



Administration  
portuaire de Montréal  
*Au cœur du commerce*

**Allocution de M. Patrice M. Pelletier  
Président-directeur général  
Administration portuaire de Montréal**

**Chambre de Commerce du Montréal Métropolitain**

**Le 17 avril 2008**

*(La version prononcée fait foi)*

Monsieur le Maire Tremblay,  
Madame Desmarais,  
Madame Hudon,  
Distingués invités **à la table d'honneur**,  
Mesdames, Messieurs,

Il y a quelques semaines, j'**étais avec** mon collègue du port de Long Beach, en Californie, le deuxième plus grand port **d'Amérique**. Il me racontait **qu'au** terme **d'une** assemblée publique, une dame **s'est exclamée** :

**« I have everything I need at Wal-Mart, why do I need a port? »**

**C'est** vrai **qu'on peut trouver tout ce qu'il nous faut** dans les rayons de Rona, COSTCO, Canadian Tire, Pier Imports et autres grandes surfaces du genre. **Mais ce qu'on oublie** souvent, **c'est qu'une grande partie de ces marchandises ont d'abord transité par le port de Montréal.**

Sans port, nous ne pourrions déguster les grands vins français et italiens et découvrir les petites merveilles de **l'Australie** ou du Chili.

Sans port, nous ne pourrions faire de découvertes scandinaves chez IKEA.

Le système portuaire et maritime de Montréal manutentionne plus de 26 millions de tonnes de marchandises et près de 1,4 million de conteneurs par année !

**C'est** 18 000 emplois directs et indirects, 18 000 EMPLOIS !

**C'est** aussi 1,5 milliard de dollars chaque année en valeur ajoutée pour notre ville, notre province et notre pays !

Le port de Montréal, **c'est** un formidable instrument de développement économique et de création de richesse pour Montréal. Il faut en être conscients, parce **nos concurrents et d'autres administrations portuaires l'ont** fort bien compris.

La société SECOR a récemment complété une étude rigoureuse sur les impacts socio-économiques du port de Montréal. Je cite un des faits saillants **de l'étude** :

« Le développement et la prospérité économiques **sont au cœur de la raison d'être de l'APM. La nature et l'envergure des activités économiques** associées au système maritime et portuaire de Montréal demeurent toutefois **méconnues lorsque l'on sort du cercle des premiers acteurs et utilisateurs** des installations. En fait, on peut même affirmer que le rôle économique et industriel joué par ces installations est grandement sous-estimé, et ce, même chez des intervenants clés de la scène locale, régionale ou nationale. »

Récemment je consultais le rapport de la Commission pour la libération de la croissance française, présidée par Jacques Attali. Un passage du rapport a attiré grandement mon attention : « ***Pas de forte croissance sans port puissant.*** »

**L'histoire nous enseigne comment**, à travers le monde, des économies ont souffert chaque fois qu'elles ont **négligé ou refusé d'investir dans la** croissance de leur port.

Our ancestors understood that the port was a key factor in the economic development and prosperity of this city.

Ce qui me rappelle ma visite à Savannah, il y a environ un mois. Quelle organisation ! Lors de ma visite, j'ai vu **l'état, le port, la ville et ses** partenaires privés agir en parfaite symbiose. Tous convergent vers un but unique de développement et de croissance. Quel modèle ! Quel exemple !

**The Board of Trade's forefathers also** understood the importance of the port to **Montreal's** development. Around 1830 it was they who undertook major infrastructure investments required by the port to support this emerging important metropolis. They also took the decision to widen the navigation channel to allow larger ships to call at Montreal.

More recently, in 1962, our political and business leaders made the decision to operate the port year-round, understanding full well the importance and advantage of this to the city's **growth and prosperity**.

Since the late-sixties, my predecessors correctly anticipated that container shipments were about to revolutionize the international shipping world and trade, and took the necessary measures to make the Port of Montreal one of the **world's** most important inland container ports. This is where we are today.

Sous le leadership de Dominic Taddeo, le port de Montréal a pris son envol **comme premier port sur la route de l'Atlantique Nord**. M. Taddeo était déterminé à ce que Montréal soit et demeure **LA PORTE D'ENTRÉE CONTINENTALE SUR L'EST DU CANADA ET SUR LE MIDWEST AMÉRICAIN**.

Comme vous le voyez, nos prédécesseurs ont été des gens de vision et **d'action. Aujourd'hui, je vous invite à les imiter.**

Je vous présente un important projet de société qui nous amènera à réaliser le port dans la Ville. Un projet qui contribuera au développement économique de Montréal et qui sera créateur de richesse pour notre société.

**J'invite** toute la communauté, incluant les communautés riveraines du port, à appuyer ce grand projet. Les travailleurs du port de Montréal vous tendent la main. Ils ont **l'intention de réaliser** le port dans la ville en tenant compte des aspects sociaux, environnementaux et économiques de notre société. **C'est un projet de première importance pour l'avenir de Montréal et pour le bien de notre communauté.**

**Dans mon discours, aujourd'hui, je couvrirai ces trois points, mais je vais m'attarder plus longuement sur les aspects économiques.**

**Le transport maritime est d'une importance primordiale pour l'économie mondiale.** Environ 70 % des échanges commerciaux dans le monde sont réalisés par navire. Ce pourcentage augmente à 90 % si on considère seulement les échanges intercontinentaux.

Depuis le début des années 90, le trafic mondial de conteneurs a connu une croissance presque trois fois supérieure à celle du PIB de la planète. **D'ici 2020, on s'attend à une croissance annuelle de près de 7 % du trafic de conteneur.**

Actuellement, **tout le monde s'organise pour capturer une part de** ce trafic. Déjà, les navires, **en provenance de l'Asie**, empruntent le canal de Suez pour **les exportations vers l'Amérique du Nord, via l'Europe.**

Le canal de Panama est en voie d'être élargi pour pouvoir accueillir les plus **grands navires en provenance d'Asie.** À partir de 2015, ce canal deviendra **une route de choix pour le trafic maritime entre l'Asie et l'Amérique du Nord.** Il fera concurrence à la route qui passe par le canal de Suez.

À Freeport, aux Bahamas, on a construit un gigantesque **Hub** qui est déjà une plaque tournante du transport maritime **sur l'Atlantique**, vers les ports de la côte est du continent nord-américain.

Il y a là de formidables occasions à saisir pour le port de Montréal.

Nous devons, COLLECTIVEMENT, en être conscients et poser dès maintenant des gestes concrets, **afin d'obtenir** notre part de cette croissance prévue du trafic nord américain.

Nos concurrents l'ont très bien compris ; ils sont déjà à l'œuvre. Les états américains investissent massivement - des milliards de dollars ! - dans le développement de leurs infrastructures portuaires, de transport ferroviaire et de transport routier.

Au port de New York et **New Jersey, c'est** 6 milliards de dollars qui seront investis **pour agrandir les terminaux du port et les postes d'amarrage.**

À Norfolk, en Virginie, le port bénéficie des investissements de l'état dans un nouveau corridor ferroviaire qui offrira aux clients des temps de transit vers **Chicago aussi courts que les nôtres. Ça, c'est une concurrence directe avec nous.**

En Géorgie, le port de Savannah développe ses infrastructures avec le soutien financier **de l'état.** Ce port a augmenté sa capacité de façon spectaculaire. En sept ans seulement, il a réussi à nous dépasser. **Aujourd'hui, le port de Savannah manipule presque deux fois plus de**

conteneurs que nous. Si vous allez à Savannah, vous verrez une ville **prospère, jouissant d'une économie forte**, grâce à quoi ? Grâce à son port. Il nous faut donc faire face à la réalité et agir en conséquence, agir maintenant car nos compétiteurs directs de la côte est ont connu récemment une croissance plus rapide que la nôtre.

Notre choix est clair : nous devons faire mieux ; il nous faut saisir les possibilités de croissance **qui s'offrent à nous** en étant actifs, productifs et compétitifs.

Thankfully, Canada has begun to act. Last summer, the federal government, along with its Quebec and Ontario counterparts, signed an important memorandum of understanding on the development of the Ontario-Quebec Continental Gateway and Trade Corridor. The intent is to examine ways to develop modern and efficient transportation systems to improve the flow of goods between Canada and the world.

The Government of Canada has also committed 2.1 billion dollars in a first phase for the Gateways and Border Crossings Fund.

**Aujourd'hui**, Montréal est le premier port de conteneurs sur la côte est canadienne et l'un des principaux ports en Amérique du Nord. Il est **l'une des portes d'entrée les plus importantes sur le Midwest et la plus importante pour l'est du Canada**. Il doit recevoir sa large part du programme fédéral.

**Comme nous le savons tous, cela sera loin d'être** automatique et **l'argent n'arrivera** certainement pas tout seul.

Le gouvernement fédéral doit sentir que toute la communauté montréalaise appuie le port de Montréal et **son projet d'expansion**. Les membres de la **communauté d'affaires de Montréal doivent** donc se mobiliser et poser les gestes qui feront en sorte **d'influencer et d'inciter** notre partenaire fédéral à appuyer financièrement notre projet de société.

Fort heureusement, le port de Montréal détient des atouts que ses **concurrents n'ont pas**.

## **LOCATION...LOCATION...LOCATION**

Grâce à sa situation géographique, **au cœur du continent**, notre port offre l'accès le plus rapide et le plus économique aux principaux marchés du cœur industriel de l'Amérique du Nord.

## **OUR PORT'S INTERMODALITY IS UNIQUE**

Le modèle portuaire Montréalais **est envié** parce qu'il est une véritable plaque tournante intermodale intégrée.

## **OUR PORT IS RELIABLE AND SECURE**

Nous sommes très efficaces au niveau de la sûreté des installations et de la sécurité des personnes.

Notre main-d'œuvre jouit d'une excellente réputation d'efficacité et nous **profitons d'une paix** industrielle à long terme.

Nos clients et nos partenaires apprécient grandement ces atouts particuliers au modèle portuaire montréalais.

Tout cela est **bon pour le port de Montréal**, mais ce n'est pas assez. Nous ne pouvons **ignorer que d'autres ports sont particulièrement actifs et** investissent massivement dans leurs infrastructures.

**C'est pourquoi nous devons** AGIR DÈS MAINTENANT et faire le nécessaire en **vue d'augmenter** notre capacité portuaire.

**Aujourd'hui, je propose aux gens d'affaires**, aux décideurs de notre société et à toute la communauté, **d'appuyer un plan d'investissement** majeur pour notre économie et pour la création de notre richesse collective. **Il s'agit d'un plan étalé sur une douzaine d'années**, qui génèrera des retombées économiques de 3,4 milliards de dollars par année, et plus de 41,000 emplois !

Just **imagine for a minute...** the Port of Montreal, which generates today an annual added value to our economy of 1.5 billion dollars and 18,000 jobs. By 2020, with the implementation of our Vision 2020 Plan, it will generate 3.4 billion dollars ANNUALLY and 41,000 jobs!

Au cours des prochaines **années, l'Administration portuaire de Montréal** réalisera des investissements stratégiques majeurs dans le **but d'augmenter** la capacité du port.

Avant de vous présenter **ce grand projet, j'aimerais vous donner quelques détails sur l'essence même de notre produit phare, le conteneur.**

La conteneurisation est une idée simple, née aux États-Unis pendant la seconde moitié des années 1950. Malcom McLean en est considéré comme **l'inventeur**. Son idée consistait à acheminer les marchandises dans des boîtes ou « containers », évitant ainsi la manipulation à répétition de la marchandise.

Le conteneur devient, dès le milieu des années 1960, une boîte normée de 20 ou 40 pieds. **L'unité à laquelle je vais référer dans les prochaines minutes, soit EVP, veut dire « Équivalent Vingt Pieds » pour définir un conteneur de 20 pieds de long...et voila !**

Revenons donc à notre grand projet.

La première phase consiste à optimiser nos infrastructures actuelles, aux **fins d'accroître notre efficacité opérationnelle et surtout augmenter** immédiatement notre capacité. Les travaux ont débuté en 2007 et nous devons en accélérer la cadence afin de terminer en 2011, car notre port **n'est déjà pas loin d'atteindre sa pleine capacité. Nos experts, dont l'équipe d'Oliver Wyman faisait partie intégrante, évaluent cette première phase à 185 millions de dollars. À terme, notre capacité passera de 1,6 à 2 M EVP.**

Je vous rappelle que 2007 a été une année record avec près de 1,4 million de conteneurs EVP. Or, notre capacité est de 1,6 M EVP. Voila donc **d'où vient l'urgence d'agir, non seulement parce que nous devons avoir l'espace** nécessaire pour saisir la croissance du trafic, mais aussi parce que nous sommes actuellement presque à la limite de notre capacité.



La deuxième phase est basée sur un réaménagement des terrains au port et doit débuter dans quelques mois. Elle **nous permettra d'exploiter au maximum chaque mètre carré pour l'entreposage de marchandises.** Cette deuxième phase est évaluée à 250 millions de dollars et sera complétée en 2013. Cette phase nous permettra de faire passer notre capacité totale de 2 à 2,5 M EVP.

La troisième phase nous amènera à cibler les espaces qui nous permettront **d'augmenter substantiellement** notre capacité en terme de volume de marchandises. Nous avons deux sites comme cibles, soit nos terrains à Montréal-Est et ceux de Contrecoeur.

Cette troisième phase, la plus importante de notre plan, permettra au port de Montréal de faire passer sa capacité de 2,5 M EVP à 3,5 M EVP entre 2014 et 2016. Cette phase sera lancée au début de 2009...et oui nous devons agir maintenant !

Au cours de cette phase, nous tiendrons des consultations et des discussions dans le but de former des partenariats. Nous allons déterminer comment développer **ces deux sites ou l'un des deux seulement.** La phase 3 est évaluée entre 600 et 700 millions de dollars.

Une chose demeure claire et je tiens à être très explicite à ce sujet. Nonobstant le choix final du site de la Phase 3, le port de Montréal est et demeurera à Montréal et **utilisera ses espaces dans l'est de la ville. Il n'est** nullement question de fermer nos installations à cet endroit.

La dernière phase de la Vision 2020 débutera en 2013 et sera mise en service entre 2018 et 2020. Elle nous permettra de porter la capacité du port de 3,5 à 4,5 M EVP pour un coût de 500 à 600 millions de dollars.

Durant la période 2008 à 2020, nous investirons 2,5 milliards de dollars pour augmenter notre capacité portuaire, pour **l'entretien annuel de nos infrastructures** et pour nos autres programmes reliés aux croisières, à **l'environnement et à la sûreté.**

**D'où viendra cet argent ?  
Quelles seront nos sources de financement ?**

Le financement proviendra en partie de notre fonds de roulement. Il proviendra aussi **d'emprunts** que nous pourrons contracter. Or, actuellement, **notre capacité d'emprunt est limitée par** la Loi maritime du Canada à laquelle nous sommes soumis. Le projet de Loi C-23, actuellement sous étude, viendra corriger cette situation **d'ici la fin de l'été 2008, du moins nous l'espérons.**

Une autre partie du financement proviendra **d'investissements** privés. Le secteur des infrastructures portuaires intéresse de plus en plus les grands investisseurs privés. **Il procure un retour sur l'investissement intéressant et à long terme sur un type d'infrastructure où les risques peuvent être gérés** de façon équilibrée. Par exemple, en 2007, **l'américaine Morgan Stanley** a déboursé 456 millions de dollars pour acheter 80 % de la Montreal Gateway. **D'autres acteurs privés ont exprimé leur vif intérêt** pour nos installations et nos projets.

Nous prévoyons que **ces investisseurs privés s'engageront** plus fortement dans nos **projets d'infrastructures portuaires** à condition que le gouvernement du Canada fasse sa part. Donc, une partie du financement devra nécessairement venir des gouvernements.

**Maintenant, j'aimerais aborder avec vous un domaine qui a une valeur ajoutée extrêmement importante. C'est même stratégique pour l'avenir du port. Il s'agit des centres de distribution et de logistique.** Dans le marché global de la logistique, clients, expéditeurs et receveurs, recherchent de plus en plus des solutions intégrées. Ils ont imparti une grande portion de leur logistique à de grands acteurs capables de leur offrir tous les services de la chaîne de valeur, dans le monde entier. **Ces acteurs opèrent d'immenses centres de distribution à proximité des ports.**

Sur la côte est nord-américaine, c'est par dizaines que se comptent les centres de distribution.

Montréal est très bien positionnée pour tirer son épingle du jeu. Toutes les études comparatives démontrent que nous détenons un avantage pour les coûts de transport, avantage que recherchent les acteurs logistiques. Il faut donc que le port tire les bénéfices de cet avantage naturel et unique.

Par conséquent et pour exploiter cet avantage, notre administration prendra une part active dans la mise en place et le développement d'un grand centre de distribution intégré.

Une autre clé pour **notre réussite, c'est** notre ouverture sur la communauté locale. Je le répète, notre vision consiste à ***réaliser le port dans la ville***, de manière à mieux intégrer le port à son environnement immédiat sur les plans géographique, économique, social et culturel. Nous sommes parfaitement conscients que cette collaboration doit reposer sur la confiance et le respect mutuels. **S'il est vrai que les communautés** profiteront des retombées de la croissance du port de Montréal, elles pourraient également en subir les impacts.

**L'administration** portuaire de Montréal est activement engagée dans des **actions concrètes de soutien à l'économie locale, de soutien aux communautés et de protection de l'environnement**, soit les composantes du développement durable. Nous voulons aller plus loin encore.

Nous avons tenu des rencontres avec les principaux acteurs politiques, économiques, communautaires et culturels. Nous sommes à discuter comment le port de Montréal peut, concrètement, appuyer les divers projets qui sont sur la table.

Nous allons créer la société **Les Amis du port de Montréal<sup>MC</sup>**, dont le mandat consistera à supporter la pérennité de nos obligations de communication avec la population du grand Montréal.

De plus, le 31 août prochain, nous franchirons un autre pas en ouvrant nos portes au public. Cela se fera en partenariat avec la Ville de Montréal, la Société du Vieux-Port, l'Agence métropolitaine de transport, la Société de transport de Montréal et avec nos partenaires commerciaux. Ce sera une très grande occasion, qui **je l'espère, portera ses fruits** et je vous convie tous à cet événement.

Nous sommes également conscients que nos activités ont des impacts directs sur nos voisins. Des analyses et des études en cours nous permettront de décider comment nous agissons, soit par des mesures **d'atténuation ou de compensation**. Nous allons ensuite nous assurer de faire un suivi minutieux de nos activités et de leurs effets sur notre environnement.

Avoir conscience des impacts environnementaux de nos activités est une chose. Les mesurer en est une autre. Mais les corriger ou les compenser, **c'est vraiment s'engager de manière durable**. L'Administration portuaire de Montréal est arrivée à cette étape et elle entend agir de façon concrète.

We also have another project that deserves mention. It concerns Alexandra, « la nouvelle grande dame de Montréal ». In essence this project concerns the Alexandra Pier and our marine passenger terminal.

Without a doubt, Montreal is a main attraction for the cruise ships along the majestic Saint-Lawrence River and the east coast of the US. Every year several thousand passengers come ashore at the Alexandra Pier. The marine **passenger terminal, in its current state, doesn't offer the best first** impression of our beautiful city. We must and can do better.

Nous sommes à concevoir un projet stimulant qui transformera notre gare maritime en un complexe récréotouristique, artistique et culturel unique en son genre.

Nous voulons faire d'Alexandra **un pôle d'attraction, un phare, une sorte d'aimant – à l'année longue** - qui attirera les résidents de la grande région de Montréal, mais aussi les milliers de touristes qui viennent ici pour goûter au charme de Montréal.

Nous souhaitons développer Alexandra en partenariat. Naturellement, la Société du Vieux-Port est un de nos principaux partenaires.

Je vous propose donc **d'investir dans un projet évalué à 150 millions de dollars**, dont la conception devra débiter bientôt. **C'est un investissement**

qui produira des retombées économiques pour la ville de Montréal à plus **d'un niveau.**

**J'aimerais maintenant vous parler** de la sécurité et de la fluidité de nos accès routiers.

L'APM tient pour très important la fluidité de la circulation des camions et la sécurité de la population riveraine. Nous savons que la rue Notre-Dame doit être transformée. Il ne nous appartient pas de déterminer le meilleur tracé **pour cette artère ni la forme qu'elle doit prendre. Les experts de la Ville de Montréal et de Transport Québec** sont mieux placés que nous pour cela.

**Nous somme d'avis que le statu quo n'est pas souhaitable.** Si notre ville veut progresser, elle doit se préoccuper de la fluidité de la circulation routière et de la sécurité des populations riveraines.

Monsieur le Maire, membres de cette chambre, le transport maritime est **l'une des composantes clés de nos infrastructures de transport et donc de commerce.** Le système maritime et portuaire de Montréal est par conséquent non seulement un secteur stratégique important, mais **également un domaine d'activités qui a des retombées économiques** significatives pour notre économie. Je sais que vous **avez d'ambitieux projets pour transformer Montréal, pour l'améliorer, pour contribuer à notre richesse collective.** La communauté montréalaise ne peut ignorer son port. Vous ne **pouvez rester indifférents à ce moteur de l'économie.**

Il y a quelques mois, dans une entrevue que je donnais au magazine *Forces*, je disais espérer établir une nouvelle complicité avec les gouvernements et avec la **population montréalaise, afin d'obtenir la permission et les moyens** de réaliser notre projet.

**Aujourd'hui, j'invite** toute la communauté montréalaise à devenir complice du port de Montréal dans le grand projet de société que je viens de dévoiler. Je vous invite à vous associer à tous les employés **de l'Administration** portuaire de Montréal afin de mener à bien la réalisation de ce grand projet dont nous ressortirons tous gagnants.

Je vous remercie, thank you all very much for your attention.