L’argent d’Élisabeth et le Port de Québec

Jean Lacoursière, Québec

Le Soleil, 23 juillet 2021
Section *Point de vue*

L’Administration portuaire de Québec est fiduciaire de terres de la Couronne, c.-à-d. de terres publiques. [Photo : *Le Soleil*, Patrice Laroche.]

En 2013, dans un procès visant à faire déclarer invalides les lois environnementales du Québec sur les terrains qu’elle gère, l’Administration portuaire de Québec (APQ) a déclaré ceci à la Cour supérieure : «Le Port de Québec appartient à Sa Majesté la reine Élisabeth II qui lui en confie la gestion.»

La semaine dernière, l’APQ a mentionné à Radio-Canada qu’aucun denier public n’avait été utilisé dans le défunt projet Laurentia, une aventure de six ans et 13,8 M$ seulement en sous-traitance, dont 1,8 M$ en propagande de toutes sortes, les plus saisissantes étant des dépenses de 911 000 $ en «stratégie média» et «articles dans les journaux» (publireportages), et de 712 000 $ en frais de lobbyisme auprès de Québec et d’Ottawa. Mentionnons au passage que le lobbyiste de l’APQ a rencontré nul autre que le président et le vice-président de l’Agence d’évaluation d’impact du Canada (AEIC)... alors que l’évaluation environnementale du projet était en cours!

L'APQ est fiduciaire de terres de la Couronne, c'est-à-dire de terres publiques. Les flux d'argent transitant chez l'APQ existent à cause de la présence des terrains et des infrastructures portuaires publics qu'on lui demande de gérer et d'entretenir au nom de tous les Canadiens. Cet argent est donc «foncièrement» public. Si demain matin le fédéral fermait son port à Québec, tous les actifs retourneraient dans les poches d'Élisabeth (Ottawa).

Quand Mario Girard fut nommé pdg de l'APQ en 2011, il brossa un triste portrait des infrastructures portuaires et s'en servit dans le même souffle pour justifier une expansion à même la baie de Beauport, laquelle porterait l'espoir d'un accroissement des revenus... qui permettrait de réparer les infrastructures décrépites. Ce faisant, il affirma indirectement qu'au fil des décennies, l'argent portuaire avait été mal dépensé ou qu'il en avait manqué. Dans ce dernier cas, des questions se posent sur les baux consentis aux locataires du Port et sur les tarifs portuaires qui, de toute évidence, sont trop bas pour permettre de maintenir les infrastructures en bon état. Ces questions sont légitimes.

Dans une entrevue de 1999 accordée au magazine Commerce Monde Québec Capitale, le journaliste demanda au pdg de l'époque, Ross Gaudreault, quels étaient les outils pour augmenter la compétitivité du port. Il répondit : «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 déglaçage, 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.»

Le journaliste demanda aussi au pdg si l'avenir du port résidait surtout dans les croisières. Sa réponse fut négative : «Non, pas du tout, au niveau des revenus, ce n'est pas nous autres qui faisons beaucoup d'argent avec ça.»

En 2011, lors de la Rencontre internationale villes et ports de Québec, le vice-président de Holland America Line (USA), Bill Sharp, a fait une présentation intitulée «Le choix d'une ville comme destination de croisière». J'étais assis à la même table que lui ce midi-là. Avant sa présentation, je lui ai 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*. »

Que fait l'APQ quand elle veut sortir ses infrastructures de la décrépitude? Elle échafaude un projet zombiesque, Beauport 2020/Laurentia — dont le caractère anachronique pour le centre-ville de Québec n'était pourtant plus à démontrer —, et quête des sous à Ottawa et Québec (90 M$ chacun) pour l'aider à créer ces nouveaux terrains par remblayage de 14 ha du fleuve où auraient été transbordés annuellement 700 000 conteneurs destinés à traverser la ville d'est en ouest (trains ou camions).

Dit autrement, la seule option envisagée par l'APQ est celle de la fuite en avant au prix de dommages irréversibles à la faune aquatique, au paysage et à la qualité de vie de la population voisine. Or, à titre d'exemple, les 13,8 M$ dépensés en sous-traitance pour ce projet équivalent au support financier de 15,5 M$ accordé à l'APQ par Ottawa en 2019 pour... l'aider à restaurer ses infrastructures.

Au lieu de potentiellement donner 90 M$ pour remblayer le fleuve dans une entreprise destructrice dont les promesses commerciales étaient peu convaincantes, pourquoi Ottawa n'accorderait-il pas des sommes à l'APQ pour l'aider à réparer ses infrastructures, tout en jetant régulièrement un œil dans leurs livres?

Ottawa a l'habitude d'invoquer une saine «distance de bras» pour refuser de se mêler des affaires de l'APQ, mais elle devrait parfois le faire. Le C.A. du Port, constitué à tort d'une majorité d'intérêts industriels, vient de démontrer son incapacité à éviter une aventure mort-née dont certains coûts sont injustifiables.

Un audit rigoureux de la gestion du port permettrait peut-être de ramener à quai l'autonomisme à la dérive de cet organisme fédéral. Parce que quand un employé de l'APQ se lève le matin et va travailler, il s'y rend sous le regard de Sa Majesté la reine Élisabeth II, tel qu'expliqué à la Cour supérieure du Québec. L'argent qui circule entre les mains de l'APQ, c'est celui d'Élisabeth et donc aussi le nôtre.