

## À la recherche du conteneur égaré

**Jacques H. Lachance**

19 août 2019

LETTRES

Depuis 1996, nous devrions avoir, selon l'article 5 de la loi sur les transports au Canada (L.C. 1996, ch. 10), un « système de transport national compétitif et rentable [...] qui favorise un environnement durable [tout en étant] essentiel à la satisfaction des besoins de ses usagers et au bien-être des Canadiens... ». Au niveau maritime, il y a certes de la concurrence si on considère l'achat récent du port de Halifax par une firme de Singapour et le partenariat du port de Québec avec une firme de Hong Kong.

Avant cette ouverture à la concurrence, on pouvait compter sur des analyses prospectives crédibles, lire ministérielles, pour influencer le processus décisionnel, il va sans dire, centralisé. Ce n'est plus le cas aujourd'hui, comme le démontre l'approche du Port de Québec, qui fait miroiter des retombées économiques mirobolantes avec son projet Laurentia, un nouveau terminal de conteneurs (le cinquième dans l'est du pays), alors qu'aucune étude de marché n'appuie ses prétentions qui, par ailleurs, vont à l'encontre de ce que les sites Web spécialisés publient sur le sujet.

Actuellement, rien ne permet à la population de connaître les véritables enjeux économiques et écologiques liés au transport des marchandises dans l'est du pays. En générant de la concurrence entre les administrations portuaires, on a malheureusement perdu en cours de route le conteneur informationnel. À cet égard, la population s'attend du ministre fédéral des Transports qu'il le récupère rapidement tout en agissant comme un pilote de navire expérimenté qui prendrait la mer avec l'équipement adéquat (cartes, GPS...) et, surtout, après avoir sécurisé la cargaison.