



Port de Montréal
Port of Montreal

Notes pour une
Allocution du président-directeur général
de l'Administration portuaire de Montréal
Monsieur Patrice M. Pelletier

Cérémonie de la remise de
la Canne à pommeau d'or

Le 5 janvier 2009

(Seule la version prononcée fait foi)

Monsieur Bruneau,
Membres du Conseil d'Administration de l'APM,
Chers invités et représentants de l'industrie,
Mesdames et messieurs,

Bienvenue à la remise de la 170^e Canne au pommeau d'or.

**And a special welcome to you, Capitain Rossiter, who, with the
Maersk Patras crew, have shown that the Port of Montreal is open
year-round for all ocean-going vessels.**

Mais pour gagner la Canne à Pommeau d'or, il ne suffit pas d'arriver ... il faut arriver le premier.

Cette année encore, la course a été serrée et pleine de rebondissements.
Ceux qui cherchent un remplacement pour le grand prix de formule 1
devraient venir suivre la course à la Canne au pommeau d'or dans notre
salle de contrôle... cela pourrait les inspirer!

Imaginez ! : le 28 au soir, les trois navires encore en lice s'apprêtaient à entrer dans le détroit de Belle-Isle où sévissait une forte tempête avec des vents du sud-ouest.

C'étaient le Maersk Patras, le Triumph, de la compagnie Hapag-Lloyd et, en troisième position, le MSC Serena.

Les navires ont ensuite traversé le nord du golfe St-Laurent, au nord de l'île d'Anticosti et se sont présentés le 31 peu après minuit à la station des pilotes des Escoumins.

C'est finalement le Maersk Patras a remporté la Canne en arrivant 1^{er} janvier à minuit et 3 minutes, talonné par le Triumph 3 minutes derrière lui !

Et aujourd'hui, nous voici pour célébrer le vainqueur de la course et le début d'une nouvelle année qui pourrait connaître, elle aussi, de nombreux rebondissements.

But before talking about what lies ahead for us, I would like to congratulate Captain Rossiter and his crew, who, helped by two pilots of the St. Lawrence, Messrs. Jacques Vigneault and Michel Fortin,

demonstrated once again that the Port of Montreal is open all year round to all transatlantic vessels.

C'est une grande fierté pour Montréal, mais c'est aussi un point capital pour notre économie, car les lignes maritimes débarquent chaque année plus de 25 millions de tonnes de marchandises dans notre port, au cœur même du continent nord-américain. Le Port génère ainsi chaque année plus de 1,5 milliard \$ en valeur ajoutée et soutient plus de 18 000 emplois, au profit de la grande région de Montréal, du Québec et du Canada tout entier.

No wonder we are so proud every year to welcome these mariners who agreed to spend the year-end holidays in the wheelhouse and engine room of a ship that contributes to the economy of Montreal, Quebec and all of Canada.

In entering the Port on the first of January, Captain Rossiter, you have given us the opportunity to remind the world that the quickest and most efficient route between Europe and the Midwest is through the Port of Montreal, winter and summer alike.

Le port de Montréal est en effet une plaque tournante du commerce international, situé stratégiquement entre les Marchés de l'Europe, des Antilles et du cœur industriel de l'Amérique du Nord.

Afin d'exploiter le mieux possible cette situation exceptionnelle, nous avons présenté, en avril 2008 à la communauté d'affaires de Montréal, notre plan stratégique Vision 2020.

Ce grand projet de société vise à tripler la capacité du port et à développer de nouveaux marchés d'ici 2020. Créateur de richesse collective, il se traduira par des retombées économiques de 3,4 milliards de dollars par année et 41 400 emplois en 2020, soit 2 milliards \$ en valeur ajoutée annuelle et 23 200 emplois de plus qu'actuellement.

Fin octobre, le conseil d'administration de l'Administration portuaire de Montréal a approuvé notre plan d'entreprise, confirmant les choix et les investissements proposés dans le plan stratégique Vision 2020.

Ce plan d'entreprise, qui porte sur cinq ans, prévoit l'achèvement du plan d'optimisation des infrastructures portuaires existantes, le réaménagement du secteur Hochelaga-Viau en terminal à conteneurs ainsi que la construction du premier des deux nouveaux terminaux prévus dans le plan stratégique Vision 2020.

Mais, au delà de ses objectifs financiers, Vision 2020, c'est aussi un engagement à nous développer selon les principes du développement durable, c'est-à-dire, dans le respect de l'équilibre entre l'économie, l'environnement et la vie en société.

Nous avons donc commencé à nous rapprocher des communautés concernées par nos activités afin de leur présenter nos projets et de bien faire connaître notre port, ses enjeux et son apport à la communauté.

L'action la plus marquante a été notre journée portes-ouvertes du 31 août, au cours de laquelle plus de 100 000 personnes sont venues nous rencontrer et dont près de 20 000 ont visité le port en train, en bateau et en autobus.

Pour beaucoup, cette visite a été une véritable découverte et a commencé à faire naître un sentiment de fierté dans le cœur de nombreux Montréalais.

Nous avons également rencontré de nombreux représentants politiques fédéraux, provinciaux et municipaux ainsi que plusieurs groupes communautaires à qui nous avons expliqué nos projets et dont nous avons écouté les remarques et les préoccupations.

L'année 2008 a également été l'occasion de confirmer notre engagement à l'égard de l'environnement.

En matière d'écologie, des dizaines d'initiatives, grandes ou petites, sont en cours.

Pour ne parler que de quelques-unes réalisées, citons :

- Des essais de véhicules hybrides afin de réduire le bruit et les émissions de gaz;
- La renaturalisation des îles de Boucherville qui nous appartiennent;

- Et L'inventaire des émissions atmosphériques reliées aux activités portuaires, qui nous aidera à prendre les mesures les plus appropriées pour protéger l'environnement.

Enfin, l'APM s'est donné l'ambition de devenir une référence en matière de développement durable dans le domaine portuaire et élaborera en 2009 sa politique et son plan de développement durable.

Toutes ces initiatives ne seraient pas possibles si la santé financière du port n'était pas solide.

Ceci m'amène à vous parler de résultats préliminaires de 2008.

Cette année a été une année record pour le port de Montréal qui a connu une croissance supérieure aux 10 principaux ports à conteneurs de l'Amérique du Nord.

Selon nos chiffres préliminaires, le trafic de conteneurs a atteint 1 460 500 conteneurs EVP en 2008, soit une croissance de 7,2 %. C'est un résultat exceptionnel réalisé malgré le ralentissement économique qui nous a touchés pendant les deux derniers mois de l'année.

All the Port of Montreal's main routes experienced growth in container traffic last year, principally those from the Mediterranean, up 31.6%, and from the Caribbean, up 26.9%.

These markets are an exceptional asset, because unlike the West Coast ports, they shield the Port of Montreal from sudden fluctuations out of Asia's emerging markets, and in particular, China.

Ceci m'amène à parler d'avenir.

Les deux derniers mois de 2008 ont été, comme vous le savez, marqués par le début d'une récession mondiale.

Le port, qui dépend directement du commerce mondial, en subit déjà les contrecoups. Mais heureusement, ses avantages concurrentiels qui font son succès depuis longtemps, lui permettront de limiter les effets de la situation économique mondiale.

Ces avantages concurrentiels sont :

- sa situation profondément enfoncée à 1 600 kilomètres à l'intérieur du continent américain;

- son réseau ferroviaire et sa liaison directe avec deux lignes de chemin de fer majeures;
- le fait que nous offrons les temps de transit les plus courts avec l'Europe;
- et notre proximité du port de Chicago et du Midwest américain.

Mais nous ne nous contenterons pas de compter sur nos avantages structurels pour traverser la récession.

Dès qu'il a été clair que la fin de l'automne serait marquée par un retournement économique majeur, nous avons pris les devants et nous avons demandé à tous nos gestionnaires de revoir de façon radicale toutes leurs prévisions budgétaires. Je tiens d'ailleurs à les remercier ici d'avoir accompli ce travail imprévu et difficile au moment où chacun s'apprêtait à fêter la fin de l'année.

Nous avons décidé de réduire nos dépenses partout où c'était possible sauf dans deux points essentiels : l'emploi et les investissements stratégiques.

Nous voulons protéger l'emploi parce que notre main d'œuvre est à la base même de notre réussite et qu'elle nous sera essentielle dès que la reprise économique sera là.

Nous voulons maintenir les investissements stratégiques parce que, notre port étant arrivé pratiquement à pleine capacité, nous devons prévoir de nouvelles installations pour faire face – dès la reprise économique – à la croissance mondiale du trafic maritime.

Nous avons démontré que nous pouvions battre nos concurrents en matière de croissance, nous allons maintenant démontrer que nous pouvons limiter efficacement les effets de la récession sur nos activités.

En ce qui concerne le trafic de conteneurs – fer de lance de notre croissance pour les prochaines années – nous prévoyons que, malgré un recul de 3,7 % par rapport à 2008, le tonnage des marchandises conteneurisées manutentionnées au port de Montréal sera encore supérieur de 2,7 % à celui de 2007.

Le coup le plus dur viendra du vrac solide, qui devrait connaître une décroissance de 19 %, tandis que le trafic de vrac liquide baissera de 7,4 %.

Nous ne connaissons pas les prévisions de nos concurrents, mais nous pouvons dire, à la lumière des résultats remarquables de 2008, que nous espérons bien être dans le peloton de ceux qui traverseront le mieux la récession.

Et nous avons déjà d'autres projets pour renforcer notre position sur le marché des conteneurs entre l'Europe et les États-Unis.

Pour cela, nous misons sur le marché du Midwest, cœur industriel de l'Amérique du Nord, qui jouera un rôle important dans la relance de l'économie américaine, comme l'a déjà laissé entendre le futur président Barak Obama.

Almost 90 per cent of our container traffic is North Atlantic trade. And it is balanced two-way trade to-and-from the EU or Mediterranean, with 55 per cent being outbound and 45 per cent inward trade.

Increasing the velocity of cargo to enable quick ship departure, and removing congestion at the Port and in transit, are the keys to success at any intermodal port.

That is why we see the transportation challenge in terms of creating a corridor between Montreal and Chicago. Because you can call us the Port of Montreal, but we are as much the port for Chicago - the gateway to an interprovincial, transnational corridor.

Cette liaison Montréal-Chicago, qui fait déjà notre succès, nous voulons qu'elle soit transformée en un véritable pipeline, avec toutes les infrastructures et les systèmes nécessaires à une fluidité maximale du transport de marchandises.

Ce projet n'exige pas seulement une coopération entre Montréal, Québec, l'Ontario et le gouvernement du Canada. Mais aussi avec nos partenaires des États-Unis, des secteurs public et privé sur les deux rives des rivières Detroit et St-Clair.

Cette coopération devrait conduire, par exemple, à la construction non seulement d'un pont sur la rivière Windsor, mais aussi d'un tunnel

ferroviaire sous la rivière, permettant le passage de wagons portant des conteneurs gerbés, c'est-à-dire empilés sur deux niveaux.

C'est ainsi que nous voulons créer ce que nous appelons déjà « le pipeline Montréal-Chicago » pour le transport de conteneurs.

Nous avons placé ce projet au cœur même de notre stratégie de croissance et nous comptons bien sur le Gouvernement du Canada pour le soutenir.

En effet, le gouvernement fédéral a proposé d'investir 2,1 milliards de dollars dans la porte d'entrée continentale et dans la porte d'entrée sur l'Atlantique, qui incluent naturellement le corridor Saint-Laurent /Grands Lacs. Cet investissement permettrait d'offrir les meilleures conditions au transport maritime, ferroviaire et autoroutier, pour favoriser ainsi le commerce international de notre pays.

S'il a été formulé à une époque où on ne parlait pas encore de crise financière et encore moins de récession, ce projet contribuerait, dans les circonstances actuelles, à réduire les effets du ralentissement économique

sur l'emploi et assurer une relance économique vigoureuse, quand le temps sera venu. Ces investissements s'inscriraient parfaitement dans notre projet Vision 2020, et particulièrement dans notre projet de « pipeline Montréal-Chicago ».

L'année 2009 ne sera pas une année comme les autres. Ce sera une année de grande rigueur. Une année où les gouvernements devront se concentrer sur les investissements créateurs d'emplois et de richesse. Une année où on se serre les coudes pour passer à travers la tempête.

Et puisqu'on parle de se serrer les coudes dans les tempêtes, je voudrais maintenant parler de gens qui contribuent à notre succès : les navigateurs expérimentés et courageux qui mènent leurs navires jusqu'au port de Montréal.

Ladies and gentlemen, let us now turn our attention to the hero of this new season of navigation at the Port of Montreal, Captain Rossiter, Master of the Maersk Patras.

Captain Rossiter, on behalf of the Montreal Port Authority, I am extremely pleased to welcome you, your officers and the members of your crew to Montreal.

Congratulations for inaugurating our new year of navigation at the Port of Montreal by bringing in the first ocean-going vessel after a non-stop voyage from Rotterdam.

As a memento of this occasion, I present you with this Gold-Headed Cane, on which are engraved the following words:

**Presented by
the Port of Montreal
to Captain Rossiter
Master of the Maersk Patras
First Ocean-Going Vessel in Port
January 1, 2009.**

Captain Rossiter, please come forward...

Par la même occasion, l'Administration portuaire de Montréal tient à rendre hommage aux deux pilotes de la Corporation du Saint-Laurent Central, qui ont conduit le Maersk Patras à bon port, depuis Les Escoumins.

J'inviterais ainsi messieurs Jacques Vigneault et Michel Fortin à recevoir un souvenir de leur réussite, cette nuit du 1er janvier 2009.

Ladies and gentlemen, let's give a warm round of applause to Captain Rossiter, his officers and his crew, the pilots of the Corporation du Saint-Laurent Central and everyone who has contributed to the success of this 170-year-old ceremony.

Je clos cet événement en vous exprimant, au nom de la direction et de tout le personnel de l'Administration portuaire de Montréal, nos meilleurs vœux de Nouvel An : santé, paix et prospérité à tous et toutes.

Best wishes to all for a healthy and prosperous New Year!

Je vous invite maintenant à célébrer cette journée et l'arrivée de la Nouvelle Année.