

**Le port de Montréal au cœur
d'une vision holistique du Saint-Laurent**

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

SODES

Le 14 mai 2008

(La version prononcée fait foi)

Distingués invités,
Mesdames, messieurs,

Le corridor Saint-Laurent / Grands Lacs : un système organique

Lorsque je regarde une carte géographique du Québec, je vois un système organique. Je vois le fleuve Saint-Laurent comme une artère qui nourrit de son sang toute la partie est du Canada et le *Midwest* américain.

Tout au long de cette artère, il y a des relais stratégiques – les ports – qui jouent, dans leurs créneaux respectifs, des rôles essentiels à la vie économique, touristique et culturelle de l'Est du Canada.

The Saint Lawrence River is a vital artery for Quebec, for Canada and for the American Midwest. It is a system that interconnects with rail and road networks to provide a way of reaching consumer markets quickly. The Saint Lawrence River functions as a unique gateway, with the sum of its parts – the ports and intermodal facilities – working together with absolute synergy – forming an outstanding system for maritime transportation and for our economy. As a driver of our economic development, its impact is far-reaching.

Au cœur du système : le port de Montréal

Le port de Montréal y joue un rôle prépondérant. C'est le premier port de conteneurs sur la côte est canadienne et l'un des principaux ports en Amérique du Nord. Il est l'une des portes d'entrée les plus importantes sur le *Midwest* et la porte la plus importante pour l'est du Canada.

À 1 600 kilomètres à l'intérieur des terres, il offre l'accès le plus rapide et le plus économique aux principaux marchés du cœur industriel de l'Amérique du Nord. C'est un avantage exceptionnel dont nous profitons depuis des décennies.

C'est un des rares ports à être une véritable plaque intermodale intégrée. Au port de Montréal, navires, trains et camions convergent en un seul point et minimisent les délais de transit des marchandises. La somme de ces caractéristiques nous rend très efficaces et nous permet de faire une gestion équilibrée des flux de marchandises.

Ce sont quelques exemples parmi d'autres qui font que nos clients choisissent le port de Montréal pour y acheminer les marchandises.

Le conteneur au cœur de notre développement

Having these assets puts the Port of Montreal in an excellent position to capture a substantial part of the growth in global maritime traffic. When I was speaking to the Board of Trade of Metropolitan Montreal, I explained that growth will come primarily from the container sector.

Since the early Eighties, global container traffic has increased almost three times more than world GDP. Three times more, regardless of the state of the global economy!

By 2020, we can expect annual growth of nearly 7% in container traffic.

This traffic will be coming mainly from the Orient, where the overheated economies of China, Southeast Asia and India are growing like never before. Additional traffic will also originate from the Med[iterranean] region.

Actuellement, tout le monde s'organise pour aller chercher une part de ce trafic. De nouvelles routes surgissent afin d'acheminer vers l'Europe et le Canada les marchandises en provenance de l'Asie. Le canal de Panama est en voie d'être élargi pour pouvoir accueillir les plus grands navires en provenance de l'Asie. À partir de 2015, ce canal deviendra une route de choix pour le trafic maritime entre l'Asie et l'Amérique du Nord.

D'autres navires, en provenance de l'Asie également, empruntent le canal de Suez pour atteindre la Méditerranée et décharger leur cargaison dans les ports européens.

Tous les ports de la côte est s'organisent actuellement pour obtenir une bonne part de ce trafic maritime. Nos concurrents américains investissent des sommes considérables – des milliards de dollars ! - dans leurs infrastructures portuaires, ferroviaires et autoroutières. Ils n'ont pas le choix. S'ils ne le font pas, ils atteindront leur pleine capacité – tout comme nous – d'ici peu de temps et ils verront leur part de marché diminuer.

VISION 2020

Le 17 avril dernier, j'ai dévoilé les grandes lignes d'un plan d'investissement qui vise à augmenter la capacité du port de Montréal. 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 en 2020, et plus de 41 000 emplois !

La première phase consiste à optimiser nos infrastructures actuelles, aux fins d'accroître notre efficacité opérationnelle et surtout 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, soit 1,6 million de conteneurs EVP. Cette phase portera notre capacité à 2 millions EVP.

La deuxième phase est basée sur un réaménagement des terrains au port et doit débuter dans quelques mois. Elle nous permettra d'exploiter au maximum chaque mètre carré pour la manutention de marchandises. Cette phase sera complétée en 2013. Elle portera notre capacité à 2,5 millions EVP.

In phase three we will target spaces that allow us to substantially increase our capacity in terms of cargo volume. We are looking at two sites in the east end of Montreal and in Contrecoeur. This third and most extensive phase of our plan will increase the Port of Montreal's capacity from 2.5 million TEU to 3.5 million TEU between 2014 and 2016.

The final phase of Vision 2020 will begin in 2013 and enter into service between 2018 and 2020. Once all four phases have been completed, the Port of Montreal will have a capacity of 4.5 million TEU containers.

Between 2008 and 2020, 2.5 billion dollars will be invested to increase our port capacity, provide for annual maintenance of our facilities, and support our other programs focusing on the cruise industry, the environment, and port security.

Vision et gestion holistique du corridor

J'ai intitulé cette conférence : le port de Montréal au cœur d'une vision holistique du Saint-Laurent. Pourquoi holistique ?

Parce que le fleuve Saint-Laurent jusqu'aux Grands Lacs, c'est un système organisé qui doit être géré comme tel, tout en favorisant l'interdépendance entre ses éléments.

C'est un grand système qui attire les armateurs et les croisiéristes pour diverses raisons qui tiennent aux avantages que cette porte d'entrée leur offre.

Prenons l'exemple du transport des marchandises. Un armateur – vous le savez - souhaite transporter ses marchandises au plus bas coût possible et le plus rapidement possible.

Une fois les marchandises rendues à destination, il souhaite qu'elles soient transportées vers les marchés de consommation dans le délai le plus court. Les armateurs font leur choix de cette manière. Si c'est Montréal qui leur offre les temps de transit les plus courts, les plus économiques et les plus efficaces vers les marchés du Midwest, c'est Montréal qu'ils choisiront.

Les armateurs considèrent également d'autres aspects comme la sûreté des marchandises et les centres de distribution et de logistique. Dans le marché global de la

logistique, clients, expéditeurs et receveurs, recherchent de plus en plus des solutions intégrées. Ils ont imparti une grande portion de leur logistique à de grands acteurs capables de leur offrir tous les services de la chaîne de valeur dans le monde entier. Ces acteurs opèrent d'immenses centres de distribution à proximité des ports. Tous ces éléments sont pris en compte par les clients et nous devons trouver les moyens pour leur faire la meilleure offre.

D'autres aspects sont à considérer et à analyser soigneusement dans notre offre. Parmi ceux-ci, il y a le cabotage. En Europe et en Asie, certains ports utilisent le cabotage pour faire transiter les marchandises d'un port vers les marchés de consommation. Les expériences de cabotage qui ont du succès se font sur de courtes distances.

Pour certaines administrations portuaires, le cabotage représente donc une solution intéressante et applicable. Pour d'autres, le cabotage n'est pas une solution en raison de plusieurs facteurs, dont les distances à parcourir qui allongent les temps de transit des marchandises vers les marchés de consommation.

Prenons un exemple. Imaginons un navire dont la cargaison de conteneurs serait déchargée au port de Halifax pour ensuite être acheminée par cabotage jusqu'au port de Montréal.

Imagions que ce navire a quitté le port d'Anvers. Il mettra 5 jours et 19 heures pour se rendre à Halifax. De là, il faudra 2 jours et 22 heures pour que les conteneurs arrivent à Montréal par cabotage. Total : 8 jours et 17 heures. Et ce sans compter les temps de manutention et d'entreposage entre l'arrivée du navire et le départ du caboteur.

Prenons maintenant le même navire qui, cette fois, quitte le Port d'Anvers à destination du port de Montréal. Durée du voyage : 6 jours et 21 heures. Dans cet exemple, le cabotage n'est donc pas une solution pour nous, puisqu'il allonge le temps de transport d'au minimum deux jours. Il est clair que les armateurs choisiront d'acheminer leurs marchandises directement à Montréal.

Dans d'autres cas, le cabotage sur le Saint-Laurent pourrait être une solution. Il faut y réfléchir, tous ensemble, et prendre les décisions qui avantageront les acteurs du corridor sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs et qui seront choisies par nos clients.

Un produit : les croisières

Now let's take the example of cruises on the Saint Lawrence. We know that foreign tourists are attracted to Quebec for a number of reasons.

- There is the European charm of our cities in the heart of English-speaking North America.
- There is the beauty of the landscape all the way up from the Gulf of Saint Lawrence.
- There is the majestic Saguenay fjord.
- There is Quebec City with its rich history and the charm of the Lower Town.
- And there is Montreal. As well, the blazing colours of nature draw large numbers of tourists every fall, not to mention the whales that frequent the Saint Lawrence from Baie Sainte-Catherine to the Strait of Belle Isle and Cabot Strait.

I have just given a broad description of the experiences offered by the Saint Lawrence River. Really, there's nothing like it. Show me another region of the world that offers so much potential for recreational, tourist, and cultural attractions. There aren't any, or hardly any. We have a unique product made up of a number of attractions located at various points along the river – a product that is the sum of these Saint Lawrence attractions. As a result, we can offer cruise lines a whole program of tourist activities. The port authorities along the Saint Lawrence and the Saguenay would do well to start packaging this unique product. This is the kind of thing that will give us the best likelihood of expanding the cruise sector.

VISION HOLISTIQUE ET LEADERSHIP

Permettez-moi une comparaison avec le secteur du développement immobilier pour bien faire comprendre le concept de vision holistique.

Tout le monde connaît les *Power Centres*, ces immenses centres commerciaux formés de plusieurs types de commerces. Le succès d'un *Power Centre* dépend de la mixité des commerces sur deux plans : celui de l'offre commerciale diversifiée et celui de la taille des commerces.

Les gestionnaires des *Power Centres* ont compris qu'il faut d'abord quelques très grandes surfaces pour que leur projet fonctionne. Les grandes surfaces agissent comme les leaders. Elles attirent une très grande clientèle qui représente l'achalandage que recherchent les autres commerces.

Le succès dépend ensuite de la présence d'une combinaison de moyennes et de petites surfaces qui complètent et diversifient l'offre commerciale.

Sans grandes surfaces, un *Power Centre* risque d'éprouver des difficultés. Sans moyennes et petites surfaces, le même *Power Centre* connaîtra moins de succès.

De cette comparaison, je retiens deux choses pour le corridor sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs :

- la somme des éléments
- et le leadership.

La force du corridor sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs repose sur la somme de ses éléments – les ports, les réseaux intermodaux, et les attractions récréotouristiques et culturelles. C'est l'une des clés de notre succès.

Le leadership de Montréal

Le leadership, c'est celui exercé notamment par le port de Montréal comme premier port de conteneurs sur la côte est canadienne.

Le port de Montréal joue un rôle actif dans le fonctionnement et le développement du corridor de commerce Ontario-Québec créé par le gouvernement fédéral et les gouvernements du Québec et de l'Ontario.

L'entente signée par ces trois partenaires vise à analyser les réseaux de transport stratégiques de l'Ontario et du Québec, dans le but d'en optimiser la performance afin de satisfaire aux demandes actuelles et futures en matière de transport des marchandises.

Leadership pour obtenir du financement

C'est à titre de leader que 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.

Le Gouvernement du Canada semble appliquer cette vision holistique au développement des portes d'entrée continentales pour le transport maritime. Il s'est engagé dans un premier temps à investir 2,1 milliards de dollars dans la porte d'entrée sur l'Atlantique, et dans la porte d'entrée Continentale incluant naturellement le corridor Saint-Laurent /Grands Lacs. Son objectif est d'offrir les meilleures conditions pour le flux du transport maritime, ferroviaire et autoroutier, favorisant ainsi le commerce international.

Leadership pour attirer des partenariats

Le leadership dans le corridor sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs permet également d'attirer des partenaires qui investiront dans les infrastructures portuaires. Le secteur des infrastructures portuaires intéresse de plus en plus les grands investisseurs

privés. Il procure un retour sur l'investissement intéressant et à long terme sur un type d'infrastructure où les risques peuvent être gérés de façon équilibrée. Si le port de Montréal peut bénéficier de l'apport des partenaires, d'autres administrations portuaires le peuvent également.

Une offre récréotouristique globale

D'autres partenaires pourront être tentés d'investir dans le secteur des croisières. Le port de Montréal a rendu public le projet Alexandra. J'ai expliqué que la jetée Alexandra, dans son état actuel, ne favorise pas le développement des croisières et nuit à la réputation de Montréal et à son image auprès des touristes. Nous voulons transformer cette gare maritime en un complexe récréotouristique, artistique et culturel unique en son genre. Nous voulons faire d'Alexandra un pôle d'attraction, un phare, une sorte d'aimant – à l'année longue – qui attirera les résidents de la grande région de Montréal, mais aussi les milliers de touristes qui viennent ici pour goûter au charme de Montréal. Nous sommes persuadés que la nouvelle Alexandra saura attirer des touristes qui voudront vivre l'expérience fluviale sur tout le Saint-Laurent, donc dans plusieurs ports, et terminer leur voyage à Montréal.

Ce projet est un exemple de ce que nous pouvons faire dans le corridor sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs pour bonifier l'offre globale faite aux croisiéristes par les administrations portuaires le long du Saint-Laurent.

Un corridor entièrement sécuritaire

La sûreté des installations portuaires est un autre aspect sur lequel nous pouvons agir de façon coordonnée.

Le port de Montréal est déjà considéré comme l'un des ports les plus sécuritaires au monde. Nous sommes arrivés à ce résultat grâce au travail concerté de tous les intervenants du port, dont l'Agence des services frontaliers du Canada, les corps policiers et les opérateurs de terminaux.

Le port de Montréal a été le premier grand port canadien accrédité ISPS en 2004 et accrédité de nouveau pour cinq ans en 2006.

Nous sommes également le premier grand port à s'être conformé au Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime en 2007. D'autres administrations portuaires pourraient fort bien s'inspirer de notre expérience.

Imaginez un instant les retombées pour nous tous si les armateurs du monde considéraient que le corridor sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs est l'endroit le plus sûr au monde pour la sécurité des marchandises. Je vous laisse rêver un instant à ce que nous pourrions en retirer si nous décidions de coordonner nos efforts.

Un corridor voué au développement durable

We can apply the same philosophy of collaboration in the area of sustainable development. We must all acknowledge that today's concerns about the environment, society and the economy – the three components of sustainable development – are far from being a temporary phenomenon.

Together, we have already taken the first step by establishing Green Marine. Through Green Marine, we have an opportunity to be leaders in the area of sustainable development in our own back yard, and the positive effects of this leadership will make themselves felt on many levels.

Imaginez si toutes les administrations portuaires sur le Saint-Laurent conjuguait leurs efforts pour réduire les conflits d'usages avec les communautés.

Imaginez si nos actions concertées avaient pour résultats de contribuer à un fleuve en meilleure santé et à des berges en meilleur état.

Imaginez les impacts sur l'environnement, sur les communautés, sur les autorités gouvernementales et sur le tourisme si toutes les administrations portuaires le long du

Saint-Laurent se concertaient pour appliquer les meilleurs modèles de développement durable.

Notre réputation de citoyens corporatifs responsables aurait certes des retombées ailleurs au Canada et dans le monde. Nous serions cités comme l'exemple à suivre parmi toutes les administrations portuaires dans le monde.

Miser sur nos leaders

Miser sur la concertation et la collaboration

Nos collègues de la côte ouest canadienne ont mis de côté leurs rivalités et ont décidé d'unir leurs efforts, je parle bien sûr de la Colombie Britannique. Ils ont réalisé qu'ensemble, ils auraient de meilleures chances de se développer et de s'accaparer les forts volumes de marchandises en provenance de l'Asie. Ils ont décidé de s'adresser d'une seule voix au gouvernement fédéral afin de bénéficier des investissements considérables consentis par le gouvernement fédéral pour le développement de la porte d'entrée sur le Pacifique.

Nous pouvons, nous aussi, convenir que jouer en équipe nous permettrait de relever les nombreux défis auxquels nous faisons face.

Nous pouvons, nous aussi, nous adresser d'une seule voix aux administrations gouvernementales.

Nous pouvons – NOUS DEVRIONS – leur adresser une liste de besoins pour le corridor sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs. Des besoins qui favoriseraient un développement intelligent, concerté et complémentaire des ports le long du Saint-Laurent et qui positionneraient notre corridor à l'échelle internationale.

Je vous remercie.