



Port de Montréal
Port of Montreal

FAITS SAILLANTS DE L'HISTOIRE DU PORT DE MONTRÉAL

L'Administration portuaire de Montréal est une agence fédérale qui relève de Transports Canada. Elle emploie environ 325 personnes dont la mission est d'assurer un service fiable et concurrentiel aux transporteurs de plus d'une centaine de pays qui viennent y faire escale. Le port de Montréal est non seulement un des principaux centres de transbordement transatlantiques en Amérique du Nord, mais il est aussi reconnu comme chef de file dans le secteur du transport intermodal.

Avec plus de trois siècles d'histoire, le port de Montréal occupe aujourd'hui une place prépondérante dans l'économie de Montréal, de la province et du pays tout entier. Il génère annuellement plus de 1,5 milliard de dollars en retombées économiques et plus de 18 000 emplois directs et indirects lui sont attribuables.

Quelques dates de l'histoire du port

1535

Jacques Cartier explore l'île de Montréal, foyer de la ville et du port de Montréal.

1603

Samuel de Champlain débarque sur l'île et ne trouve aucune trace du village huron Hochelaga qui avait accueilli Jacques Cartier.

1642

Le Sieur Paul de Chomedey de Maisonneuve fonde Ville-Marie.

Pendant près de deux siècles, le port de Montréal a été fréquenté surtout par les canots, les barges et les bateaux utilisés dans le lucratif commerce des fourrures. La colonie a été approvisionnée pendant longtemps par des voiliers d'abord français, puis ensuite anglais. Montréal a commencé vraiment à s'imposer comme ville portuaire au début du XIX^e siècle avec l'avènement des bateaux à vapeur.

1809

John Molson lance le premier bateau à vapeur canadien : l'*Accommodation*.

1826

Les marchands de Montréal – ceux là même qui avaient créé le Board of Trade quatre ans plus tôt – envoient 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.

1830

Création de la première Commission du Havre. Les commissaires font construire les premiers quais permanents et pressent le gouvernement de draguer le fleuve.

1830-1832

Construction de plus de 1 143 mètres (3 500 pieds) de quais.

1853

John Young devient président de la Commission du Havre et donnera un nouvel élan à l'amélioration du port.

1854

Fin des travaux d'aménagement d'un chenal de navigation de 4,88 mètres (16 pieds) de profondeur et de 76,19 mètres (250 pieds) de largeur, entre Québec et Montréal.

1856

La *Montreal Ocean Steamship Company*, qui fera partie plus tard de la *Allan Line*, lance le premier service régulier de transport maritime reliant Montréal à Liverpool (Angleterre).

1867

À la suite des améliorations du port, 500 navires y entrent.

1871

La première locomotive arrive sur les quais.

1880

Début de l'éclairage électrique dans le port.

1883

Des travaux de dragage portent la profondeur minimale du chenal à 7,5 mètres (25 pieds).

1898

Érection de nouveaux murs de pierre le long du port et planification de l'aménagement de nouveaux quais.

1902

Début de la construction de silos à céréales modernes au port.

1908

Construction des premiers hangars de transit permanents.

1910

Début des travaux de dragage du chenal jusqu'à une profondeur de 10,57 mètres (35 pieds).

1936

Le gouvernement fédéral crée le Conseil des ports nationaux qui met fin au régime des Commissaires. Le port de Montréal relève du Conseil.

1947

Plus de 25 compagnies de transport maritime desservent le port sept mois et demi par année.

1962

Le gouvernement fédéral décide d'utiliser des brise-glace pour tenir le chenal ouvert tout l'hiver entre Montréal et Québec. Cette initiative a d'abord été prise pour prévenir les embâcles qui, chaque année, causaient d'importantes inondations dans la grande région de Montréal et au Lac Saint-Pierre.

1964

Le cargo danois Helga Dan devient le premier navire à toucher le port dans les premiers jours du mois de janvier. C'est le début de la navigation pendant toute l'année à Montréal.

1967

Le port manutentionne son tout premier conteneur.

1968

Inauguration du premier terminal à conteneurs canadien à Montréal. La *Manchester Liners Ltd.* lance un service hebdomadaire de transport de conteneurs à destination du Royaume-Uni.

1972

Construction du terminal à conteneurs Cast.

1977

Le port manutentionne son millionième conteneur.

1978

Le port de Montréal grandit et manutentionne de plus en plus de conteneurs dans l'Est de Montréal.

Construction du terminal à conteneurs Racine.

L'Administration du port cède au Vieux-Port ses installations les plus anciennes adossées au Vieux-Montréal.

1983

Création de la Société du port de Montréal, société portuaire locale relevant du ministre fédéral des Transports et jouissant d'une grande autonomie. Son conseil d'administration est formé de gens d'affaires de la région de Montréal.

1987

Ouverture du terminal à conteneurs Maisonneuve (Termont).

Le port manutentionne pour la première fois, dans une seule et même année, plus de cinq millions de tonnes de marchandises en conteneurs.

1992

La profondeur minimale du chenal est portée à 11 mètres (36 pieds) suite à des travaux de dragage d'entretien plus précis et à l'amélioration des techniques de sondage.

1996

Baptême à Montréal de deux navires flambant neufs ayant chacun une capacité de 2 300 conteneurs EVP (équivalent 20 pieds).

1998

Deux transporteurs maritimes prennent livraison de trois navires capables de transporter 2 800 conteneurs EVP (équivalent 20 pieds). Ces porte-conteneurs ultramodernes, les plus gros à remonter le Saint-Laurent, ont été conçus spécialement pour naviguer dans le fleuve, et ils comptent parmi les navires les plus sûrs, grâce entre autres choses à la navigation électronique.

1999

En vertu de la Loi maritime du Canada, la Société du port de Montréal devient l'Administration portuaire de Montréal (APM), encore plus autonome. Le conseil de l'APM est formé d'un membre nommé par chacun des trois paliers de gouvernement et de quatre autres membres nommés par le ministre fédéral des Transports suite aux recommandations des utilisateurs du port. Les administrateurs sont tous des gens d'affaires de la région de Montréal.

La réalisation d'un projet de dragage sélectif de hauts-fonds, sur deux pour cent de la superficie du chenal entre Montréal et Cap à la Roche, en aval de Trois-Rivières, porte la profondeur minimale des eaux navigables à 11,3 mètres (37 pieds).

Le port connaît sa septième année record consécutive dans la manutention des conteneurs. Quelque neuf millions de tonnes de marchandises sont manutentionnées dans près d'un million de conteneurs de 20 pieds ou l'équivalent. Un chef de file sur le marché des conteneurs de l'Atlantique Nord, le port continue de manutentionner des marchandises diverses conventionnelles et un imposant trafic de vracs solides et liquides. Son trafic total annuel est de l'ordre de 20 millions de tonnes.

2001-2007

Le port de Montréal connaît une croissance annuelle totale moyenne de 5,1 %, grâce, principalement, à l'augmentation de 43 % du trafic de conteneurs.

2007

Les activités de l'APM génèrent une valeur ajoutée de 1,5 milliards de dollars dont un milliard \$ provenant directement des conteneurs.

Décembre 2007 – Après plusieurs mois d'essais, la navigation électronique est maintenant utilisée par les pilotes du Saint-Laurent

2008

La modification de la Loi Maritime permet aux autorités portuaires de faire des demandes pour des sommes par voie de crédits affectés par le Parlement pour des projets d'infrastructures, d'environnement et de sûreté et permet aux autorités portuaires ayant des recettes de plus de 25 M\$ de recourir à des prêts commerciaux

Alors que la crise financière mondiale éclate en octobre 2008, le port de Montréal affiche une croissance du trafic de conteneurs moyenne pour l'année supérieure aux 10 plus grands ports à conteneurs nord-américains.

2009

À la suite de la crise économique mondiale, le port de Montréal connaît un recul de 14,1 %. Ce résultat est toutefois similaire, voire meilleur, que celui de ses principaux concurrents de la côte Est nord-américaine.

Le port enregistre des résultats très positifs dans le secteur du trafic maritime céréalier avec une hausse de 30,4 % pour les dix premiers mois de 2009.

Les données dorénavant disponibles sur l'origine ou la destination des conteneurs (et non plus uniquement des navires) transitant par Montréal démontrent que les trafics de conteneurs au port de Montréal se répartissent de façon beaucoup plus équilibrée à travers le monde, incluant l'Asie.