

# Chambre de commerce du Montréal métropolitain

Notes pour une allocution de  
Madame Sylvie Vachon,  
présidente-directrice générale,  
Administration portuaire de Montréal,  
le 15 février 2011

*(Seule la version prononcée fait foi)*

M. Sylvain Vincent, Président de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain,

M. Michel Leblanc, président et chef de la direction de la Chambre,

Distingués invités de la table d'honneur,

Mesdames, messieurs,

Bonjour à tous et merci de votre accueil.

Je suis très heureuse d'être avec vous aujourd'hui.

L'Administration portuaire de Montréal et la Chambre de commerce du Montréal métropolitain partagent une mission commune : soutenir et développer le commerce et l'économie de notre région métropolitaine.

I am delighted to take full advantage of the prestigious forum offered to me today to speak about one of the key components of the economy and commerce in Montreal.

In fact, 90 per cent of the goods imported to Greater Montreal enter through the port ... and this statistic is just one aspect of the vital role the Port plays in the economy of its region.

We handle close to 26 million tonnes of goods a year in Montreal, of which 46 per cent transit in 1.3 million containers, 22 per cent are dry bulk and 32 per cent are liquid bulk.

For the next few minutes, I will invite you on a quick tour of our facilities. Also, I will present our current and future projects to develop the competitive advantages which make the Port of Montreal the point of arrival – and departure - of choice in North America.

Et comme le sort de Montréal et celui de son port sont liés depuis la fondation de la Ville, je pense que j'apporte de bonnes nouvelles pour vous tous, entrepreneurs, commerçants et professionnels, qui êtes à la base de notre prospérité.

L'Administration portuaire de Montréal assume la juridiction sur le fleuve entre le pont Victoria et les limites du port de Sorel. Toutefois, ses infrastructures portuaires et de transport s'étendent du pont Victoria jusqu'à Pointe-aux-Trembles avec, en plus, un terminal de vrac à Contrecoeur. Tous nos terminaux sont loués à des entreprises privées qui sont responsables de la manutention de marchandises.

Situé à quelques 1 600 kilomètres à l'intérieur des terres, le port de Montréal est le plus important port intérieur de l'Amérique du Nord. N'oublions pas qu'à partir de Montréal, on peut rejoindre plus de 40 millions de consommateurs en 8 heures de camion... et nous pouvons atteindre le Midwest en 36 heures de chemin de fer.

Cette situation géographique privilégiée constitue une des forces du port de Montréal et contribue à réduire les coûts pour les expéditeurs en les rapprochant de leurs marchés.

Je vous invite maintenant à me suivre dans une visite du port de Montréal... à bord d'un hélicoptère virtuel.

Décollons du toit d'un des immeubles du centre-ville de Montréal d'où on voit, vers le sud, le Terminal Bickerdike, à côté de l'autoroute Bonaventure et derrière la célèbre enseigne « Five Roses ».

Le Terminal Bickerdike est utilisé par les navires qui font la liaison hebdomadaire tant avec Terre-Neuve qu'avec les Îles de la Madeleine.

Notez le Silo 5, que nous venons de rétrocéder à la Société immobilière du Canada dans le cadre de l'initiative du Nouveau Havre de Montréal du gouvernement du Canada.

C'est à ce niveau que débute le Vieux-Port constitué de terrains que nous avons cédés progressivement entre 1978 et 1984, à la Société du Vieux-Port.

Dans le Vieux-Port, nous avons toutefois conservé la gestion de la jetée Alexandra et de la gare maritime qui accueille plus de 48 000 passagers et membres d'équipage de croisière par année.

C'est d'ailleurs à cet endroit qu'accostait l'an passé, l'AIDA Luna, le plus grand navire de croisière que nous ayons jamais reçu et qui peut transporter 3 600 passagers et membres d'équipage.

De l'autre côté du Vieux-Port, juste après les anciens entrepôts frigorifiques du port, maintenant transformés en condos, nous avons l'entrée principale du port de Montréal avec le centre névralgique de nos activités ferroviaires.

Ce centre névralgique du port de Montréal qui se poursuit de l'autre côté du pont Jacques Cartier, correspond à la zone d'échange ferroviaire.

Il s'agit d'un élément essentiel du port. C'est là que notre propre système ferroviaire prend en charge les wagons du C.N. ou du C.P., et gère ces convois sur le territoire du port.

Ce système, connu dans l'industrie portuaire en Amérique du Nord comme le « modèle Montréal », contribue à la très grande fluidité des activités du port et constitue un élément concurrentiel capital.

Donc, toute cette zone d'échange ferroviaire, en amont et en aval des activités portuaires, est vitale pour le port.

Continuons la visite.

À cet endroit, l'Administration portuaire de Montréal opère les trains entre les navires et notre zone d'échange ferroviaire.

Au sud de la gare de Triage du CP, le Terminal Laurier sert à l'expédition de métaux recyclés et à la réception de vracs utilisés localement comme le sel pour le déglacage routier. À titre de référence, chaque monticule que vous apercevez, représente approximativement la cargaison de trois navires de sel en vrac.

Au sud du parc Olympique, que vous pouvez apercevoir au loin, se trouve un hangar ultramoderne pouvant contenir divers types de vrac.

Plus à l'est, nous accueillons des navires de sucre qui déchargent leur cargaison directement dans un convoyeur qui alimente l'usine de Sucre Lantic située à l'angle de Pie IX et Notre-Dame.

À l'extrémité de cette zone se trouve notre terminal céréalier, où nous recevons le grain par bateau, train ou camion et commence la zone de manutention de conteneurs.

Nous arrivons maintenant à la section où deux entreprises manutentionnent, sur trois terminaux distincts, les conteneurs reçus et expédiés au port de Montréal. Il s'agit de MGT, qui exploite les terminaux Racine et CAST et de Termont, qui exploite le terminal Maisonneuve, entre la rue Pie IX et le Tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine. À chacun de ces trois terminaux, nous assistons, le moment venu, à un ballet quotidien bien coordonné de navires, de trains, de camions, alimentés par d'immenses grues, appelées « grues portiques », ou d'autres grues mobiles, plus petites, qui manutentionnent les conteneurs entre les wagons, les camions et les navires. Tous ces équipements sont issus d'investissements privés.

La fluidité dans ces déplacements fait le renom de notre plaque intermodale et constitue un autre avantage concurrentiel important du port de Montréal.

J'y reviendrai tout à l'heure, mais j'attire votre attention sur le nouveau portail d'entrée pour les camions, près de l'autoroute, que nous venons tout juste de compléter.

Après le dernier terminal, nous survolons la Promenade Bellerive jusqu'à la hauteur de la rue Georges V dans l'est de Montréal, et nous entrons dans la zone des terminaux à vrac liquide et un autre terminal de vrac solide.

Laissons maintenant nos installations... sur l'Île de Montréal et dirigeons-nous vers Contrecoeur, où nous disposons d'une réserve foncière d'une superficie de 467 hectares qui nous permet présentement d'exploiter des installations de vrac solide, notamment pour la réception d'engrais chimiques agricoles et industriels ainsi que du minerai de fer destiné à l'aciérie Arcelor Mittal

Voilà, c'était une visite rapide de nos installations qui accueillent annuellement plus de 2 200 navires transportant tous types de marchandises.

Comme vous pouvez le constater, nous manutentionnons tous les types de produits dans un mouvement perpétuel d'une grande fluidité. Cette fluidité au sein de nos installations de même que l'excellente collaboration et coordination avec les deux grandes compagnies ferroviaires, nous confère un avantage concurrentiel qu'il nous faut préserver.

Keeping our internal operations integrated with external displacements, and optimizing our intermodal platform to do so, is absolutely vital for our growth.

Montreal is already the hub of an extremely dynamic port community.

In fact, just a few steps from here are the Canadian head offices of one major national railways company and of major national and international shipping lines,

and docked at our facilities are vessels belonging to seven of the ten largest shipping lines that sail the seas of the world.

The Port is also a focal point for a series of businesses and groups whose very existence is closely tied to the activity at the Port of Montreal.

That's why we are investing in this intermodal platform's effectiveness on a continual basis. We are developing our port and transport infrastructure to ensure optimal fluidity and minimal costs in the supply chain for the transportation of goods, particularly containerized cargo.

Now, what are we doing to maintain our status as North America's port of choice?

Well, let's start with our current investment projects that aim to optimize our existing infrastructure.

Au cours des deux dernières années, à la suite d'une période économique difficile, nous n'avons pas cessé d'investir à Montréal. Ainsi, nous aurons consacré 70 millions \$ à l'amélioration de nos infrastructures afin d'accroître notre efficacité. Il faut ajouter à ce montant une somme de 15 millions \$ du Fonds spécial fédéral de stimulation de l'infrastructure. J'en profite pour remercier les autorités fédérales pour le soutien qu'elles nous ont accordé dans ce contexte particulier.



Nos investissements qui ont bénéficié du soutien du gouvernement fédéral ont notamment servi :

- à réaliser un portail d'entrée de camions qui assurera une meilleure fluidité du trafic à l'entrée du port, allégeant ainsi la circulation sur la rue Notre-Dame. Cet investissement de 11 millions de dollars permettra d'améliorer la planification et la fluidité des mouvements de camions liés aux activités du port et ainsi, augmenter notre efficacité et notre compétitivité ainsi que celle des entreprises de camionnage.
- à construire une nouvelle sous-station électrique pour permettre l'ajout de matériel de manutention et pour réduire notre dépendance au pétrole, notamment pour le maintien des conteneurs réfrigérés. Ainsi, nous améliorons également notre performance environnementale.
- Et enfin, ce qui n'a pas été réalisé depuis 30 ans, à allonger le dernier quai qui ne pouvait pas encore accueillir simultanément deux navires de 290 mètres de long.

Outre nos investissements et ceux du fédéral, il faut ajouter tous les importants investissements réalisés par nos locataires pour moderniser leurs équipements et améliorer leurs processus de manutention. Dans ce cadre, par exemple, les voies de déplacement des grues le long des quais ont été allongées pour desservir plus de navires en même temps, et adapter nos installations à la taille des nouveaux navires.

Maintenant, nous devons aussi investir pour ajouter des voies ferrées afin d'améliorer encore la fluidité du trafic.

L'ensemble de nos investissements et de ceux de nos clients portera de 1,6 million à 2 millions de conteneurs la capacité maximale annuelle du port de Montréal d'ici 2016.

Vous me permettrez de prendre un instant pour parler davantage de l'intégration du port de Montréal au réseau routier, car en raison de cette capacité accrue, il faut des accès routiers performants et parfaitement intégrés. Tout comme l'intégration rail-port fait notre succès et notre réputation, il doit en être aussi ainsi avec le système de camionnage.

C'est primordial !

Primordial ... pour réduire les temps de transport. Primordial ... pour maintenir la compétitivité du port de Montréal et de ses clients.

Primordial ... pour que nous continuions de jouer un rôle essentiel dans l'activité commerciale.

Primordial ... parce que ce sont toutes les entreprises qui en bénéficient.

Ainsi parallèlement à nos investissements, nous avons l'espoir que des modifications seront apportées au réseau routier pour améliorer l'accès à nos installations.

Nous avons d'ailleurs proposé aux autorités d'examiner la faisabilité d'aménager une rampe d'accès dédiée depuis l'Autoroute 25 vers l'entrée du port située au bout de la rue de Boucherville et un accès direct depuis le port, à hauteur de la rue de l'Assomption, vers la rue Souigny et l'Autoroute 25.

Let me turn now to our future prospects and the business opportunities that are emerging at the Port of Montreal.

For the Port of Montreal to continue being such a strong instrument for creating wealth in the coming decades, it must adapt and prosper to changes in the global shipping trade.

Marine transportation has been on the rise for the past 30 years. Globalization increased the flow of trade between the continents, and the advent of containers made it possible to develop an efficient, inexpensive mode of transportation. In the coming years, according to the internationally respected market intelligence firm Drewry Shipping Research (DSR), global container traffic, which reached 1 hundred 34 million containers in 2009, will hit 2 hundred 10 million in 2015.

That's what makes us say that priority must be given not only to container shipping, but to the great business opportunities ready to be seized by the Port of Montreal. And we have taken action to be an important and indispensable player.

L'industrie maritime est mondiale et, dans nos stratégies de développement, nous devons considérer les importants investissements réalisés à travers le monde pour développer la capacité des infrastructures portuaires.

L'un des changements les plus importants qu'a subi l'industrie maritime depuis quelques années, est la prolifération de centres de transbordements dans la Méditerranée.

En effet, les lignes maritimes prennent modèle sur les lignes aériennes qui organisent les déplacements de leurs avions en faisant graviter les vols autour de centres majeurs de transfert, les Hub. C'est vers ces destinations qu'elles font converger leurs avions pour effectuer les transferts de passagers d'un avion à un autre en fonction de la destination finale.

Le transport maritime se développe de la même façon avec des centres de transbordement pour accueillir des navires qui y transfèrent leur cargaison dans d'autres à destination, notamment, de Montréal.

Jusqu'à tout récemment, les centres de transbordement situés dans la Méditerranée, comme celui du port de Valence, avaient un quasi-monopole de ces transferts de cargaison en provenance de l'Asie et à destination des Amériques.

La situation va changer.

En effet, d'ici 2014, 5,2 milliards de dollars auront été investis dans un gigantesque projet d'élargissement du Canal de Panama qui pourra, à son tour, accueillir ces grands navires en provenance d'Asie... ce qui, par conséquent, alimentera les centres de transbordement dans les Antilles.

Because of our substantial trade links with hub ports in the Caribbean, such as Freeport in the Bahamas, that will welcome ships from the Panama Canal, the Port of Montreal is very well positioned in the global supply chain to benefit from these developments.

As I said, our current investments will make it possible to increase the Port of Montreal's annual maximum capacity from 1.6 million containers to 2 million containers by 2016.

However, we already expect that this won't be enough to absorb the expected growth in container traffic in the following years.

Nous n'avons donc pas le choix de considérer des projets d'expansion pour accueillir la croissance du cargo.

- Nous allons modifier l'espace déjà consacré à d'autres types de cargo afin de l'utiliser pour le trafic de conteneurs. Ce projet débutera dès ce printemps... et c'est le dernier espace que nous pourrions ainsi convertir sur notre territoire à Montréal.
- Une fois que nous aurons ainsi maximisé l'utilisation de nos espaces à Montréal, il y a Contrecœur... notre site sur la Rive-Sud de Montréal vers lequel nous devrions prendre de l'expansion, le moment venu.

Ce projet pourrait porter à 3 millions de conteneurs la capacité maximale du port de Montréal, soit près du double de la capacité actuelle. Nous avons complété en 2010 des études techniques et nous avons maintenant une description très détaillée de l'organisation physique des lieux et de ce que l'on pourrait y retrouver.

Mais nous devons encore valider plusieurs paramètres dont la question du financement que nous sommes en train d'examiner.

Here's the thing to keep in mind about our expansion plans: the Port of Montreal will always be ready to answer the needs of its clients and keep pace with the growth of global markets.

This commitment to meet client needs and adapt to market changes led us to rethink the way we manage our grain terminal.

In 2010, we decided that the best way to boost grain traffic in Montreal would be to turn over operation of the grain terminal, located at the end of the Viau street, to a company in the grain handling business.

The bidding process is over and we are negotiating the terms of an agreement with Viterra, a Canadian global firm that specializes in agribusiness.

As you can see, we put every effort into each of our business segments ... containers, dry bulk, liquid bulk and passenger ... the means to fulfill our ambitions.

Vous nous connaissez maintenant beaucoup mieux et vous appréciez probablement davantage l'importance qu'a le port de Montréal dans notre économie et nos activités commerciales.

Les autorités publiques et l'industrie l'ont bien compris puisque la Communauté métropolitaine de Montréal m'a demandé de présider le comité provisoire pour analyser les possibilités de créer une grappe industrielle sur la logistique et le transport dans la région de Montréal.

Cette initiative de la CMM confirme le statut de Montréal et celui de son port, comme plaque tournante du transport.

J'ai accepté avec plaisir ce beau défi et j'ai déjà rallié de grands acteurs du secteur des transports à ce projet afin de poursuivre les études sur la possibilité de créer cette grappe qui favoriserait la naissance de projets porteurs pour la grande région de Montréal.

J'espère sincèrement que la CMM et le gouvernement du Québec concluront avec nous à la nécessité de créer cette grappe.

As you can see, Montreal is a major port city, and the Port of Montreal is a main institution in the logistics industry. Here is where the large national and international partners that support our economic and commercial activity converge.

But the Port of Montreal is much more than bricks and mortar... First of all, it is a marine community, but above all, it's teams of men and women, both in-house and external, that create the site engineering and make the Port of Montreal a true and great economic system, vital to the growth of trade in Montreal, Quebec and the rest of Canada.

You can count on the Montreal Port Authority, its board, its management, all its employees and the entire marine community to maintain this outstanding instrument of wealth creation and help it grow, to the benefit of us all.

Nous avons à cœur, comme vous tous, que Montréal et la grande région métropolitaine soient non seulement des lieux vivants de commerce, mais aussi des moteurs de notre économie.

En conséquence, n'hésitez pas à nous inclure dans vos projets et vos discussions.

Pour vous en convaincre davantage, je tiens à ce que vous veniez visiter nos extraordinaires installations.

Ce midi, j'ai amorcé cette présentation par une visite... virtuelle du port de Montréal.

Il me fait plaisir, avec les divers opérateurs des terminaux, la compagnie MGT, Termont et Logistec, de convier les invités de la Chambre présents ici aujourd'hui, à une visite VIP... réelle, gratuite et guidée de nos installations, le jeudi 2 juin prochain.

Au terme de cette visite d'une durée de 90 minutes, je suis certaine que vous ressentirez un grand WOW! pour qualifier nos installations et l'activité qu'on y retrouve.

Au centre de chaque table, il y a une corbeille dans laquelle je vous invite à déposer votre carte d'affaires ou votre nom ainsi que votre adresse courriel. Nous communiquerons prochainement avec vous par courriel pour vous faire part des détails de cette visite.

Je vous attends donc tous le jeudi 2 juin et vous remercie de votre attention