

FORUMS INUTILES
CONSULTATIONS BIDON
« COMITÉS DE SUIVIS » DÉRISOIRES



Québec, mars 2021

QUÉBEC : FRAGMENT D'HISTOIRE D'UN DESPOTAT PORTUAIRE

Au Canada, Provinces et Villes servent
de marchepieds aux Ports.

« Port Authorities worldwide tend to be led by Corporate Dictatorships, who have longstanding relationships with privileged users of the ports – the « barons », who hold valuable leases. »

**S. T. Evensen – “Director from the Outside”
Bloomington, Indiana, 2006.**

Provinces et Villes servent de marchepieds aux Ports



PROVINCES ET VILLES SERVENT DE MARCHEPIEDS AUX PORTS

Il y a vingt ans, au terme d'une confrontation majeure et directe entre la Ville de Québec et le Port concernant la localisation de l'actuelle Gare de croisières, le Port décida de faire à sa tête en considérant comme du pipi de chat tous les efforts et arguments du premier magistrat de la Ville à l'époque, le maire Jean-Paul L'Allier.

Le caricaturiste du Soleil illustra bien les pouvoirs respectifs du port et de la ville : le maire de Québec sert de marchepied au Port pour la Gare maritime. Cette dernière fait désormais barrière entre le quartier historique et le fleuve.

La *Loi maritime du Canada* (1998) a engendré des despotes portuaires soi-disant autonomes qui n'ont plus à répondre de leur gestion à personne hormis en cas de crises majeures. [En pareil cas, tout ce beau monde se précipite à Ottawa pour que le Gouvernement Fédéral y mette bon ordre.](#)

Les vrais patrons politiques des ports fédéraux se trouvent à Ottawa mais les Administrations portuaires locales se gardent bien de l'avouer publiquement.

Ce qui n'empêche pas les Gouvernements, particulièrement celui de la Province du Québec [que les milieux portuaires ignorent et méprisent plus ou moins ouvertement](#) de donner des dizaines de millions de dollars aux ports fédéraux sans même leur exiger des comptes. Il suffit que ces derniers leur en fassent la demande.

QUÉBEC – RELATIONS ENTRE VILLE ET PORT FORUMS INUTILES, CONSULTATIONS BIDON, « COMITÉS DE SUIVIS » DÉRISOIRES.

On est parfois portés à penser qu'un forum régional entre personnes de bonne volonté serait susceptible d'aplanir les 'irritants' d'un projet tel celui d'un port à conteneurs à Québec. Des promesses de modifications cosmétiques pourraient rendre ce projet acceptable, son abandon pur et simple demeurant impensable si l'on l'en tient à la vénération naïve de quelques *apparatchiks* locaux.

« Les ports, c'est des petits Vaticans ! » (Réjean Leclerc)

Une telle approche témoigne d'une naïveté terminale pour quiconque connaît la nature et les comportements des ports fédéraux, de l'Atlantique au Pacifique. Un collègue dans le domaine maritime me dit un jour : « Tu sais, les ports, ce sont de petits Vaticans ! ». Sur cette question, on lira : « [Un Port au Bas-Canada](#) » et « [Québec et ses rives coloniales](#) ».

Au Canada, les ports fonctionnent à l'intérieur d'un [univers impérial](#) complètement étranger au monde municipal, tout comme à la démocratie. L'Administration portuaire de Québec a déjà elle-même souligné cette réalité fondamentale : « Le Port de Québec appartient à sa Majesté la Reine Élisabeth II qui lui en confie la gestion. » (APQ, 2013). La Reine décide, les sujets obéissent. La mouture actuelle de la *Loi maritime du Canada* prolonge de nos jours le cadre législatif de l'Empire britannique.

Le Port et ses piécettes, ou le retour des aristocrates en carrosse

Le Port promet de l'argent pour les quartiers centraux en guise de compensation pour les nuisances que produiront durant soixante ans (60) le transport de trois-quarts de million de conteneurs par année en milieu densément urbain. Nuisances qui découleraient de la réalisation du projet Laurentia mais que par ailleurs, le Port soutient dur comme fer ne devoir jamais se produire !

Cette promesse de « contribuer davantage au bien-être communautaire » en guise de mitigation des dégâts de Laurentia en milieux habités rappelle la provision de piécettes dont se munissaient les aristocrates lors de leurs déplacements en carrosses dorés, question d'en jeter quelques poignées aux misérables en franchissant des quartiers populaires. Pendant que ces derniers se querellaient entre eux pour les ramasser sur le pavé, le carrosse et ses passagers poursuivaient leur chemin sans être importunés, voire attaqués. L'important, quitte à y sacrifier quelques piécettes, c'était de libérer le passage au carrosse ainsi qu'aux chariots à bagages (*conteneurs*) en traversant des quartiers populaires.

Ordre légal et administratif

Aucune consultation de la population ne modifiera en quoi que ce soit le [cadre légal et administratif](#) qui prévaut sur le fleuve ainsi que le mode actuel de gestion du domaine portuaire. Si le Port relevait de la Province ou de la Ville plutôt que du Gouvernement fédéral, son comportement serait très différent et ses décisions également. Pas nécessairement meilleures ou pires : différentes.

Le processus décisionnel des ports fédéraux s'explique par une philosophie corporative façonnée de longue date par le cadre géographique, institutionnel, légal, économique et social à l'intérieur duquel ils évoluent. Tant que cet univers ne fera pas lui-même l'objet d'une remise en question fondamentale, les incongruités sinon les coûteuses absurdités d'aménagement du littoral urbain, portuaire et fluvial continueront de se produire avec régularité.

Entre 1999 à 2002 se produisit à Québec une confrontation majeure entre la Ville et le Port : son dénouement illustre l'inanité de quelques consultations que ce soit.

Une confrontation directe et majeure entre la Ville et le Port se produisit de 1999 à 2002 au sujet de la localisation de la Gare maritime à la Pointe-à-Carcy. Ce conflit maintenant oublié constitue une [leçon prémonitoire](#) de la trajectoire prévisible de l'actuel projet Laurentia. L'affrontement en question, qui se termina par l'écrasement de la Ville par le Port, montre bien l'extrême naïveté de se fier à des consultations de l'Administration portuaire. En effet, le Port prépare son projet [dans le plus grand secret](#) depuis plusieurs années et une [Entente](#) formelle est [déjà](#) signée entre le Port, le CN et l'investisseur chinois Hutchison Ports. Entente secrète qui engage tout le Québec pour 60 ans.

Vers 2001, le maire de Québec Jean-Paul L'Allier apprit à ses dépens que c'est Ottawa qui décide sur le fleuve à Québec : point final. Le maire actuel, Régis Labeaume, est en train de découvrir exactement la même chose. La [page couverture](#) d'une Revue de presse le montre parfaitement. La maîtrise des relations entre ville, port et fleuve échappe au maire tout comme aux autorités provinciales et municipales des autres villes portuaires québécoises. Raison ? Tout comme les ports, le fleuve est de juridiction fédérale. Ministres, maires et conseillers municipaux à Montréal, Québec et ailleurs répètent à l'envi les mêmes six mots qui témoignent de leur impuissance : « **On n'est pas chez nous.** »

Des consultations bidon pour prétendre ensuite avoir l'appui de la population

Une population doit savoir de quoi il s'agit avant d'être en mesure de donner son avis. Au strict minimum, il faudrait reprendre [l'exercice public](#) qui donna naissance au Vieux-Port de Montréal. Encore mieux, il serait nécessaire que le gouvernement du Canada procède à Québec comme il le fit à Toronto. Dans la Ville Reine, c'est une [Commission royale d'enquête sur l'avenir du secteur riverain de Toronto](#) qui prit le temps et les moyens de jeter un éclairage à la fois exhaustif et élargi sur l'ensemble des relations entre Toronto et le lac Ontario. Les résultats en furent des plus bénéfiques. Au moins, Québec aurait alors une chance d'éviter une catastrophe urbaine comme celle que promet le projet Laurentia. L'élan général que produit une Commission d'enquête royale entraîne de lui-même d'heureux résultats, tant au niveau des mentalités que sur le terrain.

Stratégie commerciale du conglomérat chinois Hutchison Ports

La [Revue de presse](#) accessible sur le site [Bloquons Laurentia](#) permet de suivre chronologiquement le parcours du projet de port à conteneurs Laurentia depuis ses débuts fort discrets jusqu'à présent. Le principal investisseur « privé » et de loin, un immense conglomérat chinois, entend ouvrir une nouvelle autoroute maritime moins chère et moins coûteuse – entendons une nouvelle chaîne d'approvisionnements – qui donnera à des produits asiatiques à haute valeur ajoutée un accès inégalé aux marchés intérieurs du Québec, de l'Ontario et du Midwest américain.

Un principe fondamental de gouverne publique

***« C'est ce que l'on prévient, et non pas ce que l'on réalise,
qui compte le plus quand on est au pouvoir. »***

[William Lyon Mackenzie King](#) (1874-1950) – Ancien Premier ministre du Canada

On peut se demander si c'est l'idée du siècle que d'ouvrir une chaîne d'approvisionnements plus efficace et moins coûteuse entre l'Asie et le Nord-est de l'Amérique. Pour quelle raison, sinon pour favoriser l'arrivée de produits industriels asiatiques qui viendront submerger nos marchés intérieurs à des prix difficiles sinon impossibles à concurrencer par nos propres industries ou producteurs agricoles ? Considérée à l'échelle macroéconomique, il s'agit d'une stratégie pour le moins douteuse. C'est pourtant celle qu'a choisi le port de Prince Rupert en Colombie-Britannique de concert avec le Canadien National (CN), soit d'ouvrir une énième porte d'entrée sur la Côte Ouest du Canada à l'invasion en Amérique du Nord de produits industriels asiatiques à forte valeur ajoutée.

Le projet Laurentia repose sur cette même stratégie. Obnubilé par le bagout d'un excellent vendeur – [Don Krusel](#), auparavant directeur du Port de Prince Rupert – le Port de Québec est en adoration devant l'exemple de ce port perdu dans le nord de la Colombie-Britannique. Pourtant, la bourgade de Prince Rupert s'avère fort différente de la ville de Québec, que ce soit du point de vue urbain ou encore de la configuration des réseaux continentaux de transport. ([Revue de presse](#), pp. 51-55). L'existence même de Don Krusel est tenue cachée par nos propres autorités locales, complices d'un mépris scandaleux de la population car c'est bien lui, le [Directeur exécutif](#) secret du projet Laurentia.

D'une part, on nous dit d'acheter québécois et canadien. Le Président des États-Unis recommande d'acheter américain. D'autre part, une entreprise chinoise trouve géniale l'idée d'un port canadien associé à un géant ferroviaire de fluidifier au maximum l'importation vers les marchés intérieurs du Canada et des États-Unis de produits alimentaires et industriels en provenance de l'Asie en général et de la Chine en particulier. Cherchez l'erreur.

C'est évidemment l'intérêt de la Chine et de pays émergents de l'Asie du sud-est, comme [vient de le rappeler](#) le président chinois Xi Jinping au forum de Davos. Ce nouvel empereur de l'Empire du Milieu met l'Occident en garde contre tout bouleversement des chaînes d'approvisionnement. Et, comme à son habitude, Hutchison Ports s'inscrit dans le cadre mondial de la mise en place de chaînes d'approvisionnement... chinoises ([Revue de presse](#), pp. 40-42). À sa place, je ferais pareil.

À l'époque de la Grèce ancienne, si les braves gens de la ville de Troie avaient regardé à l'intérieur du grand [cheval](#) de bois laissé sur le littoral par les Grecs avant de lui ouvrir toutes grandes les portes de leur cité et de l'installer avec joie sur leur place du marché, ils n'auraient pas été taillés en pièces au cours de la nuit suivante.

Enfin, la région de Québec compte plusieurs sources d'expertise dans le domaine des relations entre le monde urbain, fluvial, maritime et portuaire. Peut-on souhaiter que les responsables régionaux diversifient leurs sources d'expertise en la matière? Pourquoi ne pas en profiter ?

<Original signé par>

Géographe
Québec

Annexes

1. Forums pour naïfs
2. Un Port est également capable de grosses bêtises
3. Québec : un Port au Bas-Canada – *Article dans « Mon Saint-Roch ».*
4. Un Libérateur pour le Littoral-Est ?

Forums pour naïfs

On fait montre d'une naïveté terminale quand on propose divers forums populaires ou bien des tables de concertation entre gens de bonne volonté pour échanger entre milieux urbains et portuaires. Autant de valorisations compensatoires de l'impuissance des milieux urbains face aux despotats portuaires tels qu'engendrés par l'actuelle *Loi maritime du Canada*.

Les administrations portuaires sont indifférentes aux articles de journaux, bulletins de nouvelles, études, lettres, rapports, crises médiatiques, supplications, motions, pétitions, réunions, etc. La seule chose qui peut forcer un port fédéral est un ordre direct, sans appel et public du ministre des Transports fédéral ou bien d'un de ses collègues. Encore chanceux si ce dernier ne fait pas alors l'objet de menaces de poursuites légales de la part des administrations portuaires.

Ce ne sont pas des palabres même bien intentionnés qui modifient quoi que ce soit aux rapports de force inégaux entre ports fédéraux, provinces et municipalités. La plupart du temps, les maires servent de porte-voix aux lubies ou décisions des administrations portuaires. À Québec, on a assisté à un bref sursaut de lucidité sous Jean Pelletier puis observé un courage remarquable chez Jean-Paul L'Allier. Ce dernier s'efforça en vain de préserver pour la population l'accessibilité au fleuve devant le Vieux-Québec. Le pdg du port Ross Gaudreault n'en fit pas de cas et anéantit une vaste promenade publique au bord du fleuve devant le Vieux-Québec. Cette dernière serait devenue avec les années une des grandes attractions de la ville, à l'instar de la [Promenade des Anglais à Nice](#), des [rives libres de Chicago](#) accessibles à toute la population sans distinction ou encore au Vieux-Port de Montréal.

Hélas, les milliers de gens qui avaient découvert l'endroit et pris l'habitude d'aller profiter de cet espace public privilégié pour s'y reposer, profiter du soleil, admirer le vaste panorama fluvial, y faire des pique-niques, provenaient en grande partie des quartiers de la Basse-Ville, vu qu'il était facile pour eux d'y accéder à pied. La Pointe-à-Carcy était en train de devenir une sorte de vaste « perron de ville », ouvert largement sur le fleuve, le soleil, l'air frais et un paysage majestueux, fréquenté par des milliers de personnes durant la période estivale.

Si l'endroit avait été davantage fréquenté par des gens de la Haute Ville, sans doute que la décision d'éliminer cet espace public à nul autre pareil eût été différente.

Page suivante : la magnifique promenade éliminée par la Gare maritime.

Une décision du Port qui a ignoré les supplications de la Ville.

Comment fut éliminée une promenade fluviale qui eût pu jouer pour Québec un rôle analogue à la fameuse Promenade des Anglais à Nice.

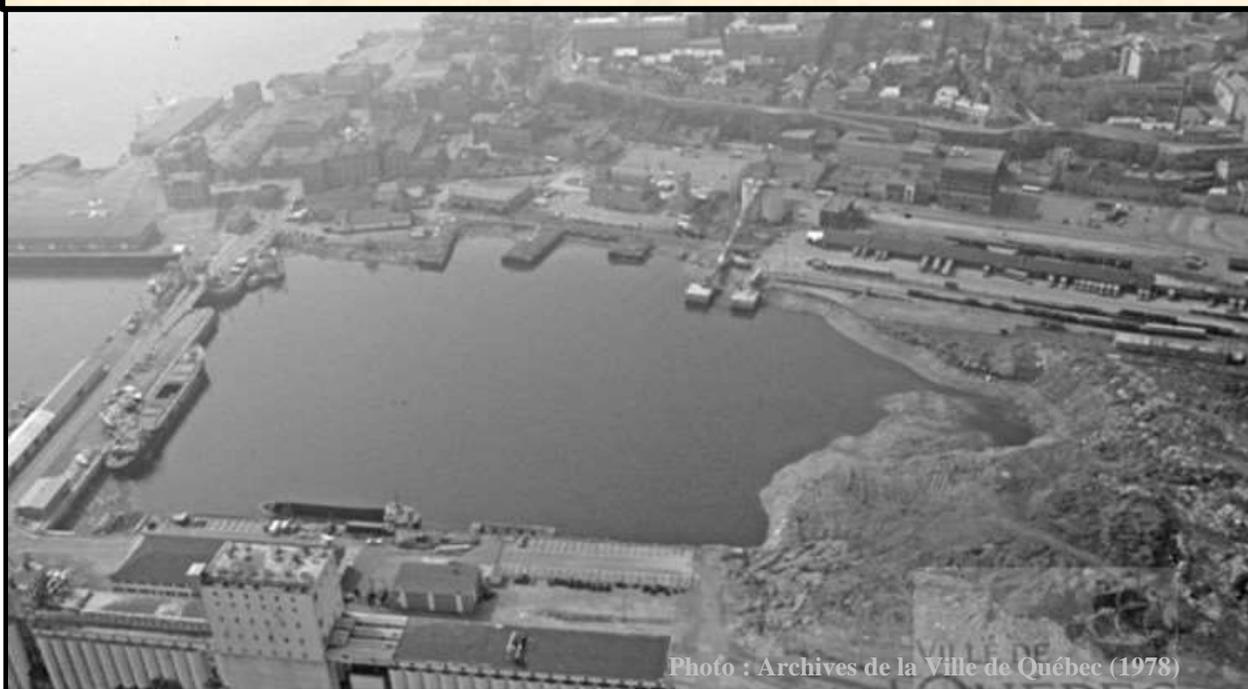
En construisant une gare maritime devant le Vieux-Québec, le Port a éliminé pour un siècle ou deux une remarquable promenade littorale. Avec les années, cette dernière serait sans doute devenue une attraction touristique aussi célèbre que la promenade Dufferin ou la Promenade des Anglais à Nice.



Même sommairement aménagé, ce vaste espace dégagé devant le quartier historique était devenu très fréquenté de 1984 à 2000 durant la période estivale par la population et les touristes. Un résumé de la confrontation entre une démocratie urbaine et un despotat portuaire, qui finit pas écraser la volonté du maire Jean-Paul L'Allier, [se trouve ici](#). C'est ainsi que la façade fluviale de Québec, Ville listée au Patrimoine mondial de l'UNESCO, a été transformée en une mauvaise [copie de waterfronts de la côte Est américaine](#).



Une grosse bêtise du Port de Québec stoppée juste à temps par le Gouvernement du Canada : l'élimination du bassin Louise.



**Autrefois les Ministres commandaient aux Ports.
Aujourd'hui les Ports commandent aux Ministres.**

Au cours des années 1970, l'Administration portuaire de Québec avait décidé d'éliminer le bassin Louise et procédait à son remplissage systématique. La photo ci-haut montre ce plan d'eau urbain et public plus qu'à moitié comblé.

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 du bassin. L'injonction du ministre Marchand au directeur du Port fut brutale et sans appel. Un coup de téléphone stoppa net les bulldozers déjà à l'œuvre sur les lieux. Cet exploit de Jean Bordeleau et du ministre Jean Marchand, digne de s'inscrire dans l'histoire urbaine de Québec, est raconté dans le film : « Bassin Louise – un lieu de baignade pour tous ». (2018)

L'effondrement du pouvoir d'État vis-à-vis des Administrations portuaires est documenté à la page 573 de la Revue de presse sur le projet Laurentia. À Québec, tout comme il y a 20 ans à Richard's Bay en Afrique du sud, « un certain nombre d'acteurs politiques locaux manifestent leur inquiétude d'être dépossédés de leur capacité à peser réellement sur les enjeux locaux et à faire des choix par un glissement trop rapide d'un pouvoir d'État au pouvoir du capitalisme international ». (Source)



Le 15 février 2021

Un Port au Bas-Canada



L'auteur de cette missive, Léonce Naud, a partagé sa vie professionnelle entre l'aménagement du territoire, l'environnement et la mise en valeur du fleuve Saint-Laurent au profit de la population québécoise.

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 le 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 portes ouvertes 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, responsabilité des maîtres et non des valets, ces fervents de [petite politique locale](#) cordialement méprisés par l'ancien PDG du port Ross Gaudreault.

Localement, cela signifie que sur les rives des grandes villes portuaires québécoises, le pouvoir impérial 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 que :

« 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 19^e siècle.

Bien entendu, cet état de choses n'empêche pas le très généreux gouvernement du Québec de faire pleuvoir sur ces Corporations fédérales des dizaines sinon des centaines de millions de dollars des contribuables Québécois. Pas mal de fric public pour des organisations qui ignorent ou méprisent cordialement l'existence même du gouvernement provincial, sans compter celle des municipalités qui les hébergent et les entourent de tous côtés.

Léonce Naud, géographe

Québec

RÉGIS LABEAUME, LIBÉRATEUR DU LITTORAL EST ?



Haute-Ville & Basse-Ville

« Si c'est bon pour pitou, c'est bon pour minou. »

En 2013, le Maire Régis Labeaume condamnait l'érection de deux silos sur le littoral du fleuve devant la Haute-Ville. Gageons que M. le Maire saura protester avec autant de conviction maintenant qu'un port à conteneurs devant la Basse-Ville aura des conséquences cent fois plus importantes que la construction de deux malheureux silos devant la Haute-Ville.

Clip audio : [Libérons le bord de l'eau !](#)

Laurentia : « Québec n'en a pas besoin ». [Maire Régis Labeaume](#), Le Soleil, 19 décembre 2020.

Le 18 novembre 2013

DÉCLARATION DU MAIRE RÉGIS LABEAUME AU CONSEIL MUNICIPAL DE QUÉBEC.

« Madame la présidente, la tendance en urbanisme en Occident depuis des années, c'est de libérer le bord de l'eau. J'ai eu de longues discussions avec le maire de Chicago sur la difficulté qu'il a eue à le faire, mais il l'a fait. J'ai longuement discuté avec mon ami Alain Juppé qui a réussi à le faire à Bordeaux. Ça a été compliqué, mais il l'a fait. J'ai longuement discuté avec le maire de Toronto, mais je précise l'ancien maire de Toronto, sur ce qui a été fait à Toronto. J'ai longuement discuté avec le maire d'une ville où ça a été particulièrement compliqué, le maire de Milwaukee ».

« Les maires de ces grandes villes-là ont libéré le bord de l'eau, ont convaincu les industries d'aller s'établir ailleurs, parce qu'un bord de l'eau libéré, ça décuple l'attraction d'une ville. Et toutes les villes actuellement en Occident qui ont un cours d'eau comme voisin tentent de le faire, et ce qu'on fait actuellement, et mes prédécesseurs l'ont fait, je parle de monsieur Lamontagne, de monsieur Pelletier, et monsieur L'Allier a travaillé ensuite sur l'aménagement, ils ont réussi ces deux hommes-là, à libérer le bord de l'eau. Ce à quoi on assiste actuellement, c'est carrément à un retour en arrière. » (...)

« Pourquoi on risque un tel projet dans une ville du patrimoine mondial de l'UNESCO? Pourquoi on prend un risque dans une ville patrimoniale, culturelle et touristique comme la nôtre? Comment se fait-il que des citoyens corporatifs n'aient pas compris que des interventions dans une ville comme la nôtre, ça doit être fait avec délicatesse? Y ont-ils seulement pensé, parce que c'est ça la question qu'on doit poser, est-ce que sérieusement ils y ont pensé, pensé à part de leur propres intérêts? Malheureusement, je suis obligé de dire ce soir que je ne suis pas convaincu. Le Port y a probablement plus réfléchi qu'Arrimage Québec. » (...)

« Je veux dire aussi que même si c'est un terrain fédéral, moi, dernièrement, j'ai payé des impôts au fédéral et je considère que ça demeure une propriété publique, et ce n'est pas la propriété d'une entreprise, je voudrais qu'on le précise. Ça nous appartient quelque-part. C'est une administration déléguée, mais ça appartient au public canadien. Ce n'est pas une propriété privée. » (...)

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](#)).

<données d'indentification caviardées>



<données d'indentification caviardées>



<adresse de courriel caviardée>