

No 61

Maritime Magazine

www.maritimemag.com

AGM AND CONFERENCE
AAPC • ACPA
AGA ET CONFERENCE

Asia-Pacific Gateway
La Porte de l'Asie-Pacifique

8,95 \$





Leo Ryan

Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

Définir la relation ville-port de demain

À notre époque de mondialisation, d'expansion du commerce mondial et d'évolution accélérée vers le gigantisme des vraquiers et des porte-conteneurs transocéaniques, les relations entre les villes et leurs ports deviennent de plus en plus complexes. On note en particulier une dichotomie croissante entre les objectifs des villes et les priorités commerciales des ports, et cela, malgré tous les efforts de dialogue. Comment peut-on amener toutes les parties prenantes à collaborer à un développement durable? Les ports d'une région doivent-ils unir leurs forces pour devenir plus compétitifs?

Voilà certaines questions abordées du 10 au 12 avril à la Rencontre internationale de Québec, organisée par la Chambre de commerce et d'industrie de Québec et Les Amis de la vallée du Saint-Laurent. L'événement, qui réunissait des conférenciers et des délégués d'Amérique du Nord et d'Europe et des participants africains, était parrainé par la Ville de Québec, l'Administration portuaire de Québec et l'American Association of Port Authorities (AAPA). Sam Hamad, ministre des Transports du Québec, est venu résumer les principaux changements dans les politiques québécoises concernant le transport maritime et les voies de navigation.

C'est un spécialiste venu de France, Yann Alix, délégué général de la Fondation SEFACIL, qui a lancé le débat par une suggestion propre à alimenter la réflexion, à savoir que les ports de Montréal, Trois-Rivières et Québec devraient planifier ensemble leur développement pour améliorer la compétitivité globale du corridor maritime du Saint-Laurent.

Il a évoqué comment le gouvernement français, pour mieux concurrencer Rotterdam et Anvers en Europe du Nord, s'oriente maintenant vers la création d'un gigantesque axe urbain et de transport maritime de 200 kilomètres baptisé «Seine Métropole» ou «Grand Paris» qui s'articulerait autour de la Seine pour relier Le Havre, Rouen et Paris. Le président de la France, Nicolas Sarkozy, a confié la réalisation de ce grand projet au réputé architecte et urbaniste Antoine Grumbach.

Parlant au nom des ports du Saint-Laurent, Sylvie Vachon, présidente-directrice générale de l'Administration portuaire de Montréal, a souligné que l'information

Defining tomorrow's city/port relationship

In the context of globalization, expanding world trade and the accelerated mega-ship evolution by ocean container and bulk carriers, relations between cities and their ports have become increasingly complex. One trend has been a growing level of disconnection between cities and the commercial priorities of the ports despite enhanced dialogue efforts. How can all stakeholders work together to promote sustainable development? Should ports in a given region unite their forces to become more competitive?

Such issues were among those discussed at the April 10-12 International Meeting in Québec (Rencontre internationale de Québec) jointly organized by the Chamber of Commerce and Industry of Québec and the Friends of the St. Lawrence River Valley (Les amis de la vallée du Saint-Laurent). The event, featuring speakers

and delegates from North America and Europe as well as participants from Africa, was sponsored by the City of Québec, the Québec Port Authority, and the American Association of Port Authorities (AAPA). Summing up the key developments in Québec's maritime and waterway policies was Sam Hamad, Minister of Transport.

Opening the discussions in a thought-provoking way was a French expert, Yann Alix, General Delegate of the Fondation SEFACIL, who suggested that the ports of Montreal, Trois-Rivières and Québec should plan their future development together to strengthen the overall competitiveness of the St. Lawrence maritime corridor.

He evoked how the French government recently adopted the concept of a giant urban/waterway entity called *Seine Métropole* or *Grand Paris* uniting the 200 kilometers of the Seine River that connect Le

Havre, Rouen and Paris as a means of better competing with Rotterdam and Antwerp in Northern Europe. French President Nicolas Sarkozy has entrusted this major project to noted architect and urban planner Antoine Grumbach.

Speaking on behalf of St. Lawrence River ports, Sylvie Vachon, President and CEO of the Montreal Port



Gilles Fréchette

Yann Alix of France suggests three St. Lawrence ports should map the future together to strengthen the maritime corridor's competitiveness.

Le spécialiste français Yann Alix propose l'association de trois ports du Saint-Laurent pour prévoir l'avenir du couloir de transport et veiller à sa compétitivité.

circule très bien entre les administrations portuaires grâce aux réunions régulières du Forum de concertation sur le transport maritime.

«Nous avons énormément d'occasions de partager l'information», a déclaré M^{me} Vachon. Selon elle, une administration commune n'est pas envisagée, même si la distance de Québec à Montréal est comparable à celle qui sépare Paris et Le Havre.

(Il y a quelques années, les ports de Vancouver, du fleuve Fraser et du North-Fraser se sont fusionnés pour former Port Metro Vancouver afin d'être plus compétitifs face aux ports étasuniens de la côte Ouest.)

Commentant les relations entre les villes et les ports, M^{me} Vachon a déclaré: «Les villes et les ports doivent être plus que des partenaires – ce doit être des associés.» Elle a cité en exemple le plan stratégique Cap sur 2020 du Port de Trois-Rivières et le succès de la Journée Port en ville qui a pour la première fois permis à la population de visiter le port de Montréal en 2008.

Kurt Nagle, président-directeur général de l'American Association of Port Authorities, a dit regretter que «le gouvernement central et ceux des États ne soient pas suffisamment conscients des infrastructures nécessaires pour relier les ports de mer à l'intérieur du continent. C'est souvent dans le premier mille entre le port et la route que sont les goulots d'étranglements.»

Selon M. Nagle, les politiques de Washington ne sont pas adéquates pour assurer une circulation ordonnée des marchandises. À cet égard, il a noté que malgré les engagements, les sommes considérables générées par la Taxe d'entretien portuaire n'étaient pas entièrement consacrées au financement des travaux de dragage.

«Après tout, a-t-il rappelé, les ports livrent les marchandises pendant les bons comme pendant les mauvais jours.»

Les villes doivent comprendre les objectifs commerciaux des usagers des ports

Pour sa part, Gary LeRoux, président de l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC), a déclaré que les ports avaient bien des défis à relever, notamment concilier les demandes locales avec les objectifs nationaux, conserver une «licence sociale d'exploitation» et atteindre les normes les plus élevées de durabilité écologique.

Selon lui, les villes doivent comprendre les objectifs commerciaux des usagers des ports et «elles ne doivent pas fonder l'acceptation des projets locaux sur des considérations purement politiques. Elles doivent aussi comprendre les

Authority, stressed that much information is circulated between the port administrations on the waterway, thanks to the regular meetings of the Marine Industry Forum (Forum de concertation).

«We have more and more occasions to share information», Ms. Vachon said. She indicated that a common administration was not in the cards although the distance between Québec and Montreal was comparable to the distance between Paris and Le Havre.

(Several years ago, the ports of Vancouver, Fraser River and North Fraser merged into Port Metro Vancouver to create a larger entity for competing against US ports on the West Coast.)

Commenting on relations between cities and ports, Ms. Vachon declared: «Cities and ports must become more than partners – they must become associates.» She cited as good examples the «On course for 2020» plan of the Port of Trois-Rivières and the success of the Port of Montreal's first Port en Ville day open to the public in 2008.

Kurt Nagle, President and CEO of the American Association of Port Authorities, expressed regret that «seaports and the infrastructure needs for connecting them inland are not sufficiently

recognized by federal and state governments. It's often the first mile between a port and a highway where bottlenecks occur.»

Mr. Nagle said current Washington policies fail to adequately address the requirements for smooth flows of freight. In this regard, he pointed to the substantial revenues from the Harbor Maintenance Tax (HMT) not being fully utilized for dredging operations as pledged.

«After all,» he recalled, «ports will deliver goods in both good times and bad.»

Cities must understand commercial goals of port users

For his part, Gary LeRoux, President of the Association of Canadian Port Authorities (ACPA), said ports faced many special challenges, including reconciling local demands with national objectives, maintaining a 'social licence' to operate, and meeting the highest standards of environmental sustainability.

Cities, he said, must understand the commercial goals of port users and «must not make local project acceptance a purely



Kurt Nagle of the American Association of Port Authorities evokes flaws in Washington policies.

Kurt Nagle de la American Association of Port Authorities relève des failles dans les politiques de Washington.



Gary LeRoux urges cities not to allow local project acceptance become 'a purely political issue'

Gary Leroux recommande aux villes de ne pas laisser l'adoption de projets dans leur municipalité devenir «une question purement politique».

raisons pour lesquelles certaines organisations non gouvernementales s'opposent à des projets reliés aux ports.»

Pour clore son allocution, M. LeRoux a cité une déclaration de Gene Desfor de l'Université York concernant les relations entre les ports et les villes: «Il faut considérer les secteurs portuaires comme des espaces relationnels où une foule d'influences économiques, politiques et environnementales se fusionnent en un tissu de liens et de flux intenses.»

Comment Port Metro Vancouver, plus grand port du Canada et porte de l'Asie-Pacifique, réussit-il à concilier ses besoins avec ceux de la Ville de Vancouver à laquelle il est associé? Tel a été le sujet de l'allocution de Tom Corsie, vice-président, Immobilier, Port Metro Vancouver.

Ce qu'il faut avant tout, a-t-il souligné, c'est une collaboration constante avec les partenaires de la chaîne logistique, les 16 municipalités environnantes et les Premières Nations. «L'accès aux terres permettra la croissance» pour réussir à atteindre des objectifs comme le triplement de la capacité d'accueil de conteneurs d'ici 2030.

Un autre conférencier, l'expert-conseil en affaires portuaires Theo Willemsen, a décrit la démarche bien articulée que le Port de Rotterdam a adoptée dans ses rapports avec les responsables municipaux pour favoriser le développement commercial du port; Gary Lagrange, président-directeur général du Port de la Nouvelle-Orléans, a quant à lui décrit comment cet important port du corridor du Mississippi avait réussi à rebâtir ses infrastructures après Katrina; et le géographe Claude Comtois de l'Université de Montréal a examiné l'impact du développement incroyable du Port chinois de Shanghai et du corridor du puissant Yangtsé.

Les ateliers ont permis de dégager un consensus

Plusieurs ateliers clôturant les séances de travail du 12 avril ont permis de s'entendre sur plusieurs priorités: faire mieux connaître la contribution économique vitale des ports; améliorer la communication au moyen de forums permanents, notamment pour désamorcer les conflits avec les groupes environnementaux et autres; faire mieux connaître le rôle des ports dans le commerce mondial par les programmes d'enseignement; et instaurer une consultation permanente entre les ports et les administrations municipales pour élaborer les plans à court et à long terme.

Dans le mot de la fin, André Stainier, président de Les Amis de la vallée du Saint-Laurent, a déclaré qu'il avait été impressionné par la qualité des travaux en atelier. Il a émis l'opinion que la réunion de trois jours était un pas de plus pour mieux structurer les relations entre les villes et les ports en vue d'assurer un développement durable «fondé sur une vision commune et une compréhension mutuelle». **M**



From left to right are Jean-Pierre Lecomte, President of the Association internationale des villes portuaires (AIVP), Luc Paradis, President of the Chambre de commerce et d'industrie du Québec, and André Stainier, President of Les Amis de la vallée du Saint-Laurent.

De gauche à droite, Jean-Pierre Lecomte, président de l'Association internationale des villes portuaires (AIVP), Luc Paradis, président de la Chambre de commerce et d'industrie de Québec et André Stainier, président de Les Amis de la vallée du Saint-Laurent.

political issue. They must also understand the motives of some non-governmental organizations against port-related projects.”

In closing his comments, Mr. LeRoux quoted a statement on port-city relations from Gene Desfor of York University: “Waterfronts must be regarded as spaces of relations where many economic, political and environmental influences come together in a web of intense flows and linkages.”

How does Canada's largest port and Asia-Pacific Gateway manage to reconcile its needs with those of the City of Vancouver with which it is linked?

This was the subject of comments from Tom Corsie, Vice-President, Real Estate, Port Metro Vancouver.

Above all, he stressed the need for constant collaboration with supply chain partners, with the 16 surrounding municipalities, and First Nations communities. “Access to land will empower growth” in order to meet such objectives as tripling container capacity by 2030, Mr. Corsie said.

Among other speakers, port consultant Theo Willemsen reviewed the Port of Rotterdam's well-articulated approach with city officials for promoting its commercial development; Gary Lagrange, President and CEO of the Port of New Orleans, described how the important port on the Mississippi corridor has been responding to infrastructure challenges in the wake of the Katrina disaster; and geographer Claude Comtois of the Université de Montréal reviewed the impact of tremendous developments at China's Port of Shanghai and on the mighty Yangtse corridor.

Consensus emerges at workshops

At several workshops concluding the business sessions on April 12, there was consensus on a number of priorities. These included the need to render the vital economic contribution of ports more visible to the general public, more communication through permanent forums to notably defuse confrontations with environmental and other interests, greater education via schools on the role of ports in world trade, and continuous consultation between ports and city administrations on short and long-term plans.

In his closing remarks, André Stainier, President of Les Amis de la vallée du Saint-Laurent, said he was impressed by the fruitful quality of the workshop discussions. He felt that the three-day event, as a whole, reflected progress in a structured approach in city-port relations towards sustainable development “on the basis of common vision and mutual understanding. **M**