

Association Chaîne de développement et logistique

Canada

8^e colloque logistique

Montréal

***« La contribution du Port de Montréal à une chaîne
d'approvisionnement durable dans le
secteur du transport maritime »***

Patrice M. Pelletier, ing, M.Sc.A.

***Président-directeur général
de l'Administration portuaire de Montréal***

Le 23 octobre 2008

Mesdames, messieurs, chers collègues, bonjour,

Je suis très heureux d'avoir l'occasion de parler aujourd'hui avec des spécialistes de la chaîne logistique.

Nous voici – en quelque sorte – en famille.

Une famille au sein de laquelle les discussions sont passionnantes, parce qu'elle se trouve devant des défis excitants... auxquels chacun peut – et doit – apporter sa propre solution.

Ces défis, vous les connaissez tous : les scientifiques, les médias, les politiciens, les conférenciers de toutes sortes nous en abreuvent depuis plusieurs années : ce sont les changements climatiques, leurs causes et leurs conséquences économiques et sociales.

Nous, les acteurs de la chaîne logistique, ne pouvons pas les ignorer car ils nous affectent particulièrement :

occupation des sols, émissions de gaz, dragage, encombrement des routes sont quelques facettes de notre industrie très visibles et donc souvent montrées du doigt quand il est question d'environnement.

Nous nous trouvons tous devant ce défi : rendre la chaîne logistique socialement acceptable face aux questions environnementales, tout en continuant à lui faire jouer son rôle économique essentiel. Vous avez bien entendu : « Socialement acceptable, écologique et économique » -- ce sont les trois piliers du développement durable.

Aujourd'hui, je viens apporter ma goutte d'optimisme dans l'océan de réflexions et de suggestions émises quotidiennement sur l'avenir de la chaîne logistique.

Je ne naviguerai pas dans l'abstraction. Je veux vous présenter les solutions concrètes que nous avons commencé à mettre en œuvre au port de Montréal selon une approche basée sur un équilibre entre l'économie, le social et l'écologie.

L'équilibre dont je vous parle est un équilibre systémique : il ne se trouve pas dans chacune de nos activités prises séparément, mais dans l'ensemble de nos activités considéré comme un tout.

Faire rouler un camion aura toujours un impact environnemental et créera toujours des inconvénients pour la population. Mais on peut rééquilibrer cette situation en la rendant socialement acceptable par la création de murs antibruit végétaux, qui absorbent les GES et assurent la tranquillité des communautés proches des routes.

L'exemple est simple, mais il illustre bien que, pour répondre à leurs défis, les acteurs de la chaîne logistique doivent se tourner vers les principes du développement durable. Pour cela, ils ne peuvent se contenter de revoir leurs modes d'opérations mais doivent aussi développer des solutions de mitigation ainsi que des relations avec les communautés de façon à trouver des réponses socialement acceptables.

C'est ce que nous avons fait dans l'élaboration de notre plan stratégique que nous avons appelé *Vision 2020*... et qui vise à plus que tripler notre capacité portuaire d'ici 2020.

Je dois vous dire que se retrouver à planifier la croissance économique tout en prenant en considération la société et l'écologie est un exercice passionnant qui nous amène à nous poser constamment des questions auxquelles les écoles ne nous ont pas toujours préparés. Il faut être créatifs et à l'affût de nouvelles approches. Nous nous sommes retrouvés, mon équipe et moi, à redéfinir notre métier, et nos méthodes face à un monde nouveau à comprendre et à bâtir.

Je dois le dire : c'était excitant.

Nous avons travaillé à résoudre des questions concrètes comme, par exemple :

- comment répondre à la croissance rapide de notre secteur d'activités alors que la main-d'œuvre baisse,

- comment développer un port dans une ville tout en maintenant des relations amicales et constructives avec la population qui réclame un meilleur accès au fleuve,
- comment gérer du trafic de trains de marchandises aux abords d'une zone récréo-touristique et résidentielle,
- comment exploiter un terminal la nuit sans éclairer le voisinage,
- comment reconstituer des frayères à poisson et des populations de sauvagine pour compenser le remblayage nécessaire à la construction des quais;
- et bien d'autres défis tout aussi passionnants.

C'est cela le développement durable.

C'est maintenant notre défi.

Et c'est cela notre passion.

Pour réaliser nos objectifs, nous ne partions pas de zéro, car l'industrie maritime reconnaît l'importance d'être plus « durable » et a déjà pris plusieurs mesures dans ce sens au cours des 10 dernières années.

- ❖ Un exemple récent est le vote, par les représentants de 55 ports, lors de la Conférence des ports du monde sur le climat, le 4 juillet dernier à Rotterdam, d'une déclaration selon laquelle ils s'engagent à réduire les émissions de CO₂ et à améliorer la qualité de l'air.

- ❖ Mais bien avant cela, les réglementations et normes environnementales se sont multipliées depuis plusieurs années, que ce soit dans les domaines de la pollution de l'air, de l'eau ou de la toxicité des peintures anti-corrosion.
- ❖ Les ports et havres ont également lancé plusieurs initiatives intéressantes allant de la mise en place de systèmes de gestion environnementale à des programmes de recyclage ou de réduction des gaz à effet de serre. Je pense notamment aux ports qui accordent des ristournes aux navires certifiés « Green award » parce qu'ils répondent à des exigences techniques très strictes mais gérables.
- ❖ Plus près de nous, l'industrie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs se mobilise au sein de l'Alliance Verte, afin d'implanter une politique environnementale sur l'ensemble de ce corridor maritime majeur. Le port de Montréal est un membre fondateur de cette association qui vise à réduire l'impact des activités de l'industrie maritime sur l'environnement. Avec elle, nous poursuivons actuellement plusieurs enjeux dont la lutte contre les espèces envahissantes, la réduction des émissions atmosphériques, la pollution par les huiles provenant des navires et les conflits d'usages.

Toutefois, les exemples que je viens de citer démontrent que c'est encore l'environnement qui a fait principalement l'objet de nos préoccupations et qu'il reste beaucoup de choses à faire pour mettre en place un cadre complet de développement durable, avec ses volets économiques et sociaux.

Une étude publiée par deux montréalais : Claude Comtois, professeur titulaire au département de géographie de l'Université de Montréal, et Brian Slack, professeur émérite de géographie à l'Université Concordia, souligne en effet qu'en 2004, parmi 800 ports dans le monde entier, près de 80 % avaient mis en place des initiatives pour économiser l'énergie... mais que moins d'un pour cent publiait un rapport sur le développement durable comprenant des indicateurs de performance.

En fait, à ce jour, les 20 plus grands ports d'Amérique du Nord ont établi une politique de développement durable, mais aucun n'a publié de plans de développement durable.

Et c'est encore vrai pour le port de Montréal.

Pourtant, nous avons déjà réalisé beaucoup de choses... et nous avons le sentiment d'être sur la bonne voie car nous avons la chance de pouvoir nous baser sur les sérieux avantages de l'industrie maritime qui, s'ils sont correctement utilisés, devraient assurer sa durabilité à long terme et améliorer sensiblement celle de toute la chaîne logistique.

Quels sont ces avantages?

Tout d'abord, l'industrie maritime s'impose de plus en plus comme un moyen de transport « vert » qui doit être privilégié dans la chaîne logistique.

Imaginez en effet que, pour transporter une même quantité de marchandises sur une même distance, les navires consomment

- deux fois moins d'énergie que le train

- et 10 fois moins que le camion

Le transport maritime est également un moyen de transport très sûr puisqu'il engendre

- 75 fois moins d'accidents que le camionnage
- et 14 fois moins que le rail

Finalement, puisque les ports en particulier sont généralement situés au cœur d'importantes communautés, ils contribuent fortement au développement économique local en créant de la richesse ainsi que des emplois non seulement par les activités portuaires, mais aussi par les activités qu'ils induisent à proximité.

Je voudrais citer, pour exemple, celui des centres de distribution et de logistique, un domaine qui a une valeur ajoutée extrêmement importante et même stratégique pour l'avenir du port. Ces centres de distribution et de logistique offrent aux expéditeurs, clients et transporteurs des solutions intégrées à proximité des points de convergence des marchandises que sont les ports.

Sur la Côte Est nord-américaine, c'est par dizaines que se comptent les centres de distribution qui génèrent des milliers d'emplois.

Notre administration a décidé qu'elle prendra une part active dans la mise en place et le développement d'un grand centre de distribution à l'extérieur de la ville et près des réseaux ferroviaires et autoroutiers qui contribuera notamment à l'expédition rationnelle – et donc moins polluante – des marchandises.

Cette nouvelle orientation contribuera à la fois à accroître fortement l'impact économique et social du port en créant de l'emploi, mais aussi son impact écologique en améliorant l'efficacité de la logistique.

En plus des avantages inhérents à l'industrie maritime, sur lesquels ont pu bâtir un projet de développement durable, le port de Montréal bénéficie de quelques avantages spécifiques dont nous pouvons tirer profit pour améliorer nos résultats en termes de durabilité, tant pour nous que pour la chaîne logistique dans son ensemble.

Voici les quatre plus importants, à mes yeux.

Le premier est notre position géographique qui offre à nos clients le temps de transit le plus court entre l'Europe et le centre de l'Amérique du Nord. Ceci se traduit également par des émissions moindres en gaz à effet de serre et des coûts de transport plus concurrentiels.

Le second est notre plateforme intermodale unique. Elle découle d'un solide partenariat avec deux des principales compagnies ferroviaires en Amérique du Nord. Elle permet d'effectuer des transferts directs entre les navires et les trains, qui sont formés en fonction de leur destination. Cette particularité du port de Montréal permet de réduire les coûts et les délais pour les clients, d'exploiter plus efficacement les infrastructures ferroviaires et maritimes et de réduire des émissions de gaz à effet de serre.

Notre troisième force réside dans la grande compétence et la forte motivation de notre main-d'œuvre. Nos travailleurs fournissent des services de qualité, tout en constituant un facteur clé de la longue période de « paix industrielle » que nous connaissons. L'ancienneté moyenne de notre personnel – 15 ans – est une des preuves du dévouement des employés et de l'excellence de nos relations d'emploi.

Notre dernier atout, mais non le moindre, est le fait que nous sommes situés au cœur de la collectivité de Montréal, qui accorde une grande importance au développement durable, comme le montre le fait qu'elle a déjà demandé, en juin 2002, aux autorités municipales de doter la ville d'un plan stratégique visant à promouvoir le développement durable sur son territoire.

Comme nous partageons les mêmes principes qu'elle, la réalisation de nos travaux en commun avec la Ville sera grandement facilitée, notamment en ce qui a trait aux problèmes de circulation, pour ne citer qu'un seul exemple.

Pour mettre encore mieux à profit ces actifs importants et pour accroître nos contributions à l'environnement, à la société et à l'économie, nous nous sommes fixé quatre grands objectifs :

Premièrement, définir notre politique de développement durable, en identifiant les objectifs mesurables que nous voulons atteindre face aux défis environnementaux, sociaux et économiques définis dans notre plan stratégique « Vision 2020 ». Cette politique devrait être définie au début de l'année 2009.

Deuxièmement, mettre en œuvre le développement durable au sein de l'organisation en l'intégrant à l'ensemble de nos décisions et actions.

Ceci va nécessiter de profondes modifications à nos modes de fonctionnement, notamment la définition de nouveaux indicateurs de performance, la modification de nos outils, de nos systèmes et de nos processus de gestion, l'examen de nos politiques internes – comme celle des ressources humaines et celle des acquisitions – ainsi que la production d'un rapport annuel comprenant des analyses du rendement social, environnemental et économique.

Ce changement organisationnel sera essentiel à la réussite de ce virage au port de Montréal, et il débutera par la mise en place d'un poste de directeur du développement durable, qui sera l'architecte et le pilote de ce virage au sein de l'organisation.

Troisièmement, s'évaluer et s'améliorer. Nous devons régulièrement nous évaluer, concevoir, corriger et améliorer nos actions relatives au développement durable.

Quatrièmement, faire participer les parties concernées.

Le succès de notre programme nécessitera un engagement indéfectible de l'ensemble des acteurs à l'intérieur de notre administration bien sûr, mais également de nos partenaires. Nous voulons bien identifier et rencontrer toutes les parties concernées par nos activités, pour tenter de comprendre et de tenir compte de leurs attentes ainsi que de leurs compétences dans notre gestion quotidienne et dans nos projets.

Cette approche a déjà généré de nombreux projets.

Certains mettent à contribution l'exploitation du port proprement dite.

- Tout récemment, en juillet 2008, nous avons procédé à des essais de véhicules hybrides afin de réduire le bruit et les émissions de gaz.
- La capitainerie du port étudie l'affectation des quais où des travaux sont réalisés sur des navires. Notre objectif est de limiter le fait que les poussières et le bruit n'importuneront pas les résidents voisins du port.
- Les horaires de passages des trains ont été modifiés pour ne pas perturber les heures de grande affluence ou des activités du Vieux-Port de Montréal.
- La vitesse de croisière dans le chenal de navigation a été réduite pour éviter l'érosion des berges par le passage des navires.

Plusieurs de ces décisions concernant l'exploitation ne seraient pas justifiables dans un contexte où seul l'économie serait prise en compte. Toutefois, elles s'imposent dans une perspective de développement durable, car elles rendent nos projets industriels socialement acceptables, et donc durables.

Nous avons également pris des dispositions qui sont plus éloignées encore de l'exploitation pure et simple du port.

- Par exemple, nous avons installé des graisseurs à l'huile végétale biodégradable sur les voies de chemin de fer afin de réduire les bruits des trains dans la zone récréo-touristique.
- Nous avons décidé d'éloigner des eaux sous la juridiction du port les activités commerciales et touristiques génératrices de bruit ou dérangeantes comme l'atterrissage d'hydravions, des courses de bateaux à moteurs, etc.

Plus loin encore des responsabilités traditionnelles d'un port, nous avons pris des dispositions en faveur de la communauté qui est privée d'un accès au fleuve et à laquelle nous ne pourrions pas rendre cet accès.

C'est ainsi que le port a financé, avant même que nos objectifs de développement durable aient été couchés sur papier, le réaménagement d'une cour d'école dans le quartier où les enfants n'ont pas accès au fleuve.

Nous avons également planté un ensemble de 50 arbres qui améliorent l'aspect d'une piste cyclable et compensent l'émission de GES lors de notre récente journée portes-ouvertes.

Ceci m'amène à vous parler de notre politique environnementale qui a été entièrement revue en 2005 en fonction des principes du développement durable et de l'équilibre entre économie, social et écologie.

Nous sommes propriétaires de neuf îles de l'archipel des îles de Boucherville où nichent de nombreuses espèces animales et végétales. Ce milieu naturel est un important site pour le frai des poissons et la nidification des oiseaux sauvages. Malheureusement, les activités agricoles qui se tenaient sur une partie du territoire ont considérablement affaibli cet écosystème, notamment en dégradant les conditions de reproduction des poissons. Afin de protéger et d'améliorer cet environnement, nous avons investi plus de 600 000 \$ pour recréer l'irrigation naturelle des terrains. Par la suite, nous allons réensemencer les sites de reproduction, créer des zones de frai et contrôler les espèces envahissantes.

Notre politique environnementale nous a amené à mettre en place un programme de vérification de la conformité environnementale de nos installations, qui est repris tous les trois ans. Dans cette optique, tous nos nouveaux baux prévoient que les locataires complètent une vérification de la conformité environnementale de leurs activités tous les 3 à 5 ans et qu'ils produisent un plan d'action pour corriger les non-conformités identifiées.

Afin de minimiser les problèmes associés à la contamination des sols et de l'eau souterraine, nous prenons des mesures de l'état de contamination de nos terrains. Tous nos nouveaux baux exigent que les locataires complètent une caractérisation initiale du terrain qu'ils occuperont. À la fin de la période d'occupation, une nouvelle caractérisation est exigée et comparée à l'état des lieux pour exiger la restauration du terrain, si nécessaire...

Actuellement, nous installons des équipements de traitement de l'eau pluviale et des équipements d'entreposage plus sécuritaires sur les terminaux marins et on a mis en place un programme d'échantillonnage des égouts et de l'eau de surface pour s'assurer de la qualité des eaux rejetées au fleuve.

En collaboration avec Transports Canada, Environnement Canada et l'Alliance verte, nous avons entrepris l'inventaire des émissions atmosphériques reliées aux activités portuaires. Toutes les sources d'émissions allant des équipements de manutention, du rail, du camionnage, des navires et des remorqueurs sont en cours d'inventaire. L'étude couvre aussi les principaux contaminants de l'atmosphère de même que les gaz à effet de serre et certaines particules tel que le diesel et le benzène. Pour l'APM, cette initiative permettra par la suite de fixer des objectifs de réduction des émissions atmosphériques et de mettre en place des mesures d'atténuation correspondantes.

L'APM procède actuellement aux essais d'un véhicule électrique dans ses ateliers d'entretien. Il s'agit d'un véhicule complètement électrique de grande qualité dont la batterie n'a qu'à être rechargée une fois par mois. Ce véhicule plus écologique permet de se déplacer ou de transporter de petites marchandises et des pièces de façon très efficace à l'intérieur du complexe de l'atelier 42.

En collaboration avec Environnement Canada, nous procédons actuellement à l'inventaire des espèces envahissantes aquatiques présentes dans ces eaux pour réduire les risques d'introduction et de propagation de ces espèces.

Nous avons pris de nombreuses autres initiatives afin de compenser les impacts écologiques du port et de recréer un environnement naturel sain partout où cela était possible sur nos propriétés ou même à leurs abords.

Enfin, dans le cadre du volet social du développement durable, nous sommes impliqués dans un nombre croissant d'associations locales et nous avons cédé des terrains pour que le grand public ait accès aux rives là où c'était économiquement envisageable. Nous avons mis en place un système de sûreté et de sécurité reconnu par la garde côtière américaine comme l'un des plus efficaces au monde.

Vous le voyez, la contribution du port de Montréal ne se limite plus à générer 18 000 emplois et 1,5 milliard de dollars par an en retombées économiques : il joue maintenant un rôle de plus en plus important dans la qualité de vie des communautés et de leur environnement. Le port de Montréal redevient ce qu'il était à ses débuts : le port de la Ville, le port des citoyens.

C'est dans cette optique que nous avons organisé, le 31 août dernier notre journée portes-ouvertes. Notre objectif était simple : faire connaître le port et son importance économique aux communautés locales. C'est le premier pas de notre approche de communication qui en comprend quatre : la notoriété, la compréhension, l'appréciation et enfin, l'appropriation par les communautés, phase ultime du développement durable.

Ce jour-là, avons eu la surprise de voir affluer plus de 100 000 personnes au port. Nous en attendions 20 000 !!!

Cela démontre hors de tout doute que la population s'intéresse à nous et veut nous connaître. Nous ne pouvons donc plus vivre en vase clos, si nous voulons aller de l'avant avec notre plan d'investissements stratégiques.

Sans une approche de développement durable, nous ne voyons pas comment nous pourrions réaliser ce projet qui prévoit de tripler notre capacité actuelle d'ici 2020, ce qui générerait deux milliards de dollars de plus par année en retombées économiques, en plus de créer 23 000 nouveaux emplois, ni transformer notre terminal de croisières actuel en centre de tourisme et de loisirs qui accueillera des activités récréatives, culturelles et artistiques, pour le plus grand bénéfice de la Ville, de la région et de sa population.

Vous le voyez, en s'engageant résolument dans une approche de développement durable, passionnante et enrichissante, le port contribuera de façon très visible à la durabilité de la chaîne d'approvisionnement, non seulement maritime, mais dans son ensemble.

Nous sommes prêts, mes collaborateurs et moi, à partager avec tous les autres acteurs de notre industrie, l'expertise que nous sommes en train d'acquérir dans ce domaine.

N'hésitez pas à nous contacter si vous pensez que nous pouvons vous aider car c'est ensemble que nous devons revoir tout le fonctionnement de la chaîne logistique.

Je vous remercie de votre attention.