



Port de Montréal
Port of Montreal

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

**devant le Centre local de développement de
Lajemmerais**

**Le port de Montréal,
UN PROJET DE SOCIÉTÉ POUR TOUTE UNE
RÉGION**

Le 9 octobre 2008

Madame la mairesse et présidente du CLD de Lajemmerais,

Membres du Comité « Rues Principales » de Contrecoeur,

Mesdames, Messieurs les élus,

Monsieur Bruneau,

Mesdames, Messieurs,

Permettez-moi de vous remercier sincèrement de nous recevoir aujourd'hui moi et mon équipe. J'en remercie particulièrement Mme Dansereau, qui a pris cette initiative.

Au cours des discussions informelles que nous avons eues ce matin, j'ai pu constater combien nos projets – et particulièrement nos projets à Contrecoeur – ont mobilisé le milieu des affaires dans la région. J'ai aussi compris que l'agrandissement du port à Contrecoeur constitue pour

vous une occasion de développement prioritaire et structurant pour la Rive-Sud de Montréal.

Vous nous attendez de pied ferme et – manifestement – avec impatience.

Message reçu !

Je ne pouvais espérer mieux car l'Administration portuaire de Montréal ne veut pas intervenir dans les communautés sans les consulter et sans leur demander de participer à ses projets. La coopération avec les communautés locales est un des piliers du développement durable auquel nous attachons une très grande importance. Je sais déjà que sur la Rive-Sud, je n'aurai personne à convaincre dans le milieu des affaires. Je devrai simplement gérer les attentes.

Je ne pense pas non plus que nous aurons beaucoup de difficultés à convaincre la population de la Rive-Sud d'accueillir nos nouvelles installations.

Le port, c'est de l'emploi. 18 000 emplois dans la **grande** région de Montréal, **18 000 EMPLOIS !**

En 2020, quand notre plan d'investissement sera terminé, le port, dans son ensemble, fournira 41 000 emplois répartis sur les deux rives du fleuve.

Sans compter les 10 000 emplois créés pendant les travaux.

En moyenne, quand notre capacité augmente d'un conteneur, nous créons 1 000 \$ en valeur ajoutée pour la région.

Je vous laisse calculer les retombées découlant des 2 millions de conteneurs ajoutés aux 1,4 million de conteneurs existants.... Cela fait en tout 3,4 milliards de dollars!

Pour chaque bateau supplémentaire, nous générons 10 emplois.

Le port de Montréal est donc un formidable instrument de développement économique et de création de richesse pour toute la grande région de Montréal. C'est aussi ici au port qu'arrive tout ce qui nourrit, habille, abreuve et meuble la population.

Un jour, 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 quand même extraordinaire comme commentaire!

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 a d'abord transité par notre port.

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.

Sans port, nos usines ne pourraient fonctionner efficacement, notre économie serait déficiente.

Sans port, nos industries, nos entreprises ne seraient pas productives et ne seraient pas compétitives.

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 !

Cela représente, au total, 1,5 milliard de dollars chaque année en valeur ajoutée pour notre région, notre province et notre pays !

Il faut en être conscients... et il faut être conscients que cela n'est pas l'effet du hasard. Nos concurrents et d'autres administrations portuaires l'ont fort bien compris

et sont bien décidés à nous faire la vie dure si nous n'agissons pas dès maintenant.

La société SECOR a réalisé une étude rigoureuse des impacts socio-économiques du port de Montréal. J'en cite un des faits saillants :

« Le développement et la prospérité économique sont au cœur de la raison d'être de l'Administration portuaire de Montréal. 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**, même chez des intervenants clés de la scène locale, régionale ou nationale. »

Notez que, depuis lors, l'Administration portuaire de Montréal a commencé à déployer des efforts considérables pour renforcer la notoriété du port à la fois dans la population en général et dans les milieux politiques.

Notre journée portes ouvertes « Port en Ville », du 31 août dernier en est sans doute le témoignage le plus frappant. Ce jour-là, plus de 100 000 personnes ont afflué vers le port et se sont rendu compte de son envergure et de son importance pour la région.

Après cette visite, ils ne seront sans doute pas étonnés d'entendre cette phrase que j'ai trouvée dans le rapport de la Commission pour la libération de la croissance française, présidée par Jacques Attali : « *Pas de forte croissance sans port puissant* ». Quelle justesse dans le propos !

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

Ceci me rappelle ma visite à Savannah, au début de cette année. 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 dont nous devons nous inspirer !

Très tôt, les gens d'affaires de Montréal ont compris l'importance du port de Montréal pour l'économie de la région.

Port en eaux peu profondes au début, il est devenu un port d'importance mondiale grâce aux efforts constants de la part des forces vives de la région qui ont compris très tôt que l'originalité et la force de Montréal était ce port, situé à 1 600 kilomètres à l'intérieur des terres du nouveau continent.

Dès 1826, les gens d'affaires de Montréal – ceux-là même qui avaient créé la chambre de commerce quatre ans plus tôt – envoyaient une pétition au ministère des Travaux publics du Canada, demandant d'approfondir le chenal du Saint-Laurent dont la faible profondeur constituait un frein au développement de la ville.

Au tournant du 20^e siècle, le port a commencé à investir de façon significative dans ses infrastructures en procédant à la construction de nouveaux quais, de silos à

céréales modernes, et les premiers hangars de transit permanents.

Plus récemment, en 1962, nos leaders politiques ont décidé d'utiliser des brise-glaces pour permettre l'exploitation du port toute l'année.

À la fin des années soixante, mes prédécesseurs ont compris que le trafic de conteneurs allait révolutionner le transport de marchandises dans le monde entier et ils ont pris les décisions qu'il fallait pour faire de notre port un des plus grands ports intérieurs au monde.

Aujourd'hui, le temps est venu de franchir une nouvelle étape.

Nous devons réaliser un important **projet de société** qui contribuera au développement économique de notre région et qui sera créateur de richesse pour notre société.

C'est pourquoi j'ai accepté avec tant d'enthousiasme de rencontrer les gens d'affaires de la Rive-Sud qui souhaitent participer à ce grand projet.

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.

De plus, il est – de très loin -- le transport le plus écologique. À tonnage égal, le transport maritime utilise

moins d'énergie et émet deux fois moins de gaz à effet de serre que le rail et cing à dix fois moins que le transport routier.

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 moyenne de 7 % du trafic de conteneurs.

Actuellement, tout le monde s'organise pour capter 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, et principalement via des ports de transbordement en Méditerranée.

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. De nombreux ports de transbordement sont en cours de développement voire même d'expansion dans les Caraïbes.

Par exemple, 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, dont le port de Montréal.

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, ferroviaires et routières.

Il nous faut donc faire face à la réalité et agir en conséquence.

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.

Le Canada ne reste pas indifférent. L'année dernière, le gouvernement fédéral, avec celui du Québec et de l'Ontario, a signé un important protocole d'entente sur le développement de la porte continentale et le corridor de commerce Ontario-Québec. Leur intention est d'examiner des façons de développer des systèmes de transport efficaces et d'accroître les échanges de biens entre le Canada et le reste du monde.

Le gouvernement du Canada s'est également engagé, pour un montant de 2,1 milliards de dollars, dans la première phase du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers.

Et enfin, au mois de juin, en modifiant la Loi Maritime, le gouvernement fédéral nous a donné les outils nécessaires pour fonctionner de manière commerciale et efficace en nous permettant d'obtenir un financement gouvernemental

pour des projets d'infrastructures, d'environnement et de sûreté.

Bien entendu, la crise financière qui secoue actuellement le monde entier retient notre attention. Nous constatons toutefois que l'Administration portuaire de Montréal reste dans une situation avantageuse par rapport à cette conjoncture.

Tout d'abord, parce que notre projet repose sur une planification en quatre phases étalées sur 12 ans, avec des périodes de financement successives, permettant d'équilibrer l'offre et la demande tout au long du projet. C'est une approche très prudente appréciée par les investisseurs qui savent que la croissance du trafic de conteneurs dépasse celui du PIB. De plus, les sommes empruntées seront investies dans des infrastructures portuaires, actifs à très longue durée de vie, financés à

long terme, et par conséquent peu exposés aux fluctuations à court terme des marchés, ce qui suscite une grande confiance des banquiers et autres investisseurs.

En fait, nous continuons à bénéficier, en cette période d'incertitude financière, de la volonté conjugée du milieu des affaires et des autorités publiques qui, au fil des ans, a fait du port de Montréal le premier port de conteneurs sur la Côte Est canadienne et l'un des principaux ports en Amérique du Nord.

Cette année encore, pendant les six premiers mois de 2008, notre port a enregistré la deuxième meilleure croissance parmi les principaux ports de l'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.

Pour maintenir notre leadership, le port de Montréal détient des atouts que nos concurrents n'ont pas.

Grâce à notre situation géographique, au cœur du continent, nous offrons l'accès le plus rapide et le plus économique aux principaux marchés du cœur industriel de l'Amérique du Nord. Nous sommes à 36 heures, en train, de Chicago, la porte principale du Midwest américain, un marché de 135 millions de consommateurs.

Montréal bénéficie d'un système d'intermodalité exceptionnel et envié qui fait du port une véritable plaque tournante intermodale intégrée, où les bateaux sont déchargés immédiatement sur des camions ou des trains que nous formons nous-mêmes en fonction de leur destination.

NOTRE PORT EST SÛR ET FIABLE, tant au niveau de la sûreté des installations que 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, dans les discussions informelles qui ont précédé cette assemblée, j'ai été très heureux de constater l'enthousiasme de votre communauté d'affaires.

En effet, j'ai besoin que les gens d'affaires, les décideurs de notre société et toute la communauté, soutiennent notre 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 !

Imaginez un instant ... : ce port qui génère aujourd'hui une valeur ajoutée de 1,5 milliard de dollars et 18 000 emplois générera 41 000 emplois et 3,4 milliards de dollars en 2020 dans toute la grande région de Montréal et en particulier dans votre CLD.

La première phase de notre plan de croissance consiste à optimiser nos infrastructures actuelles, aux fins d'accroître notre efficacité opérationnelle et surtout d'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 millions de conteneurs (équivalent 20 pieds) à 2 millions de conteneurs (équivalent 20 pieds), ou « 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.

Voilà 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. Actuellement au stade de la planification et de l'ingénierie, elle nous permettra d'exploiter au maximum chaque mètre carré existant pour l'entreposage de marchandises. Cette deuxième phase est évaluée à 280 millions de dollars et sera complétée en 2012. Elle 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 termes de volume de marchandises. Nous

visons deux sites, dans cette phase, 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 en 2009... et oui, nous devons agir maintenant ! C'est maintenant que nous devons discuter et envisager comment nous pourrions mener à bien cette troisième phase.

La phase 3 est évaluée entre 600 et 700 millions de dollars.

Cette phase vous concerne et je comprends l'intérêt qu'elle suscite chez vous. L'Administration portuaire de Montréal sera heureuse d'en discuter avec vous et vos représentants.

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 variant entre 500 et 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 et de réserve. Il proviendra aussi d'emprunts.

Une autre partie du financement proviendra d'investissements privés. Le secteur des infrastructures portuaires, je vous le rappelle, intéresse de plus en plus les grands investisseurs privés. Il procure un rendement sur l'investissement intéressant et à long terme sur un type d'infrastructure où les risques peuvent être gérés de façon équilibrée.

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

Je dois également vous parler d'un domaine qui a une valeur ajoutée extrêmement importante et même stratégique pour l'avenir du port. Il s'agit des centres de distribution et de logistique.

Dans le marché mondial de la logistique, clients, expéditeurs et receveurs, recherchent de plus en plus des solutions intégrées et optent pour 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.

La grande région de Montréal est très bien positionnée dans ce domaine grâce à ses coûts de transport, avantage que recherchent les acteurs logistiques. Le port souhaite tirer les bénéfices de cet avantage naturel et unique.

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. Je ne peux pas

promettre, pour le moment, que ces centres se trouveront sur la Rive-Sud. Toutefois, si le port décidait de les créer de sa propre initiative, il disposerait à Contrecoeur de terrains aptes à les recevoir.

Une autre clé pour notre réussite, c'est notre ouverture sur les communautés locales. Je le répète, notre vision consiste à 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 en train de discuter de la façon dont le port de Montréal peut, concrètement, soutenir les divers projets qui sont sur la table.

Nous avons créé la société **Les Amis du port de Montréal**, dont le mandat consiste à assurer la pérennité de nos obligations de communication avec les populations concernées par nos activités.

Comme je le disais en commençant, le 31 août dernier, nous avons ouvert nos portes au public en partenariat avec des intervenants majeurs politiques, économiques et sociaux.

Le succès de cette journée a largement dépassé nos espoirs les plus fous, puisque, au lieu des 20 000 personnes prévues, ce sont plus de 100 000 personnes qui se sont pressées sur les quais et dans les bateaux, trains et autobus qui ont sillonné le port pour dévoiler son importance autant physique qu'économique.

Nous sommes également conscients que nos activités ont des impacts directs sur les personnes qui habitent près de nos installations. Des analyses et des études en cours nous permettront de décider comment nous agirons, 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.

Nous prendrons les mesures correctives ou compensatoires nécessaires de façon à protéger les caractéristiques environnementales et sociales de notre région.

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.

Enfin, même s'il ne concerne pas directement la Rive-Sud, j'aimerais vous parler brièvement de notre projet sur la jetée Alexandra, au cœur de Montréal.

Sans aucun doute, Montréal est une grande attraction pour les navires de croisière qui remontent le majestueux Saint-Laurent. Chaque année, environ 40 000 passagers débarquent à la jetée Alexandra.

Nous voulons que la gare maritime soit à la hauteur des trésors touristiques que recèlent la ville et la région de Montréal. Ceci continuera à améliorer encore la notoriété et la réputation de toute notre région à l'international.

Nous prévoyons transformer notre gare maritime en un complexe récréo-touristique, artistique et culturel unique en son genre.

Vous le voyez, nos projets sont ambitieux... mais ils sont aussi réalistes parce qu'il y a suffisamment des gens qui y croient et qui sont déterminés à les mener à bien...

exactement comme les gens d'affaires de Montréal au 19^e siècle ont construit un port qui s'est révélé un succès retentissant.

Votre présence ici, gens d'affaires de Contrecoeur et de Lajemmerais, démontre votre volonté de voir un jour votre région bénéficier largement des avantages du port de Montréal.

Mais c'est bien plus que de Contrecoeur qu'il s'agit ici : il s'agit de l'avenir du Saint-Laurent tout entier.

La force du corridor du Saint-Laurent et des Grands Lacs repose sur la somme de ses éléments – les ports, les réseaux intermodaux, et les attractions récréo-touristiques et culturelles.

À titre de leader de ce système de transport, le port de Montréal entend attirer au Québec une bonne part des sommes consenties par le gouvernement fédéral pour le développement des infrastructures de transport des marchandises dans le corridor Québec – Ontario ou, si vous préférez, le corridor sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs.

Contrecoeur a un rôle important à jouer dans ce contexte. Dans les années à venir, nous allons définir ce rôle dans l'intérêt du Québec et du Canada tout entier.

Je vois déjà les navires de demain, chargés de plus de 5 000 conteneurs chacun, remonter le Saint-Laurent et accoster à Contrecoeur. Je vois le temps où les gens de Lajemmerais seront nombreux à travailler près de chez eux, au port ou dans les entreprises qui s'y seront greffées.

Je vois le temps où Contrecœur sera connu à Anvers, Hambourg ou Rotterdam comme un terminal important au Canada, pour le trafic de conteneurs vers le Midwest américain.

Madame la mairesse, mesdames, messieurs, je sais que vous travaillez fort pour développer l'économie de votre région.

Notre rencontre d'aujourd'hui devrait être le point de départ d'un dialogue entre votre communauté et l'Administration portuaire de Montréal pour évaluer quand et comment Contrecœur pourra s'intégrer au projet de société que je viens de vous présenter.

Je pense donc que nous allons vivre ensemble de grands moments qui marqueront l'histoire du pays.

Je vous remercie de votre attention, et aussi de votre accueil.