



Port de Montréal
Port of Montreal

***175 ANNÉES D'EXPÉRIENCE
À BÂTIR L'AVENIR***

ALLOCUTION DE M. DOMINIC J. TADDEO
PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL
ADMINISTRATION PORTUAIRE DE MONTRÉAL

DEVANT LES MEMBRES DE LA
CHAMBRE DE COMMERCE DU
MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN

LE 19 AVRIL 2005



Mesdames, messieurs,

C'est la troisième fois en un peu plus de sept ans que j'ai l'occasion de m'adresser aux membres de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain. J'y vois un signe fort positif quant à l'importance que la Chambre accorde au port de Montréal ; je suis le premier à m'en réjouir.

Vous savez, la Chambre de commerce et le port ont toujours été des intervenants de premier plan sur la scène montréalaise. Nous sommes tous les deux bien ancrés dans la collectivité.

« *Bien ancré dans notre économie et dans la collectivité depuis 1830* », c'est le thème que nous avons adopté pour célébrer cette année notre 175^e anniversaire de fondation comme institution et infrastructure.

Cet anniversaire, c'est aussi l'occasion de rappeler jusqu'à quel point le port a contribué à la prospérité de Montréal, jusqu'à quel point il y contribuera encore, et j'oserais presque ajouter... pour des siècles et des siècles, amen. Comme vous le voyez, même après toutes ces années, le réflexe des études chez les Jésuites ressort encore!

Avant de jeter un coup d'œil à l'avenir, faisons brièvement un retour en arrière pour mieux comprendre comment les choses se sont passées. Vous verrez que de tous les temps, le port a été un éternel « *work in progress* », un chantier permanent.

Historiquement, les deux principales chambres de commerce de notre communauté, le Board of Trade, fondé en 1822, et la Chambre de commerce du district de Montréal, fondée une cinquantaine d'années plus tard, ont vite compris que le développement du port était intimement relié à l'économie de Montréal.

C'est d'ailleurs le Board of Trade qui entreprendra, en 1857, les premières démarches pour faire approfondir le fleuve et faire construire à Montréal des installations portuaires capables de recevoir des bâtiments de fort tonnage.

Quant au port lui-même, on se doute bien qu'il remonte aux premières installations de Ville-Marie, en 1642, mais pendant deux siècles, l'activité se limitera au va-et-vient des grands canots et des barges servant au commerce de la fourrure.

C'est donc avec la création de la première Commission du Havre, en 1830, que la véritable histoire du port va commencer.

Son premier président était un marchand de fourrures : George Moffatt. Le gouvernement du Bas-Canada lui avait assigné deux collègues : Jules Maurice Quesnel, explorateur et marchand de fourrures, et le capitaine et chef ingénieur Robert Piper.

En moins de deux ans, les trois hommes firent construire 1 143 mètres de quais, de murs de soutènement et de rampes. Dans les années qui suivent, qui correspondent à la deuxième moitié du XIX^e siècle, le port connaîtra un essor considérable sous le leadership de John Young, celui qui est considéré par plusieurs comme le père du port de Montréal.

À la tête de la Commission du Havre pendant une quinzaine d'années, Young fera approfondir le chenal du fleuve pour que les océaniques puissent se rendre jusqu'à Montréal. Du côté terre, il fait aussi construire des installations comparables à celles des grands ports européens.

Dès 1883, l'électricité éclaire les quais du port. La profondeur du chenal passe de trois à sept mètres et demi, et le port accueille cette année-là plus de 700 océaniques.

Quant aux locomotives à vapeur, elles sillonnent déjà les quais sur sept kilomètres de rail.

En fait, les travaux d'agrandissement et de modernisation des installations portuaires ne s'arrêteront jamais : ils se poursuivront jusqu'au tournant du siècle, puis tout au long des folles années 20, jusqu'à la grande dépression.

En 1935, le port manutentionne environ 10 millions de tonnes de marchandises constituées à 60 % de charbon, de pétrole et de grain.

Jusqu'au milieu des années 60, les installations portuaires demeurent fermées l'hiver, à cause des glaces. Mais depuis plus de 40 ans, le port demeure ouvert à la navigation toute l'année.

Notre prestigieuse canne à pommeau d'or, remise jadis au commandant du premier navire à amarrer au printemps, est maintenant décernée au premier océanique à atteindre Montréal le 1^{er} janvier de chaque année.

Avec le centenaire du Canada, en 1967, nous sommes entrés dans l'ère des cargos à conteneurs, une innovation qui a révolutionné l'industrie maritime et favorisé le transport intermodal.

Le port de Montréal a fait des pas de géant sur le marché des conteneurs, au point de devenir le leader parmi les ports à conteneurs nord-américains desservant le marché de l'Atlantique Nord.

En 2000, nous avons joint le groupe sélect des ports du monde qui manutentionnent en une seule année plus d'un million de conteneurs de 20 pieds ou l'équivalent.

Comme vous pouvez le constater, le port a toujours été un acteur de premier plan de l'histoire économique de Montréal.

J'aimerais profiter de cette tribune aujourd'hui pour faire le point sur un certain nombre de sujets. En fait, je voudrais vous parler de ces représentations déformées des personnages ou des faits réels qui durent longtemps dans l'imaginaire public et qu'on appelle des « mythes ».

Et pour être certains que vous vous souviendrez des mythes entourant le port de Montréal, histoire de frapper votre imagination, j'attire votre attention sur les petits contenants placés à votre table. Vous trouverez dans ces contenants des « boules à mythes » tout à fait comestibles. Évidemment, vous aurez compris que mon exposé parle de mythes avec un « y ».

Le premier mythe, l'un des plus coriaces à notre sujet, veut que le port de Montréal soit sur son déclin, malgré les faits qui témoignent de façon éloquente du contraire.

C'est un mythe qui a beaucoup d'endurance. On l'a vu apparaître juste avant l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent en 1959. Plusieurs analystes chevronnés de l'époque ont alors écrit que le port était sérieusement menacé parce qu'on croyait que les bateaux allaient passer tout droit devant Montréal!

Un peu plus tard, quand on a construit un terminal à conteneurs à Halifax, et par la suite à Saint John, le port fut encore une fois décrit comme une espèce menacée.

Une autre agonie fut annoncée en 1980 lorsqu'on procéda à la déréglementation des chemins de fer aux États-Unis : le port n'allait pas survivre bien longtemps!

Et lorsqu'on inaugura les premiers méga porte-conteneurs, on statua que le port n'y survivrait pas. Alouette!

Comme vous le voyez, mesdames et messieurs, les mythes ont la vie dure. Je peux vous rassurer, ce midi : le port de Montréal est bel et bien vivant et il a un très bel avenir devant lui grâce à deux avantages considérables :

1. premièrement, nous sommes à proximité des plus grands marchés du Canada, du Midwest et du Nord-Est américain ; et nous sommes bien placés pour relier le marché de l'ALENA à celui de l'Union européenne, deux regroupements qui représentent près des deux tiers du produit national brut mondial ;
2. deuxièmement, nous avons résolument pris le virage conteneurs depuis le début du phénomène, et nous sommes devenus des leaders dans cette industrie.

Revenons à nos mythes, à un qui heureusement commence à fondre : même quand il fait 30 sous zéro, les bateaux vont et viennent dans le port. Il ne faut simplement pas confondre le chenal maritime avec la Voie maritime qui elle ferme ses canaux et ses écluses vers le 20 décembre et jusqu'à la fin du mois de mars.

Autre mythe et élément de confusion dans l'opinion publique : le Vieux-Port, ce n'est pas le port. La plupart de nos terminaux sont situés à l'est du Vieux-Port. Au port, on travaille. Au Vieux-Port, on s'amuse. Capito?

Autre mythe : le commerce maritime appartiendrait à la vieille économie. Rien n'est plus faux. L'industrie maritime génère un lot impressionnant d'innovations et de percées technologiques toutes reliées à la nouvelle économie.

Nous avons rapidement intégré l'Internet dans toutes nos opérations, notamment dans la gestion des manifestes des navires. La navigation d'aujourd'hui est guidée par satellite. Tout le transport intermodal est intégré grâce à des logiciels à haute complexité.

Nous utilisons une panoplie d'instruments électroniques sophistiqués pour mesurer les niveaux d'eau du fleuve ou encore effectuer la télésurveillance des navires et des terminaux. Nous disposons d'une capitainerie qui ressemble à un centre de contrôle de la NASA et qui a impressionné plusieurs dignitaires américains en visite au port.

Autre fausseté qui risque de devenir un mythe : Dominic Taddeo ne se préoccupe pas de la sécurité. Encore une fois, rien n'est plus faux.

Il faudrait être complètement irresponsable pour négliger de protéger les personnes et les biens, sans compter notre réputation sur les marchés mondiaux. Nous avons investi environ six millions de dollars depuis 1998 dans l'amélioration de la sécurité au port, et nous allons investir neuf autres millions de dollars au cours des cinq prochaines années.

Si c'est cela de l'indifférence, je voudrais bien qu'on m'en témoigne tous les jours!

Même si tout n'est pas parfait et qu'il y aura toujours place à l'amélioration, je ne crains pas d'affirmer que nous n'avons rien à envier aux autres grands ports du monde en matière de sécurité.

Cette question est complexe au plan des perceptions parce que, autre petit mythe, les gens pensent que les administrations portuaires ont tous les pouvoirs, qu'elles peuvent enquêter sur tout et partout. Rien n'est plus faux. Dans un port, chacun joue son rôle : la Gendarmerie Royale, l'Agence canadienne des services frontaliers, la Sûreté du Québec, le Service de police de la Ville de Montréal, la Garde côtière, Transports Canada. Les enquêtes et le travail policier ne relèvent pas de nous, et c'est bien ainsi. Notre rôle est de fournir des installations et un encadrement logistique, d'assurer la surveillance des lieux et de collaborer avec les autorités, notamment avec l'Équipe mixte des enquêtes portuaires qui loge dans notre édifice et qui a été créée pour lutter contre le crime organisé et le terrorisme.

Autre mythe... - vous voyez, il y en a plusieurs - parce que nous sommes une agence fédérale, certains nous assimilent à la fonction publique et croient que nous sommes un fardeau pour les contribuables.

C'est vrai que nous sommes une agence fédérale, mais nous sommes une agence autonome qui doit se financer.

Contrairement d'ailleurs à nos concurrents de la côte Est nord-américaine, nous ne recevons aucune subvention, sauf celle, très exceptionnelle, que nous avons obtenue dernièrement pour nous aider à contribuer à la sécurité nationale. Nous payons même des taxes municipales sous forme d'octrois et nous versons une redevance au trésor canadien.

C'est dire que nous réussissons à faire face à toutes nos obligations sans subventions, et c'est dire que nous sommes en bonne santé financière. Au 31 décembre 2004, nous avons déclaré un bénéfice net pour une 25^e année consécutive de près de 9 millions de dollars.

Heureusement que notre situation financière est bonne parce que les besoins de nos clients augmentent : chaque année, nous devons agrandir et améliorer nos installations pour répondre à la demande. Depuis 1980, nous avons investi environ 400 millions de dollars dans nos installations, sans que cela coûte un cent aux contribuables.

Fournir des infrastructures de premier ordre pour faciliter le commerce, c'est notre mission, une mission que nos administrateurs ne perdent jamais de vue dans leurs décisions.

Notre conseil d'administration est formé de gens d'affaires de Montréal. Il compte sept membres. Les trois paliers de gouvernement - fédéral, provincial et municipal - nomment chacun un administrateur. Les quatre autres membres sont nommés par le ministre fédéral des Transports à partir de recommandations des utilisateurs du port.

Depuis la semaine dernière, nous avons un nouveau président du conseil en la personne de Monsieur Marc Bruneau, qui est ici présent avec ses collègues administrateurs : Monsieur Sam Elkas, notre vice-président du conseil, Maître Jeremy Bolger, aussi membre du comité exécutif, Monsieur Raymond Massi, président du comité de vérification, Maîtres Diane Provost et Michèle Gouin, ainsi que Madame Marianna Simeone.

J'aimerais également souligner la présence de trois tout nouveaux « retraités » de notre conseil, si je peux m'exprimer ainsi : Monsieur Raymond Lemay, président sortant, Monsieur Yvon Lamarre, vice-président sortant, et Maître Louise le Bel-Chevalier, qui était aussi membre de notre comité exécutif.

Ces trois personnes, pour qui j'éprouve énormément de respect, d'estime et de reconnaissance, ont beaucoup contribué au succès du port et à la saine gestion de notre entreprise.

Nos administrateurs, ceux d'hier et d'aujourd'hui, ont toujours eu à cœur les intérêts du port et de la ville. Et je me permets d'ajouter qu'il en va de même de la direction et de nos employés.

À plusieurs égards, l'année 2004 aura été exceptionnelle : nous avons connu un achalandage dans tous les secteurs d'activité.

Toutes marchandises confondues, nous avons manutentionné l'an dernier 23,6 millions de tonnes de marchandises, une hausse de près de 14 % par rapport à l'année précédente.

La vigueur de l'économie nord-américaine a permis au port d'établir un autre record dans la manutention des conteneurs. Ce trafic s'est élevé à 10,9 millions de tonnes, en hausse de 11,2 %.

Autre record, nous avons manutentionné l'année dernière 1 226 296 conteneurs de 20 pieds ou l'équivalent, soit 117 459 de plus que l'année précédente.

Ces boîtes géantes renferment une très grande variété de marchandises : fruits et légumes, vins et boissons alcoolisées, outils, machines-outils, 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 dans les conteneurs qui transitent par le port dans une année peut facilement s'élever à plus de 40 milliards de dollars.

Le port ne manutentionne pas que des conteneurs. Il est multifonctionnel. Il manutentionne aussi des produits sidérurgiques, des produits pétroliers, des céréales, du sucre, différents minerais, du sel, des fertilisants et bien d'autres choses encore.

L'an dernier, les trafics de vracs liquides et de vracs solides ont ensemble augmenté de 16 %. La plupart de ces ressources approvisionnent les industries et commerces de la grande région de Montréal.

Pour ce qui est de l'année en cours, à moins d'un ralentissement vraiment imprévu des économies nord-américaine et européenne, nous nous dirigeons vers des résultats encore supérieurs à ceux de 2004.

Nous venons de connaître un premier trimestre époustouflant, et le mot n'est pas trop fort. Le trafic de l'ensemble des marchandises manutentionnées au port a fait un bond de 21 % pour s'élever à 5,6 millions de tonnes.

Le trafic conteneurs a connu un gain remarquable de 13 % pour atteindre 2,8 millions de tonnes. Bien sûr, tout comme une hirondelle ne fait pas le printemps, le premier trimestre ne fait pas l'année, mais disons que ça s'annonce plutôt bien.

Notre trafic de conteneurs, qui représentait près de 46 % de notre trafic total en 2004, continuera de connaître une croissance soutenue. D'ici 4 à 5 ans, il représentera plus de la moitié des marchandises manutentionnées au port.

En 1947, l'année où le GATT a été créé, le commerce international comptait pour moins de 10 % de l'économie mondiale, soit environ 55 milliards de dollars américains.

De nos jours, le commerce international représente une activité économique de 7,3 billions de dollars américains. J'ai bien dit billions pour trillions en anglais. Et 60 % de ce commerce planétaire, soit plus de 4 billions de dollars américains en marchandises, passe par les ports. C'est tellement gros qu'on a peine à voir ce que ça représente.

Voilà pourquoi notre futur est prometteur. Les possibilités sont presque infinies pour tous les ports stratégiques, incluant celui de Montréal.

Et nous ne sommes pas les seuls à avoir confiance en l'avenir. Les compagnies maritimes font la même lecture que nous. Pour vous donner un ordre de grandeur, je vous dirai qu'en moins de 10 ans, les lignes Canada Maritime, OOCL et Fednav auront investi à elles seules environ un milliard de dollars dans la construction de nouveaux navires spécialement conçus pour naviguer sur le Saint-Laurent. C'est quand même un assez bon vote de confiance!

Comme administrateurs, nous devons voir loin. Pour nous, voir loin, c'est prévoir les besoins d'infrastructures à long terme qui permettront de faire face à de telles croissances.

C'est un exercice long et exigeant. Nous l'avons fait avant d'adopter notre stratégie de développement à la fin des années 80, et nous l'avons refait il y a cinq ans, cette fois dans le but de prévoir nos besoins d'espaces pour les années à venir. Nous allons incessamment commander une autre étude portant celle-là sur la capacité de manutention de nos terminaux et de notre réseau ferroviaire.

Ce qui ressort de toutes ces projections, c'est que l'Administration portuaire a besoin de tous les espaces dont elle dispose sur l'île de Montréal. Car il faudra même plus d'espace pour manutentionner un trafic de conteneurs en pleine croissance et pour continuer à servir efficacement la clientèle dans les autres secteurs d'activité.

Mark Twain disait : « *Achetez des terrains, on n'en fabrique plus.* » En effet, les terrains disponibles au bord de l'eau sont rares. Et vous me permettez de préciser qu'un port, ça vit au bord de l'eau, pas ailleurs. Dans cette optique, je répète pour la x^{ième} fois que le complexe Bickerdike n'est pas à vendre et que nous devons maintenir sa vocation maritime! D'ailleurs, dans trois ou quatre semaines, nous allons y accueillir un navire flambant neuf, un investissement de 58 millions de dollars d'Oceanex qui assure un service bihebdomadaire entre Montréal et Terre-Neuve.

Dans le même ordre d'idées, 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 gare de triage Hochelaga du Canadien Pacifique. Ni aux voies ferrées qui traversent le Vieux-Port. C'est vital!

N'allez pas croire que le port de Montréal veuille occuper toute la place. Ce que je dis et que je dirai toujours, c'est 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 surtout pas tenir pour acquis.

Le port de Montréal est un chantier perpétuel. Jamais il ne sera terminé. Autrement, ce serait la fin.

Pour être en mesure d'absorber la croissance des échanges mondiaux, nous prévoyons investir en cinq ans plus de 150 millions de dollars dans l'agrandissement et l'amélioration de nos installations, la plus grande part du gâteau allant évidemment aux terminaux à conteneurs.

Ces investissements, nous devons les faire pour satisfaire les besoins croissants des transporteurs, des entrepreneurs en manutention, des importateurs et des exportateurs. Et pour éviter la sclérose des artères de circulation des marchandises ou les délais de livraison causés par la flambée du commerce mondial, un sujet qui, depuis un an, retient particulièrement l'attention de tous les intervenants dans le transport des marchandises.

Bien que plus importante du côté du Pacifique, la flambée du commerce international a quand même eu des répercussions sur les mouvements de marchandises dans les ports de la côte Est nord-américaine, incluant le nôtre.

L'été, c'est habituellement plus calme sur les quais car beaucoup de clients sont en vacances. Mais ça n'a pas été le cas l'an dernier, et nous avons connu des délais de livraison avec un trafic en forte croissance.

Heureusement, tous les intervenants ont fait diligence pour corriger la situation.

Il faut reconnaître que la flambée du commerce international met tous les systèmes portuaires devant d'énormes défis au plan des infrastructures.

Quand on analyse le moindrement la situation dans le transport des marchandises, on arrive vite à la conclusion qu'il faut aussi se préoccuper rapidement des réseaux routiers et ferroviaires.

Dans ce domaine, il va falloir nous réveiller collectivement au risque de rater le grand virage du commerce international. Le temps d'agir est venu. Il faut finir la 30. Il faut prolonger la 25. Il faut rénover la rue Notre-Dame. Bref, il nous faut un bon réseau routier... libre d'embâcles toute l'année comme le fleuve.

Un peu plus loin de nous, il faut appuyer les initiatives et les efforts de modernisation à la frontière des gouvernements fédéral et provincial, et de la Chambre de Commerce du Québec. Nous appuyons aussi le projet de la Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique pour la construction d'un nouveau tunnel entre Windsor et Détroit.

Comme vous le savez, le rail est le mode de transport privilégié pour desservir l'important marché du Midwest américain à partir du port de Montréal.

Or, le gabarit du tunnel actuellement utilisé par le chemin de fer du Canadien Pacifique ne peut recevoir des trains gerbés de conteneurs dits *high cube*.

Cette situation se répercute sur la capacité de transport du CP, sur l'utilisation optimale des wagons et sur les coûts de transport et de manutention.

Inutile de vous dire que nous supportons énergiquement le projet du CP de construire un nouveau tunnel sous la rivière Détroit, un projet qui libérerait le tunnel existant à d'autres fins comme le transport de passagers ou le camionnage. Le poste frontière qui relie Windsor à Détroit est de loin le plus achalandé en Amérique du Nord.

Comme vous le voyez, nous avons encore du pain sur la planche.

Mesdames, messieurs, et je terminerai sur cette réflexion, 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. C'est une activité qui engendre des retombées économiques de près de 2 milliards de dollars par année et qui crée près de 18 000 emplois directs et indirects, des emplois pour la plupart très bien rémunérés.

Le port de Montréal, c'est aussi cet inestimable avantage pour les exportateurs de Montréal et du Québec de disposer d'un port qui leur donne un accès facile, efficace et économique au marché mondial.

C'est aussi un lieu d'approvisionnement facile, efficace et économique pour nos industries qui transforment des matières premières et pour nos commerces qui mettent en marché des produits en provenance du monde entier. Tout cela se traduit par des milliers d'autres emplois. Tout cela se traduit aussi par une économie que nous voulons toujours plus prospère pour nous et pour les générations qui nous suivent.

Lors des célébrations entourant notre 175^e anniversaire, nos pensées iront vers tous ceux et celles qui ont contribué au succès du port au fil des ans.

Nous exprimons notre profonde gratitude à nos employés, à nos partenaires, à tous les intervenants de l'activité portuaire, ainsi qu'aux nombreux exportateurs et importateurs, clients du port.

Mesdames et messieurs, j'espère avoir réussi à vous communiquer la fierté et l'enthousiasme que devrait susciter un tel équipement collectif toujours témoin de notre histoire.

Vive Montréal, ville portuaire internationale!