ses membres à pouvoir s'exprimer librement. Ce n'est pas de notre libre choix à chacun que l'Université a décidé de prendre position. C'est une décision qu'elle a prise, mais il n'y a pas eu de consultation, déplore-t-il.

Des craintes

Déjà critiqué par les [associations étudiantes](#), des [citoyens](#), des [conseillers municipaux](#), ainsi qu'un rapport provisoire de [l'Agence d'évaluation d'impact du Canada](#), le projet Laurentia conserve à ce jour l'appui de l'Université Laval. En août dernier, la rectrice Sophie D'Amours est apparue aux côtés du président-directeur général du Port de Québec, Mario Girard, à l'occasion d'une conférence de presse. Quelques semaines plus tard, elle signait une lettre ouverte dans laquelle elle réitérait son appui au projet de terminal de conteneurs ainsi qu'à la Zone d'innovation Littoral est.



La rectrice Sophie D'Amours

Ces prises de position publiques ont toutefois soulevé des craintes. Le 21 novembre, un article du journal *Le Soleil* faisait même état d'un malaise à l'Université. Le président du SPUL n'est pas en mesure de dire si des professeurs ont été bâillonnés ou s'ils se sont eux-mêmes empêchés de commenter le projet Laurentia par crainte de représailles.

Le président du SPUL n'est pas en mesure de dire si des professeurs ont été bâillonnés ou s'ils se sont eux-mêmes empêchés de commenter le projet Laurentia par crainte de représailles. Il soulève néanmoins l'hypothèse. On estime qu'en se positionnant en faveur de ce projet, la haute administration contribue à construire un contexte qui concourt à miner la liberté académique.

Une institution universitaire, son mandat, c'est de contribuer à des questions de société, de questionner, d'aider la société dans son développement [...] L'Université n'est pas une entreprise.

Alain Viau, président du SPUL

Avis divergents

Des répondants au sondage ont d'ailleurs exprimé que selon eux, l'appui au projet Laurentia est en contradiction avec les valeurs de l'Université qui touchent au développement durable. Tous ne sont pas de cet avis, cependant. Des répondants ont exprimé qu'ils ne comprenaient pas en quoi la prise de position de la haute administration pouvait miner la liberté académique des professeurs.

Je serais très surpris que l'administration sévisse d'une quelconque façon contre un prof qui se positionnerait contre le projet, ou même qu'il y ait des pressions internes visant à étouffer ces activités professorales, a écrit un répondant. Si ça devait arriver, alors nous aurions tout un grief sur les mains, poursuivait-il.

Le projet Laurentia, anciennement baptisé Beauport 2020, vise à construire un terminal de conteneurs en eaux profondes. Il s'agit d'un projet estimé à 775 millions de dollars.

Précisions à venir

La direction de l'Université Laval indique qu'elle prendra connaissance du sondage. La direction portera toute l'attention et aura la considération requise à la diversité des opinions exprimées par les professeures et professeurs dans cette publication. Des communications sont prévues, prochainement, pour apporter des précisions, précise Simon La Terreur, porte-parole de l'Université.

Laurentia: attention au «pas dans ma cour»

Mme Gaudreau. Votre billet *Laurentia, le projet mal-aimé, mais chouchou de vos lettres ouvertes* paru dans le *Soleil* de samedi m'interpelle. Oui, vous avez raison. Trop souvent, les opposants aux différents projets de notre région s'expriment ouvertement alors que les supporteurs préfèrent, eux, demeurer plutôt silencieux.

Peut-être parce qu'il est tellement plus facile de trouver des éléments pour bloquer, empêcher, nuire et même ridiculiser un projet de développement économique que de l'appuyer.

Chacun y va de son inconvénient qu'il n'aimerait pas voir arriver. Pour l'un, c'est la supposée disparition du bar rayé, l'autre le nombre de camions en circulation, l'autre la poussière, l'autre son angle de vue modifié sur le fleuve, l'autre la plage raccourcie, l'autre la planche à voile, etc.

À tous ces détracteurs, j'oserais dire ceci: payez vos produits d'importation plus cher, faites que nos entreprises locales paient aussi les leurs plus cher, augmentant ainsi leurs coûts de production et les rendant moins compétitives et ensuite elles devront fermer.

À LIRE AUSSI: [Laurentia, le projet mal-aimé, mais chouchou de vos lettres ouvertes](#)

Plaignez-vous des impacts d'avoir choisi de demeurer aux alentours d'activités portuaires. Le Port de Québec était dans cette périphérie de la région bien avant votre naissance.

Tous les développements qui intègrent des infrastructures, quels qu'ils soient, ont et auront encore dans le futur des impacts sur l'environnement, sur les habitants vivant à proximité et susciteront chez certains le «pas dans ma cour».

Ce qu'il faut en tant que citoyen, c'est s'assurer que les promoteurs ont pris en considération les différents impacts, les ont analysés et apportent le maximum de solutions tout en gardant le projet viable. Avec tout ce que j'ai pu lire, je considère que les promoteurs du Port de Québec ont fait leurs devoirs et continueront de le faire.

Et n'oubliez surtout pas que Montréal, grâce à ses appuis auprès du BAPE, se tape sur les cuisses avec un rapport négatif pour le projet de Québec et un rapport positif pour son propre projet. Go, Port de Québec, Go.

L'Université Laval dit ne jamais avoir appuyé le projet Laurentia

Une vidéo suggère pourtant exactement le contraire

Après avoir essuyé plusieurs critiques, la haute direction de l'Université Laval nie avoir déjà soutenu le projet d'agrandissement du Port de Québec. Pourtant, en juin dernier, la rectrice apparaissait dans une vidéo promotionnelle du projet Laurentia. Dans un message publié sur le site web de l'Université, lundi en fin de journée, l'administration dément avoir déjà soutenu ce projet sur la place publique.

Le partenariat entre l'Université Laval et le Port de Québec n'a jamais visé le projet Laurentia, assure la missive : c'est plutôt la Zone d'innovation Littoral Est qui a toujours été au coeur de cette alliance.

Toute personne qui aura suivi le dossier aura constaté que l'Université ne s'est pas prononcée sur la proposition d'affaires du projet Laurentia, ni sur le rapport d'évaluation environnementale.

Extrait d'un message diffusé le 7 décembre par la direction de l'Université Laval

Or, une [vidéo disponible](#) sur la chaîne YouTube du Port de Québec semble démontrer exactement le contraire. Dans cette publicité datée de juin dernier, la rectrice de l'Université Laval y qualifie le projet Laurentia d'ambitieux et le compare à une vitrine exceptionnelle pour mettre en évidence le talent des gens de Québec.

Cette contradiction n'a pas échappé la coalition La Planète s'invite à l'Université. Derrière cette "mise au point" se cache plutôt une stratégie de l'Université Laval pour tenter de sauver sa précieuse réputation, a réagi le groupe sur sa page Facebook. La rectrice Sophie D'Amours a de nouveau décliné notre demande d'entrevue.

Un partenariat qui sème la confusion

Le 31 août dernier, Mme D'Amours se trouvait aussi à la même conférence de presse que le président-directeur général du Port de Québec pour aborder la question de la relance économique. Lors de cet événement, il est vrai que Mme D'Amours a insisté sur le fait que l'Université Laval pourrait jouer un rôle central dans le développement de la Zone d'innovation Littoral Est.



La rectrice Sophie D'Amours

Photo Radio-Canada

« En s'associant avec sept grands joueurs [...] le projet Laurentia va permettre de faire de Québec un des chefs de file mondiaux de l'innovation technologie pour l'industrie maritime. »

Mario Girard, PDG du Port, lors d'une conférence de presse le 31 août 2020.

Dans son message publié lundi soir, l'Université Laval tenait visiblement à s'en distancer. C'est dans le cadre du projet de la Zone d'innovation Littoral Est de la Ville de Québec, projet distinct de Laurentia, que nous avons développé un partenariat de recherche avec le Port de Québec, écrit la direction.

Or, quelques semaines après la conférence de presse du 31 août, la rectrice de l'Université signait une lettre ouverte dans laquelle elle glissait quelques mots sur le projet Laurentia et les possibles apports de son institution. Si le projet Laurentia va de l'avant et obtient les approbations requises, écrivait-elle, l'expertise des chercheurs de l'Université pourrait être mise à contribution afin d'aider l'industrie du transport maritime québécoise et mondiale à devenir plus propre, plus verte et plus performante.

Des critiques

Au cours des dernières semaines, cette séquence d'événements n'a pas manqué de faire réagir [les associations étudiantes](#), notamment, qui se sont prononcées contre le projet Laurentia. Le Syndicat des professeurs de l'Université Laval a quant à lui mené [un sondage pour connaître la perception de ses membres](#) par rapport à cette affaire.

Une majorité écrasante des répondants, soit 79 %, se disait en désaccord avec le prétendu soutien de la rectrice envers la construction d'un terminal de conteneurs en eau profonde. Lundi soir, la direction de l'Université a aussi mis en ligne une page informative qui résume ce qu'est la Zone d'innovation Littoral Est ainsi qu'un document questions et réponses.

Laurentia : à Saint-Augustin-de-Desmaures, ce n'est pas dans sa cour

Dans une lettre ouverte intitulée « *Laurentia: attention au "pas dans ma cour"* » et se terminant par « *Go, Port de Québec, Go* », monsieur Bernard Verreault, un Augustinois supporteur du projet Laurentia qui serait effectivement très loin de sa cour si réalisé, fait la leçon aux gens des quartiers voisins de la péninsule portuaire de Beauport. Monsieur Verreault leur dit : « *Plaignez-vous des impacts d'avoir choisi de demeurer aux alentours d'activités portuaires. Le Port de Québec était dans cette périphérie de la région bien avant votre naissance.* »

Or, les quartiers Vieux-Limoilou, Lairet, Maizerets, Vieux-Moulin et Vieux-Bourg préexistent tous l'apparition de cette péninsule portuaire artificielle où sont aujourd'hui stockées à ciel ouvert des montagnes de matières solide en vrac et où sont situés des dizaines de réservoirs de matières liquides dangereuses à un jet de pierre des habitants. Monsieur Verreault suggère-t-il que ces dizaines de milliers de citoyens devraient déménager ?

Une deuxième fausseté est contenue dans la lettre de 322 mots de monsieur Verreault. Il écrit : « [Le Port de] Montréal, grâce à ses appuis auprès du BAPE, se tape sur les cuisses avec un rapport négatif pour le projet de Québec et un rapport positif pour son propre projet ». Or, le projet de l'Administration portuaire de Montréal à Contrecoeur est évalué par l'Agence d'évaluation d'impact du Canada, la même agence qui évalue Laurentia. Ce n'est pas le BAPE. D'ailleurs, l'Administration portuaire de Québec s'est même battu jusqu'à la Cour d'appel pour que les lois fédérales aient préséance au Port de Québec, et que ce dernier ne soit pas soumis à toute la Loi sur la qualité de l'environnement du Québec.

Références

<https://fr.wikipedia.org/wiki/Maizerets#/map/0>

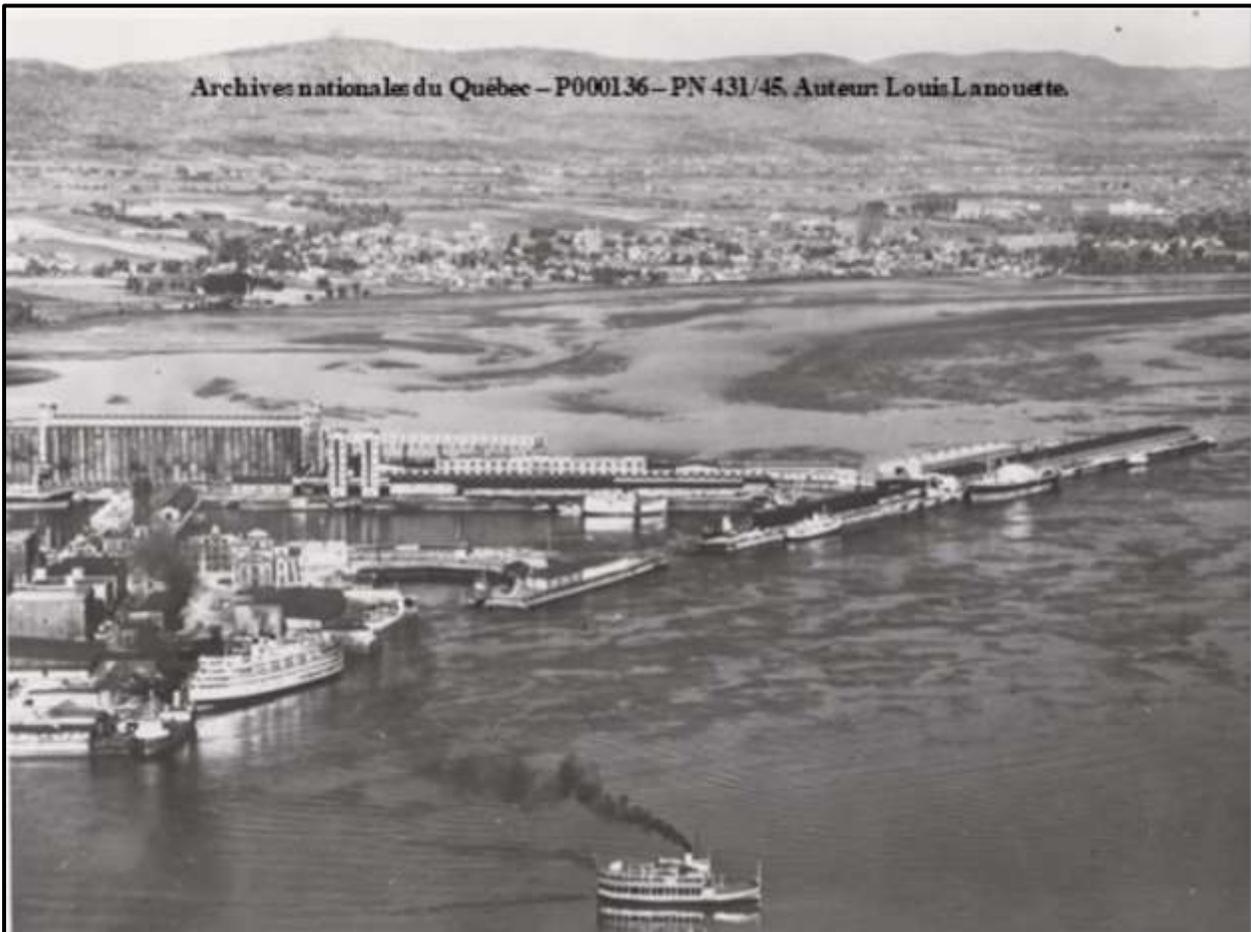
<https://iaac-aeic.gc.ca/050/evaluations/proj/80116?culture=fr-CA>

<https://www.lapresse.ca/actualites/environnement/2020-04-16/port-de-quebec-la-cour-supreme-n-entendra-pas-le-gouvernement>

Pages suivantes : photos aériennes d'époque.



Aerial view of the Princess Louise Docks and the St. Charles Estuary taken in 1928. Photo: Canadian National



La Baie de Beauport:
Un milieu anthropique en lien avec le développement industriel de la ville de Québec



1965 1970 1979



Industrie de papier Stadacona située au bord de la rivière Saint-Charles

CONTEXTE HISTORIQUE
Groupe-conseil ENVIRAM inc. – DAOUST LESTAGE inc. – RÉGIS CÔTÉ et associés



Architecture portuaire enveloppante remarquable (*arrière-plan*) – Port de Pompéi



Image ajoutée à la Revue de presse.

Le conseiller Jérémie Ernould évite de se prononcer sur le projet Laurentia



Le projet a reçu un avis défavorable de l'agence d'évaluation environnementale fédérale lors de la publication de son rapport provisoire le mois dernier. Photo : Port de Québec

L'élu du district de Robert-Giffard demande à la direction du Port de Québec de venir répondre aux questions de ses électeurs avant de prendre position. Le conseiller d'Équipe Labeaume devait se prononcer mardi soir lors du conseil d'arrondissement de Beauport. La résolution présentée par Québec 21 visait à condamner le projet de quai en eau profonde.

Le projet a reçu un [avis défavorable](#) de l'agence d'évaluation environnementale fédérale à la publication de son rapport provisoire le mois dernier. Le président de l'arrondissement de Beauport, le conseiller Stevens Melançon, souhaitait que les trois élus parlent d'une seule voix et démontrent une ferme opposition au développement du projet Laurentia, peut-on lire dans la résolution.

La position du conseiller Ernould était attendue parce que déjà [trois conseillers d'Équipe Labeaume](#), qui représentent les districts de la Cité-Limoilou, ont publiquement annoncé qu'ils n'appuyaient pas le projet, avec l'approbation du maire de Québec.

Jérémie Ernould a refusé d'appuyer la motion de Québec 21, sans pour autant appuyer le projet du Port. Dans la proposition que vous faites, vous ne traitez jamais directement des enjeux qui concernent les citoyens de Beauport, leur a-t-il reproché. Selon lui, la proposition ciblait principalement les impacts négatifs pour les citoyens des quartiers du Vieux-Limoilou, de Saint-Roch et de Maizerets.

La résolution ne reflète en aucun cas les préoccupations et les inquiétudes des gens de Beauport et particulièrement celles de mes citoyens.

Jérémie Ernould, conseiller du district de Robert Giffard, Équipe Labeaume

Jérémie Ernould confirme toutefois qu'il a quelques réserves par rapport au projet. Il demande à la direction du Port de Québec de venir dans son district pour répondre aux questions des citoyens.

Il souhaite connaître par exemple quel sera l'impact du projet sur le camionnage dans son district ou encore sur les milieux humides des berges et des battures du fleuve à Beauport. Si le Port n'est pas capable de donner des réponses, je ne pourrai pas l'appuyer, a-t-il promis.

Le chef de Québec 21 est revenu à la charge pour obtenir une position plus claire. Jean-François Gosselin estime que les effets du projet sont suffisamment documentés dans le rapport provisoire de l'agence fédérale par rapport à la pollution de l'air et l'impact visuel dans le district de Robert-Giffard. Si vos collègues de la Cité-Limoilou ont pris position, je ne vois pas pourquoi vous n'êtes pas en mesure de le faire ce soir, a-t-il dit.

En réplique, le conseiller d'Équipe Labeaume a repris le même discours. J'ai été on ne peut plus clair. Je maintiens ce que j'ai déjà dit, a-t-il répété.

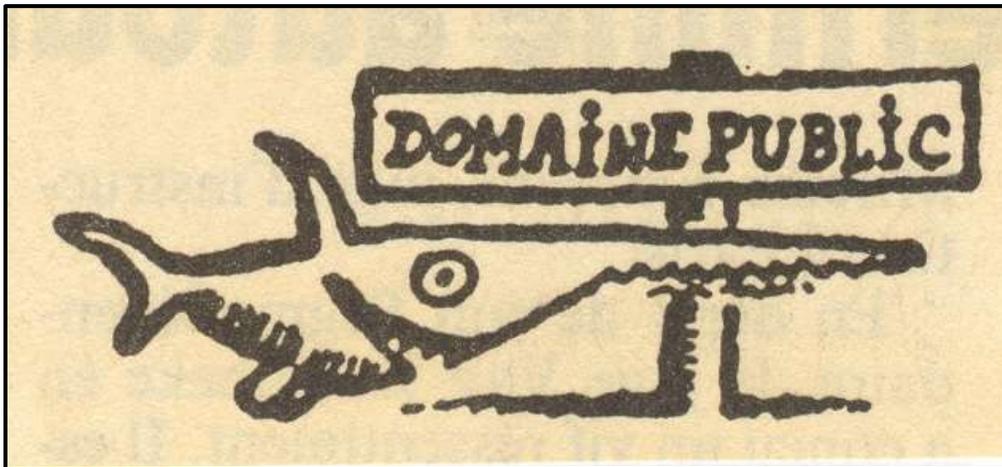


Image ajoutée à la Revue de presse

Agrandissement du port de Québec: impact sur nos assurances?

POINT DE VUE

Le port de Québec demande au gouvernement fédéral de lui permettre d'agrandir le port en vue de recevoir à Québec les plus grands transporteurs de conteneurs au monde. Or ce projet, connu sous le nom de Projet Laurentia, se réaliserait en remplissant le fleuve Saint Laurent sur une distance de 17 hectares, au centre ville, en milieu fortement habité. Est ce que ceci constituerait pour les citoyens de Québec une aggravation du risque à leur police d'assurance et si oui quel en serait l'impact?

En matière d'assurance, l'aggravation du risque est une question très importante à faire connaître à ses assureurs, car en signant un contrat d'assurance habitation, l'assuré s'engage à aviser son assureur de toute situation susceptible d'aggraver le risque.

L'aggravation d'un risque est un sujet qui se discute au conseil d'administration d'une compagnie d'assurance mais se retrouve rarement sur son site web. Comment donc informer nos assureurs si on ne sait pas quel département rejoindre? Ou si l'employé de première ligne de l'assureur à qui nous réussissons à parler se trouve dans un centre d'appel éloigné de Québec et n'a jamais entendu parler du projet Laurentia?

C'est ainsi qu'il est fort probable que la plupart de nos assureurs n'ont pas étudié l'envergure et les impacts du Projet Laurentia d'une part; et que d'autre part la plupart des assurés ne savent pas qu'ils doivent aviser leur assureur de l'aggravation potentielle du risque que l'agrandissement du port pourrait causer.

Ces conteneurs seraient livrés en empruntant une route terrestre et ferroviaire où se situe à moins de 700 mètres du port de Québec un CEGEP de 5,000 étudiants, une garderie Montessori et une population très dense principalement dans les quartiers du Vieux Limoilou et de Maizerets. En plus d'aggraver le risque pour ceux qui habitent tout au long du parcours de ces camions peu importe le tracé qui sera choisi et d'autres qui habitent le long de la voie ferrée peu importe la destination finale de ces conteneurs.

Dans les contrats standards d'assurance habitation il y a des garanties en cas d'explosion, de dommages aux biens, de responsabilité civile et autres, pour assurer ce qui pourrait être qualifié de dommages prévisibles, en cas par exemple d'incendie au port ou de déraillement, comme il s'en est produit à Québec en 2007 et en 2009.

Cependant, il n'est pas prévisible d'avoir un risque au-delà de l'ordinaire. Avec des convois ferroviaires et routiers d'une dimension inégalée, il pourrait arriver l'impensable, en sachant que la livraison de ces conteneurs se ferait en passant sur nos rues et sur les rails de chemin derrière nos portes. Un ajout important de mouvements de camions et de trains tous les jours dont nous ignorons tout du contenu.

Les risques sont inquiétants et bien que l'Agence d'évaluation d'impact du Canada ait conclu qu'il y aurait des impacts majeurs avec le Projet Laurentia, elle n'a qu'un pouvoir consultatif. La décision est politique, elle appartient au gouvernement fédéral.

Considérant que depuis l'événement du déraillement au Lac Mégantic en 2013, il est clair que les gouvernements ne se portent pas responsables des dommages et qu'il faut se fier à leur humanisme pour répondre, en partie seulement, aux dommages exceptionnels, sans compter que dans le cas de Laurentia, les ports au Canada sont considérés comme autonomes :

- Est-ce que les assureurs qui font affaire à Québec assumeraient l'aggravation du risque si le Port de devait s'agrandir?
- Et si un accident devait se produire de la nature de ce qui s'est produit au Lac Mégantic ou à Beyrouth, est-ce que nous serions assurés pour cela?

Mireille Bonin, Québec



Photo : Archives de la Ville de Québec (1978)

Photo ajoutée à la Revue de presse

Au siècle dernier, durant les années '70, le Port de Québec avait décidé de se débarrasser du bassin Louise et procédait à son remplissage systématique. La photo ci-contre le montre déjà à moitié disparu.

Ce fut un simple citoyen – Jean Bordeleau – qui réussit à convaincre le ministre fédéral des Transports de l'époque, Jean Marchand, d'ordonner au Port de cesser immédiatement le remplissage de ce plan d'eau urbain.

Cet exploit digne de s'inscrire dans l'histoire de Québec est raconté dans le film : « [Bassin Louise – un lieu de baignade pour tous](#) » (2018)

Projet Laurentia : le Port de Québec défend l'Université Laval

Malgré une récente vidéo montrant la rectrice Sophie D'Amours appuyer le projet Laurentia, le Port de Québec assure qu'« il n'a jamais été question » de lier l'Université Laval à son projet de terminal de conteneurs en eau profonde. En début de semaine, face au mécontentement d'[associations étudiantes](#) et de [centaines de professeurs](#), la direction de [l'Université Laval a publié un message](#) dans lequel elle ne se disait ni pour ni contre le projet Laurentia. L'Université précisait que son appui a toujours visé uniquement la zone d'innovation Littoral Est. Cette mise au point en a fait sursauter plus d'un, à commencer par La planète s'invite à l'Université Laval.

La coalition environnementaliste croit que l'administration de Mme D'Amours cherche à sauver sa réputation, car la rectrice a été accusée de soutenir un projet qui risque d'avoir des [impacts négatifs sur l'environnement](#). Interpellé par Radio-Canada, le Port de Québec tient la même ligne que l'Université Laval : leur partenariat s'inscrit dans un objectif de recherche et d'innovation lié au projet de la zone du Littoral Est, indique le porte-parole Frédéric Lagacé.

« Pour l'Administration portuaire de Québec, il n'y a aucun changement dans la position actuelle de l'Université. C'est ce qui a été convenu et entendu dès les premières discussions ».

Frédéric Lagacé, porte-parole de l'Administration portuaire de Québec

Une vidéo qui semble prouver le contraire

Pourquoi alors, dans une vidéo mise en ligne sur YouTube par le Port de Québec en juin dernier, la rectrice Sophie D'Amours commente-t-elle positivement le projet Laurentia aux côtés d'autres acteurs? Aurait-elle été mal citée par le Port? a demandé Radio-Canada. Dans la vidéo, L'Université Laval reste toujours sur le thème de l'innovation, se défend M. Lagacé, en nous référant à un communiqué de presse publié au même moment que la vidéo. C'est basé sur ce communiqué que l'annonce du 22 juin et la vidéo ont été réalisées. Or, le titre de celui-ci est très clair à l'effet que Québec deviendra un nouveau pôle d'innovation logistique et maritime, dit M. Lagacé. Toujours est-il que la première phrase de ce communiqué qualifie justement le projet Laurentia de pierre angulaire de ce pôle d'innovation.

Des projets distincts, mais...

Par courriel, la Ville de Québec insiste pour dire que le projet Laurentia et la zone d'innovation Littoral Est sont indépendants. Leurs états d'avancement ne sont pas liés, et chaque projet peut voir le jour, ou pas, sans compromettre l'autre, écrit la porte-parole Wendy Whittom.

Il n'y a pas si longtemps, le maire Régis Labeaume disait néanmoins que certains [développements de la zone d'innovation Littoral Est reposaient en partie](#) sur la construction du projet Laurentia. Rappelons que le projet Laurentia n'a toujours pas l'aval du gouvernement fédéral pour aller de l'avant. Le rapport final de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada n'a pas encore été déposé. Pour ce qui est de l'avancement du dossier de la zone d'innovation du Littoral Est, il reste une dernière étape à franchir avec le ministère de l'Économie et de l'Innovation [du Québec], pour une possible reconnaissance au premier trimestre de l'année 2021, dit Mme Whittom.

Difficile de les séparer

Même si la direction de l'Université Laval nie avoir appuyé le projet Laurentia et que le Port de Québec défend aussi cette vision des choses, la perception est tout autre chez les professeurs de l'Université Laval. On peut tenter de mettre certaines choses au clair, mais les faits sont ce qu'ils sont depuis le début, lance Alain Viau, le président du Syndicat des professeurs (SPUL). Dans son esprit, la zone d'innovation Littoral Est et le projet Laurentia sont difficilement dissociables l'un de l'autre.

Il y a eu des sorties dans les médias, il y a eu des positions qui ont été prises [par l'Université]. Maintenant, on voit que les positions se modulent, mais à la base, il y a un lien entre les deux projets. Alain Viau, président du Syndicat des professeurs de l'Université Laval.

À la fin novembre, un sondage commandé par le SPUL révélait que 79 % des professeurs sondés étaient en désaccord avec le prétendu appui de la rectrice envers le projet Laurentia. Les deux tiers des répondants affirmaient aussi qu'une telle prise de position posait problème par rapport à la liberté académique des professeurs.



La Ville de Québec – tout comme le gouvernement Fédéral – avaient prévu un espace ouvert aux plaisirs de l'eau pour toute la population à la tête du bassin Louise. (Plan-synthèse à gauche). Pour tout savoir sur cette promesse aujourd'hui oubliée, [cliquer ici](#).

Tous les Conseils de quartier de la Cité-Limoilou ont demandé une consultation publique approfondie sur l'avenir du bassin Louise. Leurs demandes ont été mises à la poubelle sans plus de cérémonie. Cependant, par un heureux hasard, [la poubelle se trouve ici](#) !

[Des connaisseurs ont préparé un plan d'affaires et ça n'a rien coûté.](#)

PROJET LAURENTIA ET L'UNIVERSITÉ LAVAL

À la suite de la publication d'une vidéo de la rectrice de l'Université Laval Sophie D'Amours, faisant la promotion du projet Laurentia, l'Université Laval refuse toujours d'admettre sa participation au projet. Nous continuerons donc d'exposer sa participation dans ce projet écocidaire.

Dans sa lettre d'appui à la Zone d'innovation Littoral Est, la rectrice Sophie d'Amours DEMANDE du financement pour la recherche liée au projet Laurentia. Présentée dans le document officiel de la Zone d'innovation Littoral Est (lien ci-dessous), elle demande plus précisément 10,5 millions de dollars de fonds publics pour sa contribution à la Zone, un montant auquel il faut ajouter au minimum 4 millions provenant de financement privé. Par conséquent, si ses demandes de financement sont acceptées, la rectrice s'engage à créer des chaires de recherche pour chaque volet de la Zone d'innovation Littoral Est à la hauteur de 2 millions de dollars chacune.

Parmi les quatre volets de la Zone, on en retrouve un sur la « logistique intelligente du transport ». À la page 34 du document officiel, on nous présente les « points d'ancrages » de ce volet qui comprend le Port de Québec, le projet Laurentia et les chemins de fer qui, on le rappelle, serviront à sortir les conteneurs du port. Ainsi, l'Université Laval, par sa rectrice Sophie d'Amours, demande 2 millions de dollars de financement pour créer une chaire de recherche dédiée principalement aux activités portuaires.

Toujours dans le même document et sans faire de distinction pour le projet Laurentia, l'Université Laval s'engage aussi à « jouer un rôle central dans le déploiement de ce projet par la formation d'une main-d'œuvre hautement qualifiée en adéquation avec les besoins de la zone ».

L'Université Laval dit s'impliquer dans la Zone d'innovation Littoral Est plutôt que le projet Laurentia. Non seulement c'est faux, mais ce projet est aussi le point central de toute la Zone. La rectrice ne semble pas tenir compte non plus que ses 43 000 étudiant-es se sont opposé-es au projet Laurentia ET à la Zone d'innovation Littoral Est, et ce, tant que le projet de la Zone ne répondra pas à la vision citoyenne présentée par le Conseil de quartier de Maizerets.

Nous le réitérons, l'Université Laval est LOIN d'être l'université « verte » qu'elle prétend être. Au contraire, elle contribue aux projets les plus polluants du Québec et ne respecte pas ses propres principes de développement durable et de participation citoyenne.

Encore une fois, nous demandons à l'Université Laval de cesser toute collaboration, directe ou indirecte, dans des projets dont l'acceptabilité sociale ou environnementale n'est pas démontrée, incluant le projet Laurentia et GNL Québec, ainsi qu'un désinvestissement complet de ses placements dans des énergies fossiles.

Document officiel de la Zone d'innovation : <https://tinyurl.com/y3jtfy8d>

[#BloquonsLaurentia](#) [#FiertéUL](#)

L'Université Laval priée de ne plus s'afficher aux côtés de Laurentia



L'administration de la rectrice Sophie D'Amours fait face à l'opposition du corps professoral et des associations étudiantes dans le dossier Laurentia.

Photo : Radio-Canada

Maintenant que l'Université Laval a pris ses distances par rapport au projet de terminal de conteneurs en eau profonde Laurentia, le syndicat des professeurs demande à la direction de retirer le logo de l'institution de toute publicité, affichage, ou document en lien avec le projet.

Le Syndicat des professeurs de l'Université Laval (SPUL) a adopté une motion en ce sens, vendredi, en réaction à la mise au point de la direction [plus tôt cette semaine](#) au sujet de Laurentia. Compte tenu des récentes sorties médiatiques de l'Université Laval visant à marquer ses distances envers le projet Laurentia, le conseil syndical demande que le logo de l'Université Laval soit retiré des publicités et documents du projet Laurentia, mentionne le libellé.

Alain Viau, président du syndicat, croit qu'une mise à jour de la documentation s'impose pour éviter toute confusion. Dans un contexte où l'Université Laval dit ne pas avoir de lien avec le projet Laurentia [...] on pense qu'il serait préférable de retirer le logo, explique-t-il. M. Viau rappelle que le corps professoral souhaite protéger sa liberté académique, qui lui permet de s'exprimer librement sur divers enjeux de société.

Quelques jours avant la mise au point de l'Université Laval, le SPUL avait dévoilé [les résultats d'un sondage](#) mené auprès de ses membres. On y apprenait que 79 % des répondants étaient en désaccord avec le partenariat mis de l'avant avec Laurentia. En plus d'y voir une potentielle atteinte à leur liberté, quelque 72 % des professeurs disaient craindre pour l'image de l'institution, même à l'international. La direction n'a pas réagi à la motion adoptée vendredi, préférant d'abord prendre connaissance de la résolution.

Confusion

Dans sa communication mise en ligne le 7 décembre, la direction affirme être ni pour ni contre le projet Laurentia. Une sortie motivée par diverses critiques internes, [notamment des associations étudiantes](#). Si les gouvernements choisissent de le soutenir, des équipes de recherche et d'appui à l'innovation auront l'occasion d'apporter leurs connaissances pour éclairer le Port, ajoute-t-on.

L'Université reconnaît être partenaire de l'Administration portuaire de Québec, mais seulement pour le développement de la Zone d'innovation littoral Est. Pour l'Université Laval, il s'agit d'un projet distinct de Laurentia.

Or les deux projets sont souvent mis en relation par différents partenaires. L'APQ contribuera à la réussite de la zone d'innovation grâce au projet Laurentia, peut-on lire dans un document de présentation de la Ville de Québec, daté d'août 2020.

La Ville de Québec espère la création d'un centre de recherche internationale sur la logistique des transports. Mais ce dernier aura de la difficulté à voir le jour tant qu'on n'aura pas réglé Laurentia, disait le maire Régis Labeaume plus tôt cet été.



L'Université Laval se présente comme un partenaire de recherche et d'innovation, mais seulement si les gouvernements appuient Laurentia.

Photo : Port de Québec

Lors d'un point de presse tenu fin août, auquel participait la rectrice de l'université Sophie D'Amours, le PDG du Port de Québec, Mario Girard, a lui aussi tracé un lien entre les deux projets. En s'associant avec sept grands joueurs [dont l'Université Laval], le projet Laurentia va permettre de faire de Québec un des chefs de file mondiaux de l'innovation technologie pour l'industrie maritime, disait-il.

Sous l'égide de Laurentia

Sur la plateforme d'information en ligne officielle du projet Laurentia, on peut lire des commentaires de la rectrice Sophie D'Amours. Ce projet d'envergure permettra à la Ville de Québec d'attirer et de mobiliser des talents, dit-elle, dans les secteurs de l'intelligence artificielle, de l'optimisation des chaînes d'approvisionnement et des technologies vertes.

Mme D'Amours a aussi participé à une vidéo promotionnelle de Laurentia, diffusée en juin. La rectrice de l'Université Laval y qualifie le projet Laurentia d'ambitieux et le compare à une vitrine exceptionnelle pour mettre en évidence le talent des gens de Québec.

Depuis le début de la controverse, la rectrice a systématiquement refusé nos demandes d'entrevue. Rappelons que le projet n'a toujours pas été approuvé par le gouvernement fédéral, qui attend les résultats finaux [de l'Agence d'évaluations d'impacts du Canada](#).

Avec la collaboration d'Alexandre Duval

À lire aussi : [Projet Laurentia : le Port de Québec défend l'Université Laval](#)

Des solutions de rechange au projet Laurentia



Le projet Laurentia est la dernière itération des velléités d'expansion du Port de Québec, velléités qui ont débuté au cours des années 1960. À cette époque, on souhaitait remblayer la totalité de la baie de Beauport, de la péninsule actuelle jusqu'à la chute Montmorency, afin d'y établir un parc d'industries lourdes et des installations portuaires de plus grande envergure.

Cette vision de développement était basée sur des hypothèses de croissance démographique et économique démesurées à l'horizon des années 1980 qui ne se sont jamais réalisées à ce jour. Bref, il s'agissait véritablement d'« idées de grandeur » soutenues par des intervenants qui avaient tout à y gagner, soit des firmes d'ingénierie, des compagnies de construction et... des administrateurs portuaires.

Malgré l'improbabilité du scénario proposé, cette vision de développement a engendré des travaux de très grande envergure, notamment sur le réseau routier de la grande région de Québec, qui ont encore à ce jour des impacts négatifs majeurs sur la qualité de vie de la population. La construction de l'autoroute Dufferin-Montmorency, celle qui a la plus grande capacité de toute la région, a non seulement complètement coupé les quartiers limitrophes de leur accès au fleuve, mais elle a surtout provoqué le déclin quasi total de l'activité économique du boulevard Sainte-Anne. Celui-ci était jusque-là une artère commerciale importante de la ville, mais, du jour au lendemain, il a perdu l'achalandage essentiel au maintien d'une grande partie des activités économiques qui s'y tenaient. Depuis, les quartiers littoraux de l'est de Québec sont progressivement devenus économiquement et socialement moribonds.

La réalisation du projet Laurentia s'inscrit dans la même logique néfaste qui a entraîné le déclin des quartiers du littoral est de Québec. En altérant le paysage, en augmentant la circulation maritime, ferroviaire et routière, en ajoutant à la pollution de l'air, à la pollution par le bruit et aux ravages des milieux marins, en altérant irrémédiablement le plus beau plan d'eau de la région, le projet Laurentia rendrait encore moins attrayant le secteur pour les investisseurs ou les résidents, présents ou éventuels. Les velléités de développement du Port de Québec ont littéralement pris en otage tout le littoral est de Québec depuis plus de cinquante ans maintenant. Il faut mettre fin à cette situation.

En refusant le projet Laurentia, le gouvernement du Canada ouvrirait la porte à de nouvelles perspectives de développement du littoral est de notre ville patrimoniale, des solutions économiques beaucoup plus attrayantes pour la population locale et qui auraient des retombées locales majeures. Par exemple, on pourrait alors véritablement envisager la conversion de l'autoroute Dufferin- Montmorency en boulevard urbain à l'image de la promenade Samuel-De Champlain dans l'ouest de la ville, qui a été et demeure un immense succès et qui jouit d'une très grande acceptabilité sociale. L'industrie récréotouristique du littoral est vivrait à coup sûr une véritable renaissance, ce qui aurait un effet d'entraînement majeur pour les autres secteurs d'activité, et ce, pour des décennies à venir.

Pour réorienter et redynamiser le développement économique et social du littoral est de Québec, il faut rejeter le projet Laurentia et mettre fin à tout jamais aux menaces sur l'intégrité de la baie de Beauport et du littoral est de Québec.

Commentaire inscrit sous l'article publié dans Le Devoir

L'Empire britannique domine encore le fleuve à Québec

Contrairement à la pensée commune, il n'existe pas de «Port de Québec» mais bien un port Fédéral à Québec. La Ville ne possède pas de Port, c'est ce dernier qui possède la Ville. Si les ports relevaient politiquement et administrativement des villes où ils sont situés ou encore de l'État Provincial, leurs succès seraient forts différents et leurs échecs également. Le problème, c'est que les ports constituent des fenêtres sur l'international. À ce titre, Ottawa ne saurait en confier la gestion, l'administration et le contrôle à des responsables provinciaux ou municipaux dont le champ de vision ne doit pas s'étendre au vaste monde, domaine des maîtres et non des valets, en particulier ces «petits échevins locaux» si bien décrits par l'ancien PDG du Port de Québec Ross Gaudreault.

Localement, cela signifie que sur les rives des grandes villes portuaires québécoises, le pouvoir de la Grande-Bretagne a simplement été remplacé par celui d'Ottawa. S'adressant en 2013 à la Cour supérieure du Québec, l'Administration portuaire de Québec a d'ailleurs précisé : «Le port de Québec appartient à sa Majesté la Reine Élisabeth II qui lui en confie la gestion». Le pouvoir de cette dernière étant de Droit divin, il en résulte logiquement que la gestion portuaire à Québec possède elle-même un caractère divin, sans compter le caractère plus ou moins divin de ses gestionnaires. Cette philosophie corporative fait partie du monde portuaire au Canada depuis l'apogée de l'Empire britannique, au 19e siècle.

Léonce Naud

Réf: <https://tc.canada.ca/sites/default/files/migrated/leoncenaud.pdf>

Le milieu culturel se mobilise contre Laurentia

Deux cents membres du milieu culturel de Québec se prononcent contre le projet de terminal de conteneurs Laurentia du port de Québec.

Des artistes et artisans de tous les horizons, des écrivains et des historiens se sont manifestés dans une lettre envoyée à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada, dans le cadre de sa consultation publique. Dans leur missive, ils déclarent leur « farouche opposition au projet Laurentia ».

Ils dénoncent les impacts qu'aura selon eux le projet : « destruction des habitats fauniques de plusieurs espèces naturelles, atteinte à la santé publique des citoyens de Québec, nuisance aux activités de plaisance et aux sports nautiques, engorgement du réseau routier, augmentation des gaz à effet de serre ».

Néfaste

« “Québec, dit la vidéo publicitaire de Laurentia, c'est là où le fleuve nous invite à s'arrêter. Là où le fleuve est au cœur de nos vies, de notre quotidien.” C'est précisément pour cette raison que nous venons ici nous opposer à ce projet si néfaste. Nous refusons que Laurentia, entreprise de dépossession collective, vienne porter atteinte, de façon irrémédiable, à notre ville, notre fleuve, notre milieu de vie – ceci pour enrichir le port de Québec et Hutchison Port, consortium étranger abrité fiscalement aux îles Vierges », écrivent-ils.

Projet Laurentia: à la défense du fleuve Saint-Laurent, de la baie de Beauport et du paysage de Québec

POINT DE VUE

Nous, artistes, écrivains et écrivaines, historiens et historiennes, tenons à déclarer notre farouche opposition au projet Laurentia, quai en eau profonde dans le port de Québec – Secteur Beauport.

La [vidéo](#) publicitaire de Laurentia représente, par une ironie grinçante, tout ce que le développement de ce projet viendra détruire, tant par ses installations en eau profonde que par la circulation maritime et terrestre de ses 700 000 conteneurs annuels : destruction des habitats fauniques de plusieurs espèces naturelles, atteinte à la santé publique des citoyens de Québec, nuisance aux activités de plaisance et aux sports nautiques, engorgement du réseau routier, augmentation des gaz à effets de serre.

« Québec, dit la vidéo publicitaire de Laurentia, c'est là où le fleuve nous invite à s'arrêter. Là où le fleuve est au cœur de nos vies, de notre quotidien. » C'est précisément pour cette raison que nous venons ici nous opposer à ce projet si néfaste. Nous refusons que Laurentia, entreprise de dépossession collective, vienne porter atteinte, de façon irrémédiable, à notre ville, notre fleuve, notre milieu de vie – ceci pour enrichir le Port de Québec et Hutchison Port, consortium étranger abrité fiscalement aux Îles Vierges.

En 1985, au moment d'inscrire le Vieux-Québec sur sa liste du patrimoine mondial, l'UNESCO reconnaissait que le paysage de Québec participait à l'authenticité du site : « [L'Arrondissement historique du Vieux-Québec](#) est authentique en termes de forme et conception, matériaux et substances, situation et cadre. » [L'interdépendance](#) entre les lieux historiques de Québec et le paysage qui les enveloppe est aussi précisée par le ministère de la Culture et des Communications du Québec. Chaque année, citoyens et touristes s'émerveillent devant des attraits typiques de Québec, qu'ils ne trouveront nulle part ailleurs sur la planète : un détroit fluvial aménagé par un cap vertigineux, coiffé d'une ville fortifiée de quatre siècles. La valeur historique du Vieux-Québec est née du paysage, des Premières nations qui habitaient sur ses berges depuis des millénaires, puis des explorateurs venus du fleuve pour construire une colonie française; sa valeur esthétique tient au fait que ses plus célèbres monuments, du Château Frontenac à la Citadelle, en passant par les remparts, contemplant l'élargissement du fleuve vers la baie de Beauport et l'Île d'Orléans.

Depuis le XIX^e siècle, quantité d'artistes et d'écrivains, d'ici et d'ailleurs, célèbrent le fleuve et les vastes panoramas de Québec – continuent de s'en inspirer dans leurs œuvres. Québec est une capitale culturelle, où l'art, la littérature et l'histoire s'abreuvent au fleuve, à son paysage magnifique et spectaculaire.

Pour toutes ces raisons, nous disons NON à Laurentia.

Liste pages suivantes.

1. Marie-Ève Sévigny, écrivaine, directrice de La Promenade des écrivains
2. Alex Tremblay Lamarche, historien
3. Nicola-Frank Vachon, comédien
4. Geneviève Boudreau, écrivaine
5. Gaston Deschênes, historien
6. André Marceau, poète, directeur du Tremplin d'actualisation de poésie.
7. Christian Girard, poète
8. Jacques Côté, écrivain
9. Hélène Matte, poète interdisciplinaire, commissaire et artiste visuelle
10. Pierre Lahoud, historien et photographe
11. Geneviève Desmeules, historienne de l'art et travailleuse culturelle
12. Christine Eddie, écrivaine
13. David B. Ricard, artiste vidéo
14. Maude Poissant, écrivaine et professeure de littérature
15. Alain Beaulieu, écrivain et professeur
16. Julie Stanton, poète
17. Marie-Eve Ouellet, historienne
18. Natalie Jean, écrivaine
19. Marie-Pierre Laëns, agente littéraire
20. Sylvie Nicolas, poète et traductrice littéraire
21. Jean Provencher, historien et communicateur
22. Mireille Racine, artiste, arts visuels et métiers d'art.
23. Christiane Vadnais, écrivaine
24. Laurent Gagnon Artiste visuel
25. Annie Cloutier, sociologue et écrivaine
26. Valérie Forgues, autrice
27. Luc Pouliot auteur
28. Hélène Vachon, écrivaine
29. Normand Génois, poète
30. Huguette Poitras, écrivaine
31. Michel Pleau, poète
32. Denis Côté, écrivain
33. Chantale Gingras, écrivaine
34. Julie Gravel-Richard, écrivaine
35. Andrée Laberge, écrivaine
36. Alix Renaud, écrivain
37. Claude Paradis, poète
38. Gilles Herman, éditeur
39. Valérie Harvey, sociologue et autrice
40. Jeanne Couture, travailleuse culturelle
41. Isabelle Saint-Loup, poète
42. Samuel Matteau, cinéaste
43. Jessica Ruel-Thériault, comédienne
44. Jérémy Cornellier, compositeur
45. Noémie F. Savoie, comédienne
46. Simon-Pierre Beaudet, auteur
47. Pierre-André Déry, directeur artistique
48. Sylvie Chaput, écrivaine et traductrice
49. Jacqueline Bouchard, artiste, auteure, anthropologue
50. Mathieu Simoneau, poète
51. Anne Guilbault, écrivaine
52. Steve Laflamme, écrivain
53. Hans-Jürgen Greif, professeur, écrivain
54. Philippe Savard, metteur en scène, dramaturge et comédien
55. Jeanne Pomerleau, écrivaine
56. Guy Boivin, chercheur et éditeur
57. Emmanuel Bouchard, écrivain, professeur
58. Martine Latulippe, écrivaine
59. Anne Peyrouse, écrivaine et enseignante
60. Claudine Paquet, écrivaine
61. Elias Djemil, cinéaste
62. Vanessa Bell, autrice
63. Fred Jourdain, illustrateur
64. France Ducasse, écrivaine
65. Simon Lambert, écrivain
66. Marianne Marceau, comédienne, directrice artistique Jamais Lu Québec
67. Bernard Gilbert, écrivain et gestionnaire culturel
68. Catherine-Eve Gadoury, travailleuse culturelle
69. Simon Rousseau, auteur et éditeur
70. Francis Desharnais, bédéiste
71. Mélissa Verreault, écrivaine, traductrice littéraire, chargée de cours, U. Laval
72. Maxime Plamondon, écrivain et conteur
73. Pierre Gagnon, auteur
74. Alexandre Fecteau, metteur en scène
75. Vincent Thibault, écrivain, traducteur et éditeur
76. Hada Lopez, écrivaine et médiatrice culturelle
77. Marsi, bédéiste, illustrateur et écrivain
78. Anne-Marie Olivier, comédienne et autrice
79. Dominique Zalitis, poète
80. Frédéric Lebrasseur, musicien, compositeur et concepteur
81. Nadia Morin, travailleuse culturelle et artiste visuelle
82. Wartin Pantois, artiste visuel
83. Hélène Lépine, écrivaine
84. William Poliquin-Simms,

- artiste de cirque et gestionnaire
 85. Pamela Bisson, productrice et réalisatrice
 86. Jonathan Seaborn, cinéaste documentariste
 87. Catherine Ferland, historienne
 88. Julie Picard, artiste
 89. Anne-Marie Desmeules, autrice
 90. Véronique Isabelle, artiste et anthropologue
 91. Yanick Piché, producteur
 92. Christine Simard, artiste en photographie d'art
 93. Marilou Castonguay, conseillère artistique et enseignante
 94. Alice Guéricolas-Gagné, écrivaine
 95. Sonia Beauchesne, artiste en métiers d'art
 96. Alexandre Berthier, artiste en art visuel et vidéaste
 97. Marie-Ginette Guay, comédienne et professeure
 98. Louis-Pascal Rousseau, historien
 99. Véronique Côté, autrice, comédienne et metteuse en scène
 100. Audrée Demers-Roberge, artiste en arts visuels
 101. Marie-Ève Muller, écrivaine
 102. Bärbel Reinke, chroniqueuse culturelle
 103. René Bolduc, essayiste, professeur de philosophie
 104. Roger Cournoyer, musicien
 105. Aly Ndiaye alias Webster, artiste hip-hop
 106. Isabelle Regout, médiatrice culturelle agente culturelle / artiste professionnelle
 107. Karine Ledoyen, directrice artistique et chorégraphe, Danse K par K
 108. Dominique Sacy, auteur-interprète
 109. Jean Morisset, écrivain-géographe
 110. Michèle Blanchet, écrivaine
 111. Carole Baillargeon, artiste multidisciplinaire
 112. Giorgia Volpe, artiste visuel
 113. Jérôme 50, chanteur
 114. Léonce Naud, auteur, géographe
 115. Édith Paquet, comédienne et autrice
 116. Catherine Dorion, artiste et députée
 117. Vincent Massé-Gagné, comédien
 118. Josiane Bernier, artiste en danse
 119. Jean-Sébastien Ouellette, comédien et metteur en scène
 120. Isabelle Hubert, autrice
 121. Paul Bordeleau, illustrateur et auteur BD
 122. Louis-Jean Thibault, écrivain
 123. Jean-Michel Girouard, comédien et auteur
 124. Catherine Morency, autrice et editrice
 125. Raymonde Gagnier, comédienne
 126. Marie-Josée Bastien, comédienne, autrice, metteur en scène
 127. Michel Giguère, médiateur en bande dessinée
 128. Marjorie Champagne, vidéaste
 129. Geneviève Boivin, comédienne et travailleuse culturelle
 130. Harold Rhéaume, chorégraphe
 131. Simon Dumas, écrivain et travailleur culturel
 132. Amélie Bergeron, metteuse en scène, autrice
 133. Line Arsenault auteure bd, conceptrice
 134. Guillaume Pepin, comédien, metteur en scène
 135. Claire Baillargeon, bibliothécaire, comédienne
 136. Maryse Lapierre, metteur en scène et comédienne
 137. Patrick Caux, directeur de création
 138. Réjean Lemoine, historien
 139. Marika Henrichon, comédienne, directrice artistique
 140. Michel Thévenin, historien
 141. Pierre B. Berthelot, historien
 142. Amélie Laprise, comédienne et auteure
 143. Mériol Lehmann, artiste
 144. Dave Corriveau, auteur en histoire, conférencier
 145. Isabeau Valois, musicienne, auteure-compositrice
 146. Luke Dawson, musicien, auteur-compositeur
 147. Mireille Bertrand, attachée de presse littéraire
 148. Éva Daigle, comédienne
 149. Gilles Gallichan, historien
 150. Marc Chabot, essayiste, parolier
 151. Diane Landry, artiste
 152. François-Guillaume Leblanc, comédien
 153. Martin Racine musicien, auteur-compositeur
 154. Ann-Sophie Archer, comédienne
 155. Angela Marsh, artiste en arts visuels
 156. Jean-François F. Lessard, metteur en scène et directeur artistique
 157. Philippe Rivard, comédien
 158. Marie-Pier Lagacé, comédienne et autrice

159. Elizabeth Baril-Lessard, autrice
 160. Rosalie Cournoyer, comédienne,
 autrice et metteuse en scène
 161. Anne-Marie Genest, travailleuse culturelle
 162. Joëlle Bond, scénariste
 163. Patrick Altman, artiste en arts visuels
 164. Melissa Bouchard, auteure
 et metteuse en scène
 165. Samuel Corbeil, comédien et auteur
 166. Daniel Papillon, Société
 historique de Limoilou
 167. Jacques Mathieu, historien
 168. Marie Gignac, comédienne,
 metteuse en scène et directrice artistique
 169. Michel Lessard, ethnohistorien
 Stéphanie Hayes, directrice de production,
 assistante à la mise en scène
 170. Bernard Vachon, auteur, géographe,
 professeur honoraire de l'UQAM
 172. Vincent Champoux, comédien et
 photographe
 173. Nicolas Jobin, artiste
 174. Gabriel Cloutier Tremblay, comédien,
 auteur, metteur en scène et scénographe
 175. Marie-Josée Godin, metteuse en scène et
 autrice
 176. Nancy Bernier, comédienne, metteuse
 en scène et directrice artistique
 177. Paul Fruteau, comédien
 178. Pierre Morency, écrivain
 179. Lise Castonguay, comédienne
 180. Michel Nadeau, metteur en scène
 181. Bernard Dagenais, auteur, professeur
 de communication, Université Laval
 182. Mattia Scarpulla, auteur et chercheur
 183. Jean Dorval, poète
 184. Bobby A. Aubé, auteur
 185. Marie-Eve Gagnon, artiste, métiers d'art
 186. Michel Viau, scénariste
 187. Etienne Blanchette, bassiste
 188. Anthony Charbonneau Grenier,
 artiste et travailleur culturel
 189. Anthony Jourdain, photographe
 190. Patrick Damien, scénariste et réalisateur
 191. François Dubé, réalisateur
 192. Joëlle Cloutier, metteuse en scène
 193. Isabelle Carpentier, travailleuse culturelle
 194. Jean Gaudreau, artiste multidisciplinaire
 195. Renaud Philippe, photographe
 196. Erika Soucy, écrivaine
 197. Arleen Thibault, conteuse et autrice
 198. Sabica Senez, écrivaine
 Stéphane Picher, poète
 200. Julie Veillet, travailleuse culturelle.

Projet Laurentia: s'unir pour l'avenir économique de Québec

En tant que représentants d'entreprises et d'organisations vouées au développement socioéconomique de la grande région de la Capitale-Nationale, de la Chaudière-Appalaches, voire de tout le Québec, nous unissons aujourd'hui nos voix pour souligner ou réitérer notre appui au projet Laurentia, qui vise à construire un terminal intermodal de conteneurs au port de Québec.

Alors que l'économie mondiale est bouleversée par les conséquences de la pandémie de COVID-19, la grande région de Québec a la chance de pouvoir miser sur une série de projets d'infrastructures majeurs et prometteurs pour assurer sa relance à compter de 2021. Le projet Laurentia fait partie de cette liste.

En ces temps particuliers, nous croyons que le temps est venu de nous rassembler et d'unir nos forces afin d'assurer une relance économique solide et durable pour nos entreprises et, surtout, les personnes et les familles qui en dépendent.

775 M\$

Le projet Laurentia représente des investissements de 775 M\$, dont la majorité est bouclée et provient de sources privées. En plus de créer, dans la grande région de Québec seulement, près de 500 emplois durant sa construction et 450 emplois de qualité une fois en activité, le projet de terminal de conteneurs bonifiera la chaîne d'approvisionnement et d'exportation du Québec et du Canada.

Le projet Laurentia permettra la création d'une nouvelle chaîne d'approvisionnement économique pour nos entreprises d'ici et offrira un accès rapide aux marchés de l'Asie et de l'Europe. Ceci se traduira notamment en importantes réductions des coûts d'opération et de logistique, permettant à nos entreprises d'accroître leur compétitivité. Ces gains profiteront, en bout de piste, à tous les consommateurs. Bref, Laurentia positionnera Québec comme une plaque logistique tournante à l'échelle continentale et internationale.

Certes, il faut tenir compte des préoccupations légitimes manifestées par certains en ce qui a trait aux impacts sociaux et environnementaux de tels projets d'infrastructures. Or, à cet égard, force est d'admettre que le Port de Québec a fait ses devoirs, au cours des dernières années, n'hésitant pas à revoir considérablement les paramètres de son projet pour en assurer l'acceptabilité sociale.

Un projet environnemental

En plus de ses avantages économiques avérés, le projet Laurentia se positionne favorablement sur le plan environnemental grâce à ses installations automatisées – les plus avancées technologiquement en Amérique du Nord – et aux différentes mesures de mitigation proposées qui lui permettront de maintenir une faible empreinte carbone.

En somme, dans un contexte où, plus que jamais, nous avons besoin de projets structurants pour relancer notre économie québécoise et canadienne, le projet Laurentia est un incontournable pour propulser nos activités commerciales.

Steeve Lavoie

Président et chef de la direction, Chambre de commerce et d'industrie de Québec

Marie-Josée Morency

Vice-présidente exécutive et directrice générale, Chambre de commerce de Lévis

Pierre Dolbec

Président du conseil d'administration, Corporation des parcs industriels du Québec

Karl Blackburn

Président et chef de la direction, Conseil du patronat du Québec

LE FLEUVE DANS LA RÉGION DE QUÉBEC

Quelques sites citoyens à explorer

[Accès Saint-Laurent Beauport](#)

[Initiative citoyenne de vigilance du](#)

[Port de Québec](#)

[Gens de Baignade](#)

[Giram \(Lévis\)](#)

Projet Laurentia: s'unir pour l'avenir économique de Québec

POINT DE VUE

En tant que représentants d'entreprises et d'organisations vouées au développement socioéconomique de la grande région de la Capitale-Nationale, de la Chaudière-Appalaches, voire de tout le Québec, nous unissons aujourd'hui nos voix pour souligner ou réitérer notre appui envers le projet Laurentia, qui vise à construire un terminal intermodal de conteneurs au port de Québec.

Alors que l'économie mondiale est bouleversée par les conséquences de la pandémie de COVID-19, la grande région de Québec a la chance de pouvoir miser sur une série de projets d'infrastructures majeurs et prometteurs pour assurer sa relance à compter de 2021. Le projet Laurentia fait partie de cette liste.

En ces temps particuliers, nous croyons que le temps est venu de nous rassembler et d'unir nos forces afin d'assurer une relance économique solide et durable pour nos entreprises et, surtout, les personnes et les familles qui en dépendent.

775 M\$

Le projet Laurentia représente des investissements de 775 M\$, dont la majorité est bouclée et provient de sources privées. En plus de créer, dans la grande région de Québec seulement, près de 500 emplois durant sa construction et 450 emplois de qualité une fois en activité, le projet de terminal de conteneurs bonifiera la chaîne d'approvisionnement et d'exportation du Québec et du Canada.

Le projet Laurentia permettra la création d'une nouvelle chaîne d'approvisionnement économique pour nos entreprises d'ici et offrira un accès rapide aux marchés de l'Asie et de l'Europe. Ceci se traduira notamment en importantes réductions des coûts d'opération et de logistique, permettant à nos entreprises d'accroître leur compétitivité. Ces gains profiteront, en bout de piste, à tous les consommateurs. Bref, Laurentia positionnera Québec comme une plaque logistique tournante à l'échelle continentale et internationale.

Certes, il faut tenir compte des préoccupations légitimes manifestées par certains en ce qui a trait aux impacts sociaux et environnementaux de tels projets d'infrastructures. Or, à cet égard, force est d'admettre que le Port de Québec a fait ses devoirs, au cours des dernières années, n'hésitant pas à revoir considérablement les paramètres de son projet pour en assurer l'acceptabilité sociale.

Un projet environnemental

En plus de ses avantages économiques avérés, le projet Laurentia se positionne favorablement sur le plan environnemental grâce à ses installations automatisées – les plus avancées technologiquement en Amérique du Nord – et aux différentes mesures de mitigation proposées qui lui permettront de maintenir une faible empreinte carbone.

En somme, dans un contexte où, plus que jamais, nous avons besoin de projets structurants pour relancer notre économie québécoise et canadienne, le projet Laurentia est un incontournable pour propulser nos activités commerciales.

Steve Lavoie

Président et chef de la direction, Chambre de commerce et d'industrie de Québec

Marie-Josée Morency

Vice-présidente exécutive et directrice générale, Chambre de commerce de Lévis

Pierre Dolbec

Président du conseil d'administration, Corporation des parcs industriels du Québec

Karl Blackburn

Président et chef de la direction, Conseil du patronat du Québec

Baignade pour tous au bassin Louise? (Radio-Canada)

LE FILM



La Planète s'invite à l'Université Laval

Le 15 décembre 2020

<https://www.facebook.com/LPSULAVAL/>

L'UNIVERSITÉ LAVAL ET LE PÔLE QUÉBEC -LOGISTIQUE

La semaine dernière, la communauté de l'Université Laval a reçu un courriel mentionnant que « la direction de l'Université Laval n'est ni pour ni contre le projet Laurentia ». À la suite de cette annonce, nous avons partagé une vidéo du Port de Québec mettant de l'avant la rectrice, Sophie D'Amours, faisant la promotion du projet Laurentia, pour ensuite exposer dans une autre publication ses demandes de financement publics et privés pour créer une chaire de recherche dédiée principalement aux activités du Port de Québec et donc au projet Laurentia.

CE N'EST PAS TOUT

Sachez que l'Université Laval voit plus loin que le projet Laurentia et est aussi partenaire de l'organisation Pôle Québec Logistique, une organisation créée la semaine dernière et dont la mission est de regrouper les acteurs de la logistique et du transport de la marchandise (lien ci-dessous). Sur leur site web, on apprend que non seulement l'Université Laval est partenaire de Pôle Québec logistique, mais son vice-recteur adjoint aux affaires externes, Yan Cimon, siège aussi sur le conseil d'administration de l'organisation.

Dans la liste des acteurs de Pôle Québec logistique, on retrouve l'Université Laval, mais également les autres partenaires du projet Laurentia, soit le Port de Québec et le Canadien National (CN). Même que, quand on regarde les avantages concurrentiels de Pôle Québec logistique, on remarque que ce sont exactement les mêmes que pour le projet Laurentia! Suivant cette lancée, on apprend aussi que c'est la même personne qui signe les communiqués pour Laurentia et Pôle Québec logistique. En bref, l'organisation Pôle Québec logistique ne semble être qu'une façade pour poursuivre le développement du projet Laurentia, sans porter les déboires du projet Laurentia dans l'opinion publique. Ainsi, le Pôle Québec logistique ne devrait-il pas plutôt s'appeler le Pôle Laurentia?

Pas tout à fait, dans la section « grands projets et opportunités » de leur site web, on retrouve toutes sortes de projets incluant, croyez-le ou non, GNL Québec! Ce n'est pas la première fois que l'Université Laval est mêlée à GNL Québec : elle y contribue notamment à travers une chaire de recherche, qui s'apparente drôlement au stratagème envisagé pour le projet Laurentia (voir lien ci-dessous).

Si l'Université Laval n'est pas impliquée dans le projet Laurentia comme elle le prétend, pourquoi sa rectrice en fait-elle la promotion? Pourquoi faire des demandes de financement pour une chaire de recherche dédiée principalement aux activités du Port de Québec et au projet Laurentia? Pourquoi siéger sur le conseil d'administration Pôle Québec logistique, dont la mission est de regrouper les acteurs de la logistique et du transport de la marchandise?

Nous le réitérons, l'Université Laval est TRÈS LOIN d'être l'université « verte » qu'elle prétend être. Au contraire, elle contribue aux projets les plus polluants du Québec et ne respecte pas ses propres principes de développement durable et de participation citoyenne.

Encore une fois, nous demandons à l'Université Laval de cesser toute collaboration, directe ou indirecte, dans des projets dont l'acceptabilité sociale ou environnementale n'est pas démontrée, incluant le projet Laurentia et GNL Québec, ainsi qu'un désinvestissement complet de ses placements dans des énergies fossiles.

[Publication sur la vidéo de la rectrice faisant la promotion de Laurentia](#)

[Pôle Québec logistique](#)

[#BloquonsLaurentia](#)

[#FiertéUL](#)

Impact Campus



Laurentia : le Port de Québec en opération charme



Le PDG du Port de Québec, Mario Girard

Photo : Radio-Canada / Louis Gagné

Le PDG du Port de Québec plaide pour un débat sur les faits. La qualité de l'air n'est pas menacée dans les quartiers centraux, affirme Mario Girard. Il est minuit moins une pour le projet de terminal de conteneurs du Port de Québec. L'Agence d'évaluation d'impact du Canada, l'instance fédérale qui étudie les conséquences environnementales, termine ces jours-ci ses consultations publiques à la suite du dépôt de son [rapport provisoire](#) en novembre. Elle doit maintenant rédiger la version finale.

C'est le président-directeur général du Port qui a sollicité une entrevue avec Radio-Canada. L'objectif était de clarifier certaines informations qui circulent dans les médias qui ne reflètent pas la réalité, selon Mario Girard, particulièrement en ce qui concerne l'impact du projet sur la qualité de l'air dans les quartiers centraux.

Dans son rapport provisoire, l'Agence d'évaluation estime que Laurentia aura des effets environnementaux négatifs importants. Lors de la phase de construction et d'exploitation, les activités vont générer des émissions de particules fines qui vont dépasser les normes établies. Il s'agit de dioxyde d'azote ou encore de nickel par exemple.

Dans une présentation d'une trentaine de minutes, le PDG a voulu démontrer que ces dépassements n'auront pas les effets que l'on pense sur la qualité de l'air. On est catégorique là-dessus, affirme Mario Girard. Le rapport fait état de 6 à 10 épisodes par année, dans le pire des scénarios, dans un rayon de 300 mètres. Cela veut dire à l'intérieur de la zone portuaire. On ne touche pas le secteur résidentiel, explique-t-il.

L'Agence d'évaluation d'impact conclut tout de même qu'il y a un risque pour la santé. Mario Girard voudrait que l'Agence soit plus précise.

C'est comme cela qu'ils parlent les experts. Ils parlent de risque et ensuite ils posent la question : quelle est la probabilité? Est-ce que le risque est acceptable? Est-ce qu'il est négligeable? Est-ce qu'il est faible?

Mario Girard, PDG Port de Québec

Le PDG souligne que le débat est émotif dans Limoilou. C'est un milieu où le dossier de la qualité de l'air est très sensible. Il estime que le rapport provisoire a créé une étincelle qu'il faut éteindre par le dialogue et la communication. Le Port s'engage dès janvier à reprendre ses rencontres avec les groupes et organismes du quartier pour rétablir les faits. Il faut que la science prédomine dans cette décision-là.

Amélioration

Le camionnage aussi est une préoccupation. Quand le projet aura atteint sa pleine capacité, en 2035, il y aura 180 voyages de camions par jour dans le secteur portuaire. Il faut mettre les choses en perspective, croit le PDG. Il souligne que les études démontrent que la qualité de l'air s'améliore dans les quartiers centraux depuis 10 ans. La circulation automobile a un impact négatif sur ce bilan.

Selon Mario Girard, dans 15 ans, il y aura de plus en plus de véhicules, autos et camions inclus, électriques ou hybrides. La situation sera extrêmement différente. L'ajout de camions n'aura pas l'effet négatif anticipé. Il répète qu'une directive pourrait obliger les camionneurs d'utiliser l'autoroute Félix-Leclerc pour contourner l'arrondissement de la Cité-Limoilou pour diminuer le bruit. Ça n'existe pas des projets d'infrastructures zéro impact

Dernier droit

L'Agence fédérale tient depuis plusieurs semaines des consultations publiques sur son rapport provisoire. À ce jour, 400 personnes l'ont commenté et 13 mémoires ont été déposés. Le Port met la dernière touche sur le sien qui sera déposé dans les prochaines heures. Le temps presse, on est dans le dernier droit. Mario Girard affirme avoir des réponses aux inquiétudes soulevées dans le rapport. Il suit de près tout ce qui se dit sur le projet et ses impacts. Il entend les critiques. Il reconnaît que ses efforts de communications n'ont pas été à la hauteur. Il rappelle que le projet Laurentia est parmi les plus verts au monde.

Laurentia ne doit pas voir le jour, implorent 90 professeurs de l'UL



Le projet Laurentia prévoit la construction d'un terminal de conteneurs en eau profonde

Un groupe de 90 professeurs de l'Université Laval implore l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AEIC) de ne pas donner le feu vert au projet Laurentia. L'agrandissement du port de Québec augmenterait les inégalités socioéconomiques, plaide le groupe d'intellectuels. Issus des plusieurs disciplines dont la médecine, le droit et l'éducation, les professeurs ont soumis leurs commentaires mardi à l'AEIC, dans l'espoir que le projet de terminal de conteneurs en eau profonde ne voie pas le jour.

S'appuyant sur [le rapport préliminaire de l'AEIC](#) déposé en novembre dernier, le groupe d'opposants juge évident que le projet Laurentia entraînera d'importantes externalités négatives environnementales, sanitaires et écosystémiques. Ces impacts seront ressentis encore plus fortement par les résidents des quartiers voisins de l'Administration portuaire de Québec, qui font déjà face à plusieurs formes d'inégalités, indiquent les professeurs.

En effet, les résidents de la Basse-Ville et de Limoilou-Vanier comptent globalement moins d'années à vivre devant eux. La mortalité prématurée et la mortalité liée à la santé respiratoire y sont plus fréquentes.

Extrait du commentaire de 90 professeurs de l'Université Laval à l'AEIC

[...] le projet Laurentia participerait à l'aggravation des déséquilibres entre les territoires de la ville de Québec en accentuant le cumul des désavantages subis par les résidentes et les résidents de Limoilou, Maizerets et Beauport, affirment les professeurs.

Retombées économiques contestées

Le groupe d'opposants remet aussi en question l'argument des retombées économiques du projet Laurentia, qui prévoit des investissements de 775 millions de dollars et des retombées annuelles de 100 millions de dollars.

Les promoteurs du projet Laurentia estiment qu'il créera près de 7000 emplois durant la phase de construction et environ 1000 emplois directs, indirects et induits durant la phase d'opération. Dans leur document envoyé à l'AEIC, les professeurs de l'Université Laval jugent contestable l'argument des retombées économiques, vu la nature hautement automatisée des opérations. De plus, ces retombées ne compensaient pas les externalités négatives importantes du projet Laurentia, selon les professeurs. Celui-ci nous semble plutôt de nature à aggraver les inégalités économiques.

Les principaux bénéfices économiques seront pour les investisseurs et d'autres grands acteurs qui ne subiront pas les externalités négatives de l'exploitation du terminal à conteneurs.

Extrait du commentaire de 90 professeurs de l'Université Laval à l'AEIC

Cette opposition de 90 professeurs de l'Université Laval survient au même moment que celle d'un autre groupe, cette fois composé de 200 représentants du milieu culturel. Dans un commentaire également soumis à l'AEIC, les 200 artistes, historiens et auteurs déplorent eux aussi les impacts pressentis du projet Laurentia sur l'environnement, la santé publique et la circulation routière, notamment.

Qualifiant le projet d'entreprise de dépossession collective, les signataires refusent que Laurentia vienne porter atteinte, de façon irrémédiable, à notre ville, notre fleuve, notre milieu de vie – ceci pour enrichir le Port de Québec et Hutchison Port[s], consortium étranger abrité fiscalement aux îles Vierges.

Des acteurs économiques défendent le projet

Par ailleurs, dans la section Opinions du journal *Le Soleil* mardi, quatre acteurs économiques unissent leur voix pour défendre le projet Laurentia. La Chambre de commerce et d'industrie de Québec, la Chambre de commerce de Lévis, la Corporation des parcs industriels du Québec et le Conseil du patronat croient que le projet Laurentia est incontournable pour relancer l'économie.

Les signataires affirment également que le projet Laurentia « se positionne favorablement sur le plan environnemental grâce à ses installations automatisées [...] et aux différentes mesures de mitigation proposées qui lui permettront de maintenir une faible empreinte carbone ».

Les zones sacrificielles du Projet Laurentia



POINT DE VUE

COLLECTIF DE 90 PROFESSEURES ET PROFESSEURS DE L'UNIVERSITÉ LAVAL

Commentaire déposé à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada dans le cadre de la consultation publique sur le Projet Laurentia. À Québec, depuis 2012, les débats au sujet des modalités et des impacts des activités portuaires industrielles en milieu urbain sont quasi permanents dans l'espace public. Leur visibilité médiatique témoigne de visions divergentes quant au développement territorial en milieu urbain.

Dans le cadre du projet Laurentia, l'Administration portuaire de Québec (APQ) propose de prolonger la ligne du quai actuel vers l'est de 610 mètres de manière à exploiter un terminal à conteneurs en eau profonde. Le projet d'une superficie de 31,7 hectares comprendrait la construction d'un nouveau poste à quai et d'une digue de rétention qui permettrait l'aménagement d'un espace additionnel de 17 hectares en arrière du quai. Quatorze (14) hectares de milieu aquatique (le fleuve) seraient remblayés. Le projet prévoit aussi la construction de voies ferrées et de voies d'accès, la reconfiguration de deux émissaires et du boulevard Henri-Bourassa avec l'ajout d'un viaduc, le réaménagement d'une partie des terrains actuels du port de Québec pour le chargement des camions et la relocalisation d'une partie de la zone récréotouristique pour l'aménagement de la zone de soutien aux opérations et l'entreposage des conteneurs vides (voir le [site](#) de l'AEIC).

Les externalités négatives environnementales, sanitaires et écosystémiques

Au vu de la version provisoire du rapport d'évaluation environnementale produit par l'AEIC, il est évident que les externalités négatives environnementales, sanitaires et écosystémiques de la construction et de l'exploitation du terminal à conteneurs seraient importantes. L'Agence souligne que le projet entraînerait des effets environnementaux «résiduels importants directs et cumulatifs» notamment sur la qualité de l'air, sur la santé humaine ainsi que sur le poisson et son habitat (AEIC, [Version provisoire du rapport d'évaluation environnementale fédérale pour le projet Laurentia](#), p. 233.

Or, ce n'est pas un détail, les résidentes et les résidents des quartiers directement concernés par le projet Laurentia sont déjà soumis à un air extérieur chargé de particules, d'oxydes d'azote, de dioxyde de soufre, de monoxyde de carbone, de composés organiques volatiles, de divers métaux, de dioxines/furanes et d'hydrocarbures aromatiques polycycliques provenant de secteurs avoisinants [ou même de l'Ontario et des États-Unis; Direction de santé publique du Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Capitale-Nationale, Projet «[Mon environnement, ma santé](#)»: volet de la qualité de l'air extérieur, Cadrage du projet, 2018, p. 24.

Au moment d'écrire ce commentaire, du point de vue de la recherche en justice environnementale, les populations de Limoilou, Maizerets et Beauport peuvent être considérées comme des «fenceline communities» et les quartiers qu'ils habitent des zones sacrificielles (voir Steve Lerner, «*Sacrifice zones: the front lines of toxic chemical exposure in the United States*», 2010).

En effet, les résidents de la Basse-Ville et de Limoilou-Vanier comptent globalement moins d'années à vivre devant eux. La mortalité prématurée et la mortalité liée à la santé respiratoire y sont plus fréquentes (Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Capitale-Nationale, «[Les inégalités sociales de santé dans Basse-Ville et Limoilou-Vanier, Regard spécifique sur 18 indicateurs](#)», 2018, p. 27.

De façon plus précise, par rapport à l'espérance de vie à la naissance dans la Capitale-Nationale (82,5 ans), les personnes nées dans la Basse-ville durant la période 2010-2014 vivront 6 années de moins (76,5 ans) et les personnes nées dans Limoilou-Vanier vivront 2,8 années de moins (79,7 ans) (Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Capitale-Nationale, «[Les inégalités sociales de santé dans Basse-Ville et Limoilou-Vanier. Regard spécifique sur 18 indicateurs](#)», 2018, p. 22). De plus, les inégalités sociales de santé existant dans la Capitale-Nationale entraînent des maladies chroniques diverses ainsi que des incapacités précoces.

À la lumière de la version provisoire du rapport d'évaluation environnementale, on comprend aisément que le projet Laurentia participerait à l'aggravation des déséquilibres entre les territoires de la ville de Québec en accentuant le cumul des désavantages subis par les résidentes et les résidents de Limoilou, Maizerets et Beauport.

Plus encore, la construction du quai et son exploitation iraient à l'encontre des recommandations du directeur régional de santé publique d'inscrire, dans la région de la Capitale-Nationale, l'équité en santé au cœur des projets et de développer des environnements sains et favorables à la santé (Directeur régional de santé publique sur les inégalités sociales de santé de l'Agence de la santé et des services sociaux de la Capitale-Nationale, «[Comprendre et agir autrement, pour viser l'équité en santé dans la région de la Capitale-Nationale](#)», 2012, p. 117.

L'argument des retombées économiques

La région de la Capitale-Nationale est considérée favorisée sur le plan économique. Malgré la pandémie actuelle, le ministre des Finances Éric Girard prévoit un retour au plein emploi au Québec vers la fin de 2021 (Bossé, «[Retour au plein-emploi dans un an et demi, prévoit Girard](#)», *Le Soleil*, 14 mai 2020). En ce sens, l'argument des retombées économiques locales, par ailleurs contestable vu la nature hautement automatisée des opérations, ne saurait d'aucune manière compenser les externalités négatives importantes du projet Laurentia. Celui-ci nous semble plutôt de nature à aggraver les inégalités économiques.

D'une part, le projet entraînerait des effets environnementaux «résiduels négatifs importants directs et cumulatifs» sur les conditions socioéconomiques liées à la pêche locale récréative et commerciale (AEIC, Version provisoire du rapport d'évaluation environnementale fédérale pour le projet Laurentia, p. 233).

D'autre part, il est peu probable que les populations des quartiers concernés bénéficient substantiellement du projet. Les principaux bénéfices économiques seront pour les investisseurs et d'autres grands acteurs qui ne subiront pas les externalités négatives de l'exploitation du terminal à conteneurs.

Notre position

Depuis quelques années, le monde fait face à des défis de société importants. Parmi eux, la préservation de la qualité de l'eau, de l'air et des sols, ainsi que la diminution des inégalités socioéconomiques.

Les situations d'injustices environnementales et sanitaires sont associées à des causes structurelles. Elles relèvent de choix de société (Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Capitale-Nationale, «Les inégalités sociales de santé dans Basse-Ville et Limoilou–Vanier, Regard spécifique sur 18 indicateurs», 2018, p. 27).

L'Agence l'aura compris: d'un point de vue scientifique, rien ne justifie la décision d'une dégradation supplémentaire de la qualité de l'air, de l'eau et de l'écosystème du fleuve Saint-Laurent.

Le projet Laurentia ne doit pas être réalisé.

Les signataires:

Abdoulaye Anne (éducation), Michel Alary (médecine), Henri Assogba (communication), Nadia AubinHorth (biologie), Luc Audebrand (administration), Pierre Ayotte (médecine), Barbara Bader (éducation), Kristin Bartenstein (droit), Célyne Bastien (psychologie), Pascale Bédard (sociologie), Renée Bilodeau (philosophie), Maude Bouchard (aménagement et architecture), Bruno Bourassa (éducation), Luc Brès (administration), François Brochu (droit), Alexandre Bureau (médecine), Étienne Cantin (relations industrielles), Josette Castel (médecine), Yves Caumartin (médecine), Isabelle Clerc (communication), Maxime Coulombe (lettres et sciences humaines), Elaine Champagne (théologie et sciences religieuses), Johanne Daigle (sciences historiques), Pénélope Daignault (communication), Aimée Dawson (médecine dentaire), Emilia Ines Deffis (littérature), Maria De Koninck (médecine), Nolywé Delannon (administration), François Demers

(communication), Jean-François Desbiens (sciences infirmières), Marie-Hélène Deshaies (travail social), Yves Desjardins (nutrition), Jean-Philippe Després (musique), Patrice Dion (agriculture et alimentation), Sabrina Doyon (sciences sociales), Dominique Dubé (sciences et génie), Philippe Dubé (muséologie), Sophie Dupéré (sciences infirmières), Charles Fleury (relations industrielles), Éric Frenette (éducation), Dan Furukawa Marques (sociologie), Nathalie Gagné (sciences sociales), Gilles Gauthier (biologie), Yves Gendron (administration), Clément Gosselin (sciences et génie), Josée-Anne Gouin (éducation), Jean-Noël Grenier (relations industrielles), Anne Guichard (sciences infirmières), Laurence Guillaumie (sciences infirmières), Thérèse Hamel (éducation), Pierre Issalys (droit), Louis Imbeau (sciences politiques), Denis Jeffrey (éducation), Margot Kaszap (éducation), Louis-Philippe Lampron (droit), Paul-André Lapointe (relations industrielles), Michael Lau (sciences et génie), Yvan Leanza (psychologie), Pierre Leblanc (médecine), Chantal Leclerc (éducation), Mélanie Lemire (médecine), Roger Levesque (médecine), François Lucbert (sciences historiques), Joël Macoir (médecine), Hélène Makdissi (éducation), Pierre-Olivier Méthot (philosophie), Jean Michaud (sciences sociales), Véronique Moulin (médecine), Anne-France Morand (lettres), Sylvie Morel (relations industrielles), Geneviève Motard (droit), Manon Niquette (communication), Michel O'Neil (sciences infirmières), Carole Paradis (langues), Marie-Hélène Parizeau (philosophie), Thierry Petit (lettres et sciences humaines), Philippe Pibarot (médecine), Chantal Pouliot (éducation), Patrick Provost (médecine), Serge Pineault (sciences et génie), Jack Puymirat (médecine), Benny Rigaux-Bricmont (administration), Jacynthe Roberge (aménagement et architecture), Thierry Rodon (sciences politiques), Bernard Roy (sciences infirmières), Martin Simard (géographie), Philippe Tremblay (éducation), Marie-Claude Tremblay (médecine), Christine Vézina (droit), Simon Viviers (éducation)



Projet Laurentia: le Port insiste sur l'impact minime sur la qualité de l'air

Le Port de Québec assure que les activités de Laurentia ne créeront aucune dispersion de particules fines, mais convient que des poussières plus grossières pourraient affecter le secteur de la baie de Beauport.

Tableaux à l'appui, le Port a mis en lumière des informations qui se trouvent dans le rapport de l'Agence d'évaluation d'impact, mais dont l'Agence a négligé de présenter les nuances selon le PDG de l'Administration portuaire de Québec (APQ), Mario Girard. «Il y a un problème de communication entre les experts et Monsieur et Madame Tout-le-Monde. Ce qui manque [dans les conclusions du rapport], c'est que ce sont des risques très faibles.»

M. Girard a présenté au Journal mardi les modélisations effectuées par le Port, appuyées par une firme externe. En ce qui concerne les poussières fines, qui sont les plus nocives pour la santé, les analyses indiquent que le terminal de conteneurs n'apportera aucun dépassement des normes lors de sa période d'exploitation.

Les données sont basées sur des méthodes de calcul qui sont les mêmes pour tous les projets, insiste Jenny Vieira, consultante et spécialiste de la qualité de l'air. Elles présentent également des dépassements «potentiels», en considérant le pire des scénarios, qui a peu de chances de se produire, souligne Mme Vieira. Au plus fort de la phase de construction, c'est quelques dépassements circonscrits qui pourraient survenir, soit un maximum d'une dizaine par an, généralement situés dans la zone du fleuve ou de la baie de Beauport.

Poussières

Par contre, pour les poussières plus grossières, on prévoit davantage de dépassements et ceux-ci affecteront surtout la zone de la baie de Beauport, mais aussi les quartiers résidentiels avoisinants, dans une plus faible proportion. À la baie de Beauport, on pourrait voir plus d'une dizaine de dépassements, en période de construction. Par la suite, lors de l'exploitation normale du site, ces émissions hors normes devraient se limiter à moins d'une vingtaine par an, concentrées dans le secteur de la baie.

Le Port promet des mesures de mitigation, comme l'installation d'un appareil qui peut détecter toute émission non conforme. On peut ainsi moduler les activités du site en fonction de ce qu'on mesure à la source, explique M. Girard. «Avec un bon programme de suivi, on peut être proactif afin d'éviter tout dépassement de norme», renchérit M^{me} Vieira. Elle mentionne par ailleurs qu'«un dépassement n'égale pas nécessairement un risque pour la santé. Il y a d'autres facteurs qu'il faut regarder.» Pour Mario Girard, «la perception du projet n'est pas la bonne et est basée sur de fausses perceptions et de la désinformation».

Sondage

L'APQ a d'ailleurs fait réaliser un sondage par la firme Léger, quelques jours après le dévoilement du rapport préliminaire de l'Agence, qui était très critique envers le projet en raison d'impacts environnementaux jugés «négatifs». Dans la population, 41 % des gens ont une opinion positive du projet, contre 25 % qui le voit négativement, révèle le sondage. «Un écart significatif», selon le sondeur, Jean-Marc Léger.

Si on exclut les indécis ou ceux qui affirment ne pas connaître le projet Laurentia, 62 % des répondants appuient le projet de terminal de conteneurs, contre 38% qui sont défavorables. «C'est un appui important et significatif des citoyens qui estiment que c'est un projet important pour la relance économique de la région», indique M. Léger. Pour Mario Girard, ces chiffres sont «rassurants». «Il serait dommage de se priver du projet le plus vert en Amérique du Nord.»

- À lire aussi: [Le milieu culturel se mobilise contre Laurentia](#)



Projet Laurentia: Mario Girard monte aux barricades



«Si le projet Laurentia génère un risque pour la santé humaine, ça veut dire que tous les projets dans le secteur de Limoilou génèrent un risque. On ferait un amphithéâtre demain matin et ce serait pire que ça pour le construire et l'exploiter.»

Piqué au vif par les conclusions du rapport préliminaire de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AEIC) et les multiples oppositions au projet de terminal de conteneurs dans le port de Québec, le président-directeur général de l'administration portuaire, Mario Girard, monte aux barricades. Il défend bec et ongles cet investissement de 775 millions \$ qui permettrait à la capitale «de se mettre sur la mappe des terminaux les plus verts au monde».

À la veille du dépôt du mémoire du port de Québec devant l'AEIC, Mario Girard a accueilli mardi matin le représentant du *Soleil* dans son bureau de la rue Dalhousie, en compagnie du directeur principal du projet, Hugues Paris. Une rencontre au parfum de relations publiques, demandée par

M. Girard, afin de «clarifier ce qui a déjà été dit» et apporter «plus de nuances» aux impacts environnementaux d'un projet mal compris, à son avis, dans l'opinion publique.

Quartier stigmatisé

S'appuyant sur des modélisations visuelles préparées par la firme SNC-Lavalin, MM. Girard et Paris ont apporté des bémols sur les conséquences sur la qualité de vie des habitants du secteur Limoilou, «un quartier déjà un peu stigmatisé, où la discussion sur la qualité de l'air roule» depuis des années.

«Il y avait une loupe sur les enjeux de la qualité de l'air, soutient M. Girard. C'est un enjeu qu'il ne faut pas banaliser, mais qu'il ne faut pas dramatiser.»

Pendant la phase de construction du terminal, a-t-on expliqué, les particules fines les plus susceptibles d'avoir un impact sur la santé, se concentreront en périphérie du chantier, et non dans les quartiers environnants. «Il n'y en a pas de dépassement (des normes d'émission) quand on additionne le projet dans les pires conditions avec la situation de référence», explique M. Paris. Un dépassement des normes, s'il y en a, surviendrait «une à deux fois» par année, renchérit M. Girard. «Ce n'est pas vrai que c'est un problème pour les quartiers résidentiels.»

Les études commandées par le port s'attardent à un scénario «du pire des pires», lors de la deuxième année de construction du terminal, alors que «tous les équipements marcheront en même temps, ce qui est théoriquement impossible», mentionne M. Girard.



« Alarmiste »



Piqué au vif par les conclusions du rapport préliminaire de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AEIC) et les multiples oppositions au projet de terminal de conteneurs dans le port de Québec, le président-directeur général de l'administration portuaire, Mario Girard, monte aux barricades.

Selon le p.d-g, les «experts qui parlent à des experts» ont contribué à fausser le message à la population dans la «gestion des risques» environnementaux associés au projet, particulièrement en ce qui concerne l'émission de polluants. «On ne dit pas que ce n'est pas vrai, on dit que ça manque de nuances (...) Si l'Agence avait été nuancée dans ses conclusions, on n'aurait pas vécu la tempête qu'on vit là. (...) Je trouve que les experts prennent les pires situations et, à un moment donné, ça fait peur pour rien, c'est inutilement alarmiste.»

La construction du terminal de conteneurs aura non seulement des impacts moins grands que ceux de l'amphithéâtre Vidéotron, croit M. Girard, mais les feux d'artifice Loto-Québec, en saison estivale, produisent selon lui des quantités plus importantes de particules fines dans l'air.

Transports électriques

Au sujet du va-et-vient attendu de camions, autre aspect délicat pour les détracteurs du projet Laurentia, M. Girard explique que seulement 10 % des conteneurs seront transportés de cette façon, le transport ferroviaire étant privilégié, avec 2,4 trains par jour, au plus fort des opérations. «On parle de 90 camions par jour, en 2035, pas demain matin. Ce sera à peine perceptible.»

Le p.d-g compte d'ailleurs sur le plan d'électrification des transports mis de l'avant par le gouvernement Legault pour faire diminuer les émissions de particules polluantes dans le secteur. D'ici là, le port envisage de faire des représentations auprès des divers paliers de gouvernement afin d'ériger des «voies de contournement» pour empêcher les camions d'emprunter le boulevard Henri-Bourassa, mais plutôt les autoroutes Dufferin-Montmorency et Félix-Leclerc.

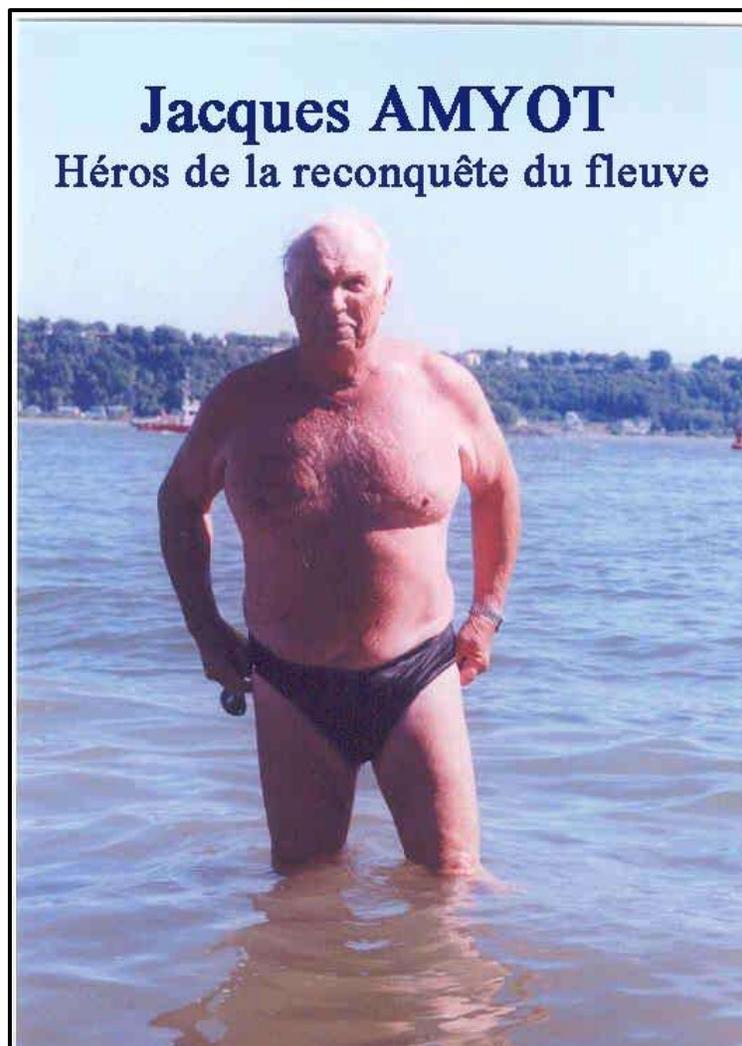
À plusieurs reprises pendant l'entretien, M. Girard insiste pour que le public voie le projet Laurentia sur un horizon plus lointain. «Comme (Wayne) Gretzky disait, il faut regarder où la *puck* va aller, et non pas où est la *puck* aujourd'hui.»

Sondage favorable

Pour faire tourner le vent en sa faveur, le port de Québec compte sur un récent sondage Léger Marketing mené auprès de 500 citoyens de la région, sondage encore non dévoilé, qui indique que «le taux d'appui» au projet Laurentia atteint 62 % - en excluant les 34 % qui ne le connaissent pas assez pour se prononcer. Soixante-dix pour cent de ceux qui «le connaissent assez bien» pour avoir une opinion l'identifient comme un projet important pour la relance économique de la région».

«Si ce sont les faits, la science et la vérité qui prédominent dans notre décision collective, on devrait être fier de ce projet-là. Si on devait le manquer pour de fausses raisons, ce serait dommage parce que c'est un projet extrêmement écologique, le plus écologique en Amérique du Nord, voire au monde», conclut M. Girard.

Le rapport final de l'AEIC devrait être connu en février.



Projet Laurentia: les opposants n'admettent pas les arguments du Port



Photo courtoisie – Hutchison Ports

Les opposants au projet Laurentia ne sont pas rassurés par les arguments du Port de Québec et font part de leurs craintes à l'Agence d'évaluation d'impact, qui consulte ces jours-ci.

- À lire aussi: [Projet Laurentia: le Port insiste sur l'impact minime sur la qualité de l'air](#)
- À lire aussi: [Le milieu culturel se mobilise contre Laurentia](#)

C'est le cas du Comité de vigilance des activités portuaires (CVAP), présidé par la conseillère municipale et membre d'Équipe Labeaume Suzanne Verreault. Celle-ci s'oppose publiquement au projet en faveur duquel le maire s'est prononcé. Deux autres conseillers du maire ont fait de même: Geneviève Hamelin et Pierre-Luc Lachance.

Dans le mémoire remis mercredi à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada, dans le cadre des consultations publiques sur le projet, le CVAP est formel: «La réalisation du projet aura des conséquences néfastes et irréversibles tant sur la santé et la qualité de vie des citoyens que sur le

patrimoine culturel et la biodiversité. L'apport économique du projet Laurentia ne justifie en aucun cas la détérioration de la qualité de vie et de la santé de milliers de citoyens. Le CVAP juge que les impératifs économiques ne peuvent prévaloir sur les impacts négatifs projetés sur l'environnement et la santé humaine.»

Même si le Port martèle que ses données démontrent que la qualité de l'air ne sera que peu touchée par la construction et l'exploitation du terminal, le comité n'est pas convaincu. En se basant sur plusieurs avis d'experts, il juge que le scénario du Port pour atténuer les émissions pendant la construction est «optimiste», que le projet sera réalisé dans un environnement où la qualité de l'air est déjà préoccupante et que plusieurs incertitudes subsistent encore dans le scénario de modélisation de la dispersion atmosphérique présenté par le promoteur.

Il estime également que le programme de suivi comporte «des lacunes» et que les mesures d'atténuation proposées «ne pourront atténuer les effets résiduels sur la santé humaine». Le comité craint aussi la pollution sonore, les nuisances associées au transport et la pollution visuelle. Mercredi, M^{me} Verreault n'a pas voulu accorder d'entrevue à ce sujet. Le cabinet du maire confirme que le Port a invité la conseillère à discuter du projet et souligne qu'une rencontre du Comité de vigilance est prévue après les Fêtes.

Médecins pour l'environnement

L'Association québécoise des médecins pour l'environnement a aussi déposé un mémoire opposé à Laurentia. Elle s'inquiète elle aussi de la qualité de l'air et des effets sur la santé de la population locale, qui «vit dans un milieu ambiant déjà saturé». Selon les auteurs du mémoire, «les mesures d'atténuation proposées par le Port de Québec ne sont pas suffisantes pour réduire les niveaux de polluants atmosphériques en dessous des seuils acceptables pour la santé».

«Comme médecins, nous jugeons qu'il est éthiquement inacceptable de se montrer favorables à un projet qui a un très haut potentiel d'augmenter, entre autres, cancers et décès prématurés», a soutenu la D^{re} Claudel Pétrin-Desrosiers, présidente de l'AQME.

Professeurs

Cette semaine, 90 professeurs de l'Université Laval se sont également dits en désaccord avec le projet et ont demandé à l'Agence de ne pas l'autoriser. «Le projet Laurentia participerait à l'aggravation des déséquilibres entre les territoires de la Ville de Québec en accentuant le cumul des désavantages subis par les résidentes et les résidents de Limoilou, Maizerets et Beauport», écrivent-ils.

Selon eux, en contexte de pandémie, «l'argument des retombées économiques locales, par ailleurs contestable vu la nature hautement automatisée des opérations, ne saurait d'aucune manière compenser les externalités négatives importantes du projet Laurentia».

Annexes

Géopolitique des océans



*« Celui dont la pensée ne va pas
loin verra ses ennuis de près. »*

Confucius

Le 8 novembre 2020

“...the U.S. government supports Alexandroupolis port remaining in “Western hands”.

PortSEurope
Port News & Information - the Mediterranean, Caspian & Black Seas

HOME ABOUT PORTS COUNTRIES INDUSTRIES SUBJECT LOGIN

US Ambassador to Greece confirms Washington interest in Alexandroupolis port
Source: Port Authority of Alexandroupolis

Our Expert Analysis

Analysis – Could DP World and Maersk prevent China from taking over all Haifa Bay ports?
Haifa, Israel (PortSEurope)
November 2, 2020 –
At the end of October, Israel Shipyards Industries together with Dubai-based DP World...

Analysis – France expected to beat China in the race for the Port of Beirut – Hezbollah is the main obstacle
Beirut, Lebanon

Athens, Greece (PortsEurope) November 8, 2020 –

“US Ambassador to Greece Geoffrey Pyatt told the online Thessaloniki Summit last Thursday that the U.S. government supports Alexandroupolis port remaining in “Western hands”.

Concerning the port, Pyatt said “it has been a special priority” for him, and its privatization the focus of Washington and welcomed the interest of two American consortia and that of the US Development...”

Could China take all in Haifa Bay?



The privatization of the old Haifa Port has attracted many local and international potential bidders, with strategic interests at stake.

Last week, one of the most significant and precious cargoes in its history was unloaded at the Port of Haifa. The cargo itself comprised only iron, "firefighting equipment", and electronic products, but its exceptional added value derived from the location from which the ship arrived - the United Arab Emirates - and especially the timing, three days before an online investors' conference hosted by the Government Companies Authority headed by Yaakov Quint and the management of the Haifa Port, in advance of its privatization tender.

So, what do they do? They leverage the peace agreement between Israel and the Emirates to publicize the tender, and provide national and international coverage of the first cargo ship from Dubai to dock officially in Haifa. As background, they add a few vague quotes from unnamed Dubai businessmen to the effect that Haifa Port is "the gateway for cargo to the Arab world" (in the distant future), and get enthusiastic headline coverage - deemed "historic" - from all of the world's news agencies.

These machinations were impressively successful, as evidenced by the phalanx of serious shipping, logistics, and investment entities from Israel and around the world that signed up for the investors' conference, held the other week in advance of the port's privatization.

The competitive threat: There's a new player in Haifa Bay

Presumably, the companies and consortia that have expressed interest in the tender are well acquainted with the maritime transportation business. But, the ability to compete against the new Haifa Bayport container terminal, to be operated by Shanghai International Port Group (SIPG) of China, pits the old Haifa Port against a force that marshals the world's largest shipping resources and has almost unlimited financial stamina.

The Chinese concern is also not trying to hide the fact that about \$3 billion (including equipment and leasing costs) has so far been invested in the new Haifa Bayport project, with the aim of integrating it into the Chinese government's Belt and Road Initiative (BRI, also known as the One Belt One Road program or OBOR) which has goals beyond the conventional one of profit.

For the skeptics, here are a few statements made by SIPG's president at a conference in China in January of this year, outlining the big picture:

"The maritime route of the OBOR project covers almost 70% of maritime cargo traffic... construction and development of ports along the route will help promote economic integration throughout... The new Haifa Bay terminal uses semi-automated loading technology and is designed to handle an annual capacity of 1.06 million standard 20-foot containers (TEUs) in the first phase. After construction, the planned capacity for the entire port area is 1.86 million containers per year. It will be the newest and most advanced port in the Mediterranean... The completion of the port by SIPG is an important initiative of China, designed to actively connect it to the New Silk Road project."

For sale: One old outclassed seaport

The "Chinese connection" to the Haifa Port privatization tender offer is not limited to the new neighbors in the Haifa Bayport, (which commences operations next year). SIPG is connected to the global "beehive" of Chinese state companies that are managed from above, including some of the largest shipping companies in the world, such as COSCO, which are also customers of the old Haifa Port. China is also considered a world leader in "semi-automated" port technology. Haifa Bayport's infrastructure is already installed, and includes huge remote-controlled cranes ready to handle the largest container ships in the world, autonomous smart power supply systems, robotic transport systems, 5G wireless communication networks, and more.

All this will force the future winner of the tender to operate the old Haifa Port to enter into an expensive rivalry - just to close the technological gap between it and the new Haifa Bayport. Not to mention an advantage in current costs that will most likely be reflected in the prices offered to those same customers by the two adjacent ports.

Total Chinese control of the Haifa Bay quays - will the Americans approve?

On the other hand, bidding to operate the old port is a sensible move for "beehive-affiliated" Chinese companies partnering with Israeli entities, for which it could open a trove of business treasure. It's therefore not surprising to discover that on the list of companies registered for the

investor conference, two such representatives appeared openly: state-owned infrastructure giant China Railway Engineering Corp. (CREC), and the ports management division of the privately-owned Hutchinson Group of Hong Kong. A third entity appears on the list indirectly.

Conference registration does not necessarily indicate a concrete intention to participate in the tender in the future; it is sometimes only for putting out feelers and intelligence-gathering on the competition. It's also not inconceivable that a significant proportion of those interested, including those from China, were represented at the conference by intermediaries, such as large law firms, consulting firms, and large financial entities that handle the shipping industry. Many such entities appeared on the registrant list.

The two Chinese companies that officially registered for the event differ from one another. Hutchison Port Holdings is a huge company that manages a capacity of about 86 million containers a year and owns and/or manages six ports in China, six in Europe, and another eight in South America, Australia, Asia and the Middle East.

The Hutchison Group has a number of holdings in Israel. Already during the CEO's 2004 visit to Israel, interest was expressed in participating in the privatization of either the Haifa or Ashdod port. Hutchison is a private company, but this has not stopped the US administration from operating in the background to block its bid for the Sorek seawater desalination plant.

The second group is CREC, a government company with more than \$100 billion revenue in 2018, focused on transport and rail engineering. CREC is one of the New Silk Road project's most important operational arms, but it has no declared ports and shipping activity. However, Chinese state-owned companies are often like a Russian "Matryoshka" doll: you buy the outer shell and get a lot of surprises inside.

The event was also attended by the Thessaloniki Port Authority of Greece, which has close ties with the giant shipping corporation China Merchants Port Holdings (CMPort). This company, by the way, is a major shareholder in SIPG, which will manage Haifa Bayport from next year. So, is everything all in the family?

Assessments within the shipping industry are that the US administration is exerting heavy pressure on Israel to prevent Chinese companies from being included in the tender, and prevent the creation of Chinese "contiguous control" of the whole of Haifa Bay. The US Embassy in Jerusalem and several other federal bodies were on the list of registrants for the event.

So, what are the chances that a Chinese company will indeed win the tender? If the consideration is purely economic, it is doubtful that there will be many contenders that can outbid Chinese state company offers. But such companies also require Israeli defense establishment approval as a precondition for participation in the tender. In the light of tense China-US relations, it is not certain that such approval will automatically be forthcoming. On the other hand, the Israeli government has a strong pro-Chinese core, led by the Minister of Finance, so this scenario cannot be ruled out. The tender to privatize the sleepy old Haifa Port is gradually changing from selling off an underdog port into a fascinating arena of local, regional and global power struggles. Stay tuned for upcoming episodes.

Here come the Israelis: The transportation sector is interested

The investors' conference list of registrants also included some well-known players from the automotive world. Dubai's DP World has already announced its intention to participate in the tender together with Israel Shipyards shareholders Shlomi Fogel and the Schmeltzer family. In his distant past, Fogel was a car importer (Lada), while the Schmeltzer family controls Israel's largest leasing group as well as franchises for brands of light and heavy vehicle from China.

The infrastructure arm of Israel's Allied Group was present at the event. Allied is, among other things, a Volkswagen Group importer and also a major Port of Haifa customer for vehicle transport. Allied is a multidisciplinary group with strategic investments in all market sectors, including infrastructure; operating the Haifa Port in partnership with an international company could complement its portfolio very well.

The conference was also attended by Taavura Holdings, parent company of the Livnat family's businesses, which include importing trucks and buses and overland haulage. Taavura is also a strategic player in cement; Haifa Port is one of Israel's major gateways for cement imports. Taavura may also view controlling the port as a strategic complement to its transport and infrastructure activities, as well as opening the way to international expansion. Also in attendance was George Horesh's Union Group, Israel's Toyota importer with extensive holdings in Israeli trade. Horesh is considered to have close ties with the Japanese maritime transport industry.

The Unger family, owners of a large international shipping company for vehicles and general cargo transport, and importers of the KIA brand to Israel, were also present. The company is well acquainted with all players in the Israeli shipping market and it is possible that it has now identified new opportunities for trade and/or the establishment of cargo terminals that will serve its fleet which operates throughout the region.

As stated, each group has different interests in owning the Haifa Port that may come to light in the future, and they at least have an interest in what will develop. What all do have in common is liquidity that allows them to bid in a tender worth about a billion shekels, without applying for a bank loan.

Not a great time to offer a problem port

The timing of this tender offer is problematic. The global shipping and ports industry is still hemorrhaging, although activity and profitability for certain industry sectors have begun a gradual recovery, but other critical sectors are still struggling to keep afloat.

So, for example, the once-profitable cruise line and passenger terminals sector is still stagnant. The oil tanker sector is suffering from overcapacity and under-utilization due to low demand, worldwide. The automotive industry lost a third of its global sales volume this year, as reflected in the decline in sea freight volumes. A good number of major international shipping lines are still "running on empty" - what's known in the shipping industry as "blank sailing". The result: many ports and cargo terminals around the world are looking at a foggy business horizon.

In the long run, the Covid-19 crisis will pass (hopefully) and whoever buys or leases a port is looking decades ahead. But the old Haifa Port has unique characteristics that make its case

particularly difficult. Set aside for a moment the fact that it is uncomfortably close to the Lebanese border, and serves as a target during security tensions. Only recently, Hezbollah leader Hassan Nasrallah threatened, "I know the Port of Haifa better than I know the Port of Beirut."

We'll also ignore the fact that the Haifa Port is also a strategic military port for the Israeli Navy (and others), and therefore its future civilian operators will have to navigate a maze of security and operational restrictions, including defense establishment approval of international companies wishing to enter into partnerships.

We won't even mention the albatross of complex labor relations with port workers, the heavy financial obligations to existing workers that are built into the tender, nor the ambitious price. The real problem is that the old port will soon be competing for the same cargo capacity with three other ports, led by the new Haifa Bayport - only ten minutes away and set to be transferred Chinese state-owned operator SIPG from next year.

From Idan Ofer to George Horesh: A Who's Who of who's interested in the Port of Haifa tender

- [Taavura](#) Taavura - Infrastructure and transport company controlled by the Livnat family
- [Minrav](#) - Construction company controlled by Avraham Kuznicki
- [Israel Chemicals \(ICL\)](#) and [ZIM Integrated Shipping Services](#) - Idan Ofer
- [Israel Shipyards](#) - Shlomi Fogel, Sami Katsav and the Schmeltzer family
- Allied Holdings Group - Investment company headed by Prof. Itzhak Swary
- [DAO Shipping](#) - Shipping group belonging to KIA importer Rami Unger
- [Union Motors](#) - Car importer owned by George H
- [Shapir Civil and Marine Engineering](#) - Giant infrastructure company owned by the Shapira brothers
- [Sonol](#) - Fuel company led by Dudi Weissman
- [Netafim](#) - Manufacturer of irrigation equipment from Kibbutz Hatzerim
- [Caesarstone](#) - Manufacturer of kitchen and bathroom surfaces from Kibbutz Sdot Yam
- [Tene Investment Funds](#) - Private equity fund focusing on kibbutz industries
- [Aluma Infrastructure Fund](#) - Led by Uri Yogev
- [Maersk](#) - World's largest shipping company (Denmark)
- [CREC - China Railway Engineering Corp.](#)
- [Hutchison Group](#) - Major Chinese concern based in Hong Kong

☰ ALL SECTIONS
🔍 SEARCH

THE | DIPLOMAT

READ THE DIPLOMAT. KNOW THE ASIA-PACIFIC

SIGN IN
SUBSCRIBE

US-China-Israel Relations: Pompeo's Visit

Insights from Yoram Evron. Le 27 mai 2020



By [Mercy A. Kuo](#)
May 27, 2020

f
🐦
in
🖨️

Trans-Pacific View author Mercy Kuo regularly engages subject-matter experts, policy practitioners, and strategic thinkers across the globe for their diverse insights into U.S. Asia policy. This conversation with Dr. Yoram Evron, Senior Lecturer in the Department of Asian Studies at the University of Haifa, is the 238th in “The Trans-Pacific View Insight Series.”



Explain the symbolic and substantive outcomes of U.S. Secretary of State Mike Pompeo's recent visit to Israel.

Pompeo's visit to Israel was certainly unique, being his first visit out of the United States since the COVID-19 pandemic outbreak, and this uniqueness projected on the topics that were discussed. This was certainly true for the CK Hutchison issue, which U.S. diplomatic sources took pains to describe as a central piece of the visit's agenda, thus ensuring that no one missed the importance the U.S. assigned to this issue.

Over the years, the U.S. and Israel have had two confrontations over the transfers of Israeli military technology to China, and a potential confrontation over an Israeli concession to a Chinese company to operate a terminal in the port of Haifa. While different in various ways, these cases shared one thing in common: they involved a U.S. demand of Israel to roll back a signed deal with China. Israel's response was that Washington knew about these deals in advance and did not express a clear objection.

This time, Pompeo's visit signaled the U.S. objection unmistakably to Israel and to America's allies worldwide, while concurrently indicating to China that if the contract were signed, it would most likely suffer considerable embarrassment.

Assess U.S. concerns over Hong Kong-based CK Hutchison's bid for the Sorek B desalinization plant near Israeli military base of Palmachim.

On the surface, the U.S. concern over China's involvement in infrastructure projects in Israel seems twofold. First, it allows China growing access to Israel's long-term plans, databases, homeland security arrangements, and proximity to sensitive facilities (a nuclear research facility and an air base in this case), thus potentially undermining its national security. The second concern is the proximity of certain infrastructure facilities where Chinese companies are involved to facilities that serve U.S. forces (e.g., the Haifa naval port).

Given that these reasons can be dismissed on various grounds, there seems to be a deeper reason for the U.S. objection – Washington's concern over China's growing presence in Israel. As the U.S.-China confrontation turns into a competition over world influence, China's success in creating a vibrant cooperation with a close U.S. ally is a blow to Washington, both in itself and as a bad example for other U.S. allies who are struggling with a similar situation.

Identify the key factors in Israel's calculus as it decides between CK Hutchison and Israel's IDE Technologies.

Generally, decisions concerning contractors or operators of civilian infrastructure facilities like the Sorek-B desalinization plant depend on two factors: those pertaining to economic cost-effectiveness, and those concerning national security. So far, the government has demonstrated a clear preference for the former considerations, and the bar for rejecting direct Chinese investment or participation in infrastructure projects on security grounds has been set very high. The U.S. intervention in Israel's decision concerning the Sorek-B project suggests that political considerations have also started playing a significant role in such decisions. The government's ultimate decision against CK Hutchison may support this assumption.

Explain the impact of COVID-19 on Israel's China policy.

Israel's China policy can be summarized as an effort to cultivate good relations between the two countries, mostly through civilian economic, scientific, and technological cooperation, while avoiding activities that antagonize the U.S. Beijing seems to accept such a policy. Under such conditions, the impact of COVID-19 on Israel's China policy is mostly indirect, as it has basically confirmed the logic behind the existing policy.

During the crisis' peak days, Israel managed to import the equipment it needed from China and received some donations of equipment from Beijing. In addition, China's sharing of information with Israel was good, and there were no racist incidents against residents or citizens of Asian origin in Israel.

However, if COVID-19 worsens China-U.S. relations, the impact will be felt in Israel as well. While trying to maintain good relations with Beijing as much as it can, in some regards Jerusalem will be forced to close ranks with Washington.

How is Jerusalem balancing Washington and Beijing as U.S.-China rivalry escalates?

Up until the late 2010s, Israel balanced China's interest in Israeli technology and U.S. sensitivities concerning China by simply avoiding the transfer of military and dual-use technology to China. In recent years, that approach has not been enough.

First, the U.S. expects Israel to expand the list of banned items but is occasionally unclear about the items to be banned.

Second, many of America's reservations concern technologies and projects that are carried out by the business sector and academic bodies, which enjoy much freedom under the law.

Third, the Israeli government has apparently not yet consolidated a clear perception concerning the challenges and opportunities involved in cooperating with China. As a partial solution, in 2019 Israel (under U.S. pressure) established a monitoring body that tracks foreign investments in its territory, assigning it relatively limited jurisdiction and enforcement power.

But, as the Hutchison case suggests, this body does not satisfy the U.S. It will probably demand that Israel expand its power and jurisdiction. Such a demand would accord with America's past demands about Israel's export controls.



Le 8 mai 2020, les premières [grues chinoises](#) arrivent au Terminal Sud du port d'Ashod, en Israël.



Israel to review CK Hutchison water plant bid after US ‘China influence’ warning

- **Hong Kong-based company is in the running to build and operate a massive desalination plant near a military base**
- **US Secretary of State Mike Pompeo says ‘the Chinese Communist Party should not have access to Israeli infrastructure’**



Mike Pompeo arrives in Israel for a brief visit on Wednesday.

Israel will review a Hong Kong-based company’s involvement in a major infrastructure project after a warning from US Secretary of State Mike Pompeo about rising Chinese influence.

Hong Kong-based

[CK Hutchison Holdings](#) is one of two finalists in the bid to build Israel’s US \$1.5 billion Sorek B desalination plant, near the military base of Palmachim, a facility that is expected to be the biggest of its kind in the world. Israeli company IDE Technologies is the other contender and the decision will be announced on May 24.

The facility will be able to produce 200 million cubic metres of water annually – a quarter of the water Israel uses each year, and the winning bidder will have the rights to run it for 25 years. Citing three Israeli officials, the *Financial Times* reported that Israeli Prime Minister Benjamin Netanyahu would force extra checks on whether CK Hutchison would be allowed to bid for the plant, buckling to pressure from US officials.

Pompeo did not make public comment about the project while in Israel on Wednesday, but he openly expressed opposition to any Chinese involvement in Israel's infrastructure projects. **"We don't want the Chinese Communist Party to have access to Israeli infrastructure and to Israeli communication systems – all of the things that put Israeli citizens at risk, and in turn – put the capacity for America to work alongside Israel on important projects at risk as well,"** he told Israel's public broadcaster KAN.

CK Hutchison declined to comment.

[Israel has enough sense and self interest to avoid efforts to drag it into US-China trade war, analysts say](#)

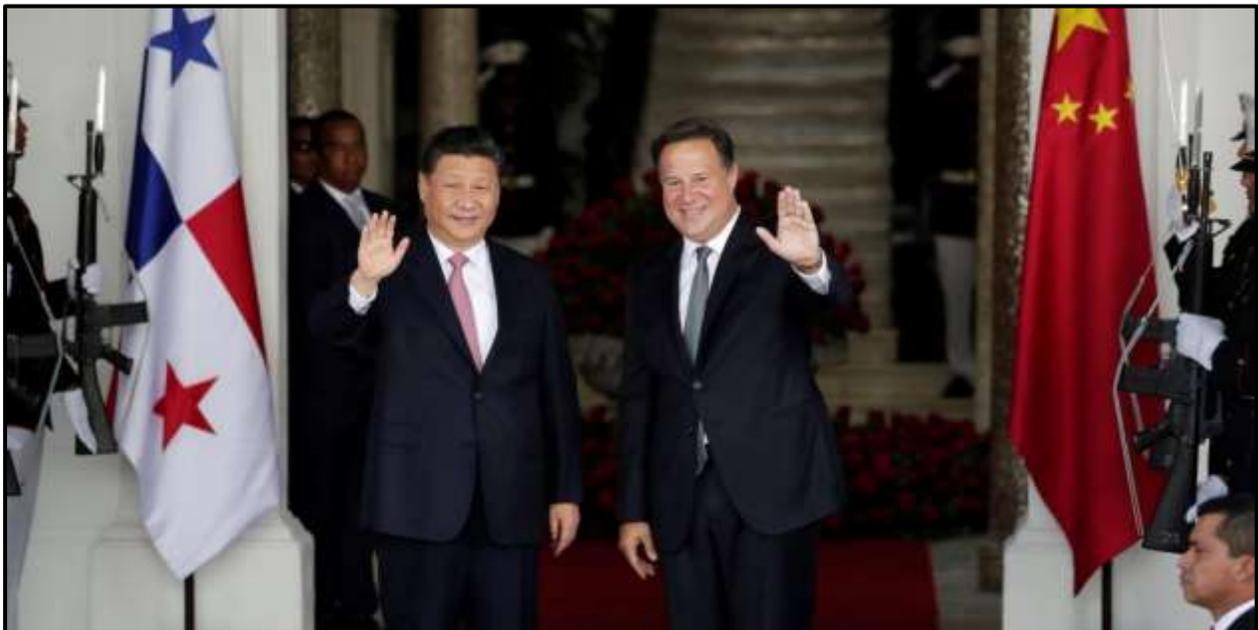
As prime minister, Netanyahu has expanded trade and business with China and [began free trade talks](#). But the United States has pressured him to put the [increasing Chinese investment in the country](#) under more scrutiny, threatening to reduce intelligence-sharing if concerns are not addressed.

In October, Israel set up a committee to review foreign investment in general – not specifically Chinese investment – but US officials were not satisfied. In a report last month, US-based think tank Rand Corporation said the US should be concerned by Chinese investment that could give China a military and economic edge. Some projects listed as concerns in the report included building and operating the new Haifa Port terminal.

Li Guofu, a Middle East specialist at the China Institute of International Studies, said Israel generally welcomed Chinese investment as well as other cooperation because ultimately the deals were mutually beneficial.

Has China's winning streak in Panama ended?

The US noted Beijing's advances in Panama and Laurentino Cortizo has put the brakes on China and its contractors' trade and infrastructure deals



Former Panamanian president Juan Carlos Varela with Xi Jinping on his state visit to Panama in December 2018. (Image: Alamy)

Frozen trade talks, failed infrastructure bids and cancelled projects suggest that Chinese companies' winning streak in Panama has come to an abrupt end. US diplomatic pressure on the government of Laurentino "Nito" Cortizo, which took office in May last year, appears to have been effective in Latin America's most geopolitically strategic nation.

Even before previous president Juan Carlos Varela's June 2017 decision [to establish diplomatic relations with Beijing](#) that seemed to blindsided US diplomats, Chinese firms, both state run and private, had won tenders for port concessions, power projects and convention centres. In the following 18 months the process went into overdrive.

Dozens of political and commercial deals were signed, free trade talks progressed at break-neck speed and Chinese Premier [Xi Jinping made a December 2018 state visit](#). But that visit was the high-water mark for Sino-Panamanian relations. In the US state department, the pushback had already begun.

Washington warnings

In September 2018, Washington recalled its heads of mission to Panama, the [Dominican Republic](#) and [El Salvador](#), whose governments had also recognised Beijing in recent months. A month later US Secretary of State Mike Pompeo visited Panama City to warn against the “predatory economic activity” of Chinese firms. US pressure put an end to China’s [plans to build a giant embassy](#) at the mouth of the Canal.

In Cortizo, the US found a more malleable ally. Despite hailing from the same political party as General Omar Torrijos – the national hero who negotiated the handover of the Canal from the US to Panama – Cortizo’s administration appear to have heeded Washington’s overtures. “The positions have flipped and the US is once again is the dominant foreign player in domestic politics,” says Rodrigo Noriega, a political analyst and journalist. China has fallen out of the news and Foreign Ministry briefings. And a string of commercial decisions suggest a diminishing role.

Infrastructure derailed

A Chinese proposal for a US\$4.1 billion high speed train linking Panama City with the north of [the country was dismissed in September](#). A [major electrical transmission project](#) on the Caribbean coast – in which a Chinese group was amongst the two qualified bidders – was cancelled and recast as a public-private partnership.

In February, Panama Metro, the capital’s rapid transport system, confirmed that [Korea’s Hyundai Engineering would build the third Metro line](#), a US\$2.5bn 25-kilometre elevated monorail linking the centre with the western suburbs.

the losing bidders, including two consortia with Chinese companies, challenged the decision, originally made in November. China Railway Group Limited offered a lower priced project but were disqualified for not meeting minimum technical requirements. “In January, no one had the slightest doubt that a Chinese firm would win the Metro tender,” says Fernando Aparicio, professor of history at the University of Panama. “It’s another indicator that the government wants to maintain a distance from China, or at least negotiate with China from a stronger position.”

A few days after the metro announcement, the Ministry of Public Works confirmed that a new bridge over the canal, awarded in July 2018 to a consortium led by China Harbour Engineering (CHEC) and China Communications Construction Company (CCCC), would be scaled back. Instead of running over the bridge, Metro line 3 will run through a tunnel 50 metres under the canal.

Rafael Sabonge, the Minister of Public Works, says the decision was made due to the discovery of a geological fault under one of the bridges’ key pillars that would have led to a delay in construction and incurred larger compensation payments to third parties. However, many remain sceptical that a tunnel under the Canal would make sense economically. “I think there are two factors at play,” says Noriega. “The government can’t afford a delay on the bridge and there are real operational challenges for running the metro on it. But there is also a political element. The Japanese

underwriters don't want to finance a project of this size for a Chinese firm to build it and the US don't want Chinese firms building directly over the Panama Canal.”

Hong Kong-owned Hutchinson Ports, the “third party” operators of a port that would be most affected by the bridge's construction, publically [denied it had requested](#) compensation from the government for losses incurred during delays to the Chinese consortium's project. The port has its own problems to deal with. In 1998 the company, then known as Hutchinson-Wampoa and with 10% investment from a Chinese state firm, won the concession to operate Panama Ports Company. US Admiral Thomas H Moorer told the Senate Foreign Relations Committee that the “Communist Chinese” had [“virtually accomplished...a stronghold on the Panama Canal.”](#)

In February this year, the Cortizo government announced it would [audit Panama Ports](#). “There is a strong current in the government against renewing Panama Port's concession [which expires in 2022],” says Aparicio.

Trade deal stalls

Meanwhile the free trade agreement, which many assumed would be rushed through by Varela before leaving office, remains unsigned and the Chinese embassy has no long-term home. The presence of Chinese engineers and businessmen has diminished. In April 2019, the first Air China flight – from Beijing via Houston – arrived in Panama City. In [February the service was suspended](#). How has the US achieved such a turn around?

According to Richard Koster, an author and journalist based in Panama since the 1950s, the US still maintains huge clout over individual politicians, through the threat of visa denial or inclusion on the “Clinton list” – a who's who of companies and individuals that profit from money laundering and drug trafficking, leading to potentially severe sanctions by US prosecutors.

In May 2016 Panamanian businessman Abdul Waked's inclusion on the list swiftly led to his bankruptcy, and, Koster says, local politicians haven't forgotten it. “Anyone on the list has a type of financial leprosy,” he says. “Panama's politicians all come from money and have US dealings. Through visas and the Clinton list the US knows how to keep its client states honest.”

[Mat Youkee is a freelance journalist and Latin America analyst, based in Bogotá](#)

North Coast Review

Thursday, January 9, 2020

Don Krusel's Second Act set for Spring 2024 debut in Québec City



The focus on the future looks somewhat familiar, as does much of the early promotion when it comes to what the newest container terminal in Canada will offer to the world of Global Shipping when it opens in 2024.

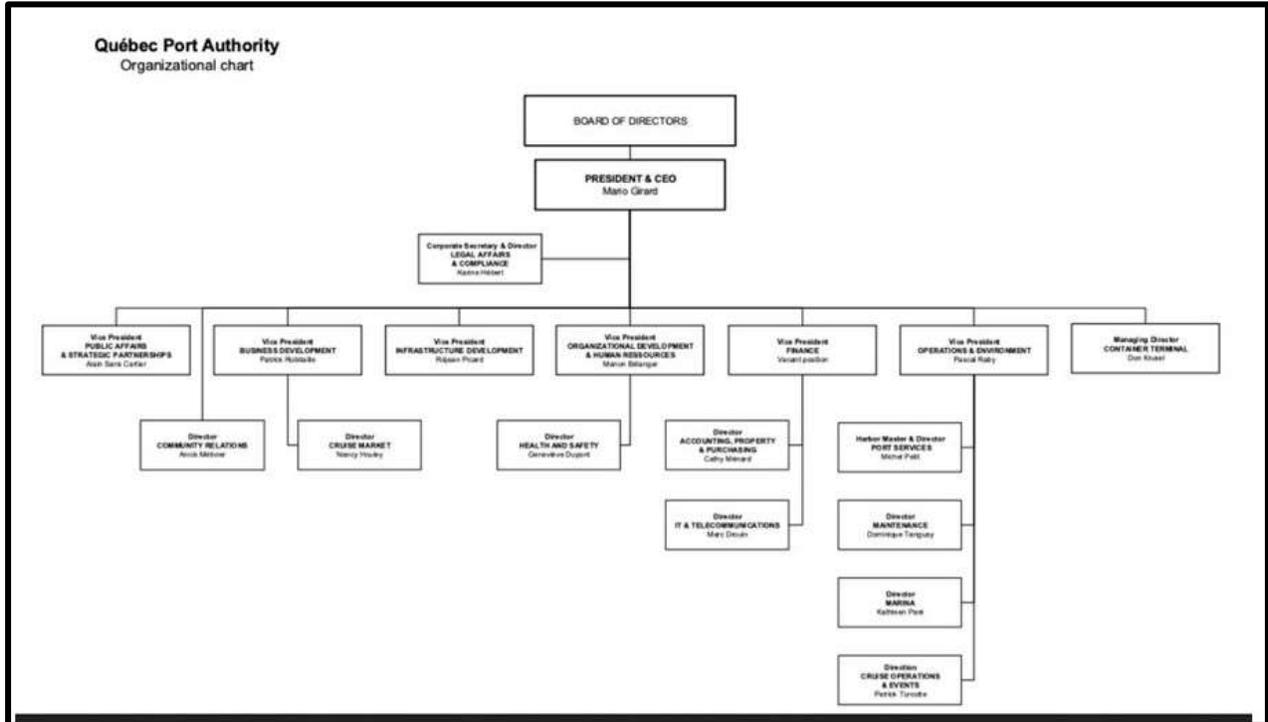
The project is called Laurentia, and like Prince Rupert it is looking to shake up the current order of marine shipping across North America, providing for an eastern footprint that seems to have much of its blue print taken from the North Coast. CN Rail [made note of the work in progress for the Québec City terminal on its website](#), with an in depth look at the features of the new east coast container terminal at the Port of Québec.

Vidéo

The notes for Québec City are much along the same lines as the advantages that have been highlighted for the Port of Prince Rupert. Those of faster transit times, CN mainline connections and in the case of the Québec City option, access to the major highway systems of Eastern North America. CN also makes note of the ability for shipments through Québec City to gain access to the US through Chicago, Memphis and New Orleans, all destinations that they highlight when it comes to shipments through Prince Rupert.

That as the Former President and CEO of the Prince Rupert Port Authority settled into his work on the Québec City project after a short period of time [following his retirement announcement](#) from the Port of Prince Rupert in the summer of 2017.

The Port of Québec [appointed Mr. Krusel to the position of Managing Director for the project](#) in August of 2018. We [updated Don Krusel's involvement in the project back in June of last year](#). CN also makes note of the ability for shipments through Québec City to gain access to the US through Chicago, Memphis and New Orleans, all destinations that they highlight when it comes to shipments through Prince Rupert.



How China Got Sri Lanka to Cough Up a Port

HAMBANTOTA, Sri Lanka — Every time Sri Lanka's president, Mahinda Rajapaksa, turned to his Chinese allies for loans and assistance with an ambitious port project, the answer was yes.

Yes, though feasibility studies said the port wouldn't work. Yes, though other frequent lenders like India had refused. Yes, though Sri Lanka's debt was ballooning rapidly under Mr. Rajapaksa.

Over years of construction and renegotiation with China Harbor Engineering Company, one of Beijing's largest state-owned enterprises, the Hambantota Port Development Project distinguished itself mostly by failing, as predicted. With tens of thousands of ships passing by along one of the world's busiest shipping lanes, the port drew only 34 ships in 2012.

And then the port became China's.

Mr. Rajapaksa was voted out of office in 2015, but Sri Lanka's new government struggled to make payments on the debt he had taken on. Under heavy pressure and after months of negotiations with the Chinese, the government [handed over the port and 15,000 acres of land around it for 99 years](#) in December.

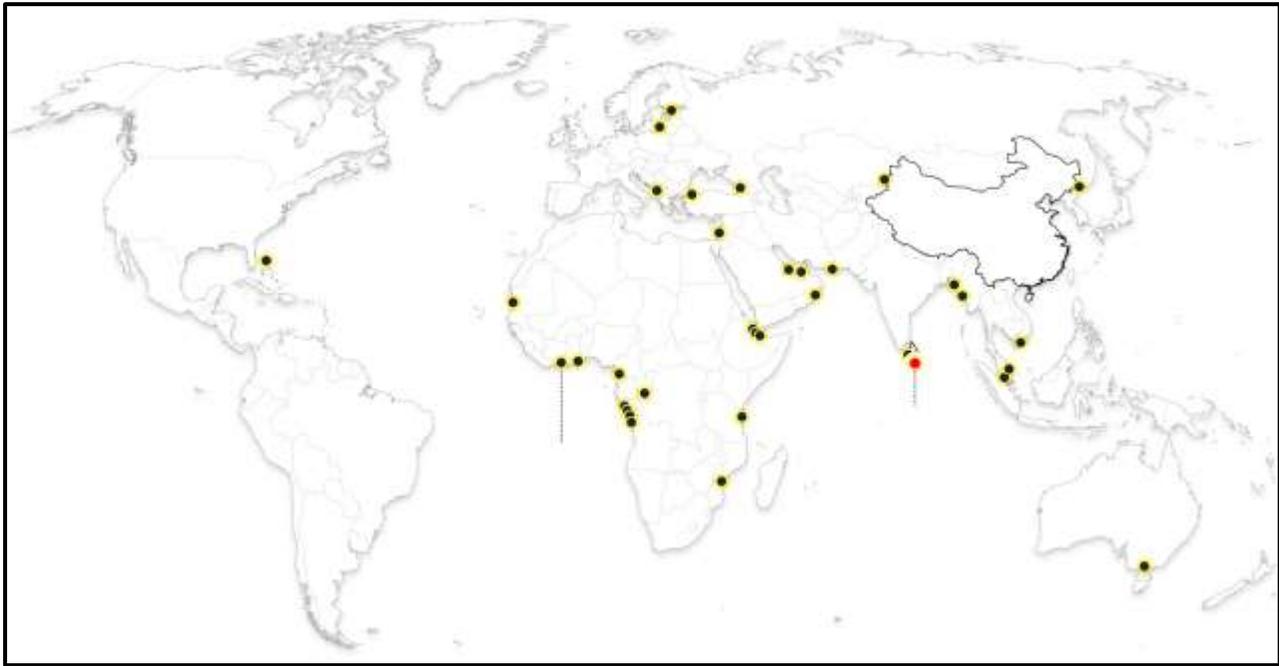
The transfer gave China control of territory just a few hundred miles off the shores of a rival, India, and a strategic foothold along a critical commercial and military waterway.

China-Backed Ports

China has helped finance at least 35 ports around the world in the past decade, according to a Times analysis of construction projects.

The case is one of the most vivid examples of China's ambitious use of loans and aid to gain influence around the world — and of its willingness to play hardball to collect.

The debt deal also intensified some of the harshest accusations about President Xi Jinping's signature Belt and Road Initiative: that the global investment and lending program amounts to a debt trap for vulnerable countries around the world, fueling corruption and autocratic behavior in struggling democracies.



Note: China provided only partial financing for some ports.

Sources: Construction Intelligence Center; Johns Hopkins University School of Advanced International Studies; Center for Strategic and International Studies; New York Times reporting

Months of interviews with Sri Lankan, Indian, Chinese and Western officials and analysis of documents and agreements stemming from the port project present a stark illustration of how China and the companies under its control ensured their interests in a small country hungry for financing.

- During the 2015 Sri Lankan elections, large payments from the Chinese port construction fund flowed directly to campaign aides and activities for Mr. Rajapaksa, who had agreed to Chinese terms at every turn and was seen as an important ally in China's efforts to tilt influence away from India in South Asia. The payments were confirmed by documents and cash checks detailed in a government investigation seen by The New York Times.

- Though Chinese officials and analysts have insisted that China's interest in the Hambantota port is purely commercial, Sri Lankan officials said that from the start, the intelligence and strategic possibilities of the port's location were part of the negotiations.

- Initially moderate terms for lending on the port project became more onerous as Sri Lankan officials asked to renegotiate the timeline and add more financing. And as Sri Lankan officials became desperate to get the debt off their books in recent years, the Chinese demands centered on handing over equity in the port rather than allowing any easing of terms.

Though the deal erased roughly \$1 billion in debt for the port project, Sri Lanka is now in more debt to China than ever, as other loans have continued and rates remain much higher than from other international lenders.

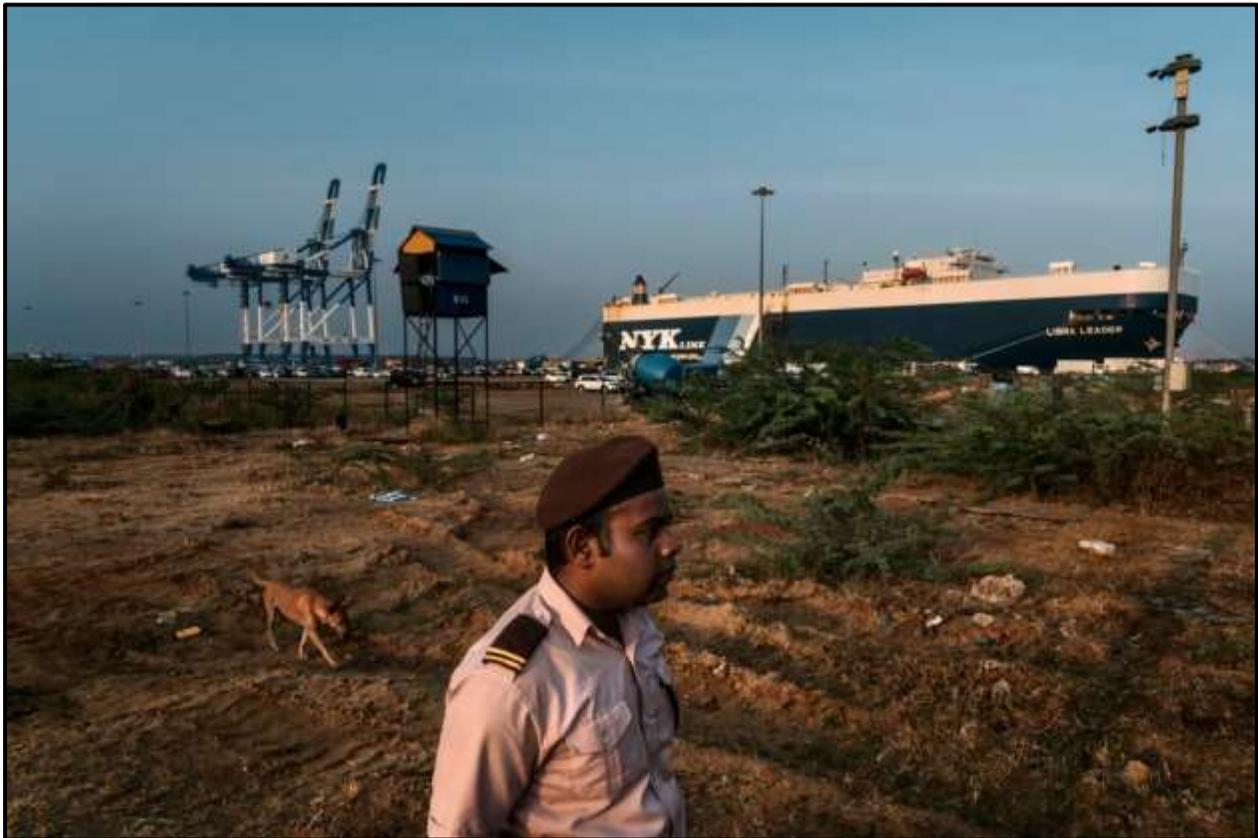
Mr. Rajapaksa and his aides did not respond to multiple requests for comment, made over several months, for this article. Officials for China Harbor also would not comment.

Estimates by the Sri Lankan Finance Ministry paint a bleak picture: This year, the government is expected to generate \$14.8 billion in revenue, but its scheduled debt repayments, to an array of lenders around the world, come to \$12.3 billion.

“John Adams said infamously that a way to subjugate a country is through either the sword or debt. China has chosen the latter,” said Brahma Chellaney, an analyst who often advises the Indian government and is affiliated with the Center for Policy Research, a think tank in New Delhi.

Indian officials, in particular, fear that Sri Lanka is struggling so much that the Chinese government may be able to dangle debt relief in exchange for its military’s use of assets like the Hambantota port — though the final lease agreement forbids military activity there without Sri Lanka’s invitation.

“The only way to justify the investment in Hambantota is from a national security standpoint — that they will bring the People’s Liberation Army in,” said Shivshankar Menon, who served as India’s foreign secretary and then its national security adviser as the Hambantota port was being built.



The Hambantota Port gets only a small percentage of Sri Lanka’s port business, overshadowed by the main complex in the capital.

Credit...Adam Dean for The New York Times

An Engaged Ally

The relationship between China and Sri Lanka had long been amicable, with Sri Lanka an early recognizer of Mao's Communist government after the Chinese Revolution. But it was during a more recent conflict — Sri Lanka's brutal 26-year civil war with ethnic Tamil separatists — that China became indispensable.

Mr. Rajapaksa, who was elected in 2005, presided over the last years of the war, when Sri Lanka became increasingly isolated by accusations of human rights abuses. Under him, Sri Lanka relied heavily on China for economic support, military equipment and political cover at the United Nations to block potential sanctions.

[The war ended in 2009](#), and as the country emerged from the chaos, Mr. Rajapaksa and his family consolidated their hold. At the height of Mr. Rajapaksa's tenure, the president and his three brothers controlled many government ministries and around 80 percent of total government spending. Governments like China negotiated directly with them. So when the president began calling for a vast new port development project at Hambantota, his sleepy home district, the few roadblocks in its way proved ineffective.

From the start, officials questioned the wisdom of a second major port, in a country a quarter the size of Britain and with a population of 22 million, when the main port in the capital was thriving and had room to expand. Feasibility studies commissioned by the government had starkly concluded that a port at Hambantota was not economically viable.

“They approached us for the port at the beginning, and Indian companies said no,” said Mr. Menon, the former Indian foreign secretary. “It was an economic dud then, and it's an economic dud now.” But Mr. Rajapaksa greenlighted the project, then [boasted in a news release that he had defied all caution](#) — and that China was on board.

The Sri Lanka Ports Authority began devising what officials believed was a careful, economically sound plan in 2007, according to an official involved in the project. It called for a limited opening for business in 2010, and for revenue to be coming in before any major expansion. The first major loan it took on the project came from the Chinese government's Export-Import Bank, or Exim, for \$307 million. But to obtain the loan, Sri Lanka was required to accept Beijing's preferred company, China Harbor, as the port's builder, according to a United States Embassy cable from the time, leaked to WikiLeaks.

That is a typical demand of China for its projects around the world, rather than allowing an open bidding process. Across the region, Beijing's government is lending out billions of dollars, being repaid at a premium to hire Chinese companies and thousands of Chinese workers, according to officials across the region.

There were other strings attached to the loan, as well, in a sign that China saw strategic value in the Hambantota port from the beginning. Nihal Rodrigo, a former Sri Lankan foreign secretary and ambassador to China, said that discussions with Chinese officials at the time made it clear that intelligence sharing was an integral, if not public, part of the deal. In an interview with *The Times*, Mr. Rodrigo characterized the Chinese line as, “We expect you to let us know who is coming and stopping here.”

In later years, Chinese officials and the China Harbor company went to great lengths to keep relations strong with Mr. Rajapaksa, who for years had faithfully acquiesced to such terms.

In the final months of Sri Lanka's 2015 election, China's ambassador broke with diplomatic norms and lobbied voters, even caddies at Colombo's premier golf course, to support Mr. Rajapaksa over the opposition, which was threatening to tear up economic agreements with the Chinese government.

As the January election inched closer, large payments started to flow toward the president's circle. At least \$7.6 million was dispensed from China Harbor's account at Standard Chartered Bank to affiliates of Mr. Rajapaksa's campaign, according to a document, seen by The Times, from an active internal government investigation. The document details China Harbor's bank account number — ownership of which was verified — and intelligence gleaned from questioning of the people to whom the checks were made out.

With 10 days to go before polls opened, around \$3.7 million was distributed in checks: \$678,000 to print campaign T-shirts and other promotional material and \$297,000 to buy supporters gifts, including women's saris. Another \$38,000 was paid to a popular Buddhist monk who was supporting Mr. Rajapaksa's electoral bid, while two checks totaling \$1.7 million were delivered by volunteers to Temple Trees, his official residence. Most of the payments were from a subaccount controlled by China Harbor, named "HPDP Phase 2," shorthand for Hambantota Port Development Project.

China's Network

After nearly five years of [helter-skelter expansion for China's Belt and Road Initiative](#) across the globe, Chinese officials are quietly trying to take stock of how many deals have been done and what the country's financial exposure might be. There is no comprehensive picture of that yet, said one Chinese economic policymaker, who like many other officials would speak about Chinese policy only on the condition of anonymity.

Some Chinese officials have become concerned that the nearly institutional graft surrounding such projects represents a liability for China, and raises the bar needed for profitability. President Xi acknowledged the worry in a speech last year, saying, "We will also strengthen international cooperation on anticorruption in order to build the Belt and Road Initiative with integrity."

In Bangladesh, for example, officials said in January that China Harbor would be banned from future contracts over accusations that the company attempted to bribe an official at the ministry of roads, [stuffing \\$100,000 into a box of tea](#), government officials said in interviews. And China Harbor's parent company, China Communications Construction Company, was banned for eight years in 2009 from bidding on World Bank projects because of corrupt practices in the Philippines. Since the port seizure in Sri Lanka, Chinese officials have started suggesting that Belt and Road is not an open-ended government commitment to finance development across three continents.

"If we cannot manage the risk well, the Belt and Road projects cannot go far or well," said Jin Qi, the chairwoman of the Silk Road Fund, a large state-owned investment fund, during the China Development Forum in late March.

In Sri Lanka's case, port officials and Chinese analysts have also not given up the view that the Hambantota port could become profitable, or at least strengthen China's trade capacity in the region.

Ray Ren, China Merchant Port's representative in Sri Lanka and the head of the Hambantota port's operations, insisted that "the location of Sri Lanka is ideal for international trade." And he dismissed the negative feasibility studies, saying they were done many years ago when Hambantota was "a small fishing hamlet."

Hu Shisheng, the director of South Asia studies at the China Institutes of Contemporary International Relations, said that China clearly recognized the strategic value of the Hambantota port. But he added: "Once China wants to exert its geostrategic value, the strategic value of the port will be gone. Big countries cannot fight in Sri Lanka — it would be wiped out." Although the Hambantota port first opened in a limited way in 2010, before the Belt and Road Initiative was announced, the Chinese government quickly folded the project into the global program. Shortly after the handover ceremony in Hambantota, China's state news agency released a [boastful video on Twitter](#), proclaiming the deal "another milestone along the path of #BeltandRoad."

A Port to Nowhere

The seaport is not the only grand project built with Chinese loans in Hambantota, a sparsely populated area on Sri Lanka's southeastern coast that is still largely overrun by jungle.

A cricket stadium with more seats than the population of Hambantota's district capital marks the skyline, as does a large international airport — which in June [lost the only daily commercial flight it had left when FlyDubai airline ended the route](#). A highway that cuts through the district is traversed by elephants and used by farmers to rake out and dry the rice plucked fresh from their paddies.

Mr. Rajapaksa's advisers had laid out a methodical approach to how the port might expand after opening, ensuring that some revenue would be coming in before taking on much more debt. But in 2009, the president had grown impatient. His 65th birthday was approaching the following year, and to mark the occasion he wanted a grand opening at the Hambantota port — including the beginning of an ambitious expansion 10 years ahead of the Port Authority's original timeline.

Chinese laborers began working day and night to get the port ready, officials said. But when workers dredged the land and then flooded it to create the basin of the port, they had not taken into account a large boulder that partly blocked the entrance, preventing the entry of large ships, like oil tankers, that the port's business model relied on.

Ports Authority officials, unwilling to cross the president, quickly moved ahead anyway. The Hambantota port opened in an elaborate celebration on Nov. 18, 2010, Mr. Rajapaksa's birthday. Then it sat waiting for business while the rock blocked it. China Harbor blasted the boulder a year later, at a cost of \$40 million, an exorbitant price that raised concerns among diplomats and government officials. Some openly speculated about whether the company was simply overcharging or the price tag included kickbacks to Mr. Rajapaksa.

By 2012, the port was struggling to attract ships — which preferred to berth nearby at the Colombo port — and construction costs were rising as the port began expanding ahead of schedule. The government decreed later that year that ships carrying car imports bound for Colombo port would instead offload their cargo at Hambantota to kick-start business there. Still, only 34 ships berthed at Hambantota in 2012, compared with 3,667 ships at the Colombo port, according to a Finance Ministry annual report.

“When I came to the government, I called the minister of national planning and asked for the justification of Hambantota Port,” Harsha de Silva, the state minister for national policies and economic affairs, said in an interview. “She said, ‘We were asked to do it, so we did it.’” Determined to keep expanding the port, Mr. Rajapaksa went back to the Chinese government in 2012, asking for \$757 million.

The Chinese agreed again. But this time, the terms were much steeper.

The first loan, at \$307 million, had originally come at a variable rate that usually settled above 1 or 2 percent after the global financial crash in 2008. (For comparison, rates on similar Japanese loans for infrastructure projects run below half a percent.)

But to secure fresh funding, that initial loan was renegotiated to a much higher 6.3 percent fixed rate. Mr. Rajapaksa acquiesced. The rising debt and project costs, even as the port was struggling, handed Sri Lanka’s political opposition a powerful issue, and it campaigned heavily on suspicions about China. [Mr. Rajapaksa lost the election.](#)

The incoming government, led by President Maithripala Sirisena, came to office with a mandate to scrutinize Sri Lanka’s financial deals. It also faced a daunting amount of debt: Under Mr. Rajapaksa, the country’s debt had increased threefold, to \$44.8 billion when he left office. And for 2015 alone, a \$4.68 billion payment was due at year’s end.

Signing It Away

The new government was eager to reorient Sri Lanka toward India, Japan and the West. But officials soon realized that no other country could fill the financial or economic space that China held in Sri Lanka. “We inherited a purposefully run-down economy — the revenues were insufficient to pay the interest charges, let alone capital repayment,” said Ravi Karunanayake, who was finance minister during the new government’s first year in office. “We did keep taking loans,” he added. “A new government can’t just stop loans. It’s a relay; you need to take them until economic discipline is introduced.”

The Central Bank estimated that Sri Lanka owed China about \$3 billion last year. But Nishan de Mel, an economist at [Verité Research](#), said some of the debts were off government books and instead registered as part of individual projects. He estimated that debt owed to China could be as much as \$5 billion and was growing every year. In May, Sri Lanka took [a new \\$1 billion loan from China Development Bank](#) to help make its coming debt payment.

Government officials began meeting in 2016 with their Chinese counterparts to strike a deal, hoping to get the port off Sri Lanka's balance sheet and avoid outright default. But the Chinese demanded that a Chinese company take a dominant equity share in the port in return, Sri Lankan officials say — writing down the debt was not an option China would accept.

When Sri Lanka was given a choice, it was over which state-owned company would take control: either China Harbor or China Merchants Port, according to the final agreement, a copy of which was obtained by The Times, although it was never released publicly in full.

China Merchants got the contract, and it immediately pressed for more: Company officials demanded 15,000 acres of land around the port to build an industrial zone, according to two officials with knowledge of the negotiations. The Chinese company argued that the port itself was not worth the \$1.1 billion it would pay for its equity — money that would close out Sri Lanka's debt on the port. Some government officials bitterly opposed the terms, but there was no leeway, according to officials involved in the negotiations. The new agreement was signed in July 2017, and took effect in December.

The deal left some appearance of Sri Lankan ownership: Among other things, it created a joint company to manage the port's operations and collect revenue, with 85 percent owned by China Merchants Port and the remaining 15 percent controlled by Sri Lanka's government. But lawyers specializing in port acquisitions said Sri Lanka's small stake meant little, given the leverage that China Merchants Port retained over board personnel and operating decisions.

When the agreement was initially negotiated, it left open whether the port and surrounding land could be used by the Chinese military, which Indian officials asked the Sri Lankan government to explicitly forbid. The final agreement bars foreign countries from using the port for military purposes unless granted permission by the government in Colombo. That clause is there because Chinese Navy submarines had already come calling to Sri Lanka.

Strategic Concerns

China had a stake in Sri Lanka's main port as well: China Harbor was building a new terminal there, known at the time as Colombo Port City. Along with that deal came roughly 50 acres of land, solely held by the Chinese company, that Sri Lanka had no sovereignty on. That was dramatically demonstrated toward the end of Mr. Rajapaksa's term, in 2014. [Chinese submarines docked at the harbor](#) the same day that Prime Minister Shinzo Abe of Japan was visiting Colombo, in what was seen across the region as a menacing signal from Beijing.

When the new Sri Lankan government came to office, it sought assurances that the port would never again welcome Chinese submarines — of particular concern because they are difficult to detect and often used for intelligence gathering. But Sri Lankan officials had little real control.

Now, the handover of Hambantota to the Chinese has kept alive concerns about possible military use — particularly as [China has continued to militarize island holdings](#) around the South China Sea despite earlier pledges not to. Sri Lankan officials are quick to point out that the agreement explicitly rules out China's military use of the site. But others also note that Sri Lanka's government, still heavily indebted to China, could be pressured to allow it.

And, as Mr. de Silva, the state minister for national policies and economic affairs, put it, “Governments can change.” Now, he and others are watching carefully as Mr. Rajapaksa, China’s preferred partner in Sri Lanka, has been trying to stage a political comeback. The former president’s new opposition party swept municipal elections in February. Presidential elections are coming up next year, and general elections in 2020.

Although Mr. Rajapaksa is barred from running again because of term limits, his brother, Gotabaya Rajapaksa, the former defense secretary, appears to be readying to take the mantle. “It will be Mahinda Rajapaksa’s call. If he says it’s one of the brothers, that person will have a very strong claim,” said Ajith Nivard Cabraal, the central bank governor under Mr. Rajapaksa’s government, who still advises the family. “Even if he’s no longer the president, as the Constitution is structured, Mahinda will be the main power base.”

Reporting was contributed by Keith Bradsher and Sui-Lee Wee from Beijing, and Mujib Mashal, Dharisha Bastians and Arthur Wamanan from Sri Lanka.

A version of this article appears in print on June 26, 2018, Section A, Page 1 of the New York edition with the headline: In Hock to China, Sri Lanka Gave Up Territory.

Commentaires de lecteurs du New York Times

“Exactly the same as that of the British in our Empire building days...”

*"A way to subjugate a country is through either the sword or debt.
China has chosen the latter."*

North Coast Review

Thursday, August 30, 2018

Bonjour, je m'appelle Don Krusel:
Former Port of Prince Rupert
President and CEO joins Port of
Quebec City



Expansion is on the mind of the Port of Quebec, and a familiar name to the North Coast will be helping them achieve their goals.

As things turn out, Don Krusel is not done just yet when it comes to building ports from scratch....

Almost one year [after his retirement and departure from the Port of Prince Rupert was announced](#), former President and CEO Don Krusel is returning to the world of Global shipping, this time ready to help the Port of Quebec City to jump into the future with container shipping. The [announcement](#), which was made August 27th by the Quebec port, will see a section of port land known as the Beaumont sector expanded and turned into a container handling facility to build a new deepwater container terminal.



Don Krusel will be helping to steer the Port of Quebec City towards a new future in container terminal development, the former President and CEO of the Prince Rupert Port Authority was named to the post of Managing Director of the Quebec port's Container Terminal project this week

No timeline was revealed towards the project, but once completed, the fully intermodal will take advantage of direct access to major rail and highway networks. Quebec City Port officials noted that the the Port of Québec is well positioned to serve as a gateway to the vast Great Lakes trade corridor, with the introduction of a new container terminal, the St. Lawrence River will finally boast a real alternative to the deepwater ports of the Eastern Seaboard.

→ The plans to create a container shipment terminal in Quebec City has parallels with the Prince Rupert development, with the new terminal proposal set to provide some competition for the larger and more established container facilities in Montreal.

Port President and CEO Mario Girard hailed the leadership that Mr. Krusel will bring to the Quebec City project. *“Bringing Don Krusel on board at this decisive phase in the project is a strategic move that will provide us with welcome high-level leadership. His reputation in the industry, his in-depth knowledge of port operations, and his commitment to the success of the container terminal are all major assets that will help us get Québec City’s deepwater container terminal built,”*

The move by the Port of Quebec is being hailed by industry observers as an impressive first step in securing the ports footprint in the global container industry, with many of the notices of his return to the business of building port facilities making note of his achievements in Prince Rupert.

[Quebec port appoints Krusel managing director of container terminal project](#)

[Krusel selected to develop Port of Québec container terminal project](#)

[Appointment of Don Krusel as managing director of the Port of Québec's container terminal project](#)

Source

<https://northcoastreview.blogspot.com/2018/08/bonjour-je-mappelle-don-krusel-former.html>

Quebec port's container terminal plans raise questions of feasibility, Montreal's future

The Port of Quebec's plan to build a container terminal represents a competition threat to Montreal — but the new facility, while offering an economies of scale/mega-ship advantage, nevertheless must address a logistics factor — one that may affect shipper transport decisions. (Above: The Port of Quebec.) Photo credit: Shutterstock.com.

The [Port of Quebec's](#) plan to build and bring online a C\$400-million (\$310-million) container terminal within three years is the latest greenfield project in Eastern Canada aiming to attract mega-ships, spurring questions not just about its feasibility but also about the future of the [Port of Montreal](#), which can handle ships up to only 5,000 TEU.

The Quebec Port Authority said the terminal, with an initial annual capacity of 500,000 TEU, will be able to provide shippers moving goods to and from the Great Lakes region and US Midwest with cheaper transits than afforded through downriver and ship size-restricted Montreal, starting in early 2022. The Quebec port, which used to handle containers, lost that business in the 1980s after CP Ships, later acquired by [Hapag-Lloyd](#), shifted routing to Montreal.

Pointing to the success of the [Prince Rupert port](#) in attracting US and Canadian shippers via the [Canadian National Railway](#) line, Quebec sees similar potential for itself. Don Krusel, who built the Prince Rupert franchise as its longtime CEO, is advising the project. CN Railway has direct access to the Port of Quebec via a switching line, and [Canadian Pacific Railway](#) has access via a short line connecting through Montreal. It's unclear, however, whether the railroads would risk cannibalizing volume flowing through other Eastern Canadian ports — unless shippers were requesting to move goods through Quebec.

Quebec port officials aim to attract trans-Atlantic and Asia services routed via the Suez Canal, and Port Spokesperson Alain Sans Cartier said the roughly 1,000 nautical miles between the port and the Atlantic Ocean make it unlikely that carriers would add the terminal to services calling at [Saint John](#), [Halifax](#), and [New York-New Jersey](#). More likely, a service would call at Quebec solely or call at Montreal after unloading freight in Quebec so that it could pass through the shallower segment of the Saint Lawrence River.

Thanks to its 15-meter (49-foot) draft, the Quebec terminal would be able to handle ships of up to 15,000 TEU, although the workhorses will likely be in the 8,000-TEU to 10,000-TEU range, Cartier told JOC.com. Container lines' ability to deploy larger ships on the Saint Lawrence River will reduce slot costs by up to 40 percent compared with those achieved through services to Montreal, the largest Eastern Canadian port and the country's second-largest behind [Vancouver](#), he said. Due to draft limitations, the largest ship Montreal can handle is slightly more than 5,000 TEU, said Tony Boemi, vice president of growth and development at the Montreal Port Authority. Most services calling at Montreal deploy 4,200-TEU ships.

Quebec's proposed terminal draws praise, skepticism

Quebec City's proposed container terminal, still requiring the go-ahead from the Canadian Environmental Assessment Agency, has drawn praise and skepticism. Quebec City Mayor Régis Labeaume has lauded the plan, saying the federal and provincial government must lend support so the port can [compete with US ports](#) and make it a European gateway to North America. Philippe Couillard, premier of Québec, has also voiced support for the project, and the Quebec government has launched a competitive study for the Saint Lawrence River, a move supporters say confirms their questioning of Montreal's long-term viability.

The Maritime Employers Association (MEA), however, doesn't see a need for a container terminal at the Port of Quebec, noting that Montreal has grown steadily and meets carrier requirements by offering a short transit time, proximity to markets, and road and rail connections

"The presence of a container terminal in the Port of Quebec would increase the costs associated with transportation," MEA president/CEO Stéphane Morency said in a statement. "In order to reach the same markets, it would be necessary to add at least the costs associated with an additional 250 kilometers travelled by land transport," which is more expensive than sea transport.

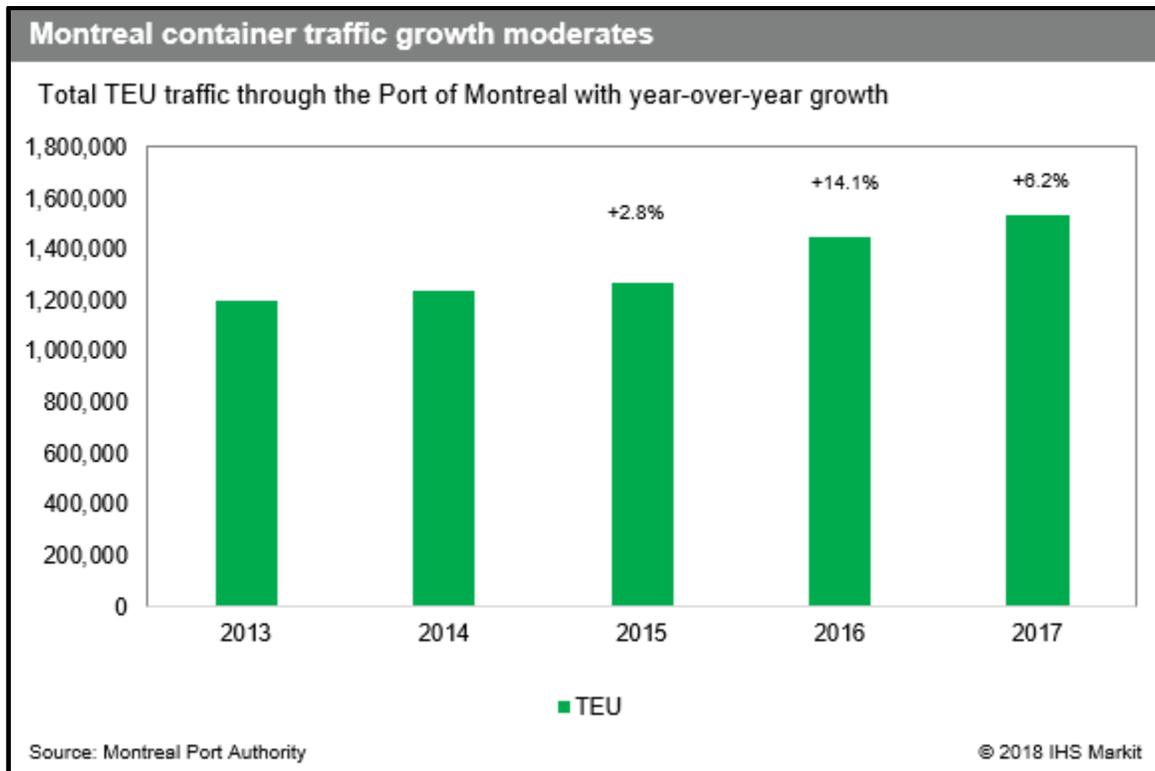
The MEA said the size of ships deployed by carriers is done to meet the market and not dictated by water depths. Additionally, the association said vessels larger than 8,000 TEU aren't designed for difficult winter conditions on the Saint Lawrence River and that the development of a Quebec City container terminal would hurt the maritime labor force in the greater Montreal area.

"At some point Montreal could be in jeopardy even though it's doing all the right things," said Jean-Paul Rodrigue, a professor at Hofstra University and author of a soon-to-be-released paper tentatively called "Rocking the Boat: A new dynamic for Canadian East Coast container ports."

Port of Montreal — the mega-ship factor

The Port of Montreal creates good accessibility via rail and truck to the Ontario market, he said. But its ability to only handle relatively small vessels in [the mega-ship](#) era puts it at risk of losing cargo to US ports, namely the [Port of New York and New Jersey](#) since it's a one-day truck trip, and to proposed Eastern Canadian port projects, including Melford and Sydney, both in Nova Scotia, Rodrigue said. There is also a longer-term risk that carriers serving Montreal pull back service or end service entirely, choosing to route through other ports and no longer maintain a smaller ship fleet.

Rodrigue said there's potential for Quebec to become a mega-ship gateway serving Ontario, but nothing is guaranteed. "If Quebec was a no-brainer, it would have been done years ago," he said.



Having not seen the study supportive of the Port of Quebec’s plan, Boemi said he can’t speak to specifics on the project’s feasibility. “While none can argue with the fact that larger ships have economies of scale, we argue that given the port and land infrastructure limitations, that the advantage is lost in the total supply chain costs,” he told JOC.com.

Further, there’s no sign that Montreal’s pull is eroding, with 85 percent of the Quebec province’s manufacturing, distribution, and logistics base being within 30 miles of the province’s largest city, Boemi said. He added there’s no evidence that carriers are rethinking their Montreal services, pointing to Hapag-Lloyd’s addition of a sixth vessel to its Mediterranean service, and [CMA CGM](#) and [Maersk Line](#) having purchased slots on that service.

Its inability to handle mega-ships is unique for a port of its size, but carriers make the most of it, Boemi said. For example, 3,600 TEU will be loaded and unloaded on a single call of a 4,200-TEU ship, he said.

“With that in mind, containers discharged in Montreal are equal in many cases or surpass the vessel discharged of any one port on the east coast,” said Boemi.

Following record volume growth in 2017 of 6.2 percent, to nearly 1.54 million TEU, Montreal moved forward on its plan to build a \$750-million container terminal at Contrecoeur, which will add 1.15 million in TEU capacity when completed in 2022-2023. Nearly 20 months ahead of schedule, Boemi said the port is considering expanding the Viau terminal for an additional 250,000 TEU of capacity after the opening of the terminal in November 2016 added 450,000 TEU of capacity.

Shorter term, the Port of Montreal is investing C\$120 million in its infrastructure, which includes C\$55 million for rail, plus berth maintenance, and other terminal projects. The federal government contributed C\$40 million, and the port authority is contributing C\$61.6 million.

“When you look at needed investment, environmental rules to be met and needed funding, the depth of water is the least of the problems” for a new terminal, said Boemi. “If carriers see the right market, they will put the right ships in.”

The Quebec Port Authority, which has already received C\$60 million for wharf construction related to the container port project, is looking to use public grants and private investment to fund the rest of construction and equipment purchases. Although the project has been submitted for funding via the National Trade Corridors Fund, a \$2 billion national initiative to improve freight connectivity, and the Quebec Maritime Strategy, a provincial effort that already aids the Port of Montreal, the Quebec Port Authority doesn’t expect decisions from the governments until the project is further along, particularly in regard to the environmental assessment.

Contact Mark Szakonyi at mark.szakonyi@ihsmarkit.com

and follow him on Twitter: [@szakonyi_jo](https://twitter.com/szakonyi_jo)

Why Is China Buying Up Europe's Ports?

State-owned port operators are the aggressive leading edge of Beijing's massive Belt and Road project.

China's trillion-dollar signature foreign-policy project, the Belt and Road Initiative, is often lampooned as just a fuzzy concept with little to show for it on the ground.

But in bustling ports from Singapore to the North Sea, state-owned Chinese firms are turning the idea into a reality with a series of aggressive acquisitions that are physically redrawing the map of global trade and political influence.

A pair of deep-pocketed Chinese behemoths, Cosco Shipping Ports and China Merchants Port Holdings, have gone on a buying binge of late, snapping up cargo terminals in the Indian Ocean, the Mediterranean Sea, and the Atlantic rim. Just last month, Cosco finalized the takeover of the terminal in **Zeebrugge**, Belgium's second-biggest port, marking the Chinese firm's first bridgehead in northwestern Europe.

That deal followed a raft of other acquisitions in **Spain**, **Italy**, and **Greece** in just the last couple of years. Chinese state firms, which once kept close to their home market, now control about **one-tenth** of all European port capacity.

The port deals are one of the clearest manifestations of Beijing's ambitious plans to physically link China to Europe by sea, road, rail, and pipeline.

The port deals are one of the clearest manifestations of Beijing's ambitious plans to physically link China to Europe by sea, road, rail, and pipeline.

The ports underpin the maritime half of the Belt and Road Initiative, snaking from the South China Sea across the Indian Ocean, through the Suez Canal and into the soft underbelly of Europe.

"For somebody like Cosco, the deals make sense financially, and they can make their lords and masters in Beijing happy because it fits the Belt and Road narrative," said Neil Davidson, a senior analyst for ports and terminals at Drewry, the maritime consultancy. "At bottom, there is a geopolitical underpinning to a lot of this."

For China, still shaking off what it views as a century of humiliation by Western countries — which culminated with the forced opening of Chinese ports by European gunboats — snapping up the sinews of modern commerce is a satisfying way to return to what it sees as the normal state of affairs.

“The fundamental goal seems to be to decrease China’s dependence on foreign elements and increase China’s influence around the world,” said Frans-Paul van der Putten, a China expert at the Netherlands Institute of International Relations.

That rising influence is spooking many in Europe. With Chinese investment **skyrocketing**, European leaders are growing **increasingly leery** that Chinese President Xi Jinping is turning China’s economic heft into political pull. Since Cosco dropped \$1 billion into buying and upgrading the once-sleepy Greek port of Piraeus, for example, Beijing has been able to count on **Greek assistance** to scupper European Union condemnations of China’s behavior on issues including human rights and the South China Sea.

Now that Chinese state-owned firms are marching across the Mediterranean — matched with parallel investment drives in Central and Eastern Europe — those worries aren’t going away.

“The scale of the Belt and Road investments in key infrastructure means China’s political influence in these countries will increase,” said Turloch Mooney, who covers global ports for IHS Markit. “That is assured.”

LINK: <https://foreignpolicy.com/2018/02/02/why-is-china-buying-up-europes-ports/>

Here’s how Li Ka-shing dominates trade along the Belt and Road Initiative

Hutchison operates ports at 22 locations in 18 countries along the Belt and Road Initiative route, with combined throughput exceeding 86 per cent of the company’s total, making Li Ka-shing one of the biggest winners in the plan.



11 May, 2017

[Celia Chen](#) and [Peggy Sito](#)

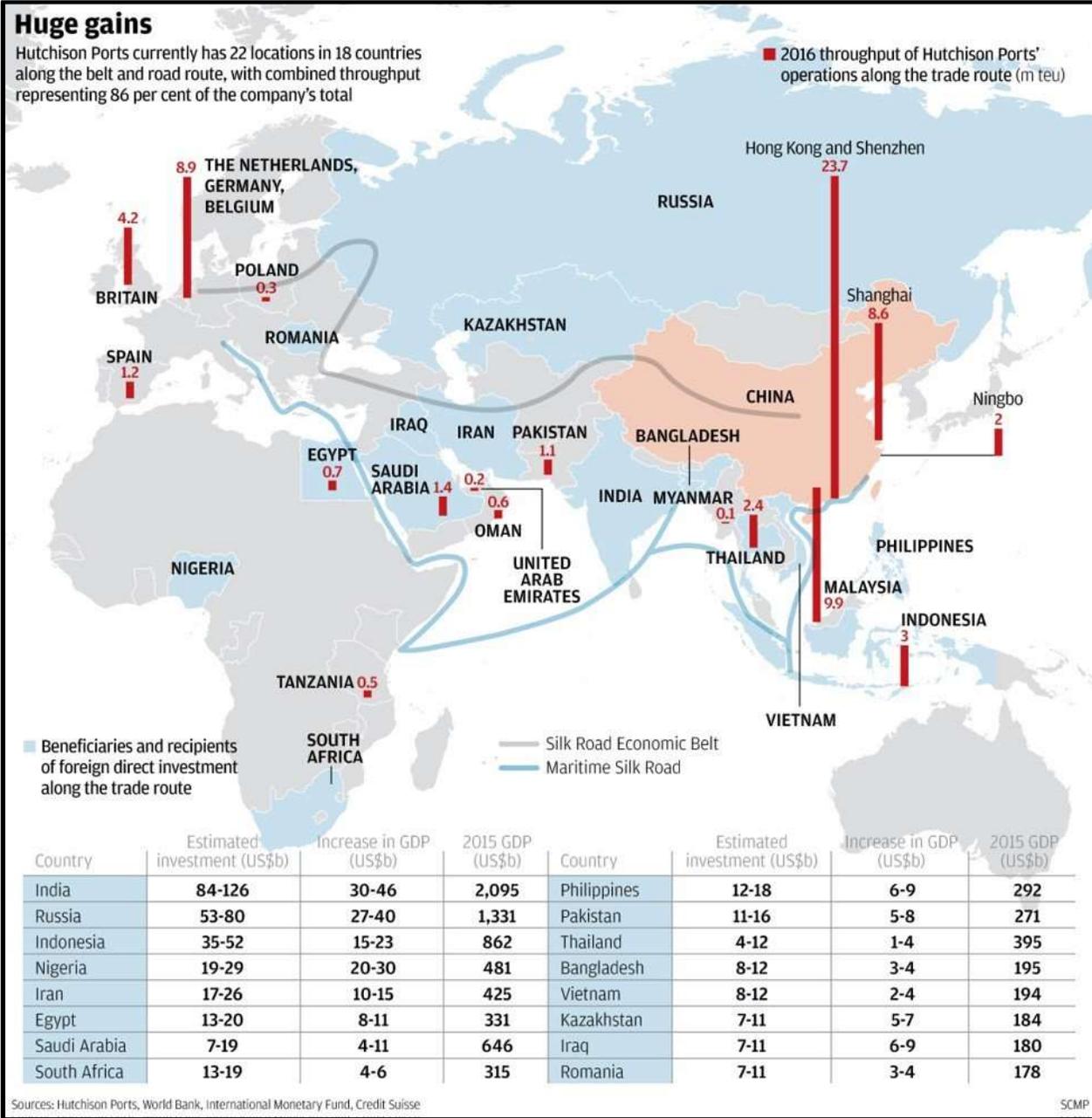


A general view of the Hong Kong International Terminals (HIT) at the Kwai Chung container port in Hong Kong. Hutchison Ports operates container berths in 22 locations across 18 countries. Photo: AFP

Hutchison Ports will be operating another three ports, adding new markets to the 22 locations that the world’s largest manager of marine trade already has under its control in the area covered by China’s “Belt and Road Initiative”.

The port operator has 22 locations in 18 countries along the route, with combined throughput representing 86 per cent of the company’s total, making it one of the major Hong Kong companies benefiting from Beijing’s global trade development initiative.

“Many of the countries like Myanmar, where we started our investment 20 years ago, came long before the much-talked about Belt and Road Initiative,” said Eric Ip group managing director in an exclusive interview with *South China Morning Post*. “We always eye developing countries as they see strong economic growth, as the markets in Europe and the US are saturating.”



→ Hutchison Ports' strategy mirrors the belt and road plan led by Chinese President Xi Jinping of connecting a belt of overland corridors and sea routes in Asia, Africa and Europe through building infrastructure and boosting financial and trade ties for more than 60 countries that lie along the routes. The company, controlled by [CK Hutchison Holdings](#) of Hong Kong's richest man Li Ka-shing, will start to operate business in another three countries along the route this year, and enlarge capacities of existing terminal facilities to ride on the growing demand from the belt and road strategy.

“Belt and Road initiative is like a wheel...you can see that it is rolling out...running faster and faster, and the wheel could give itself impetus now,” said Ip, who expects the company's business to grow on the back of the initiative. “I see big growth potential especially in Myanmar, Indonesia and countries in the [Greater] Middle East as well as South Asia, such as Pakistan. For new port sites, the local political situation will be seriously considered. We will look at the local government policies on infrastructure development.”



CK Hutchison's Chairman Li Ka-shing was all smiles during a March 2009 news conference announcing his company's annual results in Hong Kong. Hutchison reported that its second-half earnings nearly quadrupled from a year earlier. Photo: Reuters.

Expansion comes from a two-pronged approach. In addition to new port operations, expanding the capacity of its current ports, mainly in South-east Asia and the Middle East where some of the economies are transitioning and growing, is equally important.

The company will double its Thailand port to more than four million TEUs (20-foot equivalent units); increase Myanmar port's capacity to 400,000 TEUs from 100,000; and triple Pakistan port's capacity to 3 million TEUs. “Some ports in Chinese mainland will also be enlarged, and Yantian Port in Shenzhen is among the potential ones,” Ip said, adding that the expansion goes beyond capacity building. “We will also strive to operate the upstream business such as building warehouses and logistics parks and transportation service to meet the rising demand in the countries like Pakistan, UK, the Netherlands and Spain.”

Compared with new port operation, Hutchison Ports sees bigger growth potential in the upstream business as it would have “strong controls to operate the upstream business within our own ports”.



Interview with Group Managing Director, Mr. Eric Ip of Hutchison Ports Holdings Ltd. in Kwai Chung. Photo: K.Y. Cheng

“But a new port building heavily depends on local government policies. And the competition in exploiting new markets along Belt and Road route is fierce.”

“The Belt and Road Initiative is like a wheel. You can see that it is rolling out, running faster and faster, and the wheel could give itself impetus now.” Eric Ip, Hutchison Ports

Competition does not just come from port operators, but also from different consortiums including sovereign wealth funds. Singapore, a long-time rival of Hong Kong, is seeking a partner in China, the driver of the belt and road plan. Singapore’s former government chief economist Tan Kong Yam has positioned the island state’s role, especially in South-east Asia, as providing the less visible, behind-the-scenes expertise that determines how well a project succeeds.

Chinese companies are equally, if not more, aggressive as commercial benefits are topped with a national calling. In 2016 alone, Chinese firms signed new construction projects worth a total contractual value of US \$126 billion.

“We see fewer new opportunities available to operate new ports because more companies – backed with plentiful capitals – enter the industry and some invest with political reasons over investment returns,” Ip said.

[China Telecom Global sets sights on data centres for belt and road region](#)

China’s reach holds no geographical boundaries. From Indonesia to New Zealand to Britain, railways and roads, ports and bridges, industrial and logistics parks are being built. A new city along Colombo’s coastline, larger than Monaco, will become the city’s central business district by 2030. With an initial investment of US \$1.4 billion, Colombo Port City is China’s biggest project in Sri Lanka, a key node along the Maritime Silk Road of the plan.



Hutchison Port Holdings started operating the first berths at Port Botany's third container terminal in 2013. Photo: SCMP



People walk near excavators in line as they stop work at the construction site of Chinese investment

State-owned builder China Communications Construction is a typical ambassador of the initiative. The company invested US \$12.6 billion in belt and road projects in 2016, accounting for one-10th of the US \$126 billion of new projects that Chinese firms signed last year.

[China to build Colombo CBD under 'Belt and Road Initiative'](#)

“The Initiative will trigger the development of other infrastructure development projects in the developing countries such as container terminals, transportation including roads and railway,” Ip said. “Further exploitation in developing countries will make us less reliant on the traditional European and North American markets,” said Ip, where regional economic growth is gaining traction, as opposed to global growth.”

Economic fundamentals aside, Ip added that he was more upbeat about the development of countries along the Maritime Silk Road than the land-based Silk Road, where bad weather conditions and the small populations limit the potential growth.

This article appeared in the South China Morning Post print edition as: Hutchison Ports sails with wind of trade scheme / Hutchison Ports sails with wind of trade plan.



[Celia Chen](#)

Celia is a tech reporter for the Post, covering companies such as Tencent, JD.com and Foxconn. She also covers start-up news and China's tech world. Prior to joining the Post, she worked for China Daily
celia.chen@scmp.com



[Peggy Sito](#)

Peggy Sito is the deputy business editor at the Post. She was previously editor on the property desk and has won various news awards from the Hong Kong Consumer Council, the Newspaper Society of Hong Kong and the Society of Publishers in Asia. peggy.sito@scmp.com

Lien

<https://www.scmp.com/business/companies/article/2093995/hutchison-ports-sails-winds-belt-and-road-initiative>

World Socialist Web Site

Published by the International Committee of the Fourth International (ICFI)

Hutchison Ports' sackings in Australia and the global restructuring of the docks

By Mike Head

12 August 2015

Behind the current confrontation on the docks in Sydney and Brisbane—over the dismissal by Hutchison Ports of nearly half its Australian waterfront workforce—stands a global conglomerate that is transforming the industry worldwide at the expense of the jobs, conditions and basic rights of port workers.

Hutchison is “rolling out” remotely-controlled automated terminals around the globe, based on computerised cranes unloading mega-ships, with all the operations conducted by console operators in centralised offices.

The company’s sacking of 97 of its 224-strong Australian workforce last Thursday, via late-night emails and texts, typifies the ruthlessness with which Hutchison and its global competitors deal with the working class. Dock workers in Jakarta are facing a similar assault at Hutchison’s hands, as did its contract workers in Hong Kong in 2013.

In every instance, the attacks have been facilitated by the national and international trade union bureaucracies, which are fully committed to boosting the profitability of the companies and their shareholders—primarily banks and finance houses. This process is intensifying under conditions of world slump, slowing trade growth and intensifying battles for market share.

HPH began operations in Australia, in Brisbane in 2013, and Sydney’s Port Botany in 2014. With the help of “greenfields site” agreements struck with the Maritime Union of Australia (MUA), it established substantially automated terminals, featuring automated stacking cranes.

Now, however, the company plans to introduce automated straddles and remotely-operated quay cranes. It is seeking to match the introduction of robot technology by rival Asciano-owned Patrick at its Port Botany terminal this April, and the automation implemented by the third main Australian terminal operator, DP World, at its Brisbane terminal and planned for its Sydney terminal. **In each case, the workforce was halved.**

According to its web site, Hutchison Port Holdings (HPH), a subsidiary of the Hong Kong-based giant CK Hutchison, has a network of port operations that comprises 319 berths in 52 ports, spanning 26 countries throughout Asia, the Middle East, Africa, Europe, the Americas and Australasia. Worth about \$HK433 billion on the Hong Kong stock exchange, CK Hutchison is chaired by Hong Kong's richest man, Li Ka-shing, a billionaire.

Since 1969, when its first flagship operation, Hongkong International Terminals, was established, HPH has become one of the world's largest global cargo handlers, boasting a combined throughput of 82.9 million TEU (twenty-foot equivalent units, or standard intermodal containers) in 2014.

HPH is locked in cut-throat competition with rival networks. Reporting on a 2014 Global Terminal Operators review by the shipping consultancy Drewry, the *Loadstar*, an industry web site, commented: "A new breed of international container terminal operators has emerged over the past few years to challenge established companies which have traditionally dominated the sector."

The *Loadstar* explained that "for almost a decade the container terminal operating industry's four main global players have been ever-present in bidding for new concessions and privatisation opportunities—Hutchison, PSA, DP World and APM Terminals."

PSA is based in Singapore, DP World in Dubai and APMT in Netherlands. Two new entrants were added to the list of global terminal operators last year—French-based Bolloré and China Merchants Holdings International (CMHI).

Lien

<https://www.wsws.org/en/articles/2015/08/12/hutc-a12.html>

ⁱ « [Ouvrir les yeux pendant qu'il est encore temps](#) ». Mémoire du Groupe d'initiatives et de recherches appliquées au milieu (GIRAM) dans le cadre de la 3e consultation de l'ACEE sur le projet d'aménagement d'un quai en eau profonde dans le port de Québec.