



The World's Largest Open Access Agricultural & Applied Economics Digital Library

This document is discoverable and free to researchers across the globe due to the work of AgEcon Search.

Help ensure our sustainability.

Give to AgEcon Search

AgEcon Search

<http://ageconsearch.umn.edu>

aesearch@umn.edu

*Papers downloaded from **AgEcon Search** may be used for non-commercial purposes and personal study only. No other use, including posting to another Internet site, is permitted without permission from the copyright owner (not AgEcon Search), or as allowed under the provisions of Fair Use, U.S. Copyright Act, Title 17 U.S.C.*

No endorsement of AgEcon Search or its fundraising activities by the author(s) of the following work or their employer(s) is intended or implied.

JERRY FRUIN

**CANADIAN TRANSPORTATION RESEARCH FORUM
LE GROUPE DE RECHERCHES SUR LES TRANSPORTS AU CANADA**

PROCEEDINGS
of the 31st Annual Conference

ACTES
de la 31ème Conférence annuelle

**TRANSPORT GATEWAYS AND TRADE CORRIDORS
PORTES DU TRANSPORT ET CORRIDORS DE COMMERCE**

Winnipeg, Manitoba
May 26-29/26 au 29 mai
1996

Edited and compiled
by
Barry E. Prentice, Ph.D.
Vice-President, Programs

Analyse comparative des ports de Montréal et de Baltimore

Yannick Unvoas

Assistant de recherche

Université du Québec à Rimouski

Rimouski, G5L 3A1

Brian Slack

Professeur

Université Concordia

Montréal, H1G 1M8

Introduction

Sur le marché du conteneur de la Côte Est nord-américaine, les ports de Montréal et de Baltimore ont longtemps été considérés comme des ports concurrents. En effet, en plus d'avoir été très présents sur l'important marché du Midwest américain au cours des années 1970, ces deux ports présentent la particularité d'être éloignés des routes commerciales maritimes traditionnelles : Montréal est situé à 1 600 kilomètres de l'Atlantique et le port de Baltimore est localisé à plus de 10 heures de navigation de la haute mer. Cependant, ces ports présentent également quelques différences marquées. Les espaces du port de Montréal sont confinés sur une bande étroite de 25 kilomètres de long alors que les activités portuaires de Baltimore s'étendent sur quelques 70 kilomètres de côte. De plus, au niveau administratif, le port de Montréal a un statut autonome au sein de Ports Canada alors que le port de Baltimore est placé sous la tutelle de l'État du Maryland.

Au début des années 1980, encouragées par la croissance du trafic conteneurisé, les autorités de ces deux ports commandèrent des études en vue de se doter de grands terminaux à conteneurs. Quinze années plus tard, le port de Montréal ne dispose que de 70 hectares de terminaux à conteneurs malgré un trafic toujours croissant. Par contre, au port de Baltimore, le trafic conteneurisé est en déclin malgré la disponibilité de 240 hectares de terminaux.

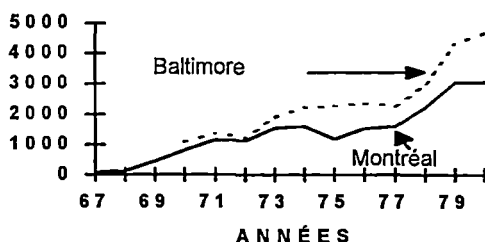
Cet article analyse alors la rapidité à laquelle le port de Baltimore a étendu ses espaces à conteneurs tandis qu'aucun nouveau terminal n'a été construit au port de Montréal depuis 1980. Cette étude comparative illustre également le fait que les infrastructures ne font pas le trafic. Pour ce faire, l'analyse du trafic conteneurisé au cours des années 1970 dans les deux ports permet dans un premier temps de mieux évaluer la nécessité d'y aménager des espaces à conteneurs. Ensuite, une étude comparée des plans d'aménagement proposés, du mode de financement de ces deux ports et de l'implication des autorités politiques dans la prise de décision permet de comprendre l'évolution de l'aménagement portuaire. Enfin, nous comparons la disponibilité des espaces et l'évolution du trafic conteneurisé depuis 1980.

Analyse du trafic conteneurisé des ports de Montréal et de Baltimore

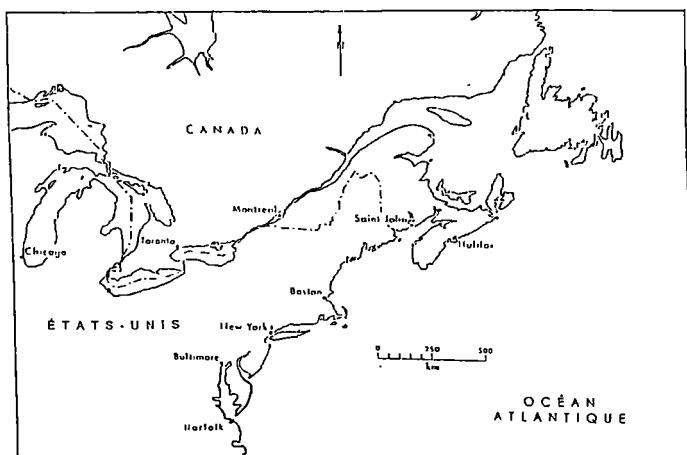
La croissance du trafic conteneurisé dans les ports de Montréal et de Baltimore a été importante au cours des années 1970 (Figure 1). Tant et si bien qu'en 1980, ces deux ports luttaien pour la seconde place de ports à conteneurs de la Côte Est nord-américaine. La première explication de ce succès est leur localisation géographique. Éloignés de la haute mer, ces ports sont aussi plus proches des marchés terrestres (Carte 1) : Tandis que Baltimore est plus proche du Midwest que tout autre port de la Côte Est des États-Unis, la distance entre Chicago et l'Europe via Montréal est 500 kilomètres plus courte que via Boston ou New York (Brunet, p 88). De nombreuses compagnies se sont alors installées dans l'un des deux ports pour y offrir un service conteneurisé : Alors qu'au port de Montréal, l'arrivée de la compagnie CP Ships en provenance de Québec en 1977 a apporté un trafic additionnel annuel de l'ordre de 700 000 tonnes (Charlier, p 1598), le nombre de compagnies offrant un service conteneurisé au départ de Baltimore est passé de 8 en 1972 à 77 en 1982. Le Midwest est alors devenu le principal générateur de trafic de marchandises générales du port de Baltimore.

Le comportement des compagnies qui le desservait a aussi servi le port de Montréal. Les compagnies Cast et Canadien Pacifique offraient un service "porte-à-porte", type de service que les transporteurs états-uniens ne pouvaient concurrencer, la loi de ce pays interdisant leur intégration verticale. De plus, et à l'inverse des compagnies américaines, les compagnies canadiennes n'étaient pas tenues de divulguer leurs tarifs pour les services offerts. Connaissant les tarifs chargés pour le transport de conteneurs par les compagnies états-uniennes, elles ajustaient leurs prix en conséquence et attiraient du trafic états-unien. Quasi-inexistant en 1970, ce dernier représentait 46 % du trafic conteneurisé du port de Montréal en 1980 (Dagenais et Martin, p 16).

Figure 1
Évolution du trafic conteneurisé aux ports de Montréal et Baltimore
(1967 - 1980 ; En milliers de tonnes)



Carte 1
Localisation des ports de Montréal et de Baltimore



Évolution de l'aménagement des espaces à conteneurs

Pour accueillir le trafic croissant, les autorités de ces deux ports ont aménagé des espaces à conteneurs au cours des années 1970. Aussi, en 1980, le port de Montréal comptait 6 terminaux, tous de petite taille, pour une superficie totale de 40 hectares. La même année, à Baltimore, les conteneurs étaient manutentionnés dans 9 terminaux totalisant une superficie de 120 hectares. Cependant, plusieurs terminaux n'étaient pas adaptés à un tel trafic et dans le plus important de ces terminaux, le terminal Dundalk, d'autres marchandises étaient également manutentionnées (automobile, bois, vrac).

Aussi, à la fin des années 1970, le manque de grandes infrastructures destinées uniquement à ce trafic conjugué à la croissance soutenue du trafic conteneurisé et à la lutte pour la seconde place de ports à conteneurs sur la Côte Est nord-américaine ont amené les autorités portuaires de Montréal et de Baltimore à étudier la possibilité d'aménager de grands terminaux à conteneurs. L'étude réalisée en ce sens pour le port de Montréal concluait à une hausse moyenne du trafic conteneurisé de 5 % annuellement pour atteindre 13,9 M.T. en 2010 (Les consultants Dessau, p 36). Les prévisions de trafic conteneurisé au port de Baltimore étaient de 7,2 M.T. en 1990 et de 10,2 M.T. en l'an 2000 (Frankel). Surtout, dans les deux ports, les études indiquaient que les surfaces disponibles deviendraient insuffisantes et que l'aménagement de nouveaux espaces était par conséquent nécessaire. Ceci a conduit les autorités portuaires à rechercher des espaces disponibles pour un aménagement portuaire.

Plans d'aménagement proposés par les ports

À Montréal, plusieurs sites possibles d'expansion ont tour à tour été explorés :

- L'île Ste-Thérèse, située au nord-est de l'île de Montréal (Carte 2), fut tout d'abord pressentie dans une étude commandée par le gouvernement du Québec en 1975. Ce site, le *"seul possible pour le développement d'un terminal à conteneurs"* (Beauchemin et al), permettait l'aménagement initial d'un terminal d'une superficie de 69 hectares. Mais, le gouvernement du Québec, propriétaire de l'île depuis 1975, refusa aux autorités portuaires de la lui céder en vue de l'expansion du port. Lors de l'étude Dessau, ce site fut classé dernier à tous les niveaux, soient environnemental, opérationnel et technique.
- Cette dernière étude, commandée par le port de Montréal en 1980, analysa 11 sites possibles d'expansion sur l'île et en aval de celle-ci. Elle conclut, en 1983, que le site de Contrecoeur, situé à 40 kilomètres en aval du port, était le meilleur pour y implanter un terminal à conteneurs (Carte 2). Ce site présentait plus de 250 hectares de superficie, des accès routier et ferroviaire déjà en place, de bonnes conditions de navigation et permettait également de recevoir tout le trafic prévu jusqu'en 2010.
- Les sites Longue-Pointe et Tétreaulville, localisés sur l'île de Montréal, furent également explorés en 1985 au cours de l'étude Lavalin, étude commandée par le port. Le site Longue-Pointe permettait le développement de 30 hectares d'aires additionnelles d'entreposage mais présentait de nombreux inconvénients, tels que la relocalisation d'une douzaine d'entreprises et le déménagement d'une centaine de maisons. Le site Tétreaulville, situé à l'est du terminal Cast, a longtemps été pressenti comme aire possible d'expansion pour le port car il permettait la construction d'un terminal de 20 hectares. Mais, du fait de la présence d'un parc de 13 hectares et d'une fenêtre sur le fleuve, ce site n'était toujours pas aménagé en 1985.

En août 1988, en conclusion à ces différentes études, le port présenta son plan directeur. La stratégie proposée concernant le développement de ses espaces était la suivante (Port de Montréal, 1988, p 1) :

- Une exploitation optimale des installations portuaires sur l'île de Montréal;
- La mise en vigueur d'une politique d'acquisition de tout terrain disponible, contigu aux zones de manutention actives sur l'île de Montréal, et économiquement aménageable;
- L'aménagement d'installations portuaires, au fur et à mesure de la croissance des besoins d'ici l'an 2010, sur environ 150 hectares de terrains à Contrecoeur.

Ce plan rejetait définitivement le site Longue-Pointe mais pas le site Tétreaulville, site sur lequel le port *"n'insistera pas pour construire un terminal"* à

cause d'impacts négatifs sur l'environnement (Port de Montréal, 1989, p 39). Pour les autorités portuaires, "*Contrecoeur est le meilleur site pour la réalisation du projet d'expansion du port de Montréal*" (Port de Montréal, 1989, p 56). Le 15 décembre 1989, en réponse à la pression exercée par les citoyens, une décision du Bureau fédéral d'examen des évaluations environnementales rejetait la possibilité d'étendre le terminal Cast sur le site Tétreaultville. Dans le même temps, une commission formée par ce même bureau fédéral demandait au port de Montréal de réaliser une étude d'impact environnemental concernant l'aménagement du site Contrecoeur, étude qui n'a toujours pas été réalisée. Par conséquent, le site Contrecoeur n'a toujours pas été aménagé et seuls l'agrandissement et le regroupement de terminaux ont permis d'augmenter légèrement la capacité totale, qui atteint aujourd'hui près de 70 hectares (Tableau 1 et Carte 2).

Au port de Baltimore, les études réalisées en vue de l'aménagement d'un nouveau terminal se sont concentrées sur deux sites : Masonville et Seagirt (Carte 3).

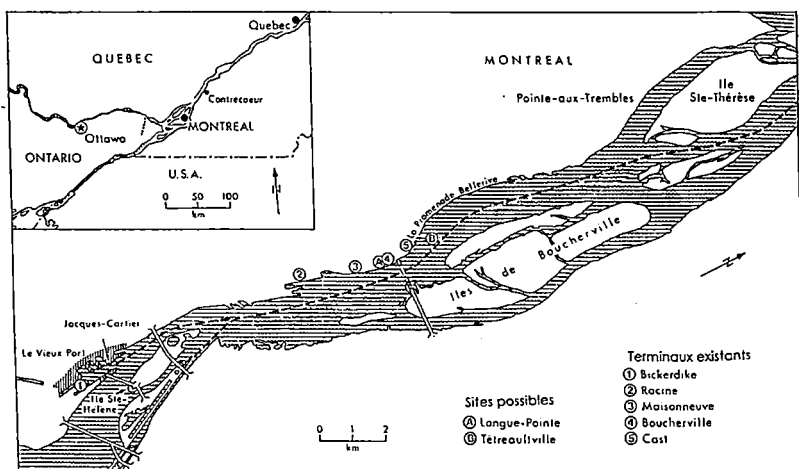
- L'étude d'impact environnemental pour le site Masonville, site vierge localisé au sud-ouest du port et propriété de ce dernier depuis 1977, préconisait, dès 1982, l'aménagement de ce site en un terminal à conteneurs de 150 hectares.
- Le site Seagirt, localisé dans la zone portuaire, fut choisi en 1980 pour recevoir 2,5 millions de m³ de matériaux dragués lors de la construction du tunnel Fort McHenry, prolongeant l'autoroute 95 des 2 côtés des rives de la rivière Patapsco. Cette même année, la ville de Baltimore, responsable du projet, et l'État du Maryland conclurent un accord, accord qui stipulait que la Maryland Transportation Authority (MdTA) fournirait une assistance financière et éventuellement opérationnelle pour le tunnel à condition notamment que le site Canton Seagirt devienne propriété du Maryland Department of Transportation (MDOT) en vue d'un développement portuaire.

Des deux sites, Seagirt était le plus avantageux car la profondeur d'eau y était plus importante, et surtout, le terminal y serait fonctionnel plus rapidement. En mars 1984, la Maryland Port Administration (MPA) présenta un plan directeur prévoyant la construction d'un terminal à conteneurs d'une superficie de 40 hectares sur le site Seagirt. En 1987, un second plan directeur fut proposé après que la MdTA ait fait l'acquisition de 50 hectares additionnels en arrière du site en construction. Ce plan prévoyait un terminal d'une superficie de 95 hectares avec 3 quais ultramodernes complétés de 7 grues-portiques, la construction de facilités ferroviaires. Les travaux ont été complétés en décembre 1989 et le terminal Seagirt est ouvert depuis septembre 1990. D'autres investissements ont permis l'agrandissement de deux terminaux tandis que les autres cessaient leur activité conteneurs. Le port dispose donc actuellement de 3 terminaux totalisant une superficie de 235 hectares, terminaux qui ont été financés par des fonds publics (Tableau 1 et Carte 3).

Tableau 1
Profil des installations pour la manutention des conteneurs
Ports de Montréal et de Baltimore - 1993

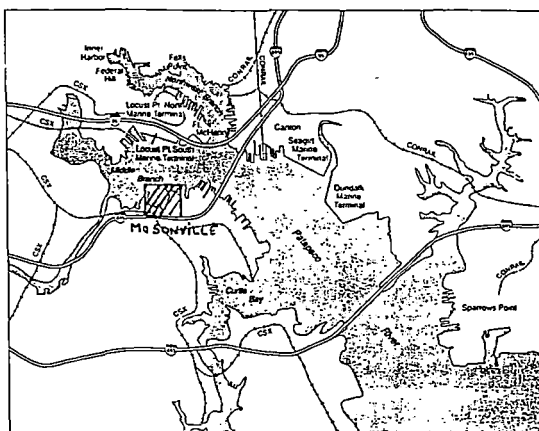
PORTS	TERMINAUX	SUPERFICIE (HA)
MONTREAL	Bickerdike	9.6
	Boucherville	5.0
	Cast	16.2
	Maisonneuve	17.9
	Racine	21.0
	TOTAL	69,7
BALTIMORE	Dundalk	81
	South Locust	31.7
	Seagirt	112
	TOTAL	234,7

Carte 2
Les terminaux à conteneurs du port de Montréal



Source : Mc Calla, p 130

Carte 3
Les terminaux à conteneurs du port de Baltimore



Source : Starr, 1991, p 172

Le mode de financement des ports de Montréal et de Baltimore

- De tous les ports états-unis, le port de Baltimore est celui qui dépend le plus de l'aide publique (Société Canadienne des Ports, 1991, p 54). L'aide dont il dispose provient du Transportation Trust Fund, fond géré par le MDOT, et dont les principales recettes proviennent des taxes sur l'essence et des obligations émises pour les projets de construction d'infrastructures de transport. En retour de cette aide, la MPA est tenue de réaliser des bénéfices nets sur ses opérations et de les reverser au Transportation Trust Fund.

Dans ce contexte de financement public, la MPA avait acquis le site Masonville en 1977 au coût de 10 M.\$ US en prévision d'une expansion future. Cependant, le MDOT ne possédait pas en 1980-1982 les fonds nécessaires pour financer l'aménagement de ce site. Par contre, la MdTA, laquelle participait à la construction du tunnel Fort McHenry, disposait de fonds et accepta en 1984 de financer l'aménagement du site Seagirt. Le coût total de l'investissement s'éleva à 218 M.\$ US. La capacité estimée du terminal Seagirt étant de 2,8 M.T., le coût par tonne est donc de \$78 US.

Ce coût est bien supérieur aux coûts associés au développement des sites proposés au port de Montréal (Tableau 2). Ce tableau montre également que les sites proposés par le port de Montréal dans son plan directeur de 1988, Contrecoeur et

Tétreaultville, sont ceux dont le coût total d'aménagement est le plus faible. Ce port cherche en effet à minimiser ses dépenses car, depuis qu'il est devenu une Société Portuaire Locale en 1983, il se doit d'être financièrement rentable et ne reçoit plus aucune aide du gouvernement fédéral.

Aussi, de 1984 à 1994 inclusivement, le port a investi 52 M.\$ dans l'aménagement de terminaux à conteneurs et l'acquisition de terrains à Montréal, investissement qui a permis un agrandissement de 30 hectares des surfaces destinées à la manutention de conteneurs. Cette somme est supérieure aux 40 M.\$ qui permettraient de développer le site de Contrecoeur, soit 150 hectares. Désireuses de se doter de grandes infrastructures, les autorités portuaires montréalaises auraient alors construit un terminal à Contrecoeur si les gouvernements locaux ne s'étaient pas opposés à ce projet.

Tableau 2
Sommaire des coûts (\$ 1985) associés à l'expansion des terminaux à conteneurs

	Ile Ste-Thérèse	Contrecoeur	Longue-Pointe	Tétreaultville
• Surface	42	42	30	20
• Capacité de référence (T)	3.3 millions	3.3 millions	1.3 million	1.5 million
• Coût d'entrée : acquisition, déblayage et accès	34 millions	4 millions	37.2 millions	1.4 million
• Coût du terminal : quais et remblais	42 millions	36 millions	19.3 millions	22.8 millions
COÛT TOTAL	76 millions	40 millions	56.5 millions	24.2 millions
Coût unitaire de la capacité ajoutée	23 \$/T	12.2 \$/T	44 \$/T	16 \$/T

Source : Port de Montréal, 1987

L'implication des différents gouvernements dans la prise de décision

Bien que le port de Montréal soit plus autonome depuis 1983, le gouvernement fédéral garde toujours un contrôle important au sujet des décisions portuaires car c'est le Ministre des transports qui nomme les sept membres du Conseil d'administration du port. Aussi, avant d'être poursuivi, tout projet proposé par le port doit être approuvé par le gouvernement fédéral. Depuis 1983, ce dernier a accepté tous les projets que le port lui a soumis. Quant à lui, le gouvernement provincial ne peut participer officiellement à la prise de décision car il ne dispose pas de poste au conseil d'administration du port. Cependant, le gouvernement s'est toujours intéressé au développement de l'un des acteurs économiques les plus importants de la Province.

Au cours des 20 dernières années, le gouvernement du Québec a toujours manifesté sa volonté que les installations du port soient consolidées sur l'île et dans cette optique, il acheta l'île Ste-Thérèse en 1975. Être propriétaire du site permettait de plus au gouvernement de pouvoir négocier un poste au conseil d'administration du port en échange d'un développement portuaire. Mais l'étude Dessau démontra que ce site n'était pas compatible avec un aménagement portuaire. En 1980, le sous-comité port/ville, mis en place par le gouvernement provincial, et dont l'objectif était d'étudier la possibilité d'expansion à long terme du port sur l'île de Montréal, concluait que "*L'île peut satisfaire les besoins du port jusqu'au delà de l'an 2000*" (Chapdelaine, p 10). La ville et le gouvernement du Québec s'opposèrent donc dès sa sortie à la conclusion du rapport Dessau. Ces deux organismes demandèrent alors au port d'analyser les sites aménageables sur l'île et celui-ci fut contraint de commander l'étude Lavalin. La pression des collectivités a ainsi conduit le port à présenter tardivement son plan directeur, soit 5 ans après la publication de l'étude Dessau.

Pour répondre aux différentes décisions prises depuis 15 ans, le gouvernement fédéral confiait, en 1992, à un comité regroupant différents intervenants (ville, port, gouvernements), le mandat d'analyser l'horizon prévisible d'affectation des espaces portuaires. Le comité conclut qu'il y a assez d'espace sur l'île à moyen terme. À plus long terme, le comité suggère le développement du site Longue-Pointe et possiblement la consolidation des terminaux Racine et Maisonneuve en un super terminal à conteneurs d'environ 65 hectares. Ces conclusions prouvent que le consensus fédéral-provincial-municipal, consensus que le port devrait obtenir pour pouvoir s'étendre à Contrecoeur, va dans le sens d'un maintien des activités portuaires sur l'île.

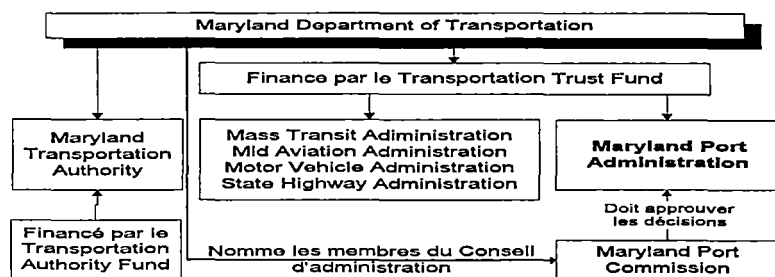
L'opposition des différents paliers gouvernementaux à l'aménagement d'un terminal à Contrecoeur se base sur des raisons d'ordre économique. Le trafic conteneurisé du port crée 2 995 emplois directs et génère des impacts de 320 000 \$ annuellement (Les conseillers Adec, p 26). Un déclin important de ce trafic aurait donc des conséquences considérables pour la ville et la région. Or, la décision du port de construire un terminal à conteneurs à Contrecoeur menace la compétitivité du port et s'appuie sur une étude aux conclusions discutables.

- Les prévisions de trafic de l'étude Dessau (13,9 M.T. en 2010) semblent trop élevées. De nombreux experts (professeurs, ville) tablent sur un trafic de l'ordre de 9 millions de tonnes pour l'an 2010.
- Les ratios de productivité employés lors de cette étude (environ 6 000 TEU/HA) sont déjà largement dépassés par les compagnies maritimes, lesquelles manutentionnent parfois plus de 10 000 TEU/HA. La prise en compte de ces éléments réduisent le nombre d'hectares requis.

- Les prévisions de l'étude Dessau étaient que 1 600 emplois seraient créés d'ici 2010, dont les 2/3 dans la région de Contrecoeur mais cette étude ne mentionnait pas les effets négatifs pour l'emploi sur l'île de Montréal.
- Les avantages du port sont liés à ses liaisons intermodales et aux deux compagnies ferroviaires qui le desservent, CN et CP, la seconde transportant 95 % de tous les conteneurs passant par le port de Montréal (Slack et al, p 51). Le manque de concurrence entre compagnies ferroviaires qu'engendrerait un aménagement à Contrecoeur, où seule la compagnie CN est présente, entraînerait une perte de flexibilité et une hausse des coûts, ce dont ne fait pas mention le rapport Dessau.

Actuellement, les autorités portuaires justifient le choix de Contrecoeur par l'importance d'offrir des espaces à une grande compagnie qui viendrait s'installer à Montréal. Il est cependant peu probable qu'une telle situation se produise car les lignes desservant l'Atlantique Nord sont déjà implantées dans d'autres ports d'escale. Dans l'étude d'impact concernant son expansion, les autorités portuaires devront étudier précisément les impacts environnementaux et socio-économiques d'un aménagement à Contrecoeur. La plupart des éléments jouant en défaveur d'un développement à Contrecoeur, le port n'a pas encore réalisé cette étude et il semble qu'il ne la réalisera pas. Les autorités locales et gouvernementales poursuivent leurs efforts pour étendre les espaces sur l'île et le feront encore dans le futur. Dans ces conditions, l'aménagement de sites extérieurs ne sera pas nécessaire et le "rêve" du port de se doter d'un grand terminal à Contrecoeur ne se réalisera sans doute pas.

Figure 2
Le système de transport dans l'État du Maryland



Des liens étroits existent entre les différents organismes de transport de l'État du Maryland (Figure 2). La Maryland Port Administration qui gère les opérations

portuaires, est secondée par la Maryland Port Commission (MPC) qui doit approuver les décisions prises par la MPA. De plus, le président de la MPC est également le secrétaire de la MPA et le secrétaire de la MdTA. Cet organisme gère et finance les autoroutes à péage de l'État du Maryland. Ses programmes sont financés à partir du Transportation Authority Fund, dont les recettes proviennent des autoroutes à péage.

Ces liens étroits entre les différentes organisations laissent présager que toute décision d'aménagement prise par la MPA et acceptée par la MPC est aussi acceptée au niveau supérieur. Ce fut le cas pour le choix du site Masonville, mais cette aire ne fut pas aménagée car le MDOT ne disposait pas des fonds nécessaires pour financer ce projet. La disponibilité de fonds à la MdTA permit enfin, quelques années plus tard, d'aménager le site Seagirt.

Concernant cet aménagement, le rôle de la MPA n'a pas été fondamental. En effet, l'État du Maryland a négocié avec la ville de Baltimore pour que le MDOT devienne propriétaire du site Seagirt. Surtout, sans l'intervention de la MdTA, cet espace n'aurait pas été aménagé. En 1987, cet organisme prit le contrôle de la compagnie de chemin de fer Canton Railroad, garantissant ainsi l'accès ferroviaire au terminal Seagirt. Par conséquent, la MdTA est propriétaire du terminal Seagirt et le rôle de la MPA est simplement de fournir l'expertise nécessaire pour son exploitation.

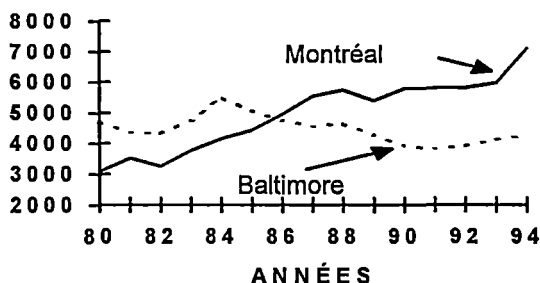
La raison pour laquelle les différents intervenants ont appuyé la construction de ce terminal est due à l'importance du port de Baltimore dans l'économie locale. En 1973, l'impact du port était de US \$2.5 milliard et 1 emploi sur 10 de l'État du Maryland était lié directement ou indirectement aux activités portuaires. En 1980, le port de Baltimore était l'un des ports à conteneurs les plus importants au monde (18^e) et l'État du Maryland, par l'intermédiaire de la MPA, voulait garder et améliorer cette position. L'aménagement d'un nouveau terminal, en améliorant la compétitivité du port était, selon les autorités politiques, le meilleur moyen d'attirer le trafic et de préserver cette position.

Évolution du trafic conteneurisé depuis 1980

Or, depuis 1984, le port de Baltimore a connu un déclin important de son trafic conteneurisé. Seulement 4,1 M.T. de marchandises conteneurisées y ont été manutentionnées en 1994 contre 5,5 M.T. en 1984, ce qui correspond à une diminution de 34 % (Figure 3). Pendant ce temps, le trafic conteneurisé a continué de croître au port de Montréal, passant de 3 millions de tonnes (M.T.) en 1980 à 7 M.T. en 1994. Cette croissance a surtout été importante au début de la période

(11 % annuellement entre 1980 et 1988) avant que le trafic ne se stabilise autour de 5,5 M.T. jusqu'en 1993. 1994 est alors une année exceptionnelle puisque le trafic a cru de 19 % par rapport à l'année précédente (Figure 3).

Figure 3
Évolution du trafic conteneurisé aux ports de Montréal et Baltimore
(1980 - 1994 ; En milliers de tonnes)



Ces résultats s'expliquent par la localisation géographique de ces deux ports. En effet, ce facteur est devenu un inconvénient majeur à la suite du vote de nouvelles lois en matière de transport aux États-Unis. D'une part, le Staggers Rail Act de 1980 permet aux transporteurs d'égaliser les tarifs entre des villes telles Chicago et Détroit et les ports de la Côte Est, indépendamment de la distance. D'autre part, le Shipping Act de 1984 autorise les transporteurs maritimes à offrir des services intermodaux intégrés.

La nouvelle réglementation a affecté le port de Montréal. Les chemins de fer américains, qui s'étaient adaptés lentement à la conteneurisation, ont réalisé d'importants investissements dans les liaisons intermodales et les compagnies maritimes se sont mises à offrir des tarifs porte-à-porte. Ces facteurs ont conduit au détournement d'une partie du trafic du port de Montréal vers les ports de la Côte Est américaine. Aussi, la position du port de Montréal est unique en ce sens qu'il est excentré par rapport aux routes commerciales maritimes traditionnelles. Il est ainsi le seul port d'escale sur la route commerciale qu'il dessert. Ce port est donc un cul-de-sac pour les lignes maritimes qui préfèrent des itinéraires permettant de charger et décharger à différents endroits (Slack, 1987, p 2). Tous ces éléments fragilisent la position du port de Montréal et constituent des obstacles à la croissance de son trafic.

La nouvelle réglementation a également eu un impact considérable sur le trafic du port de Baltimore : Dès 1985, en raison de la réduction des tarifs ferroviaires,

une partie du trafic a été détournée vers Norfolk, distant de 300 kilomètres de Baltimore mais localisé à seulement 25 kilomètres de la haute mer (cf. Carte 1, p 3). De plus, le port de Baltimore a été affecté par des facteurs internes. Entre 1988 et 1992, le climat d'instabilité permanent qui régnait entre les autorités portuaires et l'association des débardeurs a conduit au départ de 29 lignes, incluant quelques géants comme Farrell et Hapag-Loyd. Malgré une paix sociale retrouvée, de nombreuses compagnies ne sont pas revenues offrir un service en partance de Baltimore. Parmi celles qui sont revenues, plusieurs achèment maintenant des feeders vers Norfolk, port qui est devenu le "point de concentration" du trafic conteneurisé dans cette région (Starr, 1994, p 225).

Tableau 3
Évolution du trafic aux terminaux Dundalk et Seagirt
En TEU ; 1990-1992

ANNÉE	DUNDALK	SEAGIRT
1990	354 700	48 000
1991	266 000	143 000
1992	212 000	180 400

Surtout, l'ouverture du terminal Seagirt n'a pas attiré de nouveau trafic mais il s'est produit un transfert de trafic du terminal Dundalk vers le nouveau terminal (Tableau 3). Ainsi, toutes les compagnies exploitantes au terminal Seagirt en 1993 (MSC, Evergreen, NPR, OOCL, Sea Land) offraient auparavant un service à partir du terminal Dundalk. De plus, avec un trafic de 1,4 M.T. en 1993, ce terminal est loin d'être utilisé à pleine capacité, estimée à 2.8 M.T. par les autorités portuaires. Conséquence de l'ouverture du terminal et de la chute du trafic conteneurisé, la productivité au port de Baltimore n'était que de 1 242 TEU/hectare en 1992. En comparaison, le nombre de TEU manutentionnées par hectare au port de Montréal la même année, soit 8 264, était le plus important des ports de la Côte est (Peat Marwick, 1993). Dans ce port, les compagnies se sont donc adaptées aux espaces dont elles disposaient et aucune d'elles ne menace aujourd'hui de déménager en raison du manque d'espace.

En fait, ce sont les autorités portuaires qui cherchent à montrer que les espaces sont insuffisants, ce qui leur permet ensuite de justifier leur volonté d'investir dans de nouvelles infrastructures. Disposer d'importants terminaux à conteneurs représente en effet une marque de respect dans le domaine de la gestion portuaire (Slack, 1993, p 851). Aussi, en arguant que le port de Baltimore était le plus près des marchés terrestres et par conséquent la voie de sortie naturelle des marchandises du Middle-west, l'État du Maryland, via les autorités portuaires, a construit

un terminal à conteneurs ultramoderne. Cependant, aujourd'hui, ce ne sont pas les ports qui contrôlent le transport des marchandises mais les compagnies maritimes. Ce sont ces dernières qui décident du lieu de passage de la marchandise en s'installant dans tel ou tel port et elles ne choisissent pas toujours le port le plus près des marchés. En effet, dans leur processus de sélection des ports d'attache, les compagnies analysent de nombreux facteurs (situation géographique, conditions de travail, services disponibles, frais portuaires, etc.) toujours dans le but d'être le plus compétitif possible et de maximiser leur profit. Étant des entités privées, elles peuvent déménager rapidement en emportant avec elles le trafic. La taille des terminaux n'est donc pas un facteur suffisant pour attirer ou maintenir le trafic, ce que n'ont pas voulu comprendre les autorités de l'État du Maryland. Dans ce cas, ce sont les relations de travail et la situation géographique du port qui ont conduit au départ de nombreuses compagnies maritimes le port, impliquant un déclin du trafic.

À Montréal, les autorités gouvernementales ont contraint le port à ne pas aménager à Contrecoeur. Elles ont compris qu'un tel investissement aurait réduit la compétitivité du port et que l'emploi et les retombées économiques auraient été affectés. Cependant, des millions de dollars auraient quand même été investis dans un terminal à conteneurs si la configuration du port de Montréal et des espaces alentours avaient permis la construction d'un terminal sur l'île de Montréal. La croissance actuelle du trafic prouve qu'un tel développement n'était pas nécessaire, car les compagnies maritimes s'adaptent aux espaces dont elles disposent.

Conclusion

Le port de Montréal a vu son trafic conteneurisé croître de façon importante depuis l'avènement de la conteneurisation pour atteindre 7 millions de tonnes en 1994. La superficie des terminaux n'a pas suivi cette évolution et la volonté du port d'aménager à Contrecoeur n'a pu se réaliser à cause de la pression des autorités locales, désireuses quant à elles de préserver l'exploitation sur l'île. En comparaison, l'évolution du trafic et de l'aménagement des espaces du port de Baltimore a été totalement opposée. Après un trafic record de 5,5 M.T. de marchandises conteneurisées en 1984, celui-ci a décliné depuis (- 30 % en 10 ans). Cependant, le port s'est doté d'installations ultramodernes, installations qui ont été entièrement financées par des fonds publics.

Le fait que les investissements aient été réalisés dans un port et pas dans l'autre conduit à se demander quelle est la meilleure politique portuaire : Faut-il avoir une gestion publique du port, un système semi-autonome ou une gestion privée ? Financé par des fonds publics, le port de Baltimore a réalisé des investissements

très coûteux que n'auraient jamais pu se permettre un organisme se devant d'être rentable. La volonté de l'État du Maryland était simplement de permettre au port d'être le premier à disposer de telles infrastructures. Les autorités portuaires de Montréal auraient probablement investi à Contrecoeur si elles avaient été les seules à prendre la décision. Dans ce cas, l'intervention politique des autorités locales a été profitable, puisque cette intervention a conduit à ne pas aménager à Contrecoeur. Ce type de gestion semble donc plus adéquat car il évite le gaspillage de l'argent public tel que cela s'est produit à Baltimore. Pourtant, le port de Montréal ne pourra financer seul l'aménagement d'un super-terminal au niveau de Longue-Pointe si celui-ci s'avère nécessaire dans quelques années. Est-ce que les gouvernements l'aideront à ce moment là ? Aussi, le gouvernement canadien se départit actuellement des ports sous sa juridiction. Une entreprise privée sera-t-elle intéressée à acheter un port dont le potentiel d'agrandissement est limité ? Concernant Baltimore, quelle politique le port pourrait-il mettre en oeuvre pour que les terminaux soient plus utilisés ? Et que pense les décideurs du fait que le port de Norfolk soit en train de se doter d'infrastructures semblables, plus justifiées en raison de la croissance du trafic et moins coûteuses du fait de l'amélioration des technologies ?

Références

BEACHEMIN - BEATON - LAPOINTE (Décembre 1976) - "Étude sur l'avenir du port de Montréal : l'organisation interne du port" - *Gouvernement du Québec - Sous-comité interministériel pour l'étude sur l'avenir du port de Montréal* - 4 volumes

BRUNET, C. (1983) - "Analyse de la concurrence entre les ports à conteneurs desservant l'est canadien et le Mid-West américain" - *Centre de recherche sur les transports - Université de Montréal* - N° 318 - 116 p

CHAPDELAINE, H. (Janvier 1983) - "Le port de Montréal : Rapport du sous-comité Port/Ville - résumé" - *Gouvernement du Québec - Ministère de l'industrie, du commerce et du tourisme* - 11 p

CHARLIER, J. (Juillet 1985) - "L'évolution récente du système portuaire canadien face à la conteneurisation de Montréal en tant que porte du Canada central et du Middle-West américain pour le trafic conteneurisé transatlantique" - *Journal de la Marine Marchande* - N° 3420 - pp 1595 à 1609

DAGENAIS, M.G. - MARTIN, F. (Janvier 1985) - "Forecasting containerized traffic for the port of Montreal (1981-1995)" - *Centre de Recherche sur les Transports - Université de Montréal* - 42 p

FRANKEL, E.G., INC (Octobre 1980) - "Masonville Marine Terminal Master Plan Study, Cargo throughput forecast and terminal capacity assessment"

LAVALIN (1985) - "Port de Montréal : Plan directeur : Étude pour l'expansion du port sur l'île de Montréal"

LES CONSEILLERS ADEC (Février 1994) - "Table de concertation sur l'industrie maritime de Montréal - rapport final" - 234 p

LES CONSULTANTS DESSAU (1981) - "Étude du port de Montréal - Rapport d'étape : identification des besoins" - 66 p

MC CALLA, R.J. (1994) - "Water transportation in Canada" - *Halifax - Formac* - 259 p

PEAT MARWICK (Mai 1993) - "Évaluation des avantages compétitifs du port de Montréal dans le transport des conteneurs" - *Préparé pour la Table de Concertation sur l'industrie maritime de Montréal* - 20 p

PORT DE MONTRÉAL (Novembre 1987) - "Plan directeur : Présentation à l'Honorable Marc-Yvan Côté, Ministre des transports du Québec" - *Gouvernement du Québec - Direction de la planification et du Développement* - 16 p

PORT DE MONTRÉAL (Août 1988) - "Le port de Montréal se donne une stratégie de développement à réaliser d'ici l'horizon 2010" - 6 p

SLACK, B. - DESLAURIERS, P. - LAPORTE, N. (Mai 1987) - "L'industrie du camionnage face à la conteneurisation du transport maritime à Montréal" - *Ministère des transports du Québec* - 106 p

SLACK, B. (1987) - "Quelques réflexions sur les problèmes posés par les besoins d'expansion du port de Montréal" - 8 p - Non publié

SLACK, B. (1989) - "Gateway or cul-de-sac ? The Saint-Lawrence river and eastern canadian container traffic" - *Études canadiennes* - n° 26 - pp 49 à 58

SLACK, B. (Automne 1993) - "Pawns in the game : Ports in a global transportation system" - *Growth and change* - Volume 24 - N° 4 - pp 579 à 588

SOCIÉTÉ CANADIENNE DES PORTS (1991) - "Towards a canadian intermodal system : recommandations for change : The final report of the container competitiveness committee" - 139 p

STARR, J.T. (1991) - "The port of Baltimore : off the beaten track ?" - *Maritime Policy and Management* - Volume 18 - N° 3 - pp 171 à 181

STARR, J.T. (1994) - "The mid-Atlantic load centre : Baltimore or Hampton Roads" - *Maritime Policy and Management* - Volume 2 - N° 3 - pp 219 à 227