

Notes pour une allocution de

Madame Sylvie Vachon

Présidente-directrice générale,

Administration portuaire de Montréal

Devant la

Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud,

Le 20 septembre 2012

LE PORT DE MONTRÉAL... le Port de la Rive-Sud

LA VERSION PRONONCÉE FAIT FOI

Monsieur Martin Fortier, président de la Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud,

Madame Hélène Bergeron, directrice générale de la Chambre,

Distingués invités de la table d'honneur,

Mesdames et messieurs,

Introduction

- Merci de m'accueillir aujourd'hui et de me donner l'occasion de vous faire mieux connaître le Port de Montréal. Je devrais même dire le Port Metro Montréal car c'est le port de la grande région de Montréal, c'est votre port.
- Je suis une fille de la Rive-Sud. Chaque matin, je longe la route 132 pour me rendre au bureau et de la 132 je peux pleinement apprécier les activités du port. De la Rive-Sud, on a la plus belle vue du Port de Montréal. Je suis toujours aussi impressionnée de constater à quel point ce port est un poumon économique incroyable. Il suffit de voir ces énormes navires amarrés aux quais, le va-et-vient des grues portiques et les rangées de conteneurs pour comprendre le rôle crucial que joue le port pour le commerce international canadien et pour nos partenaires et clients de la Rive-Sud.

- Je ne vous apprendrai rien en rappelant que nous sommes aussi présents sur la Rive-Sud, à Contrecoeur, avec des activités de vrac solide et j'aurai l'occasion de vous parler un peu plus tard de nos projets de développement à Contrecoeur.
- Le Port de Montréal est un des plus importants ports intérieurs en Amérique du Nord et un commerçant maritime reconnu mondialement. Certains d'entre vous ont eu l'occasion, à l'invitation de la Chambre, de visiter le port. Pour ceux qui n'auraient pas encore eu la chance de le faire, je vous invite à le découvrir à bord d'un hélicoptère virtuel.

Visite virtuelle du Port de Montréal

- Décollons du toit d'un des immeubles du centre-ville de Montréal d'où on voit, vers le sud, le Terminal Bickerdike, à côté de l'autoroute Bonaventure et derrière la célèbre enseigne « Five Roses ».
- Le Terminal Bickerdike est utilisé par les navires qui font la liaison hebdomadaire tant avec Terre-Neuve qu'avec les Îles de la Madeleine.
- Vous voyez aussi le Silo 5, que nous avons rétrocédé à la Société immobilière du Canada en 2010 qui a le mandat d'en faire un grand projet de développement récréotouristique et résidentiel.

- C'est à ce niveau que débute le Vieux-Port de Montréal. Dans le secteur du Vieux-Port, nous avons la propriété et la gestion de la jetée Alexandra sur laquelle se situe notre gare maritime. Quand la saison des croisières se terminera, fin octobre, nous aurons accueilli plus de 55 000 passagers et membres d'équipage, ce qui représente une augmentation de 46 % comparativement à l'an passé¹.
- Le marché des croisières est d'ailleurs en plein essor et il s'agit d'un axe de développement à valoriser, compte tenu de son impact sur l'industrie touristique de la grande région de Montréal.
- Le Vieux-Port de Montréal est constitué de terrains que nous avons cédés progressivement entre 1978 et 1984, à la Société du Vieux-Port pour qu'elle y crée des espaces récréotouristiques.
- De l'autre côté du Vieux-Port, juste après les anciens entrepôts frigorifiques du Port transformés en condos, nous avons l'entrée principale du port de Montréal avec le centre névralgique de nos activités ferroviaires. Ce centre névralgique qui se situe de part et d'autre du pont Jacques-Cartier, correspond à la zone d'échange ferroviaire. Il s'agit d'un élément essentiel du port. C'est là que nos locomotives prennent en charge les convois que nous apportent le C.N. et le C.P. Nous préparons alors des convois que nous livrons aux terminaux à conteneurs. À l'inverse, nous ramenons des convois des terminaux à conteneurs et les

¹ http://www.port-montreal.com/files/PDF/presentations/Presentation-RA_V9.pdf, p.32.

préparons pour le CN ou le CP en fonction des destinations comme Toronto ou Chicago.

- Ce système, connu dans l'industrie portuaire en Amérique du Nord comme le « modèle Montréal », contribue à la très grande fluidité des activités du port et constitue un élément concurrentiel capital.
- Maintenant, nous voyons une zone réservée au vrac solide comme les métaux recyclés ou encore le sel pour le déglacage routier. À titre de référence, chaque monticule que vous apercevez représente approximativement la cargaison de trois navires de sel en vrac.
- Un peu plus loin, avec les lignes rouges sur le toit, se trouve un hangar ultramoderne qui accueille divers types de vrac nécessitant un environnement intérieur contrôlé.
- Plus à l'est, nous accueillons des navires de sucre qui déchargent leur cargaison directement dans un convoyeur qui alimente l'usine de Sucre Lantic située à l'angle de Pie-IX et Notre-Dame.
- À l'extrémité de cette zone se trouve notre terminal céréalier, où nous recevons le grain par bateau, train ou camion. Il cohabite dans la zone de manutention de conteneurs. Vous le voyez très bien de la Rive-Sud,

puisqu'il est juste dans le prolongement du boulevard Roland-Therrien de Longueuil.

- Nous avons trois terminaux à conteneurs et il règne sur ceux-ci une grande activité pour coordonner les mouvements de marchandises entre les grandes grues-portiques qui procèdent au chargement et au déchargement des navires, comme les grues rouge que vous voyez, les grues mobiles, plus petites, qui manutentionnent les conteneurs entre les wagons, les camions et les navires. Il est bon de rappeler que tous ces équipements que vous voyez sont payés par nos partenaires qui sont nos locataires des terminaux.
- Sachez aussi que le Port de Montréal est desservi par 5 des 10 plus grandes lignes maritimes de transport de conteneurs au monde, dont les trois premières.
- J'attire maintenant votre attention sur le portail d'entrée pour les camions, situé à l'intersection des rues Notre-Dame et De Boucherville, que nous avons complété au printemps 2011. Ce portail est composé d'un bâtiment de reconnaissance optique et vidéo permettant l'identification rapide des conteneurs et des camions, et de 27 voies d'accès avec système d'identification biométrique des camionneurs.

- Depuis son entrée en fonction, le temps d'attente des camions a été réduit de moitié, ce qui a considérablement diminué les émissions de gaz à effet de serre. Ce portail a de plus contribué à améliorer la fluidité du trafic de camions sur le territoire du port et sur les réseaux routiers avoisinants.
- Après le dernier terminal à conteneurs, nous survolons la Promenade Bellerive jusqu'à la hauteur de la rue Georges V dans l'est de Montréal, et nous entrons dans la zone des terminaux dédiés principalement au vrac liquide. Ces terminaux reçoivent essentiellement des navires pétroliers qui se connectent directement à des pipe-lines reliés aux entreprises pétrochimiques.
- Laissons maintenant nos installations... sur l'île de Montréal et dirigeons-nous sur la rive sud vers Contrecoeur, où nous disposons d'une réserve foncière d'une superficie de 467 hectares, soit l'équivalent des 2/3 de notre superficie sur l'île de Montréal. À Contrecoeur, la firme Logistec exploite actuellement des installations de vrac solide, notamment pour la réception d'engrais chimiques agricoles et industriels, ainsi que du minerai de fer destiné à Arcelor Mittal. Ces activités sont concentrées sur environ 15 % de la superficie totale de nos terrains à Contrecoeur.

- Voilà, c'était une visite rapide de nos installations qui accueillent annuellement plus de 2 200 navires transportant tous types de marchandises.

**** FIN DE LA VISITE VIRTUELLE ****

Le Port de Montréal – faits saillants

- Un des plus grands avantages du Port de Montréal est sa localisation géographique. À partir d'ici même, avez-vous pensé qu'on peut rejoindre plus de 40 millions de consommateurs en 8 heures de camion? Et en moins de 36 heures de train, on rejoint les 70 millions de consommateurs du Midwest américain. C'est un avantage qui permet aux lignes maritimes de faire flotter leur cargaison le plus longtemps possible et c'est exactement ce que recherchent les lignes maritimes. C'est 110 000 millions de consommateurs à proximité de notre région.
- Grâce à cette localisation névralgique, le Port de Montréal est la liaison intermodale la plus directe et la plus rapide entre le cœur industriel de l'Amérique du Nord et les marchés de l'Europe du Nord et de la Méditerranée. C'est grâce à cela qu'on peut concurrencer avec les ports de la côte est américaine.

- En 2011, « nous » avons manutentionné 1,4 million de conteneurs à Montréal
- La manutention de conteneurs, c'est vraiment une niche que nous avons développée. Le Port de Montréal se classe parmi les 100 plus importants ports à conteneurs du monde et se classe en 11^e position en Amérique du Nord. Et sachant qu'une partie de plus en plus importante du commerce mondial est acheminée par voie maritime, nous sommes confiants que les gestes que nous posons pour améliorer nos opérations de conteneurs vont dans la bonne direction et nous permettrons de capter les opportunités qui se développent comme l'accord de libre-échange Canada-Europe.
- Et vous l'avez vu... le Port de Montréal est aussi un important centre de transbordement diversifié pour tous les types de marchandises : conteneurs, marchandises non conteneurisées, vrac liquide et vrac solide. Et bien sûr un centre important pour les activités de croisières sur le Saint-Laurent.

Projet d'expansion à Contrecœur

- Parmi les enjeux auxquels nous devons faire face, celui de la capacité est important. Nous savons que la capacité annuelle maximale de chargement sur l'île de Montréal, dans les conditions que nous connaissons actuellement, pourrait être de 2 millions de conteneurs. C'est

une limite que nous approchons tranquillement. Comme nous connaissons de la croissance d'année en année dans la manutention des conteneurs, nous travaillons sans cesse sur cet aspect.

- Nous avons commencé un projet de modernisation et d'agrandissement de nos installations pour hausser la capacité d'accueil et de manutention de conteneurs à Montréal de 1,6 à 1,8 million de conteneurs. On parle d'un investissement de plus de 39 millions de dollars qui contribuera à augmenter encore davantage la productivité du port.
- Donc, nous allons moderniser le secteur Maisonneuve pour en faire un terminal pleinement optimisé et
- nous allons requalifier une aire de vrac en aire de conteneurs. Ces nouveaux espaces accueilleront 200 000 conteneurs. Ces deux projets sont rendus possibles grâce au soutien du gouvernement du Canada pour 50 % des coûts du projet.
- Augmenter la capacité de manutention des conteneurs est primordial, compte tenu du rôle prépondérant que joue le Port de Montréal comme porte d'entrée continentale et de la croissance future qui est attendue. Au terme du projet, à la fin mars 2014, la capacité totale de manutention des conteneurs aura été haussée de 12,5 % sur l'île de Montréal.

- Comme vous le voyez, nous avons réussi jusqu'à présent à nous réinventer dans les mêmes pieds carrés. Mais je crois que nous atteignons graduellement la limite de ce que nous pouvons faire sur l'île de Montréal.
- Et en tant que bon gestionnaire, nous devons nous préoccuper de pouvoir accueillir la croissance future, notamment à cause des retombées économiques qu'elle crée dans la région. C'est la raison pour laquelle, après avoir analysé plusieurs emplacements, nous avons arrêté notre choix, il y a plus de 20 ans, sur le site de Contrecoeur pour préparer l'expansion future de nos activités de conteneurs.
- Vous comprendrez aisément que la construction d'un nouveau terminal ne peut se faire du jour au lendemain. Nous procédons actuellement à des études techniques et environnementales sur le site afin de nous assurer de la faisabilité du projet tant au niveau des accès routiers et ferroviaires que fluviaux. Nous élaborons aussi des plans d'intégration à l'environnement urbain de Contrecoeur et sa région. Nous procédons à des analyses financières détaillées. Nous devons également nous assurer du soutien de nos partenaires et trouver les dollars pour financer un tel projet. Car, je vous le rappelle, nous sommes une agence fédérale autonome qui a l'obligation de s'autofinancer. Chaque année, nous investissons à même nos fonds propres dans la modernisation de nos

installations. En 2011, nous avons investi près de 14,6 millions de dollars. Et ce sera la même chose pour le terminal de Contrecoeur. Nous devons nous-mêmes et avec nos partenaires en assurer le financement. On parle d'un projet de plusieurs centaines de millions de dollars.

- Et surtout, on doit très bien comprendre l'évolution du marché des conteneurs pour bien établir le besoin d'espace et choisir le bon moment pour démarrer ce projet. C'est complexe.
- Nous sommes donc tributaires dans notre planification de plusieurs facteurs, parmi lesquels les conditions économiques dans les marchés que nous desservons jouent un rôle prépondérant. La situation économique actuelle en Europe ne nous aide pas, pas plus que la situation économique aux États-Unis. Notre trafic 2012 est légèrement à la baisse. Nous devons donc procéder avec prudence.
- En 2008, une étude de Secor a démontré que le Port de Montréal apporte 1,5 milliard de dollars en valeur ajoutée à l'économie québécoise et canadienne. Nos activités soutiennent plus de 18 000 emplois directs et indirects. Le projet d'expansion à Contrecoeur pourrait permettre la mise sur pied d'une plaque tournante en logistique de transports sur la Rive-Sud, entraînant la création de nouveaux emplois dans la région et le développement d'opportunités d'affaires pour les entreprises. Et c'est ce que nous visons avec notre projet.

Je sais que plusieurs ici aimeraient savoir exactement la date à laquelle ce projet entrera dans une phase de construction. Mais, il y a encore plusieurs ficelles à nouer. On n'a pas encore complété nos études, mais en même temps, nous n'avons jamais été aussi avancés dans le projet. Mon ambition est de faire en sorte que tout l'aspect technique soit prêt sous peu pour embrayer dès que les conditions économiques seront favorables et on pourra alors se concentrer sur la question du financement. Mais comme cela serait un projet aux retombées multiples, on devrait pouvoir solutionner cette question.

Réfection des ponts – accès au Port

- Il y a un autre enjeu dont je voudrais vous parler et je suis certaine que c'est un sujet que vous abordez régulièrement avec les gens autour de vous. Il s'agit de la réfection des ponts liant l'île de Montréal à la Rive-Sud.
- Les travaux à venir sur les ponts auront un impact sur le transit des camions qui transportent la marchandise en provenance ou à destination du port. Nous sommes conscients qu'il faut malheureusement anticiper la congestion à venir. Présentement, 55 % du transit de marchandises se fait en camion et 45 % par train. Chaque jour, ce sont 2 500 camions qui se rendent au Port de Montréal et ce nombre est appelé à augmenter.

- De nombreuses entreprises de la Rive-Sud dépendent des activités du Port et nous devons travailler ensemble pour évaluer des solutions de rechange afin de maintenir la compétitivité du Port et celle de vos entreprises. C'est un dossier sur lequel nous travaillons déjà avec nos partenaires et qui sera également porté par la *Grappe métropolitaine de la logistique et du transport de Montréal* que nous sommes à mettre sur pied. Il me ferait plaisir de venir vous parler de la grappe à une autre occasion.
- Alors de notre côté, nous n'avons pas attendu que soient annoncés ces grands chantiers pour mettre de l'avant des projets pour faciliter l'accès au Port et améliorer la fluidité du transport par camions. Pendant la visite virtuelle, je vous ai mentionné l'ouverture au printemps 2011 du nouveau portail d'entrée pour les camions situés à l'intersection des rues Notre-Dame et De Boucherville, et son impact sur la fluidité du mouvement des camions sur le territoire du port.
- Pour ce qui est des accès au Port, j'ai une bonne nouvelle pour les entreprises de camionnage. En effet, suite à une proposition de l'Administration portuaire, le ministère des Transports du Québec a annoncé récemment qu'il construira de nouveaux accès pour les camions entre l'autoroute 25 et le port en 2014. Cette solution sera intégrée au projet de modernisation du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine.

- Il devrait donc y avoir deux nouvelles bretelles routières : une sortie directe de l'autoroute 25 sud, entre la rue Tellier et le tunnel, qui conduira directement au port et à la rue Notre-Dame, et un nouvel accès direct à l'autoroute 25, depuis le port et la rue Notre-Dame, à hauteur du tunnel, en direction nord. Nous sommes très heureux de ce développement, qui constituera une nette amélioration pour les camionneurs.
- Nous sommes également en attente sur un autre projet que nous avons proposé à la Ville de Montréal, à savoir le raccordement de la rue Souigny pour faire une sortie directe et dédiée pour les camions au Port de Montréal dans le secteur du boulevard de l'Assomption. Cela permettrait de compléter la boucle. Les camions circuleraient sur la voie de service du Port et accèderaient rapidement aux réseaux autoroutiers supérieurs. J'espère que nous aurons une réponse positive à notre proposition dans les meilleurs délais.

Conclusion

- Comme vous avez pu le constater, le Port de Montréal se retrouve au cœur d'un patrimoine logistique de première importance pour les entreprises de la Rive-Sud. Vous êtes donc reliées au reste du monde par un réseau intermodal performant et étendu, intégrant le transport routier, ferroviaire et maritime.

- Les entreprises de la Rive-Sud sont des plus avantageusement situées pour profiter de ce réseau.
- Un bel exemple est l'entreprise *Intersand* de Boucherville qui exporte de la litière pour chat à travers le monde à partir du Port de Montréal. Ils exportent dans tous les continents où le port est connecté. Et quand on voit ça, on se sent encore plus votre partenaire d'affaires et on entend tout faire pour continuer à vous aider à propulser vos affaires et celles de la région.

Je vous remercie de votre attention.
