



la Chambre de commerce
du Montréal métropolitain

Modernisation des ports : levier stratégique pour soutenir la croissance économique

.....

Recommandations de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain dans le cadre de l'Examen de la modernisation des ports de Transports Canada

3 décembre 2018

Table des matières

Préambule.....	3
Contexte.....	3
Introduction.....	4
Un élan économique à consolider.....	4
Le Port de Montréal : un actif stratégique indéniable.....	4
Un principe clé pour saisir les occasions.....	5
1. Pour des ports compétitifs et innovants.....	5
Établir des objectifs communs pour assurer la compétitivité.....	6
Accroître la synergie entre les divers acteurs.....	6
2. Pour des ports agiles et des infrastructures modernes.....	7
Leviers stratégiques pour soutenir une industrie en croissance.....	7
Maximiser les infrastructures portuaires pour répondre à la demande en constante évolution.....	7
Maintien des activités essentielles en cas d'un arrêt de travail.....	8
3. Pour du financement prévisible et de la gouvernance efficace.....	8
Explorer et diversifier les modes de financement.....	9
Conclusion.....	9
Synthèse des recommandations.....	10

Préambule

Forte d'un réseau de plus de 7 000 membres, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM) agit sur deux fronts : porter la voix du milieu des affaires montréalais et offrir des services spécialisés aux entreprises et à leurs représentants. Toujours au fait de l'actualité, elle intervient sur des dossiers déterminants pour la prospérité des entreprises et de la métropole. Avec l'appui de ses experts Acclr, la CCMM vise à accélérer la création et la croissance des entreprises de toutes tailles, ici et à l'international.

Contexte

Les ports sont des actifs stratégiques névralgiques pour les économies nationales et de véritables piliers économiques pour les métropoles où ils sont situés. Le Port de Montréal (ci-après appelé « le Port ») ne fait pas exception.

La CCMM est d'ailleurs très active dans les dossiers de transport et de logistique. Voici quelques-unes de ses interventions au cours des dernières années.

- La Chambre s'est prononcée en faveur de la Stratégie maritime du Québec et du plan stratégique Transports 2030 du gouvernement du Canada, et a appuyé la volonté d'aménager des corridors commerciaux.
- À l'automne de 2016, la Chambre a donné son appui au projet de Cité de la logistique dans l'est de Montréal. L'objectif de ce projet était de développer les terrains vacants ou sous-utilisés à proximité du Port afin d'établir une synergie sectorielle entre les entreprises actives au sein des chaînes logistiques et le Port.
- Dans la même veine, à l'automne de 2017, la CCMM a appuyé le projet de loi 85 du gouvernement du Québec portant sur l'établissement de deux pôles logistiques – dont l'un se trouve à Contrecoeur – et d'un corridor de développement économique en bordure de l'autoroute 30, en Montérégie. Cette approche s'inspire notamment de celle de la ville de Savannah en Géorgie.
- En mars 2018, la Chambre a participé à l'étude de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale sur le projet d'agrandissement du terminal portuaire de Contrecoeur. Ce projet servira à consolider l'essor économique actuel et à faciliter l'implantation d'entreprises de logistique dans le secteur et la région métropolitaine. Il s'agit en outre d'un projet stratégique nécessaire tant pour le secteur logistique que pour le positionnement de Montréal comme porte d'entrée sur le marché nord-américain.

La Chambre a également organisé plusieurs événements sur le transport et les enjeux logistiques, dont huit forums stratégiques. Elle collabore également sur une base régulière avec l'Administration portuaire de Montréal (APM) et CargoM, la grappe métropolitaine de logistique et de transport de Montréal. En novembre 2014, elle a notamment publié, en partenariat avec la grappe, un cahier spécial afin de mieux faire connaître au grand public le secteur et ses nombreuses retombées positives.

Aujourd'hui, le Port récolte les fruits de plusieurs années de croissance spectaculaire, avant même que les retombées positives de la ratification de l'accord de libre-échange avec l'Europe se soient encore pleinement concrétisées. Nous devons de plus nous attendre à un accroissement des activités du Port en réponse à la volonté affirmée du gouvernement du Canada de réduire la dépendance relative des entreprises canadiennes envers le marché américain pour ainsi accroître la pénétration d'autres marchés d'exportation, vraisemblablement accessibles par les transports maritimes.

En résumé, le Port de Montréal, sans doute à l'exemple des autres installations portuaires du pays, fait face à de nouveaux défis pour pouvoir s'adapter au dynamisme de l'économie canadienne et à la croissance attendue des volumes de marchandises qui transitent par ses terminaux. La présente consultation lancée

par Transports Canada présente une occasion très opportune de réfléchir aux besoins futurs des ports canadiens afin d'assurer leur compétitivité à long terme.

Introduction

Depuis sa création en 1822, la Chambre a toujours fait du transport des marchandises et de la logistique l'une de ses priorités. Dès 1830, le milieu des affaires a d'ailleurs demandé plus de cohérence au gouvernement du Bas-Canada dans la gestion des quais et des entrepôts le long du fleuve, ce qui a mené plus tard à la création de la Commission du Havre. À partir de 1857, la Chambre a entrepris de faire draguer le Saint-Laurent et de construire des installations portuaires capables de recevoir des bâtiments de fort tonnage.

En 1863, la Chambre a mis sur pied le bureau du Maître du Port et la Bourse des céréales. En 1887, 135 marchands ont fondé la Chambre de commerce du district de Montréal, qui multipliera les pressions afin d'améliorer le lien ferroviaire dans la région métropolitaine. La Chambre demeurera mobilisée et impliquée dans les activités du Port jusqu'à la création du Conseil des ports nationaux en 1936, puis de la Société du port de Montréal en 1983, dont le conseil était formé de gens d'affaires de Montréal. Depuis 1999, le Port de Montréal est géré par l'APM et le conseil est toujours composé de représentants du milieu des affaires de la région métropolitaine.

Un élan économique à consolider

Après une période de stagnation relative au niveau économique, la métropole connaît un élan soutenu. Cette période de morosité économique, caractérisée par un taux de chômage élevé et persistant ainsi que par un niveau de richesse par habitant et un taux de croissance du PIB inférieurs à ceux des autres métropoles nord-américaines, est maintenant derrière nous et nous assistons actuellement au retour de la croissance à Montréal. En 2017, la métropole a enregistré sa plus forte croissance depuis le début du siècle. Le nombre d'emplois a augmenté de 3,5 %, soit la meilleure performance parmi les 20 plus grandes métropoles du Canada et des États-Unis. Cet élan se poursuit et, en 2018, Montréal se classe au premier rang en termes de croissance parmi treize villes canadiennes, enregistrant un PIB réel prévu de 2,9 %¹. Cette croissance se traduit également par une relance des investissements privés et publics, une hausse des intentions de créer une entreprise et une augmentation spectaculaire du nombre de touristes nous visitant, ce qui a des retombées très positives sur les secteurs de l'hôtellerie et de la restauration.

Nous assistons également à une propension plus marquée de nos petites et moyennes entreprises (PME) à exploiter des marchés étrangers aux fins d'expansion en raison de la conclusion de nombreuses ententes de libre-échange, notamment avec l'Union européenne et, bientôt, la zone du Pacifique. En effet, nos entreprises ont de plus en plus de visées internationales, et celles-ci vont bien au-delà du marché américain. Ce sont là d'excellentes nouvelles. Or, pour soutenir la croissance de nos entreprises et leur volonté d'exporter, il est nécessaire que le Port de Montréal dispose des outils pour répondre à l'appel. La consultation de Transports Canada vise donc à entreprendre un examen exhaustif des administrations portuaires canadiennes afin de mieux se positionner « dans le but d'optimiser leur rôle actuel et futur dans le réseau de transport en tant qu'actifs novateurs qui appuient une croissance inclusive et le commerce ».² La Chambre et le milieu des affaires de la métropole appuient cet objectif sans réserve.

Le Port de Montréal : un actif stratégique indéniable

À n'en point douter, le Port de Montréal joue un rôle de premier plan dans cette croissance ainsi que dans l'économie du Québec et de sa métropole. Il se trouve dans une bonne position et doit le demeurer. Il s'agit

¹ Conference Board of Canada, *Metropolitan Outlook 1: Economic Insights into 13 Canadian Metropolitan Economies—Autumn 2018*, 20 novembre 2018, [En ligne : <https://www.conferenceboard.ca/e-library/abstract.aspx?did=9923>].

² Gouvernement du Canada et Transports Canada, *Examen de la modernisation des ports*, [En ligne : <https://parlonstransport.ca/examen-de-la-modernisation-des-ports>].

en fait du port le plus important dans l'Est du Canada et selon l'APM, ses retombées annuelles sont évaluées à 2,1 milliards de dollars pour le pays, dont 1,6 milliard uniquement pour le Québec³. Le Port gère chaque année 41 milliards de dollars de marchandises et chaque conteneur qui y transite contribue à hauteur de 600 dollars au PIB québécois. Selon l'APM, le nombre de conteneurs à manutentionner à Montréal est appelé à augmenter de façon importante d'ici 2030. En effet, ce nombre passera de 1,45 million de conteneurs au moment du dépôt du projet d'agrandissement du terminal de Contrecœur à près de 2,5 millions. Au Canada, 16 000 emplois stables sont rattachés au Port, dont 7 000 au Québec. Au niveau de la région métropolitaine, le secteur des transports et de la logistique représente 52 000 emplois directs.

Un principe clé pour saisir les occasions

Un grand principe doit guider les réflexions de Transports Canada dans son examen de modernisation des ports : il faut permettre aux ports canadiens de profiter de l'élan créé par l'essor économique en lien avec l'augmentation des relations commerciales. Une zone logistique forte attire des talents et des entreprises qui apportent des investissements ayant des retombées importantes.

La diversification des marchés dans le contexte du commerce international constitue une priorité pour le gouvernement fédéral⁴. À ce titre, l'Accord économique et commercial global (AECG) a été conclu avec l'Union européenne et est entré en vigueur en 2016. Le PTPGP a pour sa part été ratifié depuis peu et entrera en vigueur au début de 2019. Des pourparlers en vue de négocier de nouveaux accords avec des économies en croissance, notamment la Chine, l'Inde, le Japon et le Maroc, sont également en cours ou prévues. Plus récemment, une entente a été conclue avec les États-Unis et le Mexique pour remplacer l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA). À la suite de l'entrée en vigueur du PTPGP, le Canada deviendra le seul pays au monde à avoir des ententes commerciales avec tous les pays du G7.

D'importantes occasions d'affaires devraient découler de ces ententes historiques et plus particulièrement du Port de Montréal, qui se situe stratégiquement à 1 600 km à l'intérieur des terres et donne accès à de vastes marchés internationaux. En ce sens, des projets structurants comme l'agrandissement du terminal de Contrecœur consolideront l'essor du Port de Montréal et faciliteront l'établissement d'entreprises du secteur logistique. Il s'agit là d'une occasion à saisir pour tous les acteurs portuaires du pays.

1. Pour des ports compétitifs et innovants

Le transport maritime connaît une forte croissance depuis les dernières années, laquelle est appelée à s'accroître dans les années à venir. En 2016, 80 % du commerce mondial se faisait déjà par voie maritime. Ce sont ainsi quelque 10,3 milliards de tonnes de marchandises qui transitaient par les ports du monde⁵. Le volume du commerce maritime mondial a augmenté de 2,6 % en 2016, par rapport à une croissance de 1,8 % en 2015. Les ports canadiens ne sont pas en reste et ont enregistré une augmentation de 7,8 % des marchandises traitées en 2017, pour atteindre à 335,4 millions de tonnes⁶. Le nombre de passagers internationaux de tous les modes de transport a également atteint des records en 2017⁷.

En fait, les flux internationaux équivalent à une somme de 8,4 trillions de dollars canadiens pour la seule année 2014, dont la plus haute contribution est attribuable à l'exportation de biens et de services par tous

³ Administration portuaire de Montréal, *Rapport annuel 2017*, [En ligne : <http://rapportannuel2017.port-montreal.com/>].

⁴ Gouvernement du Canada, *Diversifier les débouchés du Canada en matière de commerce et d'investissement*, [En ligne : <http://international.gc.ca/gac-amc/campaign-campagne/trade-diversification-commerce/index.aspx?lang=fra>].

⁵ Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement, *Étude sur les transports maritimes 2017*, [En ligne : https://unctad.org/fr/PublicationsLibrary/rmt2017_fr.pdf].

⁶ Gouvernement du Canada, *Les Transports au Canada 2017*, [En ligne : <https://www.tc.gc.ca/fra/politique/transports-canada-2017.html>].

⁷ Administration portuaire de Montréal, *Rapport annuel 2017*, [En ligne : <http://rapportannuel2017.port-montreal.com/>].

les moyens de transport⁸. Pour sa part, le Port de Montréal est le deuxième port en importance au Canada, après le Port de Vancouver, pour ce qui est du volume de trafic conteneurs. En 2017, le Port a déchargé un record de 38 mégatonnes de marchandises provenant du monde entier, en grande partie de l'Europe⁹.

Établir des objectifs communs pour assurer la compétitivité

La modernisation du Port doit améliorer la fluidité des activités commerciales et l'achalandage dont le succès de ce dernier dépend. La modernisation, au sens propre du terme, doit mener à un dépassement du cadre d'affaires traditionnel afin de créer une plus grande valeur ajoutée pour les partenaires. Il faut réfléchir à des modèles d'affaires qui répondent mieux au grand nombre de défis et aux besoins du marché, entre autres en ce qui a trait au volume croissant des échanges et au besoin d'accélérer les échanges sans compromettre la qualité du service offert. Les consommateurs achètent de plus en plus de biens sur Internet et s'attendent à recevoir leurs achats dans des délais de plus en plus courts.

Les ports canadiens doivent se développer en fonction des nouvelles technologies, notamment l'intelligence artificielle, afin de renforcer l'intégrité des chaînes logistiques et d'augmenter leur capacité opérationnelle. À titre d'exemple, le gouvernement fédéral pourra mettre en place des mécanismes afin de faciliter l'échange de données en établissant des plateformes de données communes pour tous les acteurs du milieu. Des investissements précis pourront être ciblés dans des technologies permettant de renforcer l'intégrité des chaînes logistiques et des données.

L'industrie maritime internationale poursuit activement la mise en œuvre de nouvelles technologies, telles que les navires autonomes et la chaîne de blocs, dans le but de créer des gains d'efficacité et de favoriser la croissance. Dans cette optique, l'adoption récente par le Port de Montréal de la solution TradeLens constitue un bon exemple d'initiative moderne efficace et collaborative. Cette technologie numérique permet de suivre les conteneurs de manière plus précise et de réaliser des économies importantes en temps et en argent. Nos ports sont en concurrence avec les ports du monde entier. La mise en place d'une stratégie nationale axée sur la compétitivité et l'innovation des ports favorisera ainsi une meilleure synergie entre les différents éléments de la chaîne d'approvisionnement. Il est temps que nos ports puissent pleinement profiter des occasions offertes par l'économie 4.0.

Recommandation n° 1 : Établir une stratégie de modernisation axée sur la transformation numérique et l'innovation afin d'assurer la compétitivité de nos ports.

Accroître la synergie entre les divers acteurs

Il existe de nombreuses occasions de collaboration de recherche et développement avec les établissements d'enseignement supérieur au Canada et au Québec. Rappelons que Montréal est une ville comptant dix établissements universitaires, plus de 200 000 étudiants, y compris des milliers d'étudiants étrangers, et de nombreux collèges et centres de formation professionnelle¹⁰. Les administrations portuaires, tant celle de Montréal que celles du Québec et du Canada, peuvent grandement tirer parti de cette richesse. Elles doivent surtout pouvoir s'inspirer des meilleures pratiques offertes à l'échelle planétaire et tirer des leçons applicables à leurs réalités.

Pour ce faire, nous recommandons que le gouvernement fédéral veille à la mise en place d'une stratégie nationale de collaboration entre les administrations portuaires et les établissements universitaires afin de favoriser une meilleure coopération entre les divers acteurs du milieu. Des fonds réservés à cet effet pourront servir comme pont entre les professionnels de l'industrie et les experts des centres de recherche.

⁸ CCMM, *Le grand Montréal, connecté à l'international pour une plus grande richesse collective*, avril 2018, [En ligne : https://www.ccm.ca/fr/nouvelles/plaquette_le-grand-montreal--connecte-a-l-international-pour-une-plus-grande-richeesse-collective/].

⁹ Administration portuaire de Montréal, *Rapport annuel 2017*, [En ligne : <http://rapportannuel2017.port-montreal.com/>].

¹⁰ Montréal International, *Une main-d'œuvre hautement qualifiée*, [En ligne : <http://www.montrealinternational.com/investissements-etrangers/pourquoi-investir-a-montreal/bassin-de-main-d-oeuvre-hautement-qualifie/>].

De plus, cette stratégie pourra servir à la mise en place de programmes de stages en milieu de travail. Grâce à cette collaboration, les administrations portuaires disposeront d'une expertise qualifiée sans devoir assumer seules les coûts exorbitants qui en découleraient autrement.

Recommandation n° 2 : Mettre en place une stratégie nationale de collaboration entre les administrations portuaires et les établissements universitaires et prévoir des fonds dédiés à son fonctionnement.

2. Pour des ports agiles et des infrastructures modernes

En plus d'être reconnue comme ville universitaire, Montréal est également l'un des pôles logistiques les plus efficaces au monde. En effet, qu'il s'agisse des deux grandes compagnies de chemin de fer, des centaines d'entreprises de camionnage ou de toutes les entreprises de services en approvisionnement et en entreposage, elle est un véritable écosystème en logistique des transports en provenance du Port. Les changements d'habitude des consommateurs exercent une pression sur l'ensemble de la chaîne logistique. Il suffit de penser à la popularité du commerce en ligne, qui engendre une augmentation des échanges de biens à l'échelle planétaire. Nos ports doivent être en mesure de répondre de manière efficace aux besoins en évolution.

Leviers stratégiques pour soutenir une industrie en croissance

La fluidité de la chaîne logistique constitue un élément clé quand vient le temps pour les transporteurs maritimes de choisir dans quel port ils transiteront. Un port où il est possible de décharger et de remplir entièrement les navires garantit les meilleures conditions pour maximiser l'efficacité et la productivité des acteurs de l'industrie. Ces facteurs, jumelés aux retombées potentielles de l'accord de libre-échange avec l'Europe, expliquent la décision récente de la plus grande ligne maritime au monde, Maersk Line, d'offrir un service transatlantique exclusif vers Montréal, ce qui lui a permis de doubler son offre de service peu de temps après¹¹. En lien avec sa stratégie d'innovation et l'utilisation de technologies évoluées, le Port de Montréal, IBM et Maersk ont récemment annoncé l'adoption de la solution TradeLens, laquelle sert à favoriser le développement d'un commerce international mieux sécurisé et fluide en se fondant sur une technologie de chaîne de blocs. Outre Maersk, de nombreux services réguliers exploités par les plus grandes lignes maritimes au monde sont d'ailleurs connectés au Port de Montréal.

Enfin, les ports doivent se développer pour pouvoir répondre aux demandes des entreprises dont les exportations sont en croissance. Avec l'entrée en vigueur de nouveaux accords de libre-échange qui augmenteront l'achalandage du Port, il est essentiel de maintenir la souplesse de ce moteur économique et de s'assurer que la réglementation permette le foisonnement de l'appareil portuaire et la fluidité de ses activités économiques. À cet effet, nous recommandons à Transports Canada d'encourager l'harmonisation des diverses lois et réglementations, à tous les ordres de gouvernement, afin d'alléger les fardeaux législatifs, réglementaires et administratifs auxquels nos administrations portuaires sont soumises. Afin de stimuler sa compétitivité et d'assurer le maintien de son élan, le Port doit être en mesure de continuer à desservir de nouveaux transporteurs ou des alliances de transporteurs.

Recommandation n° 3 : Encourager l'harmonisation des lois et des réglementations canadiennes dans tous les ordres de gouvernement pour que les administrations portuaires puissent jouer pleinement leur rôle en matière de coordination des biens et du commerce.

Maximiser les infrastructures portuaires pour répondre à la demande en constante évolution

Ailleurs en Amérique du Nord, nous observons des progrès technologiques importants et des projets de grande envergure en déploiement visant à répondre aux demandes d'une industrie en constante évolution.

¹¹ Jacob SEREBRIN, *Shipping: Maersk Line plans to double service to Port of Montreal*, *Montreal Gazette*, 23 mai 2018, [En ligne : <https://montrealgazette.com/business/shipping-maersk-line-plans-to-double-service-to-port-of-montreal>].

Nos concurrents sont également en voie de transformation, dont à New York-New Jersey (rehaussement d'un pont), à Savannah (dragage et connexions ferroviaires) et à Philadelphie (dragage et amélioration d'un terminal). Le projet de Contrecoeur sert ici à titre d'exemple et dispose à l'heure actuelle d'une capacité de 1,8 million de conteneurs, laquelle passera à 2,1 millions une fois que les travaux de la phase 2 du terminal Viau seront terminés.

Au niveau fédéral, la Chambre a salué la mise en place du Fonds national des corridors commerciaux en 2016, pour lequel le Port a d'ailleurs formulé une demande. Il s'agit d'une mesure du volet « Corridors commerciaux et marchés mondiaux » de la stratégie Transports 2030. Cependant, il faut aller encore plus loin afin d'assurer une vision stratégique cohérente pour les ports et en maximiser les retombées. Nous recommandons, entre autres, que soit établi un fonds fédéral permanent dédié aux infrastructures portuaires. Des ententes de performance qui établissent des objectifs de performance communs à l'échelle de la chaîne logistique serviront d'appui à cette vision et assureront une certaine stabilité quant au financement des projets. L'accès à ce fonds par les autorités portuaires devra être transparent, concurrentiel et fondé sur le mérite.

Recommandation n° 4 : Établir un fonds fédéral permanent dédié aux infrastructures portuaires avec une vision à long terme qui établit des ententes de performance et des objectifs communs pour les administrations portuaires.

Maintien des activités essentielles en cas d'un arrêt de travail

Les ports jouent un rôle névralgique dans le développement économique du Canada. Il faut donc veiller à ce qu'ils ne subissent aucune perturbation résultant d'actions hors de leur contrôle, notamment au niveau des conflits de travail. Surtout dans le contexte actuel où les pénuries de main-d'œuvre représentent un défi important pour le milieu des affaires, le rôle du personnel est encore plus fondamental au bon fonctionnement des activités portuaires. Pour cette raison, une réduction des activités de débardage du Port de Montréal en cas d'une grève ou d'un arrêt de travail viendrait profondément interrompre la chaîne de distribution et l'efficacité de l'appareil portuaire. Un arrêt prolongé aurait des répercussions néfastes pour la santé et sécurité des clients qui dépendent de biens parfois essentiels tels des médicaments ou des aliments de santé périssables. De plus, les répercussions d'une réduction des activités de débardage dans les ports mettraient en péril les activités économiques tant pour l'économie locale qu'à l'international, où les clients subiraient les conséquences en parallèle.

Il est dans l'intérêt public et général que les activités de débardage dans les ports canadiens soient maintenues dans l'éventualité d'une grève ou d'un lock-out, et ce, afin de pallier les risques pour la santé et la sécurité du public et d'assurer la stabilité économique dans tous les maillons de la chaîne logistique. Nous demandons donc au gouvernement fédéral d'assouplir certaines politiques liées à la main-d'œuvre portuaire canadienne.

Recommandation n° 5 : Reconnaître les activités portuaires comme étant des services essentiels en cas d'un arrêt de travail.

3. Pour du financement prévisible et de la gouvernance efficace

L'intensification des activités portuaires témoigne d'une solide dynamique de croissance dont les retombées dépassent largement le secteur portuaire et profitent à l'ensemble de la société. Une cohérence en termes de financement public est nécessaire afin d'assurer une accessibilité des services à plus long terme et de permettre aux administrations portuaires de planifier leur croissance des prochaines années. Le projet de modernisation des ports s'inscrit au cœur des stratégies fédérale, québécoise et métropolitaine visant à faire de Montréal un centre logistique de calibre mondial. Il est ainsi nécessaire de coordonner les initiatives des différents ordres de gouvernement afin d'en maximiser les retombées.

Explorer et diversifier les modes de financement

L'APM prévoit une hausse de son volume de marchandises de 60 % d'ici 2030. Ainsi, pour soutenir la croissance de nos entreprises et de leurs exportations ainsi que pour répondre à la forte demande de ses clients, le Port doit investir et diversifier ses activités. Il est donc essentiel qu'il puisse moderniser ses installations et renforcer sa capacité opérationnelle, d'autant plus que ses concurrents sur la côte nord-américaine ont investi plus de 9 milliards de dollars dans leurs installations au cours des dernières années.

Les administrations portuaires tireront profit de la diversification vers des activités connexes non traditionnelles et le développement d'une culture entrepreneuriale hors de leurs territoires. À titre d'exemple, le Port de Montréal veut élargir ses activités, mais n'a pas l'autorisation nécessaire pour pouvoir saisir les occasions qui s'offrent à lui. Même si une partie de sa mission est de soutenir le tourisme, l'APM ne peut construire d'hôtel au Grand Quai, ce qui limite sa capacité fondamentale d'obtenir de nouveaux modes de financement pour augmenter ses revenus. Cette incohérence doit rapidement être corrigée pour que les administrations portuaires puissent réussir sur le plan financier.

Recommandation n° 6 : Accorder aux ports les pleins pouvoirs pour explorer de nouveaux modes de financement afin de favoriser l'atteinte de leurs objectifs de croissance.

Conclusion

Montréal est une ville portuaire et le Port de Montréal est une plateforme de commerce mondial et une force économique régionale. De bourgade sur les rives du Saint-Laurent, elle est devenue un important carrefour commercial où se sont établies des milliers d'entreprises qui ont su tirer directement parti du lien maritime. De là est née la métropole commerçante et industrielle que nous connaissons aujourd'hui. Les grandes tendances du moment démontrent que les réalités et les habitudes de consommation changent. Ces changements n'épargnent pas Montréal, où se situe le deuxième plus important port au pays. La croissance remarquable des achats en ligne et notre connectivité sur le monde sont d'autant plus renforcées par la signature de nouveaux accords commerciaux qui nous connectent à des millions de consommateurs sur la planète en très peu de temps. Cette proximité crée des occasions d'affaires à ne pas manquer et entraîne par le fait même d'importants défis. La consultation actuelle permet de mettre de l'avant les priorités nécessaires afin d'outiller les administrations portuaires dans leur course vers la modernisation.

Le Port de Montréal joue un rôle pivot dans le paysage économique québécois en tant que pilier du développement économique de la métropole. En raison de leur expérience sur le terrain et de leur connaissance approfondie des opérations et de la chaîne logistique, les administrations portuaires ont besoin d'une plus grande latitude afin de réaliser leur mission de plaque tournante du commerce mondial. La vitalité de la région métropolitaine dépend du développement du secteur des transports et de la logistique en raison des milliers d'emplois directs et indirects qui s'y rattachent et de ses retombées sur l'économie canadienne en termes de valeur ajoutée.

Les recommandations présentées dans ce mémoire permettront aux administrations portuaires de bien s'outiller pour demeurer des maillons critiques dans la chaîne d'approvisionnement des principaux marchés de consommation en provenance de Montréal. Les Montréalais ont enfin retrouvé confiance en leur capacité de travailler ensemble et de réussir. La hausse de cette confiance nécessite la poursuite des actifs stratégiques tels que la modernisation des ports ainsi que des infrastructures, afin de maintenir cet élan économique. Grâce à une meilleure synergie entre les acteurs du milieu et une attention particulière portée aux besoins en matière de compétitivité et de financement pour répondre aux enjeux à venir, nos entreprises pourront continuer à se propulser à l'international. Le temps est venu de reconnaître la contribution névralgique du Port de Montréal et des ports du pays tout entier et d'agir pour soutenir leurs réussites.

Synthèse des recommandations

Recommandation n° 1 : Établir une stratégie de modernisation axée sur la transformation numérique et l'innovation afin d'assurer la compétitivité de nos ports.

Recommandation n° 2 : Mettre en place une stratégie nationale de collaboration entre les administrations portuaires et les établissements universitaires et prévoir des fonds dédiés à son fonctionnement.

Recommandation n° 3 : Encourager l'harmonisation des lois et des réglementations canadiennes dans tous les ordres de gouvernement pour que les administrations portuaires puissent jouer pleinement leur rôle en matière de coordination des biens et du commerce.

Recommandation n° 4 : Établir un fonds fédéral permanent dédié aux infrastructures portuaires avec une vision à long terme qui établit des ententes de performance et des objectifs communs pour les administrations portuaires.

Recommandation n° 5 : Reconnaître les activités portuaires comme étant des services essentiels en cas d'un arrêt de travail.

Recommandation n° 6 : Accorder aux ports les pleins pouvoirs pour explorer de nouveaux modes de financement afin de favoriser l'atteinte de leurs objectifs de croissance.