



Port de Montréal  
Port of Montreal

Notes pour une allocution de Mme Sylvie Vachon

Présidente–directrice générale par intérim

Administration portuaire de Montréal

À l’occasion de la Réunion annuelle

Montréal, le 28 mai 2009

La version prononcée fait foi  
Check against delivery

Monsieur le président du conseil,

Dear partners,

Chers collègues,

Mesdames, messieurs,

Je vous remercie sincèrement d'avoir accepté notre invitation à participer à notre réunion annuelle. L'Administration portuaire de Montréal a toujours eu le souci d'évoluer en harmonie avec ses partenaires et avec les communautés qui se développent dans son voisinage. Votre présence, ce matin, nous permet non seulement de présenter les résultats de l'exercice écoulé, mais aussi de resserrer nos liens et de dialoguer.

I am very pleased to present today highlights of the Montreal Port Authority's 2008 fiscal year and of the first quarter of 2009.

Mais avant cela, permettez-moi de présenter les membres de la haute direction du port.

Monsieur Jean-Luc Bédard, vice-président, opérations et capitaine du port;

Monsieur Tony Boemi, vice-président, croissance et développement;

Madame Valérie Wells, conseillère juridique, agit comme secrétaire de cette assemblée en remplacement de monsieur Jean Mongeau, vice-président, affaires juridiques et secrétaire.

\* \* \*

2008 a été une année remarquable à plusieurs niveaux pour le port de Montréal, et notamment au niveau du marché des conteneurs puisque nous avons connu la plus forte croissance parmi nos principaux concurrents de la Côte Est.

Notre croissance à ce chapitre a également été supérieure à celle des 10 principaux ports à conteneurs de TOUTE l'Amérique du Nord pendant l'exercice écoulé.

Plus de 27 millions de tonnes de marchandises – un record de tous les temps au port de Montréal – ont transité par les installations portuaires, ce qui représente une croissance totale de 3,9 % par rapport à 2007.

À elles seules, les marchandises conteneurisées ont crû de 7,4 %, ce qui a porté à plus de 13,3 millions de tonnes le volume manutentionné dans le port, ce qui représente 1,47 million de conteneurs équivalent 20 pieds, ou EVP.

Pendant la même période, le trafic de conteneurs dans les ports nord-américains a baissé de 3,4 %, selon l'American Association of Ports Authorities.

Notre trafic total de vrac a atteint 13,5 millions de tonnes, ce qui représente une croissance de 1,3 %. De ce trafic de vrac, les céréales représentent 1,5 million de tonnes, en croissance de 16,8 %.

Sur le plan des croisières, le port de Montréal a connu une augmentation de 14 % du nombre de passagers qui ont transité par la jetée Alexandra, soit au total 39 638 passagers.

Without the dynamics of our partners – terminal operators, railway companies, shipping lines and their agents, as well as all the other stakeholders which fill a long list – we would not have been able to achieve higher than average market growth in the container sector.

Our partners were able to promote and make the most of the Port of Montreal's advantages on the central Canada and U.S. Midwest routes.

Ces avantages sont :

Notre situation géographique à 1 600 kilomètres à l'intérieur des terres, à proximité des marchés du Midwest et du centre du Canada;

Les temps de transit les plus courts pour desservir l'Europe et la Méditerranée, et pour se rendre dans les marchés du centre du Canada et du Midwest;

Et notre plate-forme intermodale très performante reliée aux deux principales compagnies ferroviaires canadiennes, le Canadien Pacifique et le Canadien National.

Ces avantages ont conduit le Groupe IBI – auteur de l'étude sur le corridor de commerce Saint-Laurent - Grands-Lacs – reflétant l'avis de la communauté des utilisateurs du Saint-Laurent, à recommander de faire du port de Montréal LE port à conteneurs du corridor de commerce Québec-Ontario.

Ce sont également ces avantages qui ont conforté nos partenaires Hapag-Lloyd, Hanjin Shipping et MSC dans le choix du port de Montréal pour développer leur offre de services avec la Méditerranée et les Caraïbes. Ceci nous permet d'améliorer la diversification de nos marchés.

In 2008, MSC created the service between Montreal and the Mediterranean, notably the port of Valencia. Valencia is a major trans-shipment port for cargo from the entire Mediterranean basin, and Asia as well, through the Suez Canal.

La liaison hebdomadaire avec Valence s'ajoute aux deux routes exploitées par Hapag-Lloyd et Hanjin Shipping en Méditerranée. Toutes routes confondues, le trafic avec la Méditerranée a connu une croissance substantielle en 2008, avec un gain de 28,4 % comparativement à l'année précédente en nombre d'EVP manutentionnés. Celle des Caraïbes, avec le service de MSC sur Freeport -- port de transit pour les marchandises passant par le canal de Panamá --, a connu une croissance de 37,2 %.

Nous sommes également fiers de compter parmi les lignes maritimes qui ont choisi Montréal :

- Maersk, le plus grand armateur au monde
- et OOCL, le premier transporteur de conteneurs qui ait utilisé le port de Montréal.

In parallel with our partners' efforts, we are also extending our ongoing marketing efforts to increase Port traffic. That is why we hired Mr. Boemi as Vice-President, Growth and Development, and why we also sought permanent representation in Chicago, our gateway to the U.S. Midwest. We have also revised our advertising strategy to focus on the most effective vehicles, with a highly creative campaign that clearly sets us apart from other ports by showcasing our competitive advantages.

L'implantation de la navigation électronique a aussi été complétée grâce à la collaboration des pilotes du St-Laurent central et de l'Administration de pilotage. Cette réalisation a permis d'augmenter de 48 % la navigation de nuit l'hiver.

Nous avons également protégé ces avantages en intervenant avec succès dans un débat au sein de la Commission mixte internationale Canada – États-Unis. Il s'agissait de nous assurer que la régularisation des débits du lac Ontario prenne en considération les intérêts des parties en aval du lac Ontario.

\* \* \*

Sur le plan financier, pour l'exercice 2008,

- Nous avons réalisé un bénéfice net de 10,8 millions de dollars.
- Les produits générés par notre administration s'établissent à 93,4 millions, dont 88,9 millions en produits d'exploitation et 4,5 millions en produits financiers, ce qui représente une augmentation de 10,8 % par rapport à 2007.
- Les charges ont totalisé 78,7 millions, soit 6,4 % de plus qu'en 2007. Ce montant inclut 18,3 millions en dépenses d'amortissement sur les immobilisations, comparativement à 16,8 millions en 2007.
- Enfin, l'Administration portuaire de Montréal a versé 3,9 millions en frais sur les revenus bruts au gouvernement du Canada.

Notons que, au cours de l'exercice 2008, l'APM a dépensé 26 millions de dollars en immobilisations dont la majeure partie – 18,6 millions – a été consacrée à des travaux de réfection et de réhabilitation des chaussées, ainsi qu'à l'aménagement d'espaces de conteneurs dans les terminaux Cast, Maisonneuve et Racine.

Ces travaux s'inscrivent dans la première phase du plan stratégique Vision 2020.

Comme l'a indiqué M. Lessard, c'est dans le contexte économique très favorable du début de l'exercice que nous avons lancé notre plan stratégique *Vision 2020* destiné à adapter notre capacité portuaire à la croissance du marché mondial.

Afin de pouvoir suivre l'évolution des besoins, *Vision 2020* a été modulé en quatre phases :

La première phase se concentre sur l'optimisation des infrastructures existantes afin de répondre rapidement et économiquement aux besoins urgents de capacité en manutention de conteneurs. Cette phase est en cours et nous permettra de porter la capacité du port de 1,6 million de conteneurs actuellement à 2 millions lorsqu'elle sera achevée.

La seconde phase, dont les études de faisabilité ont été entamées en 2008, vise à réaménager le secteur Hochelaga afin de créer le terminal à conteneurs Hochelaga-Viau, d'une capacité de 500 000 conteneurs équivalent 20 pieds, ou EVP. Ceci portera la capacité totale du port à 2,5 millions de conteneurs EVP.

La troisième phase consistera en la construction d'un nouveau terminal à conteneurs à Montréal-Est ou à Contrecoeur tandis que la quatrième phase consistera en la construction d'un nouveau terminal à Contrecoeur. Chacun de ces nouveaux terminaux aura une capacité d'environ 900 000 conteneurs, ce qui portera à 4 300 000 conteneurs la capacité totale de manutention au port de Montréal.

Obviously, this plan will be constantly adjusted to the pace of global container traffic growth over the years.

Of course, I must point out that the Montreal Port Authority's projects go well beyond purely economic and financial goals.

C'est pourquoi nous avons créé un comité de développement durable afin d'établir un équilibre entre les effets économiques, sociaux et environnementaux de nos activités.

À cette fin, dès le mois d'avril 2008, notre projet a été présenté à la communauté des affaires. Par la suite, nous avons eu de nombreuses rencontres avec des représentants du niveau fédéral, provincial et municipal ainsi qu'avec des groupes de citoyens.

Enfin, nous venons de constituer un comité des parties concernées par notre projet Hochelaga-Viau de façon à réaliser avec lui un suivi des impacts sur les communautés proches de nos installations. Nous avons déjà eu une rencontre très constructive avec ce comité.

Je dois vous dire que, d'une façon générale, nous avons été heureusement impressionnés par l'intérêt que porte la population de Montréal à son port.

Lorsque nous avons organisé la journée Port en ville, au mois d'août dernier, nous espérions recevoir 20 000 personnes. Finalement cet événement a attiré plus de 100 000 visiteurs qui ont redécouvert les activités du port. Nombre d'entre eux ont ainsi pu visiter les installations portuaires en bateau, en train ou en autobus.

Cette réussite remarquable, nous la devons au dévouement de nos employés qui ont réellement pris à cœur cette volonté de faire redécouvrir le port à la population. Nous la devons aussi à nos partenaires qui ont consenti des efforts exceptionnels pour rendre cette journée vraiment mémorable pour tous les participants.

Je pense

- à la Société de Transport de Montréal ;
- à l'Agence métropolitaine de transport ;
- à la Société du Vieux-Port de Montréal ;
- I am also thinking of our terminal operators, Logistec, Montreal Gateway and Termont;
  - the railways CP and CN;
  - and MSC, Empire, Fednav, Ocean Group, OOCL, Oceanex, Hapag-Lloyd, Lantic, CTMA, Morneau Sobeco, the City of Montreal and many others.

À la suite de cet événement, nous lançons aujourd'hui un bulletin d'information électronique destiné à tous ceux qui se sont inscrits comme *Amis du port de Montréal*.

Ce bulletin donnera régulièrement des nouvelles du port, de ses projets, de ses réalisations, de ses résultats, de ses employés et de ses partenaires.

Au chapitre de l'environnement, nous avons entamé, en collaboration avec Transports Canada et Environnement Canada, l'inventaire des émissions atmosphériques liées à nos activités. Cette initiative permettra à l'APM de limiter le plus efficacement possible les émissions atmosphériques.

Dans le même ordre d'idées, l'APM a également entrepris, en collaboration avec Environnement Canada, l'inventaire des espèces exotiques présentes dans les eaux du port.

Grâce à cette initiative dont les résultats seront connus prochainement, le port sera en mesure de chercher des moyens de réduire les risques d'introduction et de propagation de ces espèces.

Au-delà des installations portuaires elles-mêmes, le port de Montréal a commencé la revitalisation de neuf des îles de l'archipel de Boucherville qui servent de résidence à de nombreuses espèces animales et végétales.

Après ce tour d'horizon de nos résultats de 2008 et de nos réalisations en matière de développement durable, permettez-moi maintenant de vous présenter les résultats du premier trimestre de 2009.

Bien entendu, nous avons accusé les contrecoups de la crise économique mondiale, principalement au mois de janvier où notre trafic de conteneurs – le secteur qui sera la source première de croissance au port de Montréal – a connu une baisse de 24,1 % en tonnage.

La situation s'est toutefois améliorée en février et mars derniers.

Finalement, pour la moyenne du premier trimestre de 2009, le port de Montréal a été le seul parmi ses principaux concurrents à limiter à moins de 10 % la décroissance du nombre de conteneurs manutentionnés.

Pendant la même période, la plupart de nos concurrents connaissaient une baisse de 20 % ou plus de leur trafic de conteneurs.

Cela signifie que le port de Montréal continue à bénéficier de ses avantages structurels et de la diversification de ses marchés.

L'amélioration que nous avons connue à la fin du premier trimestre pour les conteneurs ne peut toutefois être considérée comme une véritable tendance, car notre expérience montre que les trafics varient de façon assez erratique pendant les récessions. Ainsi, au mois d'avril, le trafic du conteneur est retombé de 22,5 % par rapport au mois d'avril 2008.

Par ailleurs, toutes marchandises confondues, les trafics du premier trimestre sont en baisse de 14,1 % par rapport au même trimestre de 2008.

What we know, however, is that the rise in the number of containers transiting through the Port of Montreal has never slowed down over a long period. This finding, along with the Port's performance against its competitors for more than a year, leaves us relatively optimistic about the future.

Dès que la récession sera passée, nous prévoyons assurer notre croissance en misant, d'une part, sur le marché du Midwest et du Canada central et, d'autre part, sur celui de l'Europe du nord, de la Méditerranée et des Caraïbes.

Voilà, mesdames, messieurs, présentés sommairement, les résultats, les réalisations et les perspectives du port de Montréal dans le cadre de l'exercice financier 2008.

Je tiens à remercier tous ceux et celles qui y ont contribué, à commencer par nos employés et mes collègues à la haute direction qui réalisent un travail d'équipe très efficace. Leur expertise et leur dévouement sont des éléments essentiels dans l'atteinte de nos objectifs d'affaires.

I would also like to thank our partners again, and all those in charge at the political and community levels as well as the public that supports us and helps us find the best, most enduring solutions for our activities.

Je vous remercie de votre attention et je laisse la place à M. Lessard pour la période des questions.