

Pour assurer la pérennité d'un trésor
d'une richesse insoupçonnée

...OU...

Le port de Montréal peut-il grandir
ailleurs qu'au bord de l'eau ?

Allocution de M. Dominic J. Taddeo
Président-directeur général
Administration portuaire de Montréal
Déjeuner-causerie de la Chambre de Commerce du
Montréal Métropolitain
Le 7 décembre 1999

Distingués invités d'honneur,
Mesdames et Messieurs,

Quand la Chambre m'a demandé d'être conférencier à ce déjeuner-causerie, j'ai tout de suite accepté.

Vous savez, j'ai du sang italien dans les veines et je suis allé chez les Jésuites. Vous pensez bien que je n'allais pas refuser une si belle occasion de prendre la parole. Et ceux qui me connaissent savent que, quand je commence à parler de ma passion – le port de Montréal –, je ne peux plus m'arrêter. Mais ne craignez rien, je ne serai pas trop long, car je sais bien que ventre affamé n'a pas d'oreilles.

- 1 -

D'entrée de jeu, j'aimerais vous parler d'un trésor. Dès notre enfance, nous avons été fascinés par les trésors. Par celui de *L'île au trésor* de Robert Louis

Stevenson ou du *Comte de Monte Cristo* d'Alexandre Dumas. Qui n'a pas rêvé aux trésors des épaves reposant au fond des mers ? Avez-vous remarqué que, chaque fois qu'on parle de trésors, on parle aussi de navigateurs et de navires ? Et qu'il y a souvent une île dans les histoires de trésors ? Eh bien ! aujourd'hui, je viens justement vous parler d'une île au trésor, ou plutôt du trésor d'une richesse insoupçonnée que cette île renferme.

Malgré des efforts inlassables pour le mettre en valeur, ce trésor est caché.

- 2 -

Il est caché par une grande ville, par le quotidien de tous et chacun, par un engouement pour les télécommunications, l'industrie pharmaceutique, l'aéronautique et le multimédia. Un engouement bien légitime, mais qui fait parfois oublier le reste.

Ce trésor dont je parle, vous l'avez bien sûr deviné, c'est le port de Montréal, c'est la dimension portuaire et internationale qu'il donne à Montréal. Je vous propose de prendre quelques instants pour en mesurer toute l'importance.

Plus tard aujourd'hui, le port accueillera un magnifique bâtiment transportant près de 2 800 conteneurs.

- 3 -

Ces boîtes géantes renferment une très grande variété de marchandises : fruits et légumes, vins et autres boissons alcoolisées, outils, machines-outils et pièces d'automobile, meubles, ordinateurs et jeux électroniques, bref, tous les produits que l'Amérique du Nord peut échanger avec l'Europe.

La valeur des biens transportés par ce navire peut facilement s'élever à plus de 33 millions de dollars.

Bon an mal an, nous manutentionnons au port plus de 20 millions de tonnes de marchandises. Pas seulement des marchandises en conteneurs, mais aussi des produits sidérurgiques, des produits pétroliers et forestiers, des céréales, du sucre, différents minerais, du sel, des fertilisants et bien d'autres choses encore.

- 4 -

Les trois quarts de ce trafic sont constitués d'exportations et d'importations, ce qui représente plus de 40 pour cent de la valeur du commerce international du Québec.

Le port de Montréal est une véritable corne d'abondance quand on considère la valeur, la

quantité et la variété des marchandises qui y transitent. Et ce n'est pas tout : l'activité portuaire à Montréal génère des retombées économiques de l'ordre de 1,7 milliard de dollars par année et est à l'origine de plus de 17 000 emplois directs et indirects, des emplois pour la plupart très bien rémunérés.

- 5 -

Mais il y a plus encore. Il y a cet avantage important, immense et inestimable qu'ont les exportateurs de Montréal et du Québec de disposer d'un port qui leur donne un accès facile, efficace et économique au marché mondial. Et que dire de nos industries et de nos commerces pour qui il est tout aussi facile, efficace et économique de s'approvisionner en matières premières et en produits de toutes sortes

provenant du monde entier. Cela se traduit par des milliers d'autres emplois.

On trouve au port près de 40 transporteurs maritimes qui relient Montréal à plus de 80 pays à travers le monde. Une douzaine de ces transporteurs offrent des services réguliers hebdomadaires qui nous donnent accès à tous les grands ports d'Europe et de la Méditerranée.

- 6 -

Montréal est une ville portuaire d'envergure internationale. Et Montréal est une ville internationale tout court, en bonne partie grâce à ce port qui, ne l'oublions pas, a été le berceau du commerce en Amérique du Nord et qui est devenu la porte d'entrée par excellence du cœur industriel du continent nord-américain.

Montréal est incontestablement un *hub*, un grand centre de transbordement de marchandises. Son

trafic maritime est 10 fois plus élevé que celui du port de Toronto : beaucoup l'ignorent, parce que nous avons tous tendance à trouver l'herbe plus verte chez le voisin. Je propose que nous cultivions avec amour ce qui croît le mieux chez nous.

Peut-on mettre un « signe de piastre » sur ce que représente le port pour nos industries et nos commerces ? Sur ce que représente pour la collectivité le caractère portuaire et international de Montréal ? Je crois que la question ne se pose même pas. C'est comme si on vous demandait combien valent vos yeux ou votre charme, mesdames, ou encore votre virilité, messieurs. Ça n'a pas de prix !

Je suis sûr que si Montréal n'était pas une ville portuaire et internationale, on ferait des pieds et des mains pour qu'elle le devienne.

Le problème, c'est que le port de Montréal fait partie des meubles, pour employer une expression populaire. Parce qu'il est là depuis que Montréal existe, on le prend parfois pour acquis.

Il est vrai qu'il y a eu des gens pour s'inquiéter de l'avenir du port : des gens qui ont cru qu'il était sérieusement menacé par l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent en 1959 – on croyait que les bateaux allaient passer tout droit devant Montréal ! –, qu'il était menacé par la construction de terminaux à conteneurs à Halifax, par la déréglementation des chemins de fer aux États-Unis, par le libre-échange, etc. !

Eh bien, mesdames et messieurs, ce sont là de fausses perceptions. Le port de Montréal est bel et bien vivant et avec un bel avenir devant lui grâce à cet énorme avantage qu'il possède d'être plus proche des marchés du centre du Canada, du Midwest et du nord-est américains. Grâce aussi et beaucoup au virage conteneurs.

Mais aujourd'hui encore, certains pensent que le port est menacé par les géants des mers. Or ces immenses navires d'une capacité de 3 500 conteneurs et plus voguent depuis plus de 10 ans déjà et, pendant toutes ces années, le port de Montréal a connu plus que sa part de succès ! Notre trafic de conteneurs s'est accru en moyenne de 7,9 pour cent par an au cours des cinq dernières années.

Nous allons terminer ce siècle avec une septième année record consécutive dans le trafic des conteneurs. Le port de Montréal manutentionne aujourd'hui autant sinon plus de marchandises en conteneurs pour le marché de l'Atlantique Nord que tout autre port de la côte est nord-américaine. Eh oui ! autant sinon plus que ce géant qu'est le port de New York.

C'est une réalité qui devrait confondre les plus sceptiques ! Et je dis cela sans exagérer comme un certain capitaine très célèbre.

Comme vous pouvez le constater, les géants des mers n'ont pas réduit notre part de marché. C'est que ces géants ont en particulier pour rôle d'assurer des services autour du monde et de desservir les mégamarchés du Pacifique. À Montréal, les lignes maritimes misent sur des services rapides à très haute fréquence et sur l'avantage économique que représente la possibilité de décharger et de recharger entièrement leurs cargaisons dans un seul port. En fait, elles ont faits de Montréal leur port terminus, leur unique arrêt en Amérique du Nord. Et de l'aveu même des Américains, le port de Montréal s'est créé une niche bien à lui sur l'Atlantique Nord.

- 11 -

Bon. Jusqu'ici, j'ai voulu vous faire apprécier ce trésor, cet immense bien collectif qu'est le port de

Montréal. J'ai voulu aussi, très brièvement, vous faire comprendre que ce port fait partie des ligues majeures et qu'il tire très bien son épingle du jeu. Mais je ne voudrais pas pour autant vous donner l'impression que la partie est facile. Au contraire, la concurrence est extrêmement vive et elle n'est pas à la veille de battre en retraite.

Alors, que faisons-nous et qu'allons-nous faire pour assurer la pérennité du port de Montréal ?

D'abord, je voudrais vous dire que les intervenants de première ligne, c'est-à-dire les transporteurs maritimes, ferroviaires et routiers, les agences maritimes, les entrepreneurs en manutention et l'Administration portuaire de Montréal multiplient

- 12 -

depuis plusieurs années les mesures pour

comprimer les dépenses, réduire les coûts et les temps de transport porte à porte, et pour améliorer les armements, les infrastructures et les équipements.

Le temps ne me permet pas de passer en revue toutes ces mesures, ni de faire valoir la contribution des travailleurs qui y ont participé. Je m'en voudrais cependant de ne pas traiter brièvement de haute technologie. Car si le commerce maritime remonte aux Phéniciens, au troisième millénaire avant Jésus-Christ, les navires et les ports, notamment celui de Montréal, sont bel et bien de leur temps et prêts à entrer dans le 21^e siècle et dans un nouveau millénaire. Je vous donne quelques exemples.

- 13 -

Ces dernières années, trois de nos transporteurs ont investi à eux seuls près de 800 millions de dollars dans la construction de porte-conteneurs et de navires de vrac ultramodernes.

Voilà tout un vote de confiance de la part de ces transporteurs qui ont fait construire des bâtiments plus hydrodynamiques, qui s'adaptent au fleuve et qui sont capables de transporter plus de marchandises avec un moins grand tirant d'eau. Des navires plus écologiques, aussi, plus sûrs et plus efficaces que jamais grâce à la « vision bionique » que leur donne la navigation électronique.

Les instruments que les navigateurs ont aujourd'hui à leur disposition ressemblent beaucoup plus à ceux utilisés par les James Kirk et les Spock que ceux qu'avaient les ancêtres des Taddeo, les Marco Polo, les Colombo et les Caboto.

- 14 -

Du côté terre, on utilise des portiques ou des engins de manutention assistés par ordinateur pour transborder les marchandises. On s'échange électroniquement les données des manifestes des navires. La fibre optique est venue augmenter la

capacité et la vitesse de transmission de l'information sur tout le territoire portuaire.

De retour sur l'eau, l'électronique sert à lire et à mieux prévoir les niveaux d'eau pour optimiser le chargement des navires.

C'est également la haute technologie qui nous a permis de réaliser notre projet de dragage sélectif des hauts-fonds. Il fallait des outils modernes pour repérer et draguer des hauts-fonds de 30 centimètres, dispersés çà et là dans le chenal.

- 15 -

Enfin, le recours à la haute technologie a également permis d'améliorer la navigation hivernale. Je vous rappelle – est-ce nécessaire ? - que le port de Montréal est ouvert même en hiver, et cela depuis 1964. De grâce, qu'on ne vienne plus me dire à l'approche des Fêtes : « Monsieur Taddeo, vous allez

pouvoir vous reposer un peu cet hiver. » J'avoue que mon sang fait plus d'un tour quand j'entends cela. Donc, ne faites pas comme nos parents et nos grands-parents : ne vous fiez pas au thermomètre. Les bateaux vont et viennent dans le port, même à 30 en dessous de zéro !

Il faudrait bien aussi que les transporteurs routiers puissent aller et venir sans entrave . Faute de temps, je fais ce petit aparté pour au moins souligner l'importance de prévenir, tant en été

- 16 -

qu'en hiver, ces éternels « embâcles » sur nos routes et sur nos ponts. Il faut une circulation fluide pour assurer la compétitivité de la région de Montréal et du port en particulier.

Mesdames et messieurs, je peux vous dire aujourd'hui avec fierté que le port est prêt à

entreprendre un nouveau siècle d'activité. Prêt, mais toujours en effervescence, car l'avenir devient de plus en plus vite le présent. Le changement est devenu la constante, et c'est pourquoi nous avons fait du port de Montréal un chantier perpétuel. Jamais il ne sera terminé, ce port. Autrement, kaput ! il n'aurait plus d'avenir.

- 17 -

C'est notre façon de voir les choses à l'Administration portuaire de Montréal. Nous avons investi près de 265 millions de dollars depuis 1980 pour doter ce port d'installations modernes. Cent vingt autres millions de dollars seront investis au cours des cinq prochaines années.

De plus, nos successeurs, dans 10, 20 ou 30 ans, ne pourront pas dire que nous avons manqué de vision. Il y a une dizaine d'années déjà, nous avons constitué une réserve foncière à Contrecoeur pour assurer l'avenir à long terme du port.

Il n'est pas question de déménager le port, mais plutôt de lui donner l'espace dont il aura besoin pour croître, mais qu'il ne trouvera plus sur l'île.

- 18 -

Nous ne ménageons rien pour stimuler l'activité portuaire. De toutes les façons. Car en plus d'offrir des installations modernes et d'investir dans la haute technologie, nous multiplions les initiatives de marketing et de promotion, et nous pratiquons aussi une tarification des plus concurrentielle.

Chers amis contribuables, payeurs d'impôts et de taxes de toutes sortes, sachez que, contrairement à ses concurrentes de la côte est nord-américaine, l'Administration portuaire de Montréal ne reçoit aucune subvention. Elle paie même des taxes municipales sous forme d'octrois.

Si nous réussissons à remplir toutes nos obligations sans aucune subvention, est-ce donc dire que l'Administration jouit d'une bonne santé financière ?

- 19 -

Certainement. Par exemple, elle fait suffisamment de profits – 100 millions de dollars au cours des 10 dernières années – pour assurer elle-même le financement de ses immobilisations. Nous prévoyons enregistrer un bénéfice net pour une 20^e année consécutive en 1999.

Cette santé financière, il nous faut absolument la conserver pour bâtir l'avenir du port et continuer d'assurer ses retombées économiques.

Mesdames et messieurs, je m'en voudrais de ne pas ouvrir ici une autre petite parenthèse pour rendre hommage à nos administrateurs d'hier et d'aujourd'hui, notamment l'actuel président du conseil, Monsieur Raymond Lemay, ainsi que les anciens présidents, Messieurs Roger Beauchemin, Roméo Boyer, Ronald Corey, André Gingras et leur équipe respective, sans pour autant oublier mes

- 20 -

prédécesseurs, Nicholas Beshwaty et feu Guy Beaudet. Je salue aussi chaleureusement les membres de la direction et tout le personnel de l'Administration portuaire. Permettez-moi de vous dire que nous formons une équipe exceptionnelle qui fait elle-même partie d'une autre équipe tout aussi formidable, celle de la communauté maritime de Montréal, très bien représentée ici aujourd'hui.

Le temps file et il me reste une question importante à débattre : le port de Montréal peut-il grandir ailleurs

qu'au bord de l'eau ? Poser la question, c'est y répondre, me direz-vous, tellement il y a là une vérité de La Palice. Mais quel est le problème alors ? Je dirai qu'il se résume en un mot : la convoitise.

- 21 -

« Tu ne convoiteras pas la femme de ton voisin », dit un célèbre commandement. Et si le Grand Patron avait livré ses tables aujourd'hui, il aurait ajouté, pour être politically correct : «...et tu ne convoiteras pas l'homme de ta voisine. »

Tu ne convoiteras pas..., facile à dire ! mais pas toujours facile à faire, tout dépendant de l'objet de la convoitise. Et d'après ce que je peux constater, la place portuaire est très convoitée. On la convoite pour y construire des condos commerciaux et résidentiels, des hôtels, des parcs, des accès au fleuve, etc.

Je parle du site portuaire, et, je le sens, vous avez tout de suite fait le lien avec un sujet d'actualité.

- 22 -

Vous vous demandez si j'ai quelque chose à vous annoncer dans le dossier du Technodôme.
Permettez donc que je prenne une ou deux minutes pour faire le point.

Au risque de vous décevoir, je dois cependant vous dire tout de suite que je n'ai rien de vraiment nouveau à annoncer, sinon que le dossier progresse.

L'été dernier, tout juste un mois après avoir reçu une offre d'achat formelle de Heathmount Arts and Entertainment, nous avons confié à la firme de consultants immobiliers Devencore le mandat de

réaliser une étude exhaustive du site Bickerdike et de son environnement, le secteur sud-ouest.

- 23 -

Avant même de recevoir l'offre d'Heathmount, nous nous doutions bien que le site Bickerdike allait être de plus en plus convoité. Et vous pouvez, autant que nous, comprendre facilement pourquoi. À proximité du canal de Lachine qui renaît, du Vieux-Port qui ne finit plus de s'embellir, de la Cité du multimédia en plein essor, de la verdoyante Cité du Havre et du Casino, cet immense emplacement avec vue superbe sur le fleuve et sur la ville va prendre rapidement de la valeur et inspirer plus d'un promoteur. Il y a là, sur le terminal et la jetée Bickerdike, suffisamment d'espace pour construire cinq Place Bonaventure. Et la longueur des postes à quai des bassins Bickerdike et Pointe-du-Moulin fait bien la distance entre les rues Peel et le pont Jacques-Cartier.

- 24 -

Mesdames et messieurs, croyez bien que nous faisons diligence dans le traitement de ce dossier par ailleurs très complexe. Mais il faut comprendre que nous n'avons pas d'autres installations en amont du Vieux-Port que celles de Bickerdike, et que ces installations sont bel et bien en activité. Nous n'avons vraiment pas trop d'espace pour desservir notre clientèle sur l'île de Montréal, au contraire. Peu de ports dans le monde manutentionnent autant de marchandises dans un espace aussi restreint. Nos terminaux à conteneurs comptent parmi les plus productifs du monde. Bref, tout cela pour vous dire que nous devons revoir l'utilisation de toutes nos installations sur l'île de Montréal. Toutes les possibilités doivent être envisagées des points de vue pratique, technique, environnemental, juridique et financier.

- 25 -

Devencore présentera son rapport à notre conseil plus tard cette semaine, après quoi nos administrateurs voudront l'étudier attentivement avant de décider de la suite des événements.

Je peux vous assurer d'une chose, c'est que nous ne perdrons jamais de vue les intérêts de la collectivité. Nous voulons agir en bons citoyens, mais aussi en gestionnaires portuaires responsables et en gens d'affaires avisés. Nous visons la valeur optimum la plus sûre et la plus durable tant pour la collectivité que pour le port, sans jamais perdre de vue l'essentiel de notre mandat et de notre mission : faciliter le commerce intérieur et international, fournir des installations et des services propres à satisfaire les besoins de la clientèle, accroître et faire valoir les avantages du port de Montréal.

- 26 -

Je disais donc que le site portuaire est très convoité. Mais il n'y a pas qu'un problème de convoitise, il y en a aussi un de promiscuité, de cohabitation.

Au fil des ans, nous avons pris plusieurs mesures, certaines fort coûteuses, pour réduire l'impact de l'activité portuaire sur l'environnement social. Par exemple : nous avons mis un terme à la manutention de marchandises en vrac dans des secteurs sensibles et nous avons contribué financièrement et autrement à apporter des solutions à certains problèmes de cohabitation urbaine.

- 27 -

Nous allons continuer à harmoniser l'activité portuaire avec son environnement, mais je crains, chers amis, qu'on ne soit en train de répéter certaines erreurs

commises dans le passé, alors qu'on se préoccupait moins d'urbanisme et qu'on se souciait peu de savoir comment allaient évoluer et cohabiter les diverses fonctions urbaines en expansion.

Plus particulièrement, je vois qu'on construit et qu'on projette de construire de plus en plus de logements, de condos commerciaux et peut-être même un centre hospitalier près du carrefour ferroviaire portuaire situé entre la rue Berri et nos quais situés juste à l'est du pont Jacques-Cartier.

- 28 -

Ces gens qui viennent construire ou s'établir dans ce secteur ne pourront pas plus tard plaider l'ignorance. Ils savent fort bien qu'il y a là des quais, mais surtout des voies ferrées qui appartiennent au port et où

circulent chaque jour l'équivalent de sept trains de 50 wagons ou près de 2 000 conteneurs.

Vous savez, l'une des meilleures façons de saborder ce port international, de le saboter pour le compte de ses concurrents de la côte est nord-américaine, c'est de fragiliser son lien ferroviaire avec Toronto, Détroit et Chicago. Près de 60 pour cent de notre trafic de conteneurs transite par chemin de fer. Environ la moitié de notre trafic de conteneurs a pour point d'origine ou de destination le marché américain, surtout le Midwest.

- 29 -

Sans ce marché, le port de Montréal ne pourrait offrir à nos industries et à nos commerces un aussi vaste choix de services de transport à prix compétitifs, des départs de navires aussi fréquents pour autant de destinations dans le monde.

Il ne faut pas toucher au réseau ferroviaire du port. Surtout pas au tronçon névralgique situé entre la rue Berri et l'entrée de la cour de triage Hochelaga du Chemin de fer Saint-Laurent et Hudson de Canadien Pacifique. Ni aux voies ferrées qui traversent le Vieux-Port pour permettre au Canadien National d'avoir accès à nos quais rapidement et efficacement. C'est vital !

- 30 -

N'allez pas croire que le port de Montréal veuille occuper toute la place. Je suis tout simplement venu vous dire que le port de Montréal doit avoir sa place, parce que c'est un bien collectif qui n'a pas de prix et qu'il ne faut pas tenir pour acquis. Nous avons besoin d'un consensus social assez large, de votre appui pour assurer la pérennité de ce bien collectif.

Nous avons besoin de l'appui des trois paliers de gouvernement, des groupes socio-économiques dont fait partie cette Chambre et de celui de la population en général.

Vous l'aurez deviné : je suis extrêmement fier du port de Montréal. Je lui dois beaucoup personnellement, car il me donne le sentiment de jouer un rôle vraiment utile dans la société.

- 31 -

Et j'éprouve la même fierté à l'endroit de Montréal, une ville que j'aime beaucoup – à la folie, même ! – et qui constitue à mes yeux le cœur du Québec et du Canada tout entier.

Montréal ! deuxième ville française du monde, cosmopolite et haute en couleur, heureux mélange de cultures française, britannique, italienne !, européenne et américaine. Montréal, accueillante et

sûre, belle, joyeuse et festive, artistique, divertissante et sportive. Montréal, c'est aussi un centre de haut savoir et de nouvelles technologies, une place d'affaires internationale. C'est aussi - ne l'oublions jamais - une ville portuaire internationale. Nous devons faire tout ce qui est en notre pouvoir pour qu'elle le reste.