

# Projet Laurentia

## Une analyse des enjeux économiques

Alain Dubuc

*Professeur invité, HEC Montréal*

*Conseiller stratégique, Institut du Québec*

28 mai 2020

### Introduction

L'Administration portuaire de Québec (APQ) s'est engagée dans un projet de construction d'un nouveau terminal de conteneurs en eau profonde dans le secteur de la Baie de Beauport.

Pour cet investissement de 775 millions, avec deux partenaires privés, Hutchison Ports, le plus important opérateur d'installations portuaires de conteneurs au monde, et le Canadien National, le plus important transporteur ferroviaire au Canada, l'APQ prévoit réaliser les travaux entre 2021 et 2024, après avoir reçu l'aval de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale.

Pour que le projet puisse voir le jour dans des conditions optimales, il devra idéalement compter sur une certaine acceptabilité sociale, obtenir l'appui de la Ville de Québec, un partenaire incontournable, celui du gouvernement du Québec, et pour cela s'arrimer à ses stratégies de développement économique, et s'insérer harmonieusement dans la stratégie de transport maritime, un domaine de juridiction fédérale, en sachant que l'appui des deux gouvernements sera d'autant plus important que l'APQ compte sur leur participation pour compléter le financement.

C'est dans ce contexte que l'APQ nous a confié le mandat de produire une analyse détaillée de l'empreinte économique du projet et des enjeux de nature économique qu'il pourrait soulever.

Dans une approche de type bénéfice-coûts, le rapport tiendra compte de l'ensemble des impacts économiques, qu'ils soient positifs ou négatifs, pour dégager un portrait permettant de faire un bilan de ses avantages et de ses inconvénients. Le rapport proposera une démarche élargie qui dépassera le calcul classique des retombées économiques, tiendra compte de ses effets structurants et de sa contribution stratégique, mais aussi des impacts indésirables négatifs qu'il pourrait engendrer.

Ce rapport est d'abord de nature économique, mais il s'inscrit également dans une logique de politique publique, car même s'il a pour objectif principal d'appuyer la direction de l'Administration portuaire de Québec dans sa planification, il a également pour but d'informer et de fournir des éléments d'analyse susceptibles de favoriser un débat public éclairé et une prise de décision judicieuse. Pour cette raison, le rapport sera soucieux d'adopter une approche pédagogique pour tenir compte du fait que l'industrie du transport maritime est peu connue au Québec.

## Le rôle stratégique du transport maritime

Au point de départ, parce que le transport maritime est mal compris dans l'opinion publique, l'analyse des impacts d'une nouvelle infrastructure portuaire exige donc une mise en contexte préalable. Sans une compréhension du rôle du transport maritime, il serait en effet difficile d'apprécier la pertinence ou l'utilité d'un investissement dans le secteur.

Pour ce faire, il est important de distinguer, à un premier niveau, l'activité du transport maritime elle-même et, à un second niveau, sa contribution à la bonne marche et au développement de l'économie québécoise et canadienne.

En soi, par rapport à l'économie dans son ensemble, l'industrie maritime est un secteur de taille modeste en termes d'emplois ou de chiffre d'affaires. Cela s'explique en partie par le fait que l'une de ses composantes importantes, le transport maritime proprement dit, est largement exclue de la comptabilisation parce que la majorité des navires océaniques et de leurs équipages sont étrangers. La composante la plus importante de l'industrie domestique se retrouve ainsi, selon le Système de classification des industries d'Amérique du Nord (SCIAN), dans les « activités de soutien au transport par l'eau », qui regroupe les activités portuaires de chargement, de déchargement, d'amarrage, l'entretien des installations, le nettoyage et l'entretien des bateaux, des activités portuaires comme les remorqueurs. Statistique Canada ne publie pas de données sur l'emploi dans le transport maritime. Pour le secteur des activités de soutien, défini de façon stricte, l'organisme dénombrait, en 2019, 3 388 emplois, un nombre stable depuis plusieurs années.

La rareté des données a poussé plusieurs organismes à effectuer des études ponctuelles, dont les résultats varieront en fonction de la définition que l'on aura faite des contours de l'industrie. Une étude de l'ISQ<sup>1</sup>, en 2014, estimait que l'industrie du transport maritime comptait un total de 10 696 emplois salariés (années-personnes), à partir d'une enquête auprès des entreprises du secteur. De ce total, 6 046 années-personnes, soit 56% du total, se retrouvaient dans le secteur de soutien au transport.

Une étude réalisée par la firme S&B Data pour l'Administration portuaire de Montréal (APM), citée dans son rapport annuel 2018<sup>2</sup>, estime, avec une définition très large du secteur, que celui-ci génère des retombées de près de 2,6 milliards de dollars sur le PIB canadien, et contribue au maintien de plus de 19 000 emplois dans les différents secteurs reliés aux activités maritimes et portuaires.

Le ministère québécois des Transports<sup>3</sup>, quant à lui, estime, également avec une définition élargie de l'industrie, que « Le chiffre d'affaires total des entreprises québécoises des secteurs maritime et portuaire, y compris le tourisme fluvial, s'élève à plus de 3,1 milliards de dollars. Ces entreprises créent plus de 27 000 emplois directs ou indirects en mer et à terre, se partageant une masse salariale annuelle de 1 milliard de dollars. »

---

<sup>1</sup> « Enquête sur l'industrie du transport maritime au Québec », Institut de la statistique du Québec, 2014

<sup>2</sup> « Transporter autrement », Rapport annuel 2018, Administration portuaire de Montréal, 2019

<sup>3</sup> Site du ministère des Transports du Québec : <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/entreprises-partenaires/entreprises-services-transport-maritime/Pages/portrait-quebec.aspx>

Dans tous les cas de figure, cette taille est relativement modeste comparée, par exemple, aux 56 948 emplois directs du transport par camion ou même aux 8 562 personnes directement employées par l'industrie du transport ferroviaire.

Mais il est important de souligner que la contribution de l'industrie portuaire ne repose pas seulement sur son volume d'activités proprement dit, mesuré en emplois ou en revenus, mais aussi de ce qu'elle permet ailleurs dans le circuit économique. Par définition, un port est un lieu de transbordement, où des marchandises livrées par bateau sont déchargées pour poursuivre leur route par camion ou par train, ou à l'inverse, des navires en partance pour ailleurs sont alimentés par train ou par camion. Les ports sont des intermédiaires.

À cet égard, la variable significative, c'est la quantité de marchandises qui transigent par les ports. Selon Transports Québec : « Annuellement, les transbordements dans les ports du Québec représentent environ 110 millions de tonnes de marchandises. Le trafic international (exportations et importations) représente 75 % du trafic global des ports commerciaux du Québec et le trafic intérieur... constitue le quart restant. »

Cela permet de mettre en relief le fait que l'importance des ports réside largement dans leur rôle de maillon des échanges internationaux. Ce rôle est essentiel. Sans ports, il n'y aurait pas de croissance du commerce mondial et il n'y aurait pas de mondialisation.

Cette contribution des ports comme points nodaux de l'économie mondiale est plus importante que celle des aéroports. Le commerce maritime prend en charge plus de 80 pour cent des échanges mondiaux de marchandises en volume. Selon l'United Nations Conference on Trade and Development, (UNCTAD)<sup>4</sup> : "Maritime transport remains the backbone of globalized trade and the manufacturing supply chain, as more than four fifths of world merchandise trade by volume is carried by sea." Une proportion que plusieurs estiment plutôt à 85%.

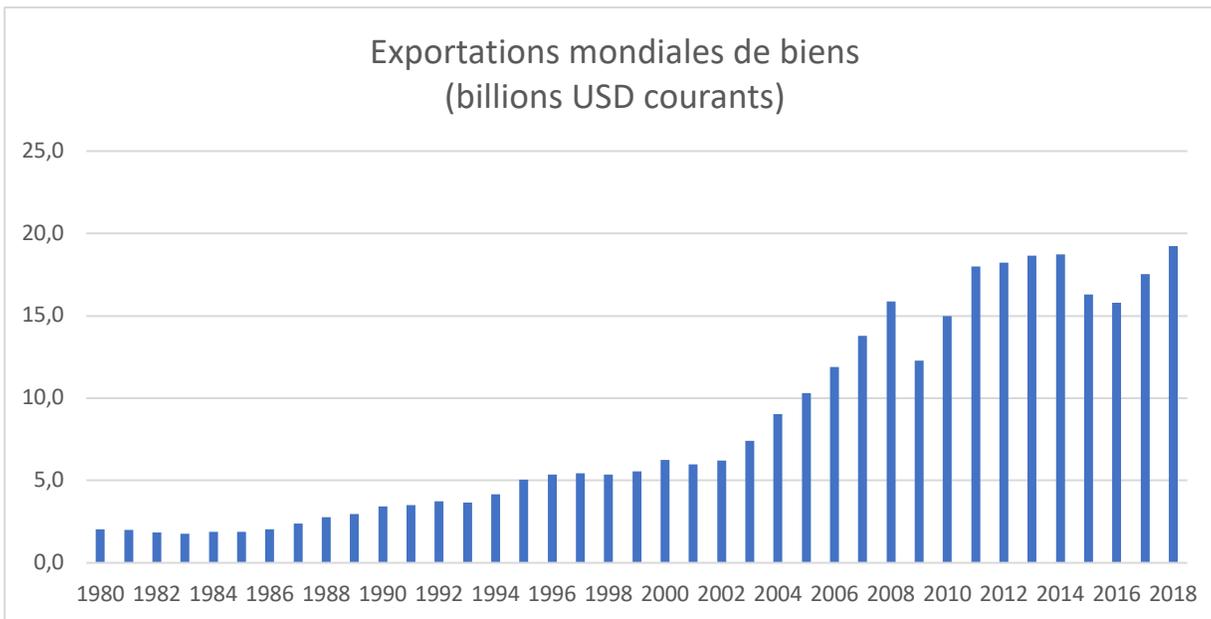
Pour cette raison, le transport maritime, même s'il est l'héritier d'une activité traditionnelle qui remonte à la nuit des temps, a été, en tant que vecteur incontournable de la mondialisation, au cœur des grands bouleversements qui ont façonné l'économie moderne et qui ont contribué à soutenir notre niveau de vie.

Cette mondialisation se mesure par la croissance phénoménale du commerce entre pays. De 2,0 trillions de \$ US courants en 1980 (le trillion anglo-saxon équivaut au billion français, soit des millions de millions), le total des exportations de marchandises avait plus que triplé, à 6,3 trillions en 2000. Depuis, en l'espace de 18 ans, le commerce des biens a encore triplé, pour atteindre 19,2 trillions en 2018, malgré un ralentissement du commerce des dernières années dans le sillage du protectionnisme. C'est cette explosion qu'illustre le graphique suivant.<sup>5</sup>

---

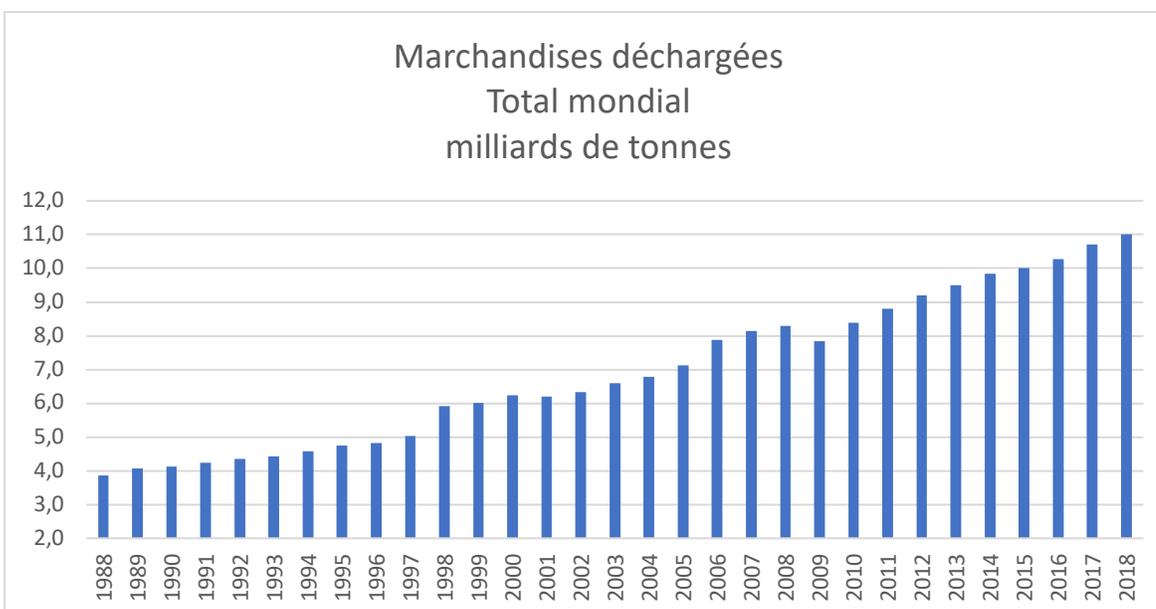
<sup>4</sup> « Review of Maritime Transport, 2019 », United Nations Conference on Trade and Development, 2020

<sup>5</sup> <https://data.worldbank.org/indicator/BX.GSR.GNFS.CD>



Cette très forte croissance s'explique par une multitude de phénomènes interreliés associés à la mondialisation : l'intégration des économies dirigées au commerce mondial, la diminution historique du protectionnisme et l'adhésion aux normes de l'Organisation mondiale du commerce, la montée des économies émergentes, la transformation et l'internationalisation des modes de production, la demande pour l'énergie.

Cette explosion du commerce mondial s'est reflétée sur le commerce maritime puisque celui-ci est le véhicule de 85% du volume des échanges. Comme on le voit dans le graphique suivant,<sup>6</sup> la courbe de croissance y est moins marquée parce que les données sont exprimées en volume, en millions de tonnes. Il n'en reste pas moins que ce volume est passé de 4,17 à 11 milliards de tonnes entre 1995 et 2018, et a ainsi presque triplé en 23 ans.

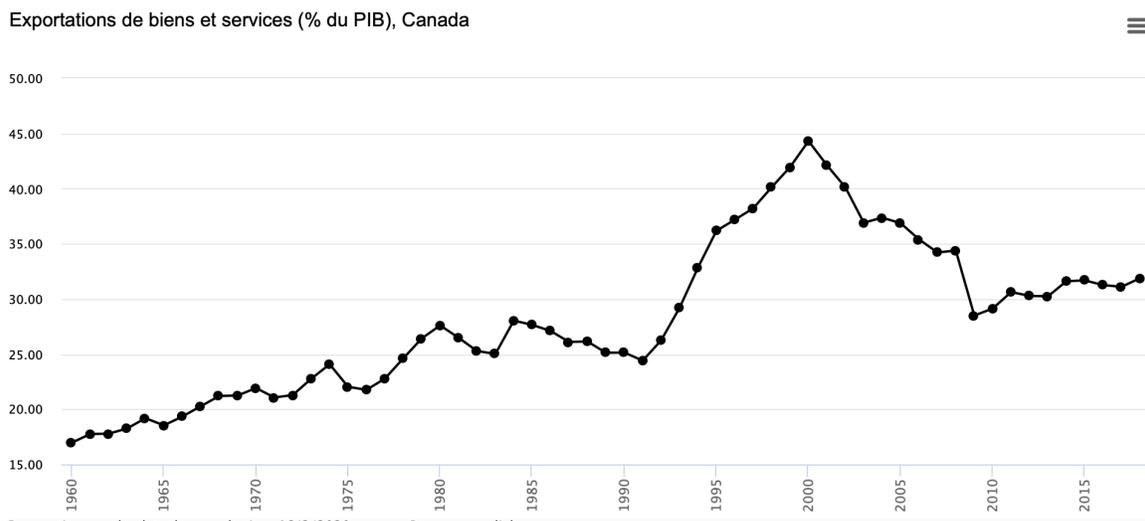


<sup>6</sup> <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=32363>.

Bien sûr, la crise provoquée par la Covid-19 affectera le commerce mondial. D'une part, à court terme, en raison de la forte récession provoquée par les mesures de confinement prises par la plupart des pays, et d'autre part, à long terme par les réactions protectionnistes et les pressions autarciques pour réduire la dépendance envers la production étrangère. Il était impossible, au moment de la publication de ce rapport, de prévoir l'ampleur et surtout la durée de cette récession. Mais nous faisons l'hypothèse, qui est celle de la plupart des institutions spécialisées, que cette récession sera prononcée, mais pas prolongée et que si elle affectera durement le commerce mondial à court terme, celui retrouvera progressivement son rythme à mesure que la croissance économique sera au rendez-vous.

Par ailleurs, nous notons que les activités pour lesquelles des voix se font entendre en faveur d'un recours plus important à la production locale, par exemple certaines fournitures médicales ou les productions maraîchères dans le cas du Québec, sont marginales par rapport au commerce mondial et encore davantage par rapport au transport maritime. Mais il n'est pas exclu, qu'à long terme, ces facteurs infléchissent le rythme de croissance du commerce mondial comme l'ont fait les pressions protectionnistes des dernières années. Dans l'ensemble, par prudence, nous pouvons prévoir, qu'après un choc profond qui provoquera une chute marquée du commerce mondial, nous assisterons à une reprise progressive. Cependant, dans une perspective à moyen terme, le commerce international sera affecté et les chaînes d'approvisionnement seront perturbées. Et donc, les perspectives de croissance seront moindres que ce qui était prévu avant l'éclosion de cette crise.

La croissance du commerce a été moins prononcée au Canada parce que le commerce extérieur représente depuis longtemps une portion importante de l'activité économique. Déjà, en 1970, les exportations de biens et services représentaient 22% du PIB canadien. Elles ont connu un sommet de 40% en 2000 avant les premiers chocs pétroliers. Elles dépassent actuellement 30% du PIB, ce qui constitue une proportion élevée pour une économie avancée.<sup>7</sup>



7

<http://perspective.usherbrooke.ca/bilan/servlet/BMTendanceStatPays?codeTheme=7&codeStat=NE.EXP.GNFS.ZS&codePays=CAN&optionsPeriodes=Aucune&codeTheme2=7&codeStat2=x&codePays2=CHN&optionsDetPeriodes=avecNomP&langue=fr>

Ces exportations ont néanmoins été multipliées par 2,5 entre 1995 et 2018, en dollars US courants, pour passer de 218 milliards à 544 milliards.

L'impact de cette croissance sur le commerce maritime est toutefois moins marqué que dans d'autres pays en raison de la structure du commerce international canadien. Le Canada est en effet très dépendant de ses échanges avec les États-Unis, une destination qui représente 76% des exportations de marchandises canadiennes et 65% des importations canadiennes. Une partie très importante de ces échanges continentaux se fait par voie terrestre quoique la navigation fluviale joue un rôle, notamment la voie maritime du Saint-Laurent vers les Grands Lacs.

Dans l'ensemble, on peut dire que le quart des exportations canadiennes et le tiers de ses importations se font par transport maritime. Ces proportions sont cependant appelées à augmenter en raison des efforts du Canada pour diversifier ses marchés, notamment grâce à la signature récente de deux ententes importantes de libre-échange, le Partenariat transpacifique, avec les pays asiatiques en 2016, et l'Accord économique et commercial global avec l'Union européenne en 2017.

C'est ainsi que, dans les années à venir, le transport maritime occupera une place croissante et jouera davantage un rôle stratégique pour soutenir la diversification commerciale et le développement économique du Canada.

## **Le changement de paradigme du transport maritime**

Pendant cette période de développement accéléré du commerce mondial, le transport maritime n'a pas seulement explosé, il a aussi subi des transformations importantes. Elles sont assez marquées, surtout depuis le tournant du siècle, pour que l'on puisse parler d'un changement de paradigme.

Ces changements ont été en partie une réponse à l'augmentation considérable du volume transigé, mais ils reflètent également l'adaptation du transport maritime aux pressions de la mondialisation vers l'efficacité et l'efficience - concurrence accrue, réduction des coûts, réduction des délais de transit, recours aux innovations technologiques. Ils tiennent aussi à un déplacement des pôles de développement économique.

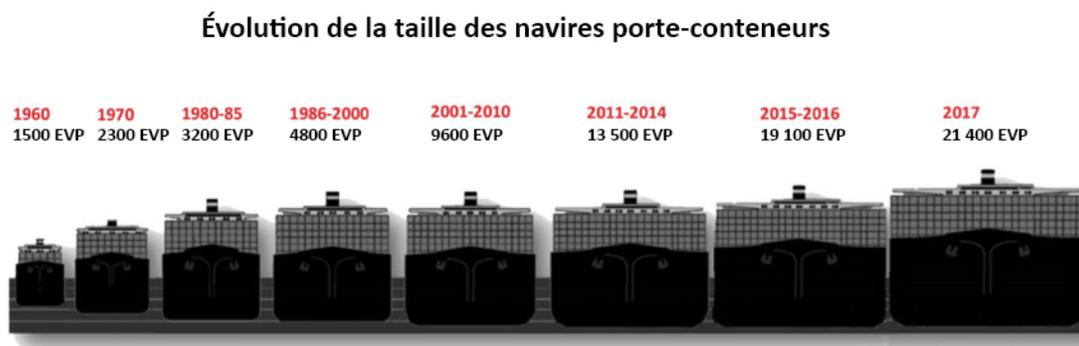
On a en effet assisté à une transformation physique des flux de transport maritime à la suite de deux investissements majeurs. D'abord, le canal de Panama - en Amérique centrale entre l'Atlantique et le Pacifique - a ouvert en 2016 un troisième jeu d'écluses pour permettre le passage de navires de plus grande taille. Ce changement a donné lieu à l'établissement de nouveaux standards pour la taille des navires, souvent définis en fonction des contraintes imposées par les dimensions de ce canal. On parle par exemple de navires Panamax qui avaient la taille maximale pour franchir le canal d'origine, de New Panamax pour ceux qui sont compatibles avec les nouvelles installations, et ensuite de Post Panamax. L'autre grand investissement est l'élargissement et le dragage du canal de Suez en 2015 qui relie la mer Rouge à la Méditerranée, facilitant lui aussi le passage de plus grands navires et la réduction des contraintes de circulation.

Les pressions pour la réduction des coûts, tout comme l'agrandissement de ces passages, ont encouragé le recours à des navires de plus en plus gros, un processus qui a d'abord touché le transport pétrolier, avec les superpétroliers, ainsi que les navires transportant du vrac. Il a ensuite frappé le transport de conteneurs où l'on a assisté à une tendance au gigantisme largement documentée et analysée.

Dans cette analyse, nous porterons davantage attention au trafic de conteneurs puisqu'il s'agit du secteur où s'exerceront les activités du projet Laurentia. Dans le même esprit, nous insisterons davantage sur les développements de la côte atlantique, puisque c'est la zone dont fait partie Québec.

Cette pression du gigantisme était bien décrite par exemple dans un document de l'UNCTAD<sup>8</sup> en 2015 : "The age distribution of the fleet also reflects the growth in vessel sizes over the last two decades. In particular, container ships have increased their average carrying capacity; those built 15–19 years previously have an average size of 28,516 dwt, while those built in the last four years are on average 2.8 times larger, with an average size of 79,877 dwt. In the early 2000s, a typical dry or liquid bulk ship was 2–3 times larger than a container ship newbuilding, while at present new container ships are the vessel type with the largest average tonnage. "

Bref, dans le cas des porte-conteneurs, la taille des nouveaux navires a été multipliée par 2,5 en quinze ans. Le graphique suivant illustre bien ce processus. À titre d'exemple, avant le tournant du siècle, un porte-conteneur typique avait une taille lui permettant de transporter 4800 EVP (équivalent 20 pieds, la mesure standard pour les conteneurs, qui se traduit en anglais par TEU, Twenty foot equivalent unit). Les grands navires en comptent maintenant autour de 20 000 EVP.



Ces navires de plus en plus larges, de plus en plus longs, de plus en plus hauts, ont aussi vu leur tirant d'eau augmenter. La norme Panamax était de 12,04 mètres. Les nouveaux navires ont un tirant d'eau de 15 mètres. Ce nouveau standard a eu un effet sur divers ports qui ne disposaient pas d'un tel tirant d'eau. Ce fut le cas de New York et des ports de la Virginie sur la côte Est de l'Atlantique qui ont effectué d'importants travaux de dragage et d'aménagement, des investissements de plus de deux milliards, pour accueillir ces navires de grande taille, les porte-conteneurs de 14 000 EVP et plus. Cela s'est souvent accompagné du développement des infrastructures ferroviaires capables de gérer le volume accru.

Ces changements ont également eu des effets sur la cartographie des flux du transport maritime. D'une part, le commerce, intense, entre l'Asie et les économies industrialisées s'est en partie déplacé, parce qu'en plus des centres majeurs de commerce que sont le Japon et la Chine, une partie de la production, et donc du commerce, s'est déplacée vers d'autres pays asiatiques dont les coûts de production sont moins élevés - Thaïlande, Indonésie, Malaisie - sans oublier le poids important de l'Inde. Ces pays sont plus à l'ouest et plus au sud. Pour mémoire, Singapour est à 5 000 kilomètres de Shangai.

<sup>8</sup> « Review of Maritime Transport, 2015 », United Nations Conference on Trade and Development, 2016

Ce déplacement des pôles de production, couplé à l'agrandissement du canal de Suez, a entre autres mené à un développement des liaisons entre l'Asie et l'Amérique par la Méditerranée et l'Atlantique.

De façon plus concrète, pour ce qui est de l'Est de l'Amérique, aux deux routes plus classiques de transport maritime avec l'Asie - la traversée du Pacifique vers les ports de la côte Ouest du Canada et des États-Unis et ensuite le transport ferroviaire à travers le continent, ainsi que la traversée du Pacifique et jusqu'au canal de Panama suivie d'une remontée vers les ports de la côte Est - s'ajoute une nouvelle route, partant de l'Asie jusqu'à la Méditerranée par le Canal de Suez et ensuite vers la côte Est de l'Amérique du Nord à travers l'océan Atlantique.

À titre d'exemple, pour une liaison entre Singapour et New York, la route maritime par le Pacifique équivaut à 14 203 kilomètres, ce à quoi il faut ajouter 4 447 de transport terrestre. La voie par la Méditerranée et l'Atlantique, 18 766 kilomètres par mer, est équivalente en distance. Mais, à distance égale, le transport maritime est moins coûteux que le transport par rail.

Pour résumer, le transport maritime, notamment celui des conteneurs auquel ce rapport accorde plus d'attention, puisque c'est dans ce secteur qu'activités qu'oeuvrera le projet Laurentia, est affecté par un déplacement des pôles économiques, une amélioration des voies de passage, le développement de nouvelles routes, des pressions sur les coûts, une concurrence accrue et une augmentation très marquée de la taille des navires.

## **Les conséquences pour le Québec et le Canada**

Comment ces changements affectent-ils le Canada? Le Canada compte quatre ports comportant des terminaux de conteneurs. Deux du côté pacifique, celui de Vancouver ainsi qu'un nouveau port en eau profonde, celui de Prince Rupert, au nord de la Colombie-Britannique, qui connaît un essor important. Sur la côte Est, deux ports accueillent des conteneurs, celui d'Halifax, de taille relativement modeste, avec un volume de 547 000 EVP en 2019, qui compte deux terminaux en eau profonde pouvant accueillir des navires importants et celui de Montréal, le seul à accueillir des conteneurs au Québec et sur le Saint-Laurent, qui compte cinq terminaux pour conteneurs qui ont permis le transit de 1 745 000 EVP en 2019, et qui s'apprête à faire un important investissement pour de nouvelles installations à Contrecoeur.

Cependant, le Port de Montréal, dont les installations ont un tirant d'eau de 11,3 mètres, ne peut pas recevoir des navires de grande taille. C'est encore plus vrai dans le cas de la Voie maritime vers les Grands Lacs dont le tirant d'eau n'est que de 8,3 mètres. Depuis 2013, avec des dragages et avec certaines restrictions, le port de Montréal peut accueillir, sous certaines conditions des navires dits Post-Panamax d'une capacité de 4000-5000 EVP, mais accueille le plus souvent des cargaisons de moins de 3000 EVP.

Cependant, malgré cette contrainte physique, l'Administration portuaire de Montréal (APM) peut composer avec la tendance au gigantisme des navires parce que son développement repose sur un modèle particulier, celui de « port de destination ». Cette particularité s'explique par la géographie. Montréal est un port intérieur, loin de l'océan, mais près des marchés du centre du continent. Il ne se prête pas au cabotage, comme on en voit sur la côte atlantique, où les navires accostent à différents ports pour décharger une partie de leur cargaison.

La nature de ce marché de niche a bien été expliquée par la pdg du Port de Montréal, Mme Sylvie Vachon<sup>9</sup> : « Notre Port, et c'est aussi ce qui le distingue, est un modèle unique en Amérique du Nord ! On est un « port de destination ». Ça signifie que les lignes maritimes envoient chez nous des navires, sans escale, à partir de leur port de départ en Europe ou dans les Caraïbes. Les navires de conteneurs qui viennent chez nous sont complètement déchargés, puis complètement rechargés... ils repartent pleins. »

Mme Vachon souligne également le fait que le phénomène des méga-navires, même si ceux-ci ne se rendent pas à Montréal, peut avoir un effet indirect positif sur le port: « Je fais une parenthèse sur la question de la taille des navires, car on m'en parle beaucoup ces temps-ci... Oui, bien sûr, il y a des méga-navires un peu partout dans le monde, mais surtout en Asie. L'arrivée de ces méga-navires a contribué à la croissance du Port de Montréal et la raison est très simple. Ils se remplissent de port en port en Asie, ils passent dans le canal de Suez, s'arrêtent dans des ports aux abords de la Méditerranée, en Espagne par exemple, puis se transbordent dans des navires de plus petit gabarit qui arrivent ensuite directement chez nous sans escale. »

Ce modèle est fonctionnel parce que le coût unitaire plus élevé du transport de conteneurs sur des navires de plus petite taille peut être compensé par l'avantage financier de pouvoir repartir de Montréal avec une pleine cargaison et ainsi d'éviter le coût de revenir avec une quantité élevée de conteneurs vides. Ce modèle permet d'ailleurs la présence régulière de six lignes maritimes qui, avec des navires adaptés au port, assurent dix services réguliers vers Montréal.<sup>10</sup> À cela s'ajoute le fait que Montréal profite d'une rente de situation, de nature géographique, qui lui confère un avantage monopolistique sur son territoire plus immédiat, la zone métropolitaine, le Québec, une partie de l'Ontario et du centre des États-Unis.

En somme, le Port de Montréal, avec une stratégie de niche adaptée à son marché, a pu assurer son développement en étant relativement à l'abri des pressions exercées par le changement de paradigme qui a transformé le transport maritime. On le voit aux bons résultats financiers de l'organisme, notamment une croissance des revenus d'exploitation de 9,8% en 2018 et des revenus nettement supérieurs aux charges d'exploitation.

Toutefois, si ce modèle unique permet au Port de Montréal de prospérer dans le marché qui lui est propre, cela ne lui permet pas de s'insérer pleinement dans les circuits maritimes mondiaux et de profiter du développement du transport par conteneurs. C'est ce que suggèrent plusieurs statistiques portant sur le Port de Montréal.

Selon les statistiques publiques de l'APM<sup>11</sup>, on peut noter qu'en termes de tonnes chargées et déchargées, le transport de conteneurs n'a connu qu'une augmentation modeste en dix ans. De 13,3 millions de tonnes en 2008, le niveau d'avant la crise financière de 2009, il n'était que de 14,5 millions en 2018, la dernière année pour lesquelles ces statistiques de tonnage sont disponibles, et ce, grâce à une forte croissance en 2018 sans laquelle l'évolution sur la décennie aurait été en stagnation. Il n'en reste pas moins que cela n'a permis qu'une croissance de 9,1% sur la décennie. Pendant cette même période, pour les deux autres grandes composantes du transport maritime, le vrac solide passait de 6,3 à 7,8 millions de tonnes, une hausse de 23%, tandis que le vrac liquide doublait, de 8,0 à 16,4 millions, pour une croissance de 104%.

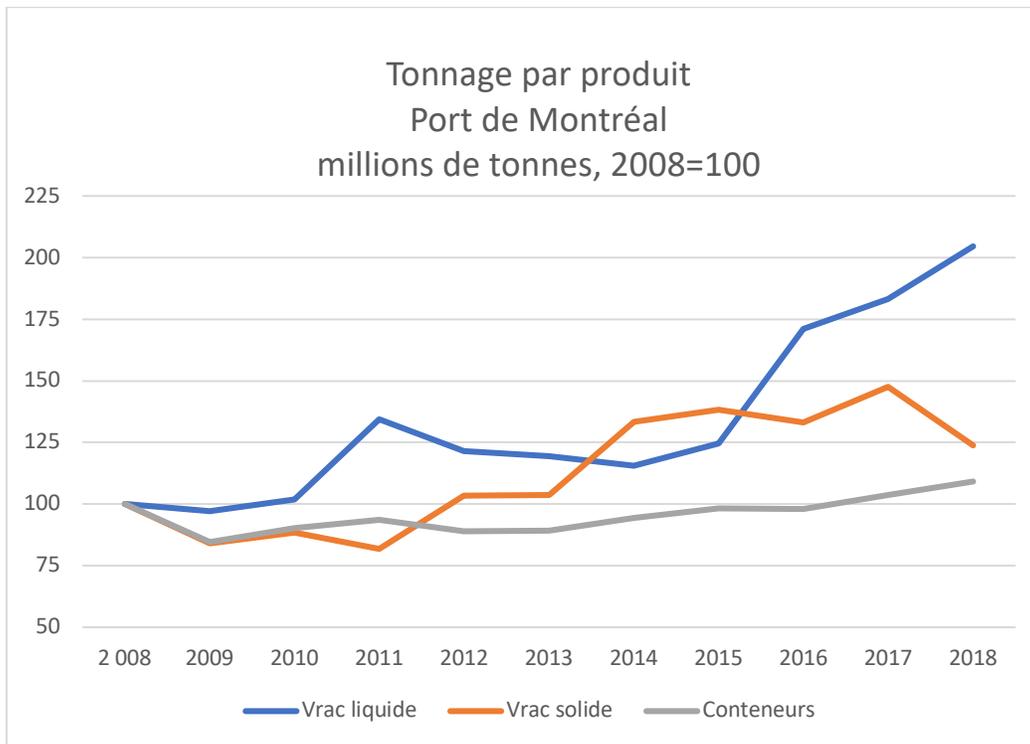
C'est donc dire que le transport de conteneurs a représenté le poste d'activité le moins dynamique et que 80% de la croissance sur la période de dix ans est provenue du vrac liquide, essentiellement des produits pétroliers.

---

<sup>9</sup> Allocution de Madame Sylvie Vachon Présidente-directrice générale Administration portuaire de Montréal, Chambre de commerce du Montréal métropolitain, 14 mai 2018

<sup>10</sup> « Transporter autrement », Rapport annuel 2018, Administration portuaire de Montréal, 2019

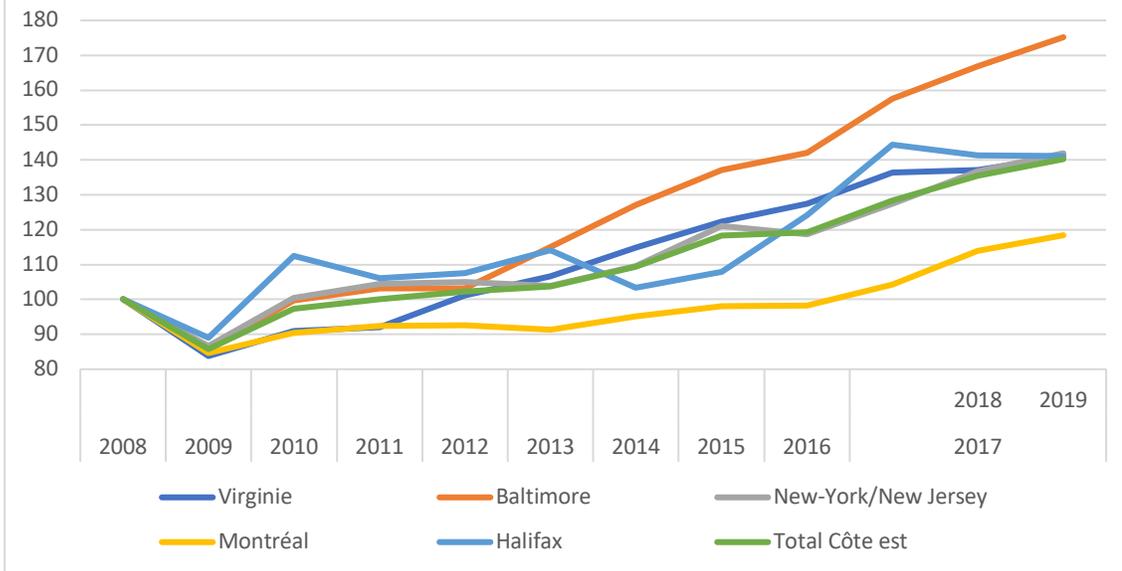
<sup>11</sup> <https://www.port-montreal.com/PMStats/html/frontend/statistics.jsp?lang=fr&context=media>



Cette faible croissance du commerce de conteneurs, on ne la retrouve pas ailleurs sur la côte atlantique. S'il est nécessaire de recourir aux mesures par tonne pour comparer des catégories de marchandises de nature diverse - conteneurs, vrac solide, vrac liquide - pour comparer entre elles les activités de transbordement de plusieurs ports, nous revenons à la mesure classique, le nombre de conteneurs, mesurés en EVP (équivalents vingt pieds).

Malgré une bonne année en 2018, suivie d'une autre bonne année en 2019, qui a porté le nombre d'EVP à 1,745 million, la croissance du nombre de conteneurs n'a été que de 18% à Montréal sur l'ensemble de la période 2008-2019. Elle a été, dans les autres ports de la zone Atlantique, de 41% pour les ports de Virginie et de Halifax, de 42% pour New York/New Jersey, et elle a même atteint 75% à Baltimore. Des taux de croissance qui se rapprochent de l'augmentation de 54% enregistrée sur la période pour le trafic mondial de conteneurs.

Volume de conteneurs  
Côte atlantique  
Croissance 2008-2019 ( 2008=100)

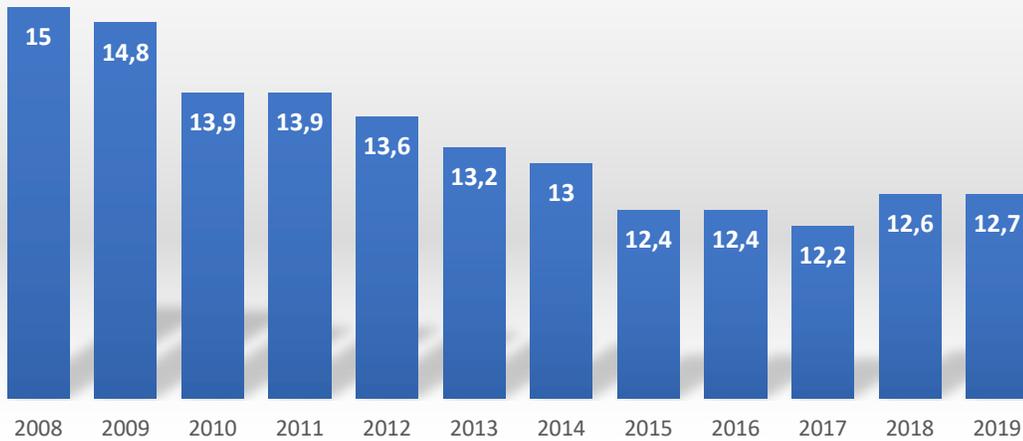


Cette croissance nettement plus lente du volume de conteneurs peut être compatible avec le plan d'affaires du Port de Montréal, mais on peut néanmoins en conclure qu'il ne capte pas pleinement les bénéfices de la croissance du commerce maritime mondial.

Comme le montre le graphique suivant, Montréal, qui traitait 15% des conteneurs de la côte est de l'Amérique en 2008, n'en transige plus maintenant que 12,7%.

On peut en conclure que Montréal, et par voie de conséquence, le fleuve Saint-Laurent, subit une certaine érosion de sa part du marché mondial du transport maritime. Cette érosion peut s'expliquer, du moins en partie, par la transformation de la structure du commerce maritime mondial, du degré de concurrence, et de la transformation des routes.

## Port de Montréal Part de marché, côte atlantique



Les plus petits navires qui se rendent vers Montréal exigent des coûts unitaires par conteneur plus élevés que ceux des supertankers. Dans le cas des livraisons provenant d'Asie, il faut également ajouter le coût de transbordement : les conteneurs livrés sur de gros navires ayant transité par le canal de Suez doivent être transférés, dans des ports européens, sur de plus petits navires compatibles avec les contraintes de Montréal.

Cela n'affecte pas trop les clients bien intégrés avec le pôle logistique montréalais, ceux qui voient des avantages à son modèle de marché de destination, ni les livraisons destinées à la zone métropolitaine, au Québec, à l'Ontario. Par contre, cela peut affecter les exportateurs qui utilisent Montréal comme porte d'accès vers le Midwest et le cœur économique américain, Chicago, Détroit et même Toronto.

Dans ces cas, Montréal dispose d'un avantage géographique. Contrairement à ce qu'on croirait intuitivement, le trajet transatlantique d'Europe vers Montréal est légèrement plus court que vers New York - un gain de 50 kilomètres dans le cas de Gênes et de 172 km dans le cas de Rotterdam. À cela s'ajoute un avantage encore plus grand pour le rail : Montréal se situe, pour le transport ferroviaire, à 1359 km de Chicago, contre 1930 km pour New York.

Mais cet avantage réel a ses limites. Avec les économies d'échelle permises par les gros porte-conteneurs, de 14 000 EVP par exemple, il peut devenir plus efficace et moins coûteux de passer par New York (ou Norfolk en Virginie) pour rejoindre le Midwest américain. Pour cela, il faudra que les économies réalisées sur la portion maritime du trajet soient supérieures au coût plus élevé du transport ferroviaire, parce que New York est plus éloigné du Midwest que ne l'est Montréal. Ce sont des scénarios qui peuvent se quantifier, pour lesquels les compagnies de transport maritime disposent des données nécessaires, en tenant compte d'autres facteurs, comme les coûts des services portuaires, la connectivité des liaisons ferroviaires, le coût et l'efficacité du transport par train etc.

À titre d'exemple, une firme internationale spécialisée, Mercator, qui a agi comme consultant pour l'APQ, a fait le calcul pour un navire provenant du Vietnam avec une cargaison destinée à Chicago, pour noter que le passage par Montréal, avec le coût de transbordement et la poursuite de la route sur un plus petit navire, coûterait

3 435 \$US pour un conteneur de 40 pieds, contre 2 940 \$US par New York. Ce n'est qu'un exemple, qui sert à illustrer la dynamique.

Bien d'autres facteurs que les coûts théoriques entrent en jeu dans les décisions des compagnies de commerce maritime dans le choix des routes. Mais il n'en reste pas moins que cela peut expliquer l'érosion des parts de marché du Port de Montréal pour ce qui est de conteneurs et montrer que cette concurrence de prix s'exerce dans le cas de certaines routes.

Sans menacer le Port de Montréal, ces pressions affectent ses avantages naturels et contribuent à ce que le professeur<sup>12</sup> Jean-Paul Rodrigue, professeur au Département d'économie et de géographie à la Hofstra University, qualifie de « risque de marginalisation » du Port de Montréal.

À cela s'ajoute une autre tendance, qui porte sur l'ensemble du trafic maritime du fleuve Saint-Laurent. On observe en effet une stagnation du tonnage manutentionné dans l'ensemble des quelque vingt ports du Québec. Selon Transports Québec<sup>13</sup> « Annuellement, les transbordements dans les ports du Québec représentent environ 110 millions de tonnes de marchandises. ». Un rapport de 2005<sup>14</sup> montrait que ce tonnage total oscillait aux alentours de 105 millions de tonnes entre 1995 et 2005. On peut en déduire très clairement qu'il y a stagnation du trafic sur l'ensemble du Saint-Laurent.

De la même façon, sur la voie maritime, on observe là aussi une stagnation : un volume de 35,4 millions de tonnes en 2000 qui n'a pratiquement pas bougé en presque vingt ans pour s'établir à 38,4 millions en 2019.

Comme il y a eu une augmentation du trafic à Montréal et à Québec, cette stagnation met en relief un autre phénomène, l'affaiblissement de plusieurs ports le long du fleuve Saint-Laurent, qui tient à des transformations économiques - baisse de la production et des exportations de produits forestiers, de pâtes et papiers, ou de certains produits miniers.

Ces tendances soulèvent un enjeu important pour l'économie du Québec dans son ensemble, soit la baisse du poids relatif et de l'influence du fleuve Saint-Laurent et de la Voie maritime comme grande voie de commerce, d'échanges et comme lien avec le reste du monde. Au moment où le Québec veut faire du Saint-Laurent un vecteur de développement.

## **Le projet Laurentia**

C'est dans ce contexte que s'inscrit la genèse du projet Laurentia. L'APQ a développé un projet misant sur ses avantages géographiques naturels pour construire dans la baie de Beauport, à Québec, un terminal pour conteneurs en eau profonde. Avec une profondeur de 15 mètres, il pourra accueillir des navires de grande taille qui ne peuvent poursuivre leur route au-delà sur le fleuve Saint-Laurent parce que le tirant d'eau ne le permet pas et, dans plusieurs cas, le tirant d'air non plus, parce que le dégagement des ponts de Québec empêche leur passage.

---

<sup>12</sup> The pressure for scale — mega-ships reignite Canada east coast port competition", Journal of Commerce " Jean-Paul Rodrigue et Peter Ford

<sup>13</sup> Site du ministère des Transports du Québec : <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/entreprises-partenaires/entreprises-services-transport-maritime/Pages/portrait-quebec.aspx>

<sup>14</sup> « Le transport maritime sur le Saint-Laurent depuis 1995 », Ministère des Transports du Québec, 2009

Cet investissement de 775 millions \$ se réalisera avec deux partenaires, Hutchison Ports et le Canadien National. L'APQ et ces deux partenaires privés investiraient 595 \$ millions, soit 77% des fonds. La participation que le projet tente d'obtenir des gouvernements équivaldrait à 23% du total, soit 180 \$ millions.

Ce projet, lorsqu'il aura son rythme de croisière après quelques années, pourrait progressivement atteindre sa capacité théorique annuelle de 700 000 EVP. Si ces prévisions se réalisent, cela se comparerait avec un volume, beaucoup plus important, de 1 745 244 EVP à Montréal en 2019 et de 546 691 à Halifax.

Ce projet prévoit des installations modernes misant sur un niveau élevé d'automatisation et facilitant la connectivité avec le réseau ferroviaire du Canadien National. 90% des conteneurs quitteraient Québec par train en misant sur les pratiques permettant le recours à des convois ferroviaires de plus grande taille pouvant atteindre 3,65 kilomètres (ou 12 000 pieds).

L'APQ a conçu ce projet dans le cadre de son plan de développement pour assurer la croissance du port et lui procurer les ressources additionnelles nécessaires pour maintenir la qualité de ses infrastructures.

Le fondement économique du projet, selon les documents de présentation de l'organisme, est de profiter de ses avantages naturels pour capter une portion du volume d'activité des ports de la côte Est, en misant sur les avantages comparatifs de Québec - la proximité géographique avec l'Europe et des liaisons ferroviaires avec l'Ontario et le Midwest - qui seraient concurrentiels avec les ports américains en termes de distance, de coûts et de temps.

Des précisions géographiques s'imposent pour comprendre en quoi Québec peut compter sur une situation avantageuse par rapport aux ports de la côte Est, pour des liaisons entre l'Europe - et par extension l'Asie - et le Midwest américain. Nous avons décrit plus haut les avantages géographiques de Montréal. Ils jouent également en faveur de Québec, en tenant compte des 250 kilomètres qui séparent les deux ports du Saint-Laurent.

D'une part, pour la portion maritime des trajets, le Port de Québec est encore plus proche des ports européens - qu'ils soient sur la mer du Nord ou en Méditerranée - que ne l'est New York. Par exemple, Québec est à 7 200 km de Gênes, soit 324 km de moins que pour New York. Le gain est de 430 km dans le cas de Rotterdam. Dans un marché où la distance, c'est du temps, et où le temps, c'est de l'argent, cet avantage géographique représente une réduction d'une journée de la durée du trajet.

Ensuite, pour la portion terrestre par le rail, Québec reste plus proche de Chicago que ne l'est New York - un avantage, léger, de 176 kilomètres. À cela peuvent s'ajouter des avantages de coûts, pour les installations portuaires et pour le fret ferroviaire. C'est ainsi que, selon les calculs de Mercator, pour des navires provenant du nord ou du sud de l'Europe destinés à Chicago, les coûts du Port de Québec seraient inférieurs d'environ 7% à ceux de Norfolk, en Virginie, et de 15% à ceux de New York.

Dans leur plan d'affaires pour ce projet, les partenaires de Laurentia prévoient deux phases. Dans un premier temps, les lignes maritimes qui desservent Montréal pour les liaisons d'Europe, de Méditerranée, ou d'Asie via les ports européens, pourraient charger davantage leurs porte-conteneurs et faire une escale à Québec. À l'heure actuelle, ceux-ci ne sont pas chargés à pleine capacité en raison des contraintes du tirant d'eau - qui varient en outre selon la saison - et sont en général limités à des chargements inférieurs à 3 000 EVP. La présence du terminal Laurentia leur permettrait de décharger ces conteneurs additionnels à Québec et, ainsi allégés, poursuivre leur route vers Montréal. Et faire de même sur le chemin du retour. Cette approche, nommée LUTU (lighten up-top up), permettrait d'augmenter le trafic sur le fleuve et de réduire les coûts unitaires.

Ce mécanisme permettant une complémentarité entre les deux ports est déjà en pratique dans le cas du vrac liquide, comme les produits pétroliers, et dans celui du vrac solide, comme les céréales, quoique la logistique n'est pas la même.

Cette possibilité de décharger des conteneurs à Québec pourra être avantageuse pour les entreprises de la grande région de la Capitale nationale, et des régions ressources dont la plupart sont plus proches du Port de Québec que du Port de Montréal, situé à l'extrême sud du territoire québécois.

Progressivement, ce port en eau profonde pourrait attirer des navires de plus grande taille, provenant directement d'Asie, avec des capacités de 8000-10 000 EVP ou même plus, essentiellement pour desservir les marchés du centre des États-Unis.

Ce plan d'affaires repose sur des projections réalisées par l'APQ, ses partenaires et leurs consultants. Ces études concluent que ce nouveau terminal pourrait, en quelques années, atteindre sa pleine capacité de 700 000 EVP.

## **Les retombées économiques : deux approches**

Après une mise en contexte sur l'industrie du transport maritime, son importance, les enjeux qu'elle affronte, et après avoir décrit les grandes lignes du projet Laurentia, nous avons établi les bases permettant d'évaluer sa contribution et son impact.

Dans un premier temps, nous ferons état des calculs d'impacts établis grâce à l'approche classique des retombées économiques. Dans un deuxième temps, nous proposons une approche plus large, qui prend en compte les facteurs structurants et les considérations stratégiques.

### **L'approche classique**

KPMG a réalisé, pour le Port de Québec,<sup>15</sup> une telle étude de retombées économiques réalisée avec un modèle d'entrées et sorties. Cette étude rigoureuse, avec des hypothèses conservatrices, tenant compte des divers segments de l'activité, du volume prévu, des emplois impliqués, distingue la phase de construction des installations et la phase des activités.

Pour ce qui est de la phase des immobilisations, les dépenses prévues de 775 millions \$ portent sur les travaux liés à la construction proprement dite, à l'achat d'équipement, aux services conseils. Dans l'ensemble, sur la période prévue de quatre ans des travaux, ces investissements créeront 3 010 emplois directs, mesurés en personne-année, chez les maîtres d'œuvre du projet, et 2 327 emplois indirects, chez leurs fournisseurs. L'étude fournit aussi un calcul des emplois induits, générés par les dépenses accrues que permettraient les revenus additionnels engendrés par le projet, une donnée que, par prudence, nous ne retenons pas. La valeur ajoutée, directe et indirecte, provenant des diverses sources de revenus générés par le projet (salaires, revenus d'entreprise etc), s'élève à 450,6 millions \$ pour le Québec et à 525,9 millions \$ pour le Canada.

---

<sup>15</sup> « Estimation des retombées économiques d'un terminal de conteneurs au port de Québec », KPMG, 2019

Pour la phase des opérations, KPMG a établi ses prévisions avec une estimation conservatrice des emplois nécessaires pour le traitement des conteneurs, en tenant compte du fait que ce terminal, moderne, sera hautement automatisé et que les activités de connexion avec le réseau terrestre, surtout ferroviaire, seront efficaces. L'étude évalue les emplois directs à 457 par année, c'est-à-dire les emplois liés aux opérations de manutention des conteneurs, et à 316 les emplois indirects, dans les activités de transport par train et par camion engendrées par le terminal. La valeur ajoutée, quant à elle, s'établit à 56 millions pour les impacts directs et à un total de 86,3 millions quand on ajoute les impacts indirects.

Ces données donnent une bonne idée de l'importance du projet, de son empreinte sur la région, l'ensemble de la province et du pays. Ces résultats reposent sur un mode d'analyse reconnu, largement utilisé pour mesurer les impacts d'un investissement, d'une industrie, d'un projet ou d'une activité.

Mais ce genre d'approche a des limites. La première de ces limites est qu'il s'agit en quelque sorte d'un exercice tautologique. Toutes les activités économiques ont des impacts, génèrent des retombées, des emplois, une valeur ajoutée. Il est assez évident qu'un investissement majeur de 775 millions \$, nécessitant d'importants travaux de construction, aura un impact en termes d'emplois, et générera des revenus permettant de mesurer la valeur ajoutée. Mais c'est vrai de n'importe quel projet d'investissement, que ce soit un centre d'achat, un projet immobilier ou une autoroute, même si à investissement égal, les impacts pourront varier, dépendant des fuites, par exemple les intrants importés, ou des coefficients multiplicateurs propres aux industries d'où proviennent les intrants.

Une deuxième limite, plus fondamentale, tient au fait que les modèles d'entrées et de sorties sont statiques, comme le note bien l'étude de KPMG. Ils ne tiennent pas compte des effets que peuvent engendrer le projet ou l'activité analysée, comme les économies d'échelle, la rareté, les effets de substitution. Ces limites prennent une importance particulière dans le contexte économique québécois et canadien, où le marché du travail est en situation de plein-emploi, caractérisé par une rareté de main-d'œuvre, des goulots d'étranglement et parfois des pénuries. Cela est particulièrement marqué dans la région de Québec.

Il peut sembler étonnant de parler de pénurie de main-d'œuvre quand la crise de la COVID-19 a provoqué une hausse du chômage sans précédent. Mais, d'une part, les prévisions économiques dont nous disposons permettent de croire que la création d'emplois reprendra rapidement après la phase d'arrêt forcé de l'économie et que le délai de plusieurs années avant le début des activités du port en eau profonde permettra le retour à des niveaux de chômage comparables à ceux que nous avons connus. D'autre part, n'oublions pas que les taux de chômage historiquement bas qu'a connus le Québec ne tiennent pas seulement à sa performance économique, mais aussi à ses caractéristiques démographiques, le vieillissement et la baisse de la population en âge de travailler, des facteurs qui resteront présents. Cela ne changera pas. Enfin, même si la pandémie faisait en sorte que les taux de chômage restaient plus élevés qu'avant la crise, il n'est pas évident que ces chômeurs, qui proviendront surtout du commerce, du tourisme, des services personnels, souvent peu qualifiés, puissent combler les besoins de main-d'œuvre qualifiée et réduire les pénuries de main-d'œuvre.

Dans un tel contexte, le projet Laurentia fera vraisemblablement appel à des personnes déjà employées ailleurs. Pour la phase de construction, cela pourra avoir pour effet de décaler d'autres projets dans le temps. Pour ce qui est des opérations, il faudra le plus souvent embaucher des gens déjà actifs. Les emplois prévus pour le projet ne seront donc pas nécessairement des emplois créés, mais proviendront du déplacement de travailleurs. Le gain net tiendra davantage au fait que ces emplois, dans un contexte de haute productivité, seront vraisemblablement mieux rémunérés. La véritable valeur ajoutée proviendra ainsi, plus modestement, du différentiel entre les divers revenus générés par le projet, dont les salaires, et les revenus des emplois antérieurs.

Ces remarques ne portent pas seulement sur le projet Laurentia. Le critère de la création d'emploi ne peut plus être un objectif économique privilégié, ni une mesure du succès d'une initiative, ni une mesure valide d'impact. De façon générale, il s'agit-là d'une situation nouvelle qui forcera les décideurs à repenser leur façon d'évaluer la pertinence et l'impact des projets et des initiatives économiques.

En conclusion, si l'approche des calculs d'impacts économiques reste utile pour donner une idée de l'empreinte d'un projet et fournir des ordres de grandeur, elle n'est pas très utile pour nous éclairer sur l'essentiel, soit le bien-fondé d'un projet, les bénéfices qu'il peut apporter à l'économie ou la société, ou encore sa préférabilité par rapport à d'autres projets qui sont en concurrence pour les ressources, l'espace physique, les fonds publics, les intrants.

### **Une approche stratégique**

Pour ces raisons, nous proposons un cadre analytique élargi, capable d'intégrer des processus dynamiques, des considérations stratégiques et des éléments de nature qualitative. Cela permettra d'établir une évaluation plus juste et plus complète de la contribution potentielle du projet Laurentia et montrera que son empreinte économique dépasse largement les emplois ou la valeur ajoutée générée par ses activités.

Cette approche élargie repose sur trois éléments que l'on ne retrouve pas dans les exercices traditionnels de calculs de retombées.

Premièrement, elle s'appuie sur de nouveaux critères de mesure du succès. Nous venons de voir que le critère de la création d'emplois n'a plus la même pertinence pour évaluer le bien-fondé ou la contribution d'un projet. Il faut donc être en mesure de remplacer cet étalon traditionnel, toujours largement utilisé, notamment par les décideurs politiques. L'Institut du Québec s'est penché sur cette problématique<sup>16</sup> pour proposer d'autres critères économiques pouvant servir d'objectifs et de mesures du succès.

Le défi économique principal du Québec, c'est sa croissance économique relativement faible qui mène à un niveau de vie, mesuré par le PIB par habitant, plus bas que dans la plupart des autres provinces canadiennes, de la quasi-totalité des États américains et de la totalité des pays membres de l'OCDE avec lesquels le Québec voudrait se comparer. Ce constat fait l'unanimité chez les économistes, ainsi qu'auprès des gouvernements qui se sont succédé au Québec, comme en font foi les discours du budget et les énoncés de politique économique. Comblant ce retard du niveau de vie, ce qui se décrit par le terme de création de richesse, constitue donc un objectif économique consensuel, au cœur des efforts de nos gouvernements.

L'atteinte d'un tel objectif, en tenant compte d'obligations elles aussi consensuelles -le respect de nos engagements environnementaux et la juste répartition des fruits de la croissance- dépendra, selon les analyses économiques, de la capacité d'augmenter le niveau de productivité de l'économie québécoise. C'est en travaillant à accroître la productivité ou en travaillant à améliorer ses déterminants que le Québec pourra réussir à améliorer le niveau de vie de ses citoyens. Les grands déterminants de la productivité, selon la littérature économique, sont le niveau des investissements qui permettent de transformer les modes de production ou l'organisation du travail, l'innovation qui permet des changements de procédés ou la mise au point de nouveaux

---

<sup>16</sup> « Bilan 2019 de l'emploi au Québec », Institut du Québec, 2020

produits et de nouveaux services, et l'éducation qui renforce le niveau de compétence et l'adaptabilité de la main-d'œuvre et élargit le bassin de gestionnaires et de spécialistes.

Ce sont ces déterminants que devraient cibler les politiques gouvernementales, plutôt que la création d'emplois, et ce sont des facteurs dont ceux-ci pourront tenir compte dans l'établissement de leurs stratégies, le choix des industries ou des entreprises à privilégier dans les politiques de soutien et l'identification des projets prometteurs. Cette approche est certainement pertinente dans le cas du projet Laurentia en raison de son importance, du financement public dont il aura besoin, des contraintes réglementaires auxquelles il est soumis, notamment environnementales.

Et c'est ainsi, qu'en plus des mérites immédiats du projet, de la solidité de son plan d'affaires, de son succès potentiel, de l'activité qu'il générera, il est important de voir en quoi, directement ou indirectement, il peut créer de la valeur et contribuer à cet effort de création de richesse, et notamment, comment il peut contribuer, dans les limites de son rôle, aux efforts pour rendre l'économie plus productive. Cette contribution à la productivité peut prendre diverses formes, par exemple le degré de recherche et développement, le niveau des exportations qui, en plus de soutenir la croissance, renforce la capacité concurrentielle, ou encore le degré de transformation dans le secteur industriel.

Deuxièmement, une telle approche permet d'aller au-delà de la contribution mécanique à la croissance économique. Un projet de 775 millions, quelle que soit sa valeur ou sa pertinence, que ce soit une mine, un centre commercial, un échangeur routier, aura un impact important. La contribution d'une industrie stratégique ne doit pas être seulement de gonfler certaines statistiques économiques, comme les exportations, mais aussi d'avoir un effet structurant sur l'économie dans son ensemble. La question qu'il faut davantage se poser, c'est en quoi un investissement transforme l'économie et la société, même modestement, qu'il contribue à changer les façons de faire, pour que l'économie s'engage de façon plus constante dans ses efforts pour devenir plus productive et plus concurrentielle. Ces considérations introduisent des éléments qui comportent une dimension qualitative : en quoi un investissement important est-il unique, comment joue-t-il un rôle stratégique dans le développement économique?

Troisièmement, dans une telle approche, il est important d'élargir le champ d'analyse pour capter des facteurs moins quantifiables, plus intangibles, et dans certains cas, plus subjectifs. Par exemple des éléments stratégiques, mais difficiles à mesurer, comme le degré d'emprise du Québec sur son développement, le rayonnement international ou encore des éléments plus sociologiques, comme les impacts positifs d'un projet sur la fierté et la cohésion sociale.

## **L'empreinte économique du projet Laurentia**

À partir de cette grille d'analyse, nous avons identifié huit mécanismes à travers lesquels le projet de terminal de conteneurs en eau profonde de Laurentia, au-delà de l'impact direct de ses activités, peut apporter une contribution positive au développement économique, à l'augmentation de la productivité et l'élévation du niveau de vie. Nous passerons ensuite les quatre facteurs où le projet comporte des risques d'engendrer des conséquences négatives.

## 1- Un investissement structurant

L'un des principaux facteurs qui permet l'augmentation du niveau de productivité, c'est l'investissement. Par définition, le projet Laurentia répond positivement à ce critère, puisqu'il repose sur une importante dépense de capital de 775 millions. Mais tous les investissements ne sont pas égaux. Notamment, ils n'ont pas le même effet sur la productivité. Ce sont les investissements en machinerie et en équipement, particulièrement ceux des entreprises, qui ont cet impact positif, par opposition par exemple aux investissements immobiliers. En effet, des investissements pour de nouveaux équipements de production, pour de nouveaux systèmes de technologies de l'information et des communications (TIC), contribuent à transformer les opérations et permettent de modifier les stratégies d'entreprise - nouveaux produits, nouveaux marchés, organisation du travail, efficacité des procédés - qui tous rendront l'entreprise plus productive. Le projet Laurentia, même si c'est d'abord un projet d'infrastructure, consacre une partie importante des fonds à des équipements et à de la machinerie.

Par ailleurs, le Québec, dans ses efforts pour augmenter le niveau d'investissement et lui permettre d'atteindre une proportion équivalente à son poids économique dans l'ensemble canadien, cherche à augmenter les investissements directs étrangers (IDE). C'est un des objectifs confiés à Investissement Québec par le gouvernement du Québec. C'est aussi au cœur du mandat de deux organismes voués au rayonnement international des deux grandes villes du Québec, Montréal International et Québec International. Le projet Laurentia s'inscrit dans ces efforts avec la participation de son principal actionnaire, Hutchison Ports, dont le siège social est à Hong-Kong.

## 2- Un apport pour l'innovation et la productivité

Un autre pilier d'une stratégie de productivité, c'est l'innovation. Le projet Laurentia repose sur la construction d'un terminal de conteneurs moderne hautement automatisé. Les projections de l'étude de KPMG permettent de mieux mesurer l'effet de cette technologie plus avancée sur la productivité.<sup>17</sup>

« Selon les informations transmises à KPMG par l'APQ, le terminal tel qu'actuellement envisagé aurait une efficacité très élevée par rapport à la moyenne des ports de conteneurs nord-américains, et ce, pour trois raisons principales : le partenaire de l'Administration portuaire de Québec souhaite mettre en place un terminal à haut niveau d'automatisation; la modernité dans le design de l'infrastructure et le choix des équipements permettent l'atteinte d'une plus haute efficacité que les ports de conteneurs moyens existants qui reflètent généralement une mise en service datant des années 1960-1970; l'usage prédominant de la logistique ferroviaire implique des activités de manutention des conteneurs relativement moins intensives en main-d'œuvre au terminal.

« Ainsi, selon les hypothèses de l'APQ et de son partenaire, afin de refléter un niveau d'automatisation élevé et de générer des estimations conservatrices au chapitre de la création d'emplois directs, un ratio de 0,40 emploi/conteneur (EVP) a été utilisé pour la portion des emplois au terminal. Ce ratio est significativement moins élevé que le bas de l'intervalle de Le-Griffin et Murphy, correspondant à 1500 conteneurs (EVP) manutentionnés par année-personne, soit 0,67 année-personne par 1000 EVP. »

Ainsi donc, ce projet, avec ce degré élevé d'automatisation, affichera un degré de productivité du travail élevé - 50% au-dessus de l'industrie - et contribuera aux efforts d'augmentation de la productivité, avec les effets

---

<sup>17</sup> « Estimation des retombées économiques d'un terminal de conteneurs au port de Québec », KPMG, 2019

indirects que cela engendre : transferts technologiques, main-d'œuvre spécialisée et capacité concurrentielle accrue.

À cela s'ajoute un facteur de nature davantage technologique, l'intégration plus poussée des réseaux de production à l'échelle mondiale, permise notamment par les TIC, où un produit peut provenir de composantes de divers pays et où sa production peut exiger un va-et-vient de ces composantes entre pays. C'est ce qu'on appelle les chaînes de valeur mondiales. L'amélioration des installations portuaires pourra faciliter les efforts des entreprises canadiennes visant à s'intégrer dans les chaînes de valeur mondiales.

### **3- Un tremplin pour les exportations**

Pour une économie de petite taille comme l'est celle du Québec, et même celle du Canada, les limites du marché intérieur font en sorte que la croissance repose en partie sur la capacité de nos entreprises de se développer sur les marchés extérieurs et d'internationaliser leurs activités. L'augmentation des exportations est l'un des facteurs importants du potentiel de croissance économique.

Les infrastructures portuaires sont des pôles logistiques dont la fonction première est de faciliter les échanges commerciaux. À ce premier niveau, la construction d'un nouveau terminal de conteneurs augmente la capacité physique d'exporter.

À cet effet quantitatif s'ajoute un potentiel dynamisant. Plus le commerce maritime est compétitif, en termes de coûts, de rapidité, de fluidité et de simplicité, plus les exportations seront facilitées et plus les entreprises seront incitées à s'ouvrir aux marchés étrangers. À ce chapitre, la contribution de Laurentia sera positive grâce à ses avantages naturels et à sa technologie de pointe. En ce sens, une amélioration de l'offre de service des installations portuaires, ce que propose le projet Laurentia, constitue un levier, en élargissant la gamme de choix pour les entreprises exportatrices, en améliorant la facilité d'accès.

Ces avantages sont susceptibles de soutenir les gouvernements, les organismes de développement et les chambres de commerce qui déploient d'importants efforts pour soutenir et accompagner les entreprises dans leur démarche d'exportation ou pour les convaincre de faire le saut et d'explorer le potentiel des marchés étrangers. Dans certains cas, la proximité d'installations portuaires, leurs avantages en termes de coûts et d'accès, peuvent être des facteurs susceptibles pour une entreprise de l'amener à faire le saut vers l'exportation.

Cela peut notamment être le cas pour des entreprises de la région de la Capitale nationale et des régions ressources qui ont Québec pour pôle, pour qui cette proximité avec une installation portuaire pourra non seulement réduire les coûts de transport terrestre pour avoir accès au transport maritime, mais pourra aussi réduire les barrières qui entravent souvent les initiatives pour s'ouvrir au commerce extérieur.

L'accroissement de la capacité et de l'efficacité des pôles logistiques peut ainsi contribuer au développement du commerce extérieur et donc à la création de richesse.

Notons également qu'au-delà du volume des exportations et de leur valeur en dollars, leur contribution à la création de richesse dépendra de la nature de ces exportations, du degré de transformation qu'elles ont subi et donc de leur valeur ajoutée - l'exportation de produits manufacturés à haut contenu technologique contribue davantage à la création de richesse que celle de matières premières et de produits peu transformés. De façon générale, les marchandises conteneurisées comportent un degré de transformation plus grand et, à ce titre, un projet qui propose la capacité de traitement de conteneurs peut contribuer à une tendance de diversification des exportations vers une plus grande valeur ajoutée.

Il ne faut cependant pas oublier que les activités maritimes s'exercent dans les deux sens. En comptabilité nationale, si les exportations contribuent à la croissance, les importations jouent un rôle inverse, elles constituent une sortie de fonds : la croissance du PIB provient de la différence entre les exportations et les importations.

Les installations portuaires ont également pour rôle d'accueillir des marchandises provenant d'autres pays. Une installation comme le terminal de conteneurs Laurentia facilitera aussi les importations et donc, en principe, contribuera à des flux potentiellement négatifs pour l'économie québécoise.

Cela ne doit pas amener à voir les importations comme un élément nécessairement négatif, et ce, pour cinq raisons.

- D'abord, les importations comblent des besoins des consommateurs, des entreprises, des gouvernements, parfois essentiels et permettent souvent de réduire les coûts.

- Ensuite, le recours accru au commerce mondial, après des siècles de protectionnisme, reposait sur une conception du développement économique, maintenant renforcée par des ententes internationales, qui consiste à croire qu'il est préférable de recourir aux marchés étrangers pour se procurer des biens et des services pour lesquels d'autres pays sont plus efficaces que nous, et de produire pour les pays étrangers dans les domaines où c'est nous qui détenons des avantages comparatifs. Cette logique a mené à une hausse des importations, mais aussi à une hausse des exportations, à une baisse des prix, à une augmentation mondiale du niveau de vie et à une intégration des pays émergents aux circuits économiques (quoique, dans ces pays, le processus a été inégal et souvent inéquitable).

- Enfin, n'oublions jamais qu'un pays ne pourra pas espérer miser sur les exportations s'il n'accepte pas d'importations sur son territoire. C'est néanmoins une stratégie gagnant-gagnant, notamment pour le Canada qui exporte plus de marchandises qu'il n'en importe et qui, en raison des limites de son marché intérieur, a besoin de cet accès aux pays étrangers pour assurer sa croissance.

#### **4- Un soutien à la compétitivité**

N'oublions pas non plus qu'une réduction des coûts de transport que permettrait ce terminal se traduira par une plus grande compétitivité des entreprises, et contribuera ainsi aux efforts du pays pour être concurrentiel à l'échelle internationale.

Si l'économie québécoise, comme celle du Canada, connaît des problèmes de performance par rapport à ses concurrents, c'est en grande partie en raison de sa productivité plus faible. Mais sa compétitivité est également affectée par un ensemble de facteurs qui augmentent les coûts des produits et des services canadiens et érigent des obstacles : fiscalité, contraintes réglementaires, obligations environnementales et sociales. Certains de ces coûts ne peuvent pas être évités, par exemple les lois du travail ou les normes environnementales.

Mais d'autres peuvent être réduits. C'est le cas des coûts du transport maritime, plus élevés au Québec en raison de la configuration du réseau, et qui seraient réduits par l'entrée en jeu du terminal Laurentia. Ce projet, en permettant une réduction des coûts unitaires du transport maritime, en introduisant un élément de compétition et en procurant aux entreprises un certain choix, contribuera, modestement, à réduire le coût de faire des affaires au Québec et contribuera à la compétitivité de ses entreprises.

## **5- Un renforcement de la connectivité**

Par ailleurs, il faut tenir compte d'un facteur essentiel, celui de la connectivité. Le succès d'un pays dans ses efforts pour développer ses activités internationales dépendra en partie de l'étendue et de la complexité des liens qu'il peut déployer sur la planète, de l'ensemble des flux internationaux auxquels il est intégré. L'importance de cette connectivité est bien mise en relief dans une étude de Montréal International<sup>18</sup>, montrant que ces flux sont multiples - les échanges de biens, de services, de capitaux, de personnes, de données. Une installation portuaire est la composante de l'un de ces flux, celui des échanges de biens. Mais ces flux sont interreliés et indissociables. On le voit dans le cas de Laurentia qui, outre l'éventuel transport de marchandises, repose sur un investissement - un flux de capitaux -, a nécessité du transfert technologique - un flux de données, et exige du déplacement de personnes et la participation de gestionnaires et d'investisseurs étrangers - un flux de personnes.

En ce sens, le terminal de Laurentia est un outil de plus qui s'ajoute au réseau des flux qui nous lient au monde et renforcent notre capacité de mieux faire sur les marchés étrangers.

Cette contribution à la connectivité profitera, dans un premier lieu, à la région de Québec où se concentreront les activités portuaires de Laurentia, mais elles contribueront à renforcer la place de l'écosystème qu'est le fleuve Saint-Laurent, et du Québec dans son ensemble, comme plaque tournante du commerce et des échanges avec le monde.

## **6- Un levier pour d'autres industries**

Certains impacts, plus indirects et plus lointains, ne sont pas pris en compte dans les mesures classiques, et c'est le potentiel de développement qu'un projet peut générer pour d'autres industries.

Dans le cas du projet Laurentia, il est important de rappeler que le projet repose sur un partenariat et que l'un des partenaires est le Canadien National, qui mettra à contribution son réseau et son expertise pour assurer le déplacement des conteneurs du terminal. Selon les projections des promoteurs, 90% des conteneurs qui seront déchargés à Québec poursuivront leur chemin par rail et seulement 10% par camion. Cette participation créera de l'activité, nécessitera du personnel additionnel, ce qui est capté par les calculs des retombées. Mais elle aura aussi pour effet de permettre au CN de mieux utiliser la capacité de ses infrastructures, d'asseoir son emprise sur les réseaux de l'Est du continent, de développer un marché où il sera concurrentiel par rapport aux transporteurs par rail présents aux ports de l'Est des États-Unis. Et de contourner une contrainte avec laquelle il doit composer, son absence d'accès directs sur la côte Est américaine.

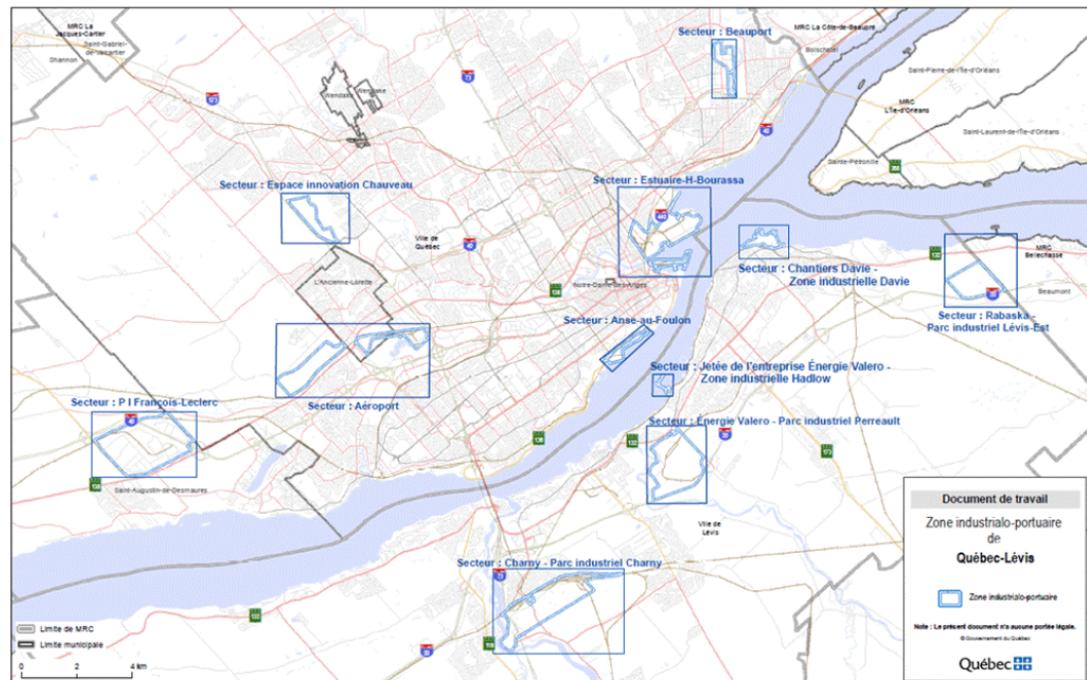
Une autre industrie pourrait éventuellement voir le jour à mesure que le pôle logistique débordera progressivement des limites strictes du terminal de Beauport. Une installation portuaire ne se limite pas aux quais attenants aux voies navigables. Dans le cas de la région de Québec, comme le montre l'illustration ci-dessus, les installations industrialo-portuaires se répartissent sur une dizaine de sites.

---

<sup>18</sup> « Le Grand Montréal connecté à l'international pour une plus grande richesse collective », Chambre de commerce du Montréal métropolitain et Montréal International, 2018

# ZONE INDUSTRIALO-PORTUAIRE Québec-Lévis

Carte 3-1 Zone industrialo-portuaire Québec-Lévis



Ces sites, l'équivalent de parcs industriels, disposent de l'espace pour le développement d'activités connexes au transport maritime, par exemple des zones de stockage et de manutention, l'établissement d'entreprises soucieuses de se localiser proche des installations portuaires, du camionnage et des centres de distribution. Ces activités pourraient avoir un impact régional structurant sur la grande région de Québec en favorisant l'établissement d'activités qui se grefferont au pôle logistique.

## 7- Un effet dynamisant sur le savoir

Nous avons noté plus haut que les trois principaux leviers pour accroître la productivité sont les investissements, l'innovation et l'éducation. Il n'y a pas de liens directs entre le développement d'une installation portuaire comme Laurentia et l'éducation : pas de grands besoins de main-d'œuvre spécialisée exigeant des programmes éducatifs adaptés, pas de niveau élevé de R-D. Cependant, il est possible que ce projet puisse mener à une certaine synergie avec l'éducation, si deux initiatives, dont l'une est à l'étape de projet et l'autre à celui des intentions, se concrétisent.

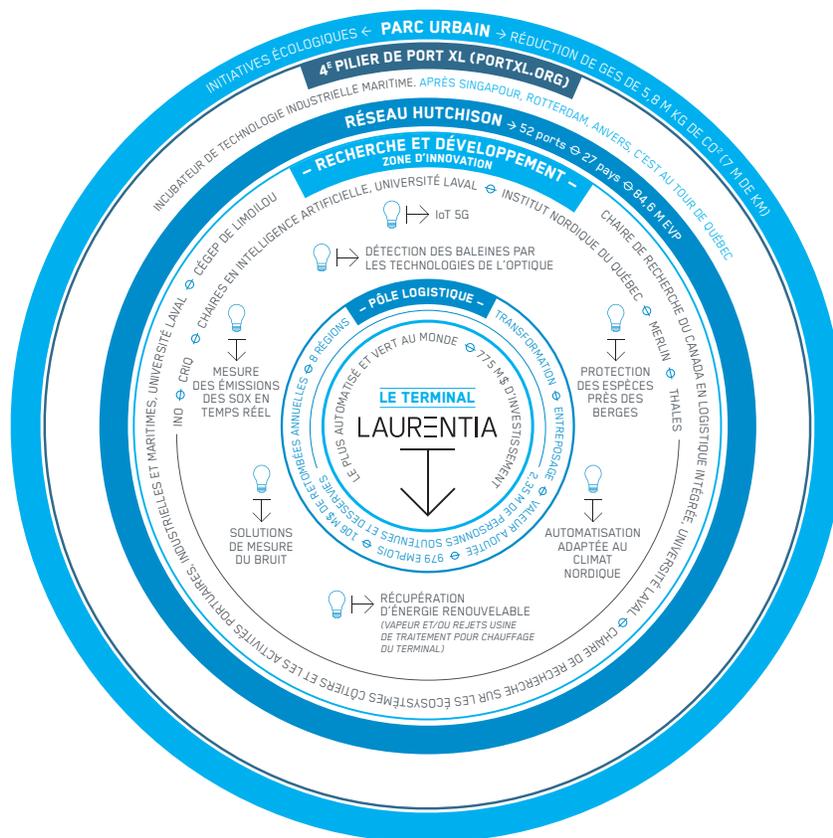
La première, c'est l'ambitieux « Projet de zone d'innovation du littoral Est » de la Ville de Québec<sup>19</sup>, un projet prévoyant des dépenses de 64 millions pour revaloriser des terrains industriels joutant la Baie de Beauport et pour créer une synergie avec des entreprises de haute valeur ajoutée et des institutions de recherche et de savoir. L'un des trois axes de recherche privilégiés serait « Le transport intelligent dans la logistique multimodale » qui s'insère évidemment dans la dynamique du projet Laurentia.

La seconde, c'est l'intention de l'APQ d'utiliser ce projet comme levier pour développer sa contribution comme incubateur technologique et comme zone d'innovation, à travers ses liens tissés avec la ville de Québec, les

<sup>19</sup> « Projet de zone d'innovation du littoral est , avancement au 22 novembre 2019», Ville de Québec, 2020

institutions de recherche et d'enseignement. Les documents de l'APQ indiquent son intention très claire d'utiliser le projet Laurentia comme levier pour susciter une interaction avec des institutions de savoir - universités, centres de recherche, cegeps - et créer une zone de R-D et d'innovation pour des thèmes liés à l'environnement, l'énergie, les activités liées au transport par eau. L'APQ s'inscrit également dans un regroupement international, Port XL, un incubateur de technologie industrielle maritime.

**LAURENTIA**  
 TERMINAL DE CONTENEURS  
 EN EAU PROFONDE



Document interne à ne pas diffuser



## 8- Une revitalisation du fleuve Saint-Laurent

La dernière des huit formes d'impacts économiques que nous avons identifiées est certainement la plus fondamentale. Et c'est la revitalisation du fleuve Saint-Laurent comme axe de commerce et le renforcement du rôle de ce corridor qui a été au cœur de l'histoire du Québec et qui pourra être un levier puissant pour son développement futur.

Il faut également tenir compte du contexte des politiques publiques dans lequel se développe un projet ou dans lequel une industrie exerce ses activités. Nous savons que le gouvernement du Québec de la Coalition avenir Québec, dirigé par François Legault, a entre autres misé sur une stratégie de mise en valeur du fleuve Saint-Laurent comme axe de développement, avec une intégration des activités de production, de savoir et de transport. Le gouvernement libéral précédent de Philippe Couillard avait adopté une politique similaire.

Il va de soi, qu'au plan symbolique, le projet Laurentia, en renforçant l'un des deux grands ports du Québec, et en élargissant son champ d'activité, s'inscrit très clairement dans cette stratégie gouvernementale. Cette contribution est également très concrète puisque qu'elle assurerait une augmentation du volume du transport maritime sur le fleuve Saint-Laurent.

Cette contribution est centrale, parce que nous avons montré, plus haut dans ce rapport, que le volume du transport maritime a carrément stagné depuis un quart de siècle sur le fleuve Saint-Laurent, 105 millions de tonnes en 1995, 110 millions de tonnes en 2019. Cette stagnation s'explique par un ensemble de facteurs, mais surtout la fermeture ou la réduction des activités dans plusieurs ports secondaires. Ces reculs ont été compensés par la croissance des deux grands ports, surtout celui de Montréal, et dans une moindre mesure celui de Québec, mais qui n'a cependant pas été assez marquée pour contrer la stagnation du volume sur le fleuve. Et c'est ainsi que le corridor du fleuve Saint-Laurent, pris dans son ensemble, a été en quelque sorte exclu de l'essor remarquable du commerce maritime.

Nous avons également montré que le Port de Montréal, malgré le fait qu'il soit en croissance, a connu une érosion de la part de marché qu'il détenait dans le secteur des conteneurs, l'activité la plus porteuse, à la plus grande valeur ajoutée, celle où la croissance mondiale est la plus forte et qui offre le plus grand potentiel d'avenir.

L'ajout d'une capacité annuelle additionnelle de 700 000 conteneurs contribuera à dynamiser les activités portuaires dans le fleuve Saint-Laurent et lui redonner une partie de son élan et renforcer sa position dans le secteur des marchandises conteneurisées.

Nous pouvons également évoquer prudemment une hypothèse plus pessimiste, soit celle que dans ce secteur des conteneurs, les pressions concurrentielles qui s'exercent sur le Port de Montréal s'accroissent dans l'avenir et que ses parts de marché soient réduites davantage.

Certains indices pourraient soutenir cette hypothèse, outre la croissance moindre du volume de conteneurs déjà observée. D'abord, la pression toujours présente des coûts unitaires moindres des ports de la côte Est américaine. Ensuite, une réduction modeste, mais constante, de la proportion des conteneurs déchargés à Montréal qui poursuivent leur route par train, par opposition au camion, ce qui suggère qu'une part croissante du trafic de Montréal se destine au marché local. Ces deux facteurs suggèrent une contraction de l'*hinterland* du Port de Montréal, son aire naturelle de rayonnement, signifiant que la vocation du port deviendra davantage locale et que son rôle de plaque tournante vers le cœur États-Unis ira en diminuant.

Le mandat de cette étude n'est pas de s'engager dans l'évaluation de ces hypothèses. Il faudra éventuellement analyser si cette tendance pourrait constituer, à terme, une menace. Mais, par principe de précaution, il serait sage de se préparer à de tels scénarios et de noter que si une telle hypothèse se matérialisait, la contribution de Laurentia serait encore plus nécessaire comme police d'assurance pour renforcer le corridor du fleuve Saint-Laurent et lui permettre de contribuer au développement du Québec.

### **Un projet très structurant**

La conclusion que l'on peut tirer de ce survol des impacts économiques du projet de terminal de conteneurs en eau profonde de Beauport est double.

La première, c'est qu'au-delà de son impact économique prévisible, en termes d'emplois et d'activité, le projet Laurentia pourrait avoir un impact très structurant sur l'économie du Québec, en contribuant notamment à la

hausse de la productivité, à l'essor de son commerce extérieur, à son ouverture sur le monde et à la connectivité du Québec, des éléments qui contribuent positivement aux stratégies gouvernementales pour créer de la richesse et élever le niveau de vie.

La seconde, c'est que la présence de ce terminal de conteneurs redonnera un nouvel élan au Saint-Laurent en lui permettant de mieux profiter de l'essor du transport maritime mondial, contribuera à enrayer la stagnation de ses activités portuaires, et permettra au corridor du fleuve Saint-Laurent de pleinement jouer son rôle de grande voie de commerce et de communications qui profitera à l'ensemble du Québec.

## **Les risques et les coûts du projet Laurentia**

Comme tout projet d'envergure, le projet Laurentia comporte des facteurs de risque et d'incertitude. Il comportera également des coûts et des effets négatifs.

Nous avons identifié quatre de ces éléments négatifs dont il est important de tenir compte. Le premier porte sur les risques inhérents à un projet qui repose sur des projections à long terme. Le second résulte du choc de la pandémie sur le transport maritime et les effets que ces bouleversements pourraient avoir sur un projet portuaire. Le troisième a trait aux effets du terminal sur l'environnement et la qualité de vie. Le quatrième porte sur les impacts d'un nouveau terminal de conteneurs sur les terminaux existants, ceux du Port de Montréal.

Il est important de décrire et d'évaluer ces effets potentiellement négatifs et de les prendre en compte dans une démarche où l'évaluation globale du projet consistera aussi à établir la balance de ses avantages et de ses inconvénients. Pour déterminer si ces éléments négatifs seraient assez significatifs pour justifier l'abandon du projet malgré son importante empreinte économique.

### **1- La solidité des prévisions**

Le plan d'affaires du projet Laurentia repose sur les projections effectuées par l'APQ et par ses deux partenaires ainsi que par les firmes de consultants appelées à travailler sur le projet. Comme pour tout projet d'envergure, ces projections comportent un élément de risque, soit la solidité des hypothèses sur lesquelles reposent les plans d'affaires dans un univers soumis aux aléas de la concurrence et de la conjoncture économique mondiale.

Déjà, la crise de la covid-19, qui faisait rage au moment de la rédaction de ce rapport, est là pour nous rappeler la fragilité des prévisions économiques les plus rigoureuses. A titre d'exemple, on se rappellera que le budget du Québec, déposé le 10 mars, était déjà caduc dix jours plus tard.

La question de la fiabilité des projections se pose davantage dans le cas d'un organisme comme l'APQ qui, même s'il s'agit d'une administration portuaire autonome, gère des territoires fédéraux, doit composer avec des contraintes réglementaires et environnementales et compte, de surcroît, sur une participation financière gouvernementale. Ces facteurs imposent des obligations additionnelles de reddition de comptes.

Cette étude n'a pas pour mandat de valider les projections du Port de Québec, son plan d'affaires ou ses stratégies de marché. Mais on peut noter, dans un premier temps, que les hypothèses et le cadre de référence du projet - le changement de paradigme dans le transport maritime, le déplacement des pôles de concurrence, les coûts relatifs des diverses routes - les avantages d'un port en eau profonde reposent sur des données indépendantes et vérifiables.

On peut aussi souligner que le Port de Québec n'est pas le seul acteur du projet Laurentia et qu'il s'est associé à deux partenaires qui ont une connaissance approfondie de leurs marchés respectifs et qui défraieront les deux-tiers de l'investissement. Cette expérience ainsi que cette prise de risque financier constituent une forme crédible de validation des paramètres du projet.

Hutchison Ports, le principal actionnaire, qui construira et gèrera les installations, est le plus gros opérateur d'installations portuaires de conteneurs au monde. La compagnie, établie dans 27 pays et opérant plus de 50 terminaux sur les cinq continents, dispose ainsi d'un réseau étendu qui, non seulement lui donne l'expertise pour évaluer les perspectives de marché, mais lui donne les outils nécessaires pour générer un volume d'activité.

L'autre partenaire, le Canadien National, est le principal transporteur ferroviaire canadien et peut mettre à contribution son réseau ferroviaire, mais aussi sa connaissance approfondie du transport par rail. Selon le classement de la revue Forbes, c'est la sixième compagnie ferroviaire en importance au monde et la quatrième en Amérique où elle est présente sur tout le continent.

À cette expertise s'ajoutent, bien sûr, les études des spécialistes et des consultants qui ont épaulé le port dans sa démarche.

Ces éléments ne permettent pas de valider les assises financières et commerciales du projet Laurentia, mais elles permettent néanmoins de conclure qu'elles reposent sur des fondements solides et sérieux.

Il faut néanmoins rappeler, d'une part, que ces projections s'appuient sur des dynamiques de marché dans un univers de concurrence. Leur réalisation ne pourra pas uniquement reposer sur les avantages de coûts et de temps détenus par Laurentia sur certaines routes, mais dépendra de l'efficacité de ses stratégies d'acquisition de marché et de la réponse des ports affectés pour assurer la fidélité de leur clientèle.

## **2- Les impacts de la pandémie sur le commerce maritime**

La pandémie de la Covid-19 affectera très certainement le transport maritime, parce qu'elle provoquera une récession marquée, qui réduira les échanges, et qu'elle déclenchera des réflexes protectionnistes et des disruptions des chaînes d'approvisionnement qui auront eux aussi un impact négatif à plus long terme.

Il est impossible de prévoir avec un degré minimal de précision la durée et la profondeur de la récession, parce qu'elle dépendra en grande partie de facteurs non économiques, le rythme du déconfinement et de la réouverture des économies. Mais nous pouvons émettre certaines hypothèses qui circonscrivent le champ des possibilités.

Il faut distinguer les effets de la récession provoquée par la pandémie et les effets structurels de cette pandémie sur le fonctionnement de l'économie mondiale post-COVID.

À court terme, la récession aura un impact immédiat et marqué sur le transport maritime. Le moment et la forme de la reprise dépendront de l'évolution de la pandémie, des stratégies politiques de reprise et de la résilience des économies. Nous nous rangeons dans le courant de ceux qui adoptent un optimisme modéré, comme par exemple le Conference Board du Canada, en estimant que cette récession, parce qu'elle a été provoquée artificiellement, ne tient pas, comme les récessions normales, à des problèmes institutionnels sous-

jacents - système financier, crises des États - ou sur des dysfonctionnements de l'économie et des entreprises. Et qu'en ce sens, la reprise pourrait être rapide, notamment grâce à la consommation.

Néanmoins, même si des hypothèses plus pessimistes prévalaient, il faut rappeler que la mise en service de Laurentia, prévue pour 2024, surviendra quand cette récession sera fort probablement derrière nous. Les projections sur le déploiement de ce projet s'inscrivent en outre dans le long terme, sur un horizon 2024-2035.

À plus long terme, il est possible que la pandémie renforce des réflexes protectionnistes qui auraient un effet négatif sur le transport maritime. Mais il faut distinguer les facteurs relativement marginaux, comme les enflures verbales politiques, les mesures d'autosuffisance aux impacts limités (fournitures médicales, autosuffisance maraîchère), des phénomènes plus profonds, comme la reconfiguration des chaînes de valeur mondiales ou une réduction des échanges avec la Chine à la suite d'une augmentation des tensions avec les États-Unis.

Nous faisons l'hypothèse que ces effets, sans bouleverser le commerce mondial, pourraient néanmoins réduire la croissance naturelle des échanges et ainsi affecter la courbe de croissance du transport maritime.

Notons toutefois que cette croissance moins forte mènera à une concurrence accrue qui pourra profiter aux joueurs les plus compétitifs.

### **3- L'acceptabilité sociale**

Aucun grand projet ne fait l'objet de consensus. Souvent, les effets négatifs, réels ou perçus, portent sur des enjeux de nature plus sociale. Depuis des décennies, ces réactions négatives ont trait aux effets sur la qualité de vie des citoyens et les enjeux environnementaux. Le projet Laurentia n'y échappe pas.

Ces enjeux, que l'on décrit souvent avec le terme imprécis d'acceptabilité sociale, ne font pas l'objet de ce rapport. Mais il est important de mentionner leur existence, parce qu'on ne peut pas dissocier l'économique et le social. Ces enjeux sociétaux influent sur les aspects purement économiques du dossier.

Dans le cas de Laurentia, les enjeux, notamment évoqués devant l'Agence canadienne d'évaluation environnementale portent sur les impacts sur les milieux aquatiques, ce qui est le cas pour toutes les installations portuaires, ainsi que sur les impacts sur la qualité de vie, notamment l'usage de la Baie de Beauport, là aussi un type d'enjeu typique pour les développements portuaires qui se font généralement en milieu urbain et qui doivent concilier les activités urbaines et portuaires. Mais nous savons que le projet Laurentia n'obtiendra pas le feu vert des autorités réglementaires s'il ne répond pas de façon satisfaisante à ces problématiques. Son succès dépendra aussi de la qualité des interactions de l'APQ avec le milieu, dont nous avons évoqué un exemple autour des questions liées au savoir et de la zone d'innovation.

Mais surtout, au plan environnemental, le projet Laurentia dispose d'un argument important, le fait que l'essentiel, 90%, du transport terrestre à partir du terminal se fera par voie ferroviaire, dont l'empreinte carbone est significativement plus faible que celle du transport par camion, une des principales sources de GES au Québec. Le transport maritime et le rail constituent une alternative durable, certainement la façon la moins intrusive de transporter des marchandises, et ce sera davantage le cas à mesure que ce terminal accueillera des navires de plus grande taille de construction plus récente.

Selon un rapport réalisé en mars 2020 par la firme Deloitte, « Projet Laurentia: Étude environnementale et économique », le recours accru au transport maritime et aux interconnexions ferroviaires aura un effet positif

sur l’empreinte carbone et permettra une réduction des émissions de gaz à effet de serre d’un million de tonnes sur une période de quinze ans.

#### **4- L’impact sur le Port de Montréal**

Lorsqu’un nouvel acteur prend place dans un marché, il peut exercer une concurrence sur les autres intervenants déjà présents. C’est ce qui se produira lorsque le terminal Laurentia entrera en opération en 2024, puisque le Port de Québec, qui ne traitait pas de conteneurs, sera en mesure de traiter 700 000 EVP par année.

Sa présence pourra affecter, à des degrés divers, les différents ports de la même zone géographique, ceux de la côte Atlantique, qui sont en concurrence pour attirer des routes maritimes et qui le sont pour alimenter une portion du continent, principalement la Nouvelle-Angleterre, le Midwest américain, le Québec, l’Ontario et le centre du Canada. Ces ports sont ceux de Norfolk en Virginie, de New York/New Jersey, d’Halifax ainsi que de Montréal.

Dans une logique de concurrence et dans une perspective nationale, personne au Canada ne s’objectera au fait qu’un port canadien puisse ravir une part de marché détenue par un port américain, ce qui sera perçu à juste titre comme un gain pour le Canada.

Par contre, la possibilité qu’une nouvelle installation puisse affecter d’autres ports canadiens, Halifax, et surtout Montréal, suscitera un questionnement légitime. Dans une logique canadienne, on pourra se demander en quoi une nouvelle activité, au Canada, qui se fait au prix du déplacement d’une autre activité, elle aussi au Canada, constitue une initiative bénéfique. C’est une question que se posera certainement le gouvernement fédéral, qui a juridiction sur le transport maritime. Il est donc important de pouvoir quantifier l’impact négatif que pourrait avoir le projet de terminal Laurentia sur les ports canadiens de la côte Est.

Dans le cas du Port de Halifax, rien ne permet de croire à un impact important. Ce port de plus petite taille transige 546 691 EVP et dispose de deux avantages naturels importants, ses eaux profondes ainsi que sa proximité avec les ports européens. Une partie importante de ses activités provient de son rôle comme escale pour des navires qui font un trajet sur la côte Est. Ce sont des routes que le terminal de Québec, en raison de son éloignement, ne pourrait pas attirer. Par ailleurs, la stratégie de Québec vise plus la desserte du Midwest, pour laquelle elle serait bien davantage en concurrence avec New York. Cependant, la présence d’un terminal à Québec affecterait certainement un projet, encore au stade embryonnaire, d’un éventuel développement du Port d’Halifax.

Par contre, la présence d’un nouveau terminal sur le Saint-Laurent affectera certainement le port qui, jusqu’ici, était le seul à traiter des conteneurs sur le Saint-Laurent, le Port de Montréal, et risque de lui ravir une part de son marché et d’affecter sa rentabilité.

La question se pose d’autant plus que Montréal s’apprête, une fois qu’il obtiendra les approbations gouvernementales, à investir dans un terminal portuaire de conteneurs à Contrecoeur, et que le projet a obtenu un accord de financement de 300 millions d’un organisme relevant du gouvernement fédéral, la Banque d’infrastructure du Canada, tandis que Laurentia devra compter lui aussi sur un appui du gouvernement fédéral pour compléter son propre financement.

Il est donc important de faire une analyse de ces conséquences du projet Laurentia sur le Port de Montréal. Elle doit se faire à deux niveaux. Le premier, c’est l’évaluation la plus précise possible de l’impact du projet Laurentia

sur ses concurrents canadiens. Le second, une fois que l'on aura une idée de cet impact potentiel, consiste à contextualiser ces effets négatifs, à voir en quoi et jusqu'à quel point ils seront compensés par des effets positifs qui justifient un feu vert. En somme, que dans la balance des avantages et des inconvénients, les avantages l'emportent de façon claire.

L'impact du projet Laurentia sur le Port de Montréal est très difficile à évaluer, parce qu'il repose sur des projections d'activités imprécises et sur des dynamiques de marchés pas complètement contrôlables. Dans le cadre de cette étude, les données dont nous disposons sont celles qui ont été élaborées par l'APQ, avec ses partenaires et ses consultants. Ces données ont été colligées dans une optique précise, celle d'établir le potentiel et le plan d'affaires du projet Laurentia, pour les besoins du Port de Québec, et non pas en fonction des intérêts du Port de Montréal. Il faut donc utiliser ces données avec prudence, non pas parce que nous doutons de leur rigueur, mais parce que nous devons tenir compte de la perspective dans laquelle elles ont été conçues. Mais elles nous donneront certainement un ordre de grandeur des enjeux, en gardant en mémoire qu'un tel exercice devrait être complété par une contribution et des analyses de l'APM.

Les projections sur le potentiel du projet Laurentia, réalisées par un consultant international, Mercator<sup>20</sup>, reposent sur un exercice extrêmement détaillé qui passe en revue chaque service de transport maritime qui dessert Montréal, les types de navires utilisés actuellement et ceux qui pourraient les remplacer, et qui analyse, pour chacune des trois principales grandes routes - Europe du Nord, Méditerranée, Asie - les volumes arrivant à chaque port de la côte Est - Halifax, New York, Norfolk, Montréal, et ensuite Québec - et la destination sur le continent américain des conteneurs traités dans chacun de ces ports.

Nous avons décrit plus haut le plan d'affaires en deux temps de Laurentia. D'abord un système à deux escales, le LUTU (Lighten Up Top Up) où la présence du terminal de Beauport permettrait aux transporteurs maritimes de charger davantage les navires, et de laisser une partie de leur cargaison à Québec pour poursuivre leur route, allégés, vers Montréal. Et l'inverse au retour. À plus moyen terme, accueillir des navires de grande taille, 14 000 EVP, qui n'iraient pas plus loin que Québec. Ces deux étapes auront des effets différents.

Dans la phase LUTU, Mercator estime que Laurentia sera en mesure d'obtenir des contrats pour 370 000 EVP, soit environ la moitié de sa capacité, un volume qui ira en s'accroissant. L'étude estime que 16% du volume que Québec attirera proviendra de Norfolk, en Virginie, 6% de Halifax, 43% de New York et 35% de Montréal. Il est à noter que, selon cette étude, près de 60% de l'activité proviendra de la capacité de Québec de récupérer un marché détenu par des ports américains surtout pour des conteneurs destinés au Canada et au Midwest.

Dans le cas de Montréal, le déplacement proviendrait d'une estimation selon laquelle Laurentia capterait 10% des conteneurs traités par Montréal et destinés au Québec et l'Ontario. Une partie de ce déplacement tiendra certainement au fait que, pour les clients de la grande zone de Québec et ceux d'autres régions éloignées de Montréal, Laurentia sera une alternative préférable pour réduire la portion terrestre du transport et réduire les coûts.

Dans la phase où Québec commencera à accueillir des navires de plus grande taille, de 8000 EVP, peut-être jusqu'à 14 000 EVP, provenant directement d'Asie, ayant pour destination finale le Midwest et l'Ontario, le mécanisme de LUTU ne sera pas à l'œuvre, parce que ces navires sont trop gros pour poursuivre leur route vers Montréal, même allégés. Cependant, il n'y aurait pas d'impact sur Montréal, parce qu'il s'agit de routes actuellement détenues par les ports américains et que c'est un créneau que Montréal n'occupe pas : aucun

expéditeur asiatique ne choisit Montréal comme voie de passage vers le Midwest. Dans ce cas, Québec miserait sur les avantages qu'il détient sur New York pour alimenter le cœur économique américain à meilleur coût.

De façon concrète, ces projections indiquent que le Port de Québec et le Port de Montréal seront en concurrence sur une portion des activités de traitement de conteneurs, mais que cette zone de concurrence représentera une faible portion du volume d'activités. Au bout de quelques années, ces projections indiquent que le volume de conteneurs que le Port de Québec pourrait attirer et qui auraient autrement été destiné à Montréal, s'élèverait à 190 000 EVP.

Cette perte potentielle de marché peut sembler importante. Actuellement, en 2019, le volume de conteneurs traités à Montréal s'élève à 1,745 million de EVP. Avec la croissance naturelle de ce marché, ce volume devrait atteindre approximativement 2 millions en 2024, au moment où Laurentia devrait entreprendre ses activités. La perte de 190000 EVP au profit de Québec représenterait alors une réduction de son volume de conteneurs de 9,3%, un effet appréciable. Mais il faut tenir compte du fait que le trafic de conteneurs n'est pas la principale activité du Port de Montréal; en termes de tonnage, cela représente 37% du total. L'effet de Laurentia représenterait ainsi 3,3% de son tonnage total, un chiffre qui, tout en étant moins spectaculaire, mérite d'être pris en compte. Cet impact pourrait être moindre si le système LUTU mis en place avec l'entrée en jeu du terminal en eau profonde, grâce à la réduction des coûts qu'il permet, mène à une certaine augmentation du volume de conteneurs destinés à Montréal.

Il faut également tenir compte de la solidité et de la résilience du pôle logistique montréalais, de la qualité d'intégration des infrastructures portuaires, des transporteurs et des utilisateurs. Et ne pas écarter l'hypothèse que cette nouvelle configuration, si Montréal joue bien son jeu, il lui soit possible d'augmenter ses activités.

Comment interpréter ces résultats ? Dans un premier temps, avec les données dont nous disposons, les activités de Montréal seraient affectées, de façon réelle, mais limitée. Cela ne compromettrait pas la croissance du trafic de conteneurs à Montréal, mais cela affecterait son taux de croissance.

Enfin, il faut tenir compte d'une hypothèse autre que celle du statu quo, selon laquelle le Port de Montréal serait impacté de façon plus importante par la transformation du transport maritime, de telle sorte que la présence du terminal de Québec n'aurait pas pour effet de réduire le volume de Montréal, mais constituerait au contraire une planche de salut en lui assurant un certain niveau d'activité.

## **Un cadre de référence pour un choix éclairé**

Nous venons donc de voir que la mise en œuvre d'un terminal de conteneurs à Québec pourra avoir un impact négatif sur le Port de Montréal. Cet impact est limité, mais il est néanmoins réel et doit être pris en compte dans le développement du projet Laurentia.

Mais cette prise en compte exige que l'on aborde les enjeux économiques d'une façon qui sied à un grand projet d'infrastructure dont les impacts se réaliseront dans le long terme. Cela ne peut se faire sous le coup de réflexes conditionnés, Il faut plutôt appliquer à ce dossier un cadre d'analyse qui permet le recul nécessaire et qui nous amène à penser autrement.

Pour tenir compte de cet impact négatif et pour évaluer la pertinence du projet Laurentia, il faut repenser le cadre conceptuel à travers lequel nous abordons traditionnellement les questions liées au transport maritime. Ce cadre de réflexion devrait reposer sur quatre principes qui devraient guider la prise de décision et permettre

des choix éclairés : penser en termes de croissance, penser en termes de concurrence, penser en termes de l'écosystème du fleuve Saint-Laurent, penser en termes de la complémentarité entre les deux grandes villes du Québec.

## **1- Penser en termes de croissance**

Le commerce maritime n'est pas statique, il constitue au contraire, comme nous l'avons vu, un secteur d'activité en ébullition constante et en forte croissance.

Cela est également vrai, quoique dans une plus faible mesure, du trafic maritime de conteneurs sur le fleuve Saint-Laurent. Les projections de la firme Mercator que nous avons citées plus haut, montrent que, en comparaison avec le volume de 1,745 million EVP de conteneurs arrivant dans le le fleuve Saint-Laurent en 2019, tous à Montréal, on pourrait compter, en 2035, 2,720 millions EVP.

Il est important de souligner que, malgré l'entrée en jeu de Québec, cet impact n'entraînerait pas une réduction du volume de conteneurs traités par Montréal, parce que les projections permettent de prévoir une croissance des activités de conteneurs sur la période 2020-2035. C'est ainsi que l'effet de Laurentia sur Montréal serait surtout de réduire le taux de croissance prévu de ses activités de conteneurs. Sur la période 2020-2035, cette croissance serait de 56 % plutôt que 66 %. Le taux de croissance annuel moyen passerait donc, toutes choses étant égales par ailleurs, de 3,5% à environ 2,5%.

Mais à cette croissance du Port de Montréal s'ajouterait celle du Port de Québec, tant et si bien que le trafic total de conteneurs sur le fleuve Saint-Laurent, avec le volume combiné des deux ports, ferait en sorte que le nombre d'EVP passerait de 1,745 million en 2019 à 3,515 millions en 2035, soit le double de ce que l'on enregistre à l'heure actuelle.

Ce 3,515 millions EVP constitue le chiffre significatif. Ce potentiel substantiel d'augmentation du volume doit être un élément qu'il faut prendre en situation pour une économie qui mise sur la croissance pour améliorer le niveau de vie.

À ce chapitre, cette dynamique de croissance, selon les données dont nous disposons, ne permet pas de croire que l'arrivée de Laurentia justifierait une remise en cause du projet de terminal à Contrecoeur. Le Port de Montréal, selon ses déclarations, se trouve déjà à l'étroit pour sa capacité de réception des conteneurs. Les projections indiquent que l'APM devra accueillir au bas mot un million additionnel de EVP d'ici 2035, ce qui exigera un ajout significatif d'installations. En outre, la construction d'un nouveau terminal comporte de nombreux avantages - modernité, éloignement du centre urbain et de sa congestion, amélioration de la productivité.

## **2- Penser en termes de concurrence**

Ajoutons un élément important. Si l'arrivée de Québec dans les activités de conteneurs affecte Montréal, c'est parce que Québec proposera des services qui peuvent séduire des compagnies de transport maritime, des importateurs et des exportateurs qui y verront une alternative préférable. C'est l'essence même de la concurrence, qui permet l'émulation, la capacité de choix, la créativité et le dynamisme.

Il est vrai, qu'avec Laurentia, Québec mettrait le pied dans un marché qui, jusqu'ici, était exclusivement occupé par Montréal. Toutefois, l'argument voulant que Québec ne devrait pas traiter de conteneurs parce que ce marché appartient au Port de Montréal et devrait rester sa responsabilité exclusive ne peut pas être retenu. La

logique des droits acquis, des chasses-gardées avec les monopoles artificiels qu'elle permet, ne doit pas avoir sa place dans une stratégie de développement économique, car elle ne fait pas bon ménage avec une logique de recherche de l'excellence.

Même si l'arrivée d'un nouveau joueur peut constituer une pression difficile pour l'ADM, il faut rappeler que la concurrence joue un rôle dynamisant dans une économie comme la nôtre qui mise sur les mécanismes de marché, la compétitivité, l'innovation et l'esprit entrepreneurial. La concurrence peut avoir un effet stimulant, même pour ceux que cela bouscule. D'autant plus que le Port de Montréal se distingue pour son dynamisme et la qualité de son pôle logistique.

La concurrence a également un effet très sain sur le marché en permettant des prix potentiellement avantageux et des réductions de coûts et en offrant des choix et des alternatives à ceux qui font appel au transport maritime.

### **3- Penser en termes d'écosystème**

Mais pour apprécier les bénéfices d'une augmentation du volume sur le fleuve Saint-Laurent et sur les effets positifs du jeu de la concurrence, il faut changer de cadre de référence.

L'élément central dont il faut tenir compte est que l'affaiblissement relatif de Montréal et l'inflexion de sa courbe de croissance sera très largement compensé par l'augmentation du commerce sur le fleuve permise par l'entrée en activité de Laurentia. Le fleuve Saint-Laurent recevra une quantité de conteneurs en très forte croissance, doublera ses activités, élargira son offre avec deux ports de conteneurs, deviendra présent et actif dans le créneau, en forte croissance, des porte-conteneurs de grande taille dont il était exclu.

Nous sommes d'avis que, dans une perspective de création de richesse, c'est ainsi qu'il faut aborder ces enjeux, en regardant les impacts sur l'ensemble du fleuve, sur le corridor du Saint-Laurent, pris comme un tout, plutôt que sur chacun de ses ports pris isolément. Et que ces gains pour le corridor Saint-Laurent profiteront au Québec dans son ensemble.

Il ne s'agit pas de savoir si le projet Laurentia pourra peut-être faire perdre à Montréal une faible portion de son volume d'activités. C'est plutôt de savoir combien Laurentia profitera au fleuve Saint-Laurent dans son ensemble.

Le cadre de référence doit être, en toute logique, le fleuve Saint-Laurent, une voie de d'échanges qui constitue un véritable écosystème, un tout qui est supérieur à l'ensemble de ses parties. C'est ce qui compte pour le développement économique de Québec.

Nous ne sommes pas dans un jeu à somme nulle où, pour reprendre l'expression populaire on déshabille Pierre pour habiller Paul.

Le projet Laurentia, en ajoutant une infrastructure portuaire moderne, en permettant une augmentation du volume du transport de conteneurs, en renforçant le rôle du Saint-Laurent comme voie de communication, comporte des avantages économiques qui dépasseront largement la réduction limitée du trafic à Montréal. Les pertes potentielles pour Montréal, relativement modestes, sont largement compensées par les gains pour l'ensemble du corridor du Saint-Laurent. Sans minimiser ces effets potentiellement négatifs, la balance des avantages l'emporte largement sur les inconvénients.

Cette façon de voir les choses, en partant des besoins de la voie de navigation dans son ensemble, ne fait pas partie de nos traditions. Elle ne vient pas spontanément à l'esprit dans le cas des activités portuaires, parce que les ports, quoiqu'ils relèvent de la même administration fédérale, sont des entités indépendantes, qui ne fonctionnent pas à l'intérieur d'un cadre commun de décision, ni même de concertation. Le développement a ainsi tendance à se faire à l'intérieur d'une logique de silo où la notion de développement du fleuve Saint-Laurent n'intervient pas naturellement.

Les administrations portuaires avaient développé, au fil des décennies, une culture de fiefs, heureusement révolue avec l'arrivée d'administrations plus ouvertes, tant à Montréal qu'à Québec. Mais on note toujours une absence de mécanisme décisionnel plus global, et même d'outils de coordination permettant le dialogue, la concertation, et les interventions portant l'écosystème du fleuve comme vecteur de développement pour optimiser le potentiel de cette voie de communication.

Dans le dossier de Laurentia, et celui de Contrecoeur, une coordination commune minimale ne serait pas incompatible avec l'indépendance des administrations portuaires et le jeu de la concurrence. Il serait souhaitable que des échanges d'informations plus soutenus se fassent entre les administrations portuaires de Montréal et de Québec pour limiter les effets indésirables et pour permettre peut-être une certaine harmonisation des stratégies, dans l'intérêt supérieur du développement économique du Québec.

#### **4- Penser en termes de complémentarité entre les deux grandes villes**

Ces choses étant dites, il n'est pas impossible que le projet Laurentia suscite des résistances à Montréal et qu'il soit abordé à travers le prisme de ce que l'on décrit comme la rivalité Montréal-Québec. Cela justifie plusieurs remarques.

Indépendamment des tenants et des aboutissants du dossier précis du projet Laurentia, il est important d'énoncer, comme point de départ, une position de principe : l'importance de désamorcer, en toutes circonstances, les tensions Montréal-Québec.

Une parenthèse plus politique s'impose ici. La rivalité Montréal-Québec est une dynamique à géométrie variable. Il n'y a pas de ressentiment ou de jalousie des Montréalais envers les succès économiques de Québec, qui n'est pas perçue comme une concurrente. Les points de friction avec Québec, d'un point de vue montréalais, portent davantage sur les décisions et les gestes de la bureaucratie de la capitale qui ne tient pas compte des spécificités de la région montréalaise. Un facteur qui ne joue pas dans ce dossier. D'autant plus que les questions portuaires ne représentent pas un enjeu mobilisateur à Montréal, parce que la population montréalaise, et même ses milieux économiques, sont peu sensibilisés à l'importance du transport maritime et traditionnellement coupés de leur fleuve.

De la même façon que nous avons suggéré qu'il fallait aborder l'enjeu du transport maritime en partant du principe que le fleuve constituait un tout, un écosystème qui prime sur ses parties, il faut également voir le Québec comme un tout, dont le développement repose largement sur la vitalité de deux pôles urbains : une métropole, Montréal, et un deuxième grand centre, de plus petite taille, Québec, qui ont chacun une zone d'influence importante. Le Québec est gagnant quand il mise sur la complémentarité et la complicité entre ses deux grands pôles. Les maires des deux villes l'ont compris, tout comme le monde des affaires.

Cette logique de complémentarité peut être transposée aux activités portuaires et faire en sorte, par exemple, que les milieux politiques et économiques montréalais ne perçoivent pas le projet Laurentia dans une perspective localiste et qu'ils voient plutôt les avantages globaux pour le fleuve et pour le Québec.

Et donc, par conséquent, avec des arguments économiques bien contextualisés, il est possible de présenter le projet Laurentia d'une façon qui assurera une réception positive dans la région métropolitaine et que ce projet, au lieu de diviser, introduise un élément de plus pour renforcer la complémentarité entre les deux pôles urbains du Québec qui ont un grand fleuve en partage.