

Montréal, centre de décisions maritimes

Pierre Camu

Volume 27, Number 71, 1983

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/021616ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/021616ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (print)

1708-8968 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this note

Camu, P. (1983). Montréal, centre de décisions maritimes. *Cahiers de géographie du Québec*, 27(71), 349–355. <https://doi.org/10.7202/021616ar>

MONTRÉAL, CENTRE DE DÉCISIONS MARITIMES

par

Pierre CAMU

*La Société maritime March,
360 ouest, rue Saint-Jacques, suite 1400,
Montréal, (Québec), H2Y 1K1*

Pourquoi un tel titre? On a souvent écrit dans les journaux, les périodiques et les revues spécialisées, sur Montréal, centre des transports au Canada, en soulignant la concentration des sociétés de transport nationales y ayant leur siège social et en énumérant les avantages géographiques de son site, de son port, de ses aéroports, de ses cours de triage, de ses entrepôts et de ses garages de camions. En lisant ces articles, on trouve presque toujours un peu de promotion commerciale ou industrielle, moussant les avantages de la ville à la première occasion, afin d'y attirer des clients et des affaires. Nous avons aussi entendu beaucoup de discours dans lesquels on vantait les mérites de la métropole en tant que premier centre des transports au pays. Ce n'est pas le but de cette note. Nous voulons plutôt décrire ici l'un des aspects les plus intéressants de l'organisation maritime canadienne, le commandement, et voir pourquoi celui-ci loge à Montréal.

Il y a deux centres décisionnels importants dans le domaine du transport maritime au Canada: Ottawa, la capitale fédérale, parce que le transport par eau relève de sa juridiction, et Montréal. L'Administration canadienne, qui groupe la Garde côtière, la Société des ports nationaux et l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent a son siège social dans la capitale. Elle est responsable des canaux et des chenaux de navigation qu'utilisent les navires pour remonter le Saint-Laurent jusqu'à la tête des Grands Lacs. Les décisions administratives, l'approbation des règlements maritimes, les décisions politiques et législatives, qui affectent le transport par eau, se prennent dans cette ville à cause de la présence du Ministère et de la Commission canadienne des transports.

Si les décisions officielles sont arrêtées à Ottawa, les grandes décisions commerciales se prennent à Montréal. Pourquoi? La réponse relève d'abord de l'histoire. Montréal est l'un des plus anciens ports du pays et la ville a toujours connu une activité maritime importante. Rappelons-nous notamment la circulation maritime sur le Saint-Laurent sous le Régime français, l'époque de la Compagnie du Nord-Ouest alors que la traite des fourrures était dirigée de Montréal, le voyage spectaculaire du premier navire à vapeur sur le fleuve l'« Accommodation » de la famille Molson (1809), le dragage du chenal laurentien dans la deuxième moitié du 19^e siècle afin de permettre aux océaniques de plus gros tonnage de remonter jusqu'au port, la fondation de la compagnie maritime Allen en 1898, et l'apparition des premiers silos à céréales avant la Première Guerre mondiale. Ajoutons que derrière ces développements, il y eut des hommes qui ont joué un rôle de premier plan dans la création du port moderne, tels l'honorable John Young (1811-1878), responsable des Travaux publics du Canada et

initiateur des travaux d'aménagement du port et du dragage du Saint-Laurent, et Israël Tarte (1848-1907), ministre fédéral des Travaux publics à la fin du siècle dernier. On lit à la base du monument de John Young, situé près de la Place Royale, la dédicace suivante : « Through whose foresight public spirit and energy Montreal has become the National Port of Canada 1898 ». Mentionnons également le réaménagement majeur du vieux port et le déplacement des activités en aval entre 1955 et 1970, quand Guy Beaudet était directeur général.

La réponse relève aussi de la géographie. Les rapides de Lachine en amont de la ville ont toujours été un obstacle à la navigation. Il était par conséquent normal qu'en aval se crée un point de transbordement entre deux modes de transport différents, soit du navire à la voiture ou au camion ou du navire au chemin de fer, soit encore entre deux types de navire, l'un océanique, l'autre des Grands Lacs. De toutes les fonctions qu'exerce le port de Montréal, celle du transbordement a toujours été la plus importante.

Centre commercial et financier, Montréal a progressé à un rythme tel au 19^e siècle qu'elle devint la plus grande ville du pays. Forcément, les échanges se multiplièrent et les exportateurs et les importateurs s'y installèrent afin de profiter de la présence des autres spécialistes, les transitaires et les courtiers en douanes en particulier. La concentration d'entrepôts et d'industries dans la zone portuaire au début de la révolution industrielle favorisa la construction des premiers chemins de fer à partir du port parce qu'il y avait quelque chose à transporter, qu'il y avait des gens pour le faire et une organisation sur place.

L'organisation maritime fournit la quatrième raison. Pour qu'un port fonctionne bien, il faut non seulement des agents maritimes, des débardeurs, des arrimeurs et des navires, mais une infrastructure complémentaire. Par exemple, on doit y trouver des banques spécialisées dans le change étranger, des assureurs maritimes, des ateliers de réparation de navire, une cale sèche, bref, une panoplie de services qui gravitent autour de la présence de navires. Montréal possède une organisation maritime complète et ce, depuis la fin de la Première Guerre mondiale.

Avec l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent en 1959, qui permit à des océaniques de pénétrer dans les Grands Lacs et aux navires des Grands Lacs de descendre le fleuve jusqu'à Sept-Îles, on a cru que le port de Montréal perdrait de son ascendance, que son rôle de porte continentale et de grand port national diminuerait, que le centre de décisions maritimes se scinderait, que le port et la communauté maritime de Toronto prendraient une partie de cette fonction : on s'attendait à bien des malheurs ! Cela n'est pas survenu, au contraire.

Voici quelques données statistiques sur les cargaisons manutentionnées dans le port de Montréal au cours de certaines années, qui démontrent que, malgré l'ouverture de la Voie maritime, Montréal n'a rien perdu de son trafic et demeure, après Ottawa, le centre le plus important de décisions maritimes commerciales et opérationnelles. Nous avons d'abord choisi l'année 1958 parce qu'elle précède l'ouverture des nouveaux canaux en amont du port et les années 60, 70 et 80 pour donner un aperçu décennal. Le tableau confirme une progression certaine sans cependant faire ressortir le rôle prépondérant du port au pays pour les marchandises générales, qu'elles soient transportées par conteneur ou non.

Nous entendons par décisions opérationnelles, celles qui sont relatives aux mouvements de navires commerciaux, à l'affrètement, au pilotage, aux réparations et

à la construction, à l'inspection et aux équipages, et à tous les services complémentaires, qu'ils soient professionnels, techniques ou autres. Par décisions commerciales, nous entendons celles qui se rattachent à la sollicitation et à l'acheminement des cargaisons ainsi qu'à leur chargement et déchargement (affrètement). Le temps et les événements politiques, économiques, financiers ou autres n'ont pas altéré le noyau montréalais de personnes dont les décisions affectent la vie maritime du Canada.

Les groupes maritimes les plus importants sont encore dirigés de Montréal. Qu'il suffise par exemple de mentionner CP Navigation et Fednav-CSL. Tout le monde connaît le Canadien Pacifique. On sait qu'il s'agit d'une société ferroviaire et maritime mais, depuis la disparition de ses grands paquebots « Empress » et « Duchess », qui remontaient le fleuve régulièrement jusqu'à Québec et Montréal, bien des personnes pensent qu'elle n'a plus de navires. C'est faux. CP n'a plus de paquebots, mais compte une flotte impressionnante de 38 cargos (minéraliers et céréaliers) et pétroliers de 2 247 366 tonnes de port en lourd. Sa plus grosse unité jauge 252 970 tonnes (le pétrolier Port Hawkesbury). CP exploite cette flotte à partir des Bermudes, mais son service de porte-conteneurs l'est à partir de Montréal. Il s'agit, dans ce dernier cas, de quatre autres navires spécialisés.

Tableau 1

**Cargaisons chargées et déchargées dans le port de Montréal
en tonnes métriques, pour certaines années**

Année	TONNAGE ÉTRANGER			TONNAGE DOMESTIQUE			GRAND TOTAL
	chargé	déchargé	total	chargé	déchargé	total	
1958	4 379 880	4 402 615	8 782 495	3 141 627	4 182 968	7 374 595	16 167 090
1960	4 203 742	6 469 144	10 672 886	3 691 059	3 887 779	7 578 838	18 251 724
1970	5 249 396	4 929 237	10 178 633	5 771 544	4 349 248	10 120 792	20 299 425
1980	10 181 490	4 937 360	15 118 850	4 827 563	5 590 521	10 418 084	25 536 934

Source: Statistique Canada, *Transport maritime*, 1958, 1960, 1970, 1980.

La société Federal Commerce possède une flotte de plus de 25 navires, dont plusieurs dans la catégorie de 25 000 tonnes de port en lourd, capables de franchir les écluses de la Voie maritime et d'atteindre les Grands Lacs. Elle exploite avec d'autres le nouveau cargo Arctic, apte à naviguer dans les glaces polaires. Elle s'est dernièrement associée au groupe CSL (Canada Steamship Lines) en l'achetant de la société Power Corporation. Ensemble, les deux constituent aujourd'hui la société maritime la plus importante au pays. Celle-ci possède ou contrôle des installations portuaires, des navires, des remorqueurs, des chalands et un équipement considérable. CSL dispose de la plus grosse flotte de navires des Grands Lacs, c'est-à-dire de 39 unités exploitées de Montréal, sous pavillon canadien, avec un tonnage de jauge brute de 775 000 tonnes. Ses bateaux transportent en neuf mois, pendant une saison normale de navigation, l'équivalent de 27 millions de tonnes métriques de cargaisons en vrac.

Il existe d'autres sociétés maritimes dont le siège social est situé à Montréal. Mentionnons Halco (Hall Corporation) avec une flotte de navires des Grands Lacs et côtiers, Branch Lines et sa flotte de pétroliers, qui desservent les ports des Lacs et du Saint-Laurent, Logistec Navigation et sa flotte de caboteurs, Saguenay Shipping et sa flotte de minéraliers et cargos ainsi que cinq autres entreprises plus petites.

Les principales sociétés d'arrimage dans les ports de l'Est du Canada ont leur siège social à Montréal: Logistec, Empire, Brown et Ryan, Wolfe. Ensemble, elles contrôlent le chargement et le déchargement de près de 80 pour cent des cargaisons manutentionnées dans les ports canadiens, s'étendant de Thunder Bay à St. Johns, Terre-Neuve. Nous excluons ici le débarbage, qui se fait dans les ports privés.

Soulignons aussi la présence à Montréal du siège de la Fédération Maritime du Canada, qui fut incorporée en 1903 et qui groupe 64 sociétés maritimes, dont 47 y ont leur principale bureau d'affaires. Ensemble, toutes ces sociétés représentent plus de 200 lignes maritimes exploitées par des armateurs, la plupart étrangers, entre les ports des Grands Lacs, du Saint-Laurent, de l'Atlantique et les autres ports du monde. C'est par la voix de cette Fédération, dont les objectifs sont de protéger et de défendre les intérêts de ses membres, qu'on connaît les actions et réactions du monde maritime canadien. Dans le groupe des 47 sociétés, plusieurs sont des agents maritimes, qui représentent des armateurs étrangers au Canada. Les décisions qu'ils prennent en leur nom sont nombreuses et affectent tout aussi bien les mouvements de navires (décisions opérationnelles) que les cargaisons qu'ils transportent (décisions commerciales).

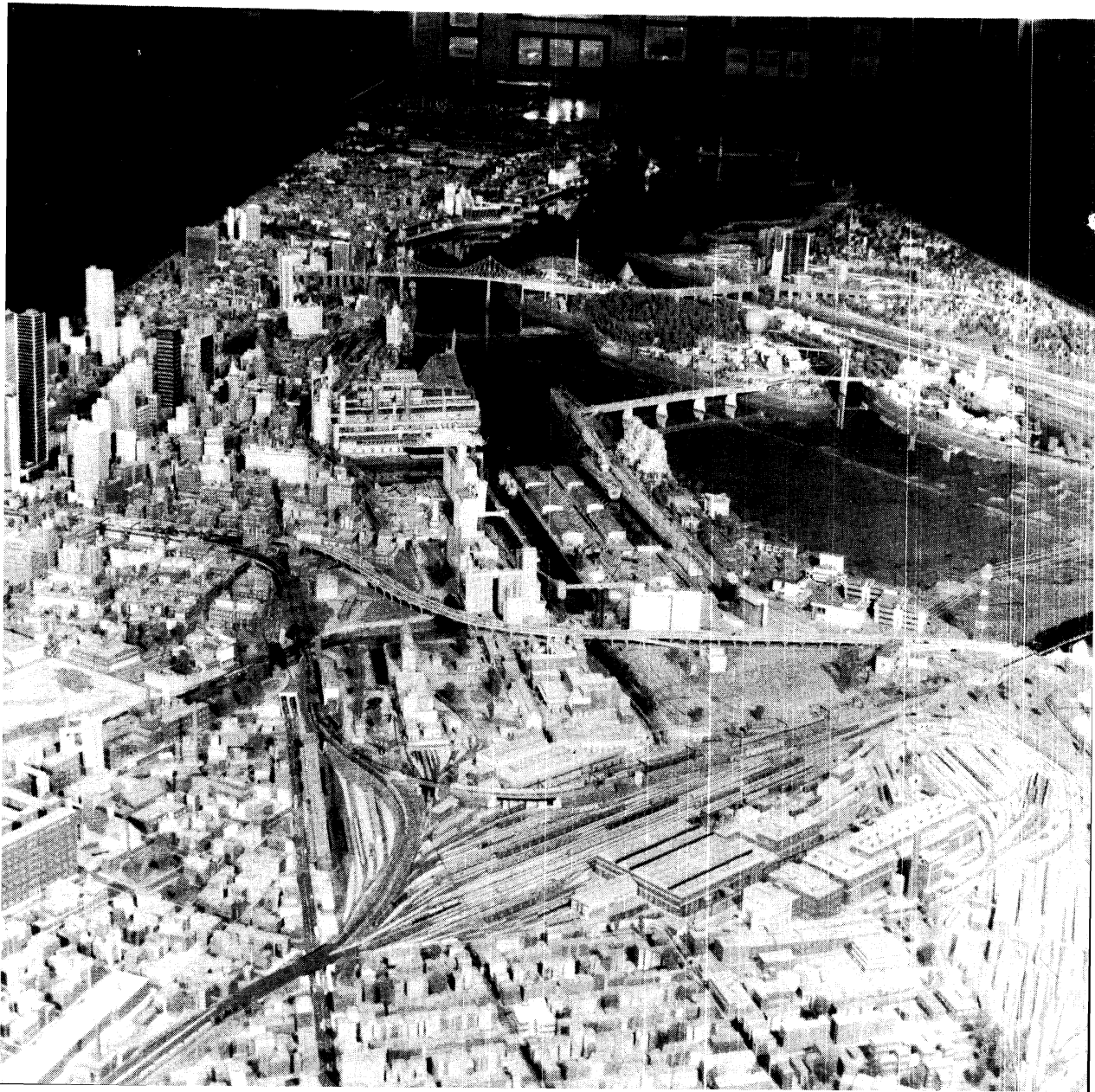
C'est encore ici qu'on retrouve la plus importante société de pilotage, qui dirige la circulation maritime sur le Saint-Laurent depuis le premier poste d'aval aux Escoumins jusqu'à Montréal, et le centre administratif de la région de l'est (Montréal au lac Ontario) de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent. Comme dans tout grand port, on y trouve également beaucoup de services auxiliaires et complémentaires. Qu'il suffise de nommer les chantiers maritimes Vickers, les ateliers de réparation de navires, les pourvoyeurs, les bureaux d'avocats spécialisés en droit maritime, les assureurs, les banques commerciales, les transitaires internationaux et les sociétés de camionnage.

Le centre de décisions maritimes qu'est Montréal ne se voit pas. Ce qui s'observe, ce sont les quais, les navires, les cargaisons dans les hangars, le va-et-vient des camions et des trains, toute la vie trépidante au port. Le rôle décisionnel se découvre cependant au cours d'excursions géographiques comme celles qu'organisait autrefois le professeur Pierre Dagenais pour ses étudiants de l'Université de Montréal. C'est en souvenir de ces sorties sur le terrain que nous avons voulu, dans ce bref article, montrer la dimension cachée de notre port.

La communauté maritime de Montréal est la plus importante au pays. Les décisions prises par ses membres ont des effets dans le monde entier. Le dernier exemple que nous donnerons a trait à l'affrètement de navires « au voyage » ou pour une période donnée. Beaucoup de voyages par tramps, que ce soit des vraquiers, minéraliers ou cargos réguliers, entre ports canadiens de l'Est et ports étrangers ou même entre deux ports étrangers, sont organisés à Montréal par des spécialistes dans ce genre d'affaires. Plusieurs agents maritimes affrètent des navires à l'année, les sociétés maritimes font de même selon leurs besoins avec comme résultat qu'un grand nombre de navires affrétés, battant tous pavillon étranger, sont exploités d'ici.

On peut ainsi dire que le Canada possède une flotte océanique, qui se compare favorablement à celle de bien d'autres pays maritimes, et qu'une grande partie de ses

activités est dirigée de Montréal. Il est vrai toutefois que ces navires sont exploités sous pavillon d'intérêt (étranger). Il suffirait d'une législation appropriée, de règlements maritimes plus réalistes et adéquats et d'une taxation révisée pour que tous arborent le pavillon canadien. Cet exemple illustre une autre dimension du secteur maritime montréalais, sa dimension internationale.



Le port de Montréal

La plupart des grands ports du monde ont leur maquette mais celle du port de Montréal demeure unique en son genre à cause de ses dimensions, de sa précision et du souci du détail qui la caractérisent. C'est l'œuvre de Noël Laverdière, qui a consacré neuf ans de sa vie à cette incomparable réalisation.

La maquette mesure 20 mètres de longueur sur 3 de largeur et représente plus de 22 kilomètres du port de même que de vastes secteurs de Montréal. Elle a été construite à l'échelle de 100 pieds au pouce à l'horizontale et de 50 à la verticale. On reste ébahi devant sa minutieuse composition. La maquette compte 40 000 immeubles, 65 000 véhicules, 6 000 wagons de chemin de fer, 10 000 lampadaires, 15 000 arbres, etc. L'eau du Saint-Laurent est courante et l'on voit très bien le courant Sainte-Marie ainsi que les chenaux dans le lit du fleuve. Une trentaine de bateaux y flottent, tous sculptés dans du pin.

Au premier plan, autoroutes et chemins de fer enlacent et traversent de vieux quartiers de Montréal, densément bâtis et partiellement industrialisés. L'ancien canal de Lachine s'y retrouve, ponctué de vieilles industries. Au second plan, le centre-ville voisine le vieux port. C'est là que logent les centres de décisions maritimes. De l'autre côté, on distingue un tronçon de la Voie maritime du Saint-Laurent, au-delà des îles de Terre des hommes. Deux ponts importants traversent tout le fleuve: le pont Victoria (1860), représenté pas plus de 2 800 pièces de plexiglass, et le pont Jacques-Cartier (1930), surplombant l'île Sainte-Hélène jusqu'à Longueuil sur la rive droite. À l'arrière-plan se profilent plusieurs kilomètres de quais.

Ce modèle est plus qu'une œuvre d'exposition bien qu'il fasse l'orgueil de l'Administration du port. Il constitue un merveilleux outil de promotion, servant à familiariser rapidement un client potentiel. Il sert aux planificateurs du port. C'est aussi le moyen par excellence pour les étudiants de géographie de découvrir globalement les principaux aspects du port de Montréal.

L.B.