

# Projet d'agrandissement du terminal portuaire de Contrecoeur

## Commentaire

Soumis par Brian Slack, Ph.D.

Professeur Émérite Distingué, université Concordia, Montréal

Professeur associé, département de géographie, l'université de Montréal

## Profile personnel

*Je suis géographe, spécialiste dans le transport maritime et les ports. J'ai obtenu un baccalauréat de la London School of Economics et j'ai obtenu une maîtrise et un doctorat de l'Université McGill. J'ai également reçu un doctorat honorifique de l'université du Havre (France). J'ai passé toute ma carrière universitaire à l'Université Concordia et, après la retraite, je suis professeur associé à l'université de Montréal. De plus, j'ai été professeur invité dans les universités suivantes: Manitoba, Colombie-Britannique, Victoria, Anvers, Le Havre, Hong Kong (science et technologie), Lincoln (Nouvelle-Zélande) et Singapour. En outre, de 2004 à 2010, j'ai été examinateur externe à l'Université maritime mondiale de Malmö (Suède), Shanghai et Dalian (Chine). De 2003 à 2013 j'étais consultant à l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité à Paris.*

*Dès mes premières recherches sur l'impact de l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent en 1959 sur le port de Montréal (thèse 1963), j'ai gardé un fort intérêt pour le port et son développement. Parmi les exemples, citons: un rapport sur l'utilisation maritime du Upper Harbour pour le gouvernement fédéral avant son transfert à la Société Vieux Port; l'histoire de la communauté d'affaires liée aux opérations maritimes et sa contribution au développement économique de Montréal; les défis du transport maritime de conteneurs à Montréal et les contraintes du site; le succès de CP Ships; le port en tant que catalyseur pour un pôle logistique; et, les impacts potentiels des ports de transbordement dans l'Atlantique Nord-Ouest sur le port de Montréal.*

*J'ai également apporté des contributions à la recherche sur les changements dans l'industrie mondiale du transport de conteneurs, et en effectuant cette recherche, j'ai eu l'occasion de visiter la plupart des principaux ports du monde.*

## Introduction

Mes commentaires s'appliquent à la section 'Contexte' du rapport. Je souhaite confirmer les principaux arguments présentés par l'APM pour justifier le développement de Contrecoeur, mais aussi ajouter d'autres considérations pertinentes pour la présente évaluation. J'offre mon opinion réfléchie sur les défis commerciaux et environnementaux si la proposition d'APM pour Contrecoeur n'obtient pas l'approbation.

Mon indépendance devrait être soulignée: j'avais critiqué publiquement les propositions d'expansion présentées par l'ancienne administration portuaire de Montréal au milieu

des années 1980. J'ai déclaré qu'il existait à cette période des opportunités de créer de nouveaux terminaux de conteneurs sur le site actuel.

### **Le besoin d'expansion au Port de Montréal**

Le port de Montréal a été parmi les premiers ports au monde à établir un terminal de conteneurs dédié. Le terminal de Manchester Liners (1969) représentait la conversion d'une ancienne installation de marchandise générale. À l'exception du terminal CAST, toutes les installations de conteneurs subséquentes représentent des conversions de sites précédemment utilisés pour d'autres activités portuaires. Tous sont limités par la proximité du tissu urbain. Dans la plupart des autres grands ports du monde, les terminaux à conteneurs occupent de vastes sites avec des terrains de réserve pour le stockage des conteneurs. Montréal a dû s'adapter aux conditions de son site en utilisant au maximum ce qui est disponible. C'est donc un port qui affiche un taux d'utilisation parmi les plus fortes intensités de conteneurs par hectare dans le monde. Cet objectif est atteint grâce à l'efficacité de la manutention et à la présence de liaisons ferroviaires sur quai qui permettent d'assembler les trains vers les marchés du Mid West et de l'Ontario directement sur le site.

Il est à noter que les transporteurs sont satisfaits des opérations au port de Montréal. Bien sûr, il y a des irritants, les coûts du pilotage par exemple, étant souvent cités, mais les services à Montréal permettent aux compagnies maritimes d'accéder efficacement aux marchés du Québec et de l'Ontario, même avec des navires de moindre capacité que la moyenne internationale, et de leur permettre de concurrencer sur le marché très disputé du Mid West américain.

La récente conversion du terminal Viau représente le dernier site qui puisse être transformé pour la manutention de conteneurs, car tous les sites restants sont trop étroits ou occupés de manière rentable par d'autres activités de fret qui ne peuvent pas

être délocalisées. C'est le défi auquel est confrontée l'APM. Il n'y aura pas de marge de capacité pendant les pics de trafic saisonniers dans un proche avenir, et aucune capacité à absorber la croissance du trafic à moyen terme. Cela signifie également que l'attraction de nouvelles lignes maritimes vers Montréal dans l'immédiat sera extrêmement difficile s'il n'y a pas de postes d'amarrage ou d'espace aux terminaux pour les accommoder.

### **Retombées d'un échec de l'expansion à Contrecœur**

Sans l'augmentation de la capacité, le port de Montréal ne sera pas en mesure de répondre à la croissance du marché. La congestion aura une incidence sur l'efficacité du service et, dans un marché de conteneurs très concurrentiel les transporteurs commenceront à réduire les fréquences de service et même à cesser leurs activités à Montréal. Le marché du Mid West et du Sud de l'Ontario sera le plus vulnérable, puisque les deux peuvent être desservis par des services ferroviaires provenant du port de New York & New Jersey et du port de Norfolk. La moitié du trafic actuel de Montréal serait ainsi affectée. Cela aurait à son tour un impact sur la fréquence du service et les coûts de service pour les clients commerciaux québécois. Il est également possible que même les entreprises québécoises utiliseront le port de New York par camion si Montréal offre des services maritimes dans une gamme plus restreinte aux ports outre-mer.

Des suggestions ont été faites selon lesquelles la construction d'un terminal à conteneurs au port de Québec, où l'eau est plus profond, éviterait la nécessité de construire une installation à Contrecœur. C'est fantaisiste à la fois commercialement et en termes d'impacts environnementaux. Il n'y a aucun avantage commercial pour une compagnie maritime d'établir un service à Québec puisque le marché local est trop petit. Ce point m'a été signalé au début de l'année 2017 lorsque j'ai rencontré un important transporteur qui dessert présentement Montréal et un autre qui n'en a pas dans les sièges sociaux. Moins de 10% des conteneurs qui seraient transportés au port de Québec viendraient du marché local. La grande majorité des conteneurs devraient être transportés dans la région de Montréal et en Ontario. Les liaisons ferroviaires à

Québec sont mauvaises et, par conséquent, la plupart des conteneurs seraient transportés par camion vers Montréal et au-delà. Les promoteurs ont suggéré d'expédier les conteneurs vers ces marchés par des navires côtiers ou des barges. Les options par camion ou cabotage vers le marché montréalais représentent un temps et un coût supplémentaires par rapport aux services actuels de transport maritime direct vers Montréal. Il n'est pas pratique de desservir le marché ontarien par bateau, car la Voie Maritime est fermée pendant trois mois. L'utilisation inévitable du camionnage par la plupart des conteneurs manutentionnés au port de Québec représente un enjeu environnemental et sécuritaire important.

### **Conclusion**

Je suis convaincu que le temps est venu de développer Contrecœur pour assurer le succès futur du Port de Montréal et continuer sa contribution à l'économie du Québec et du Canada.