Port de Montréal : Jalons historiques et d'ingénierie

Publié le 17 août 2025 35 min de lecture

Le Port de Montréal : Évolution Historique et Importance Stratégique

Aperçu Historique et Jalons Clés

Fondé au début de l'ère coloniale, le port de Montréal est passé d'un modeste poste de traite fluvial à un grand port maritime international. Le **Vieux-Port de Montréal** – le long du fleuve Saint-Laurent, adjacent au Vieux-Montréal – était déjà utilisé en 1611 par les commerçants de fourrures français (Source: en.wikipedia.org). Le développement portuaire formel a commencé au 19e siècle. En **1830**, la première Commission du Havre de la ville a été créée pour construire des quais permanents et faire pression pour

le dragage du Saint-Laurent, permettant aux navires plus grands d'atteindre Montréal (Source: en.wikipedia.org). En 1832, plus d'un kilomètre de quais avaient été construits, lançant l'essor de Montréal en tant que plaque tournante du transport maritime (Source: en.wikipedia.org).

Tout au long du **19e siècle**, une série d'expansions et d'exploits d'ingénierie ont transformé la capacité du port. Les dangereux rapides de Lachine ont été contournés par le canal de Lachine en 1825, reliant Montréal aux Grands Lacs et stimulant le commerce régional (Source: port-montreal.com). Des projets de dragage en 1854 et de nouveau dans les années 1880 ont approfondi le chenal entre Québec et Montréal (à 4,9 m puis 7,5 m), permettant aux grands vapeurs d'accoster (Source: port-montreal.com)(Source: port-montreal.com). Montréal est rapidement devenue la principale porte d'entrée maritime du Canada : en 1867 (année de la Confédération), plus de 500 navires ont fait escale au port (Source: port-montreal.com), et dans les années 1870, les lignes ferroviaires ont atteint les quais, intégrant le transport maritime et ferroviaire (Source: port-montreal.com). L'ouverture du **pont Victoria** en 1859 – alors le plus long pont ferroviaire du monde – a consolidé Montréal comme un carrefour ferroviaire-maritime national (Source: port-montreal.com). Les exportations de céréales ont explosé, et en 1926, Montréal était le plus grand port céréalier d'Amérique du Nord, exportant 135 millions de boisseaux par an (dépassant de loin les 75 millions de New York à l'époque) (Source: port-montreal.com). De massifs élévateurs à grains et silos en béton armé (y compris le premier silo de ce type au monde en 1910) ont été construits pour gérer le blé des Prairies arrivant par rail pour le transbordement outre-mer (Source: port-montreal.com) (Source: port-montreal.com). L'infrastructure portuaire de Montréal à cette époque – des entrepôts frigorifiques aux gigantesques hangars de transit en acier – était à la pointe de la technologie et suivait le rythme de la croissance industrielle (Source: port-montreal.com)(Source: port-montreal.com).

Plusieurs **jalons du 20e siècle** ont façonné davantage le port. La **Voie maritime du Saint-Laurent**, ouverte en 1959, a permis aux navires océaniques de naviguer jusqu'aux Grands Lacs, établissant fermement Montréal comme la porte d'entrée orientale de l'intérieur de l'Amérique du Nord (Source: port-montreal.com). La navigation à l'année a été rendue possible en 1964 grâce à l'utilisation de brise-glaces de la Garde côtière, mettant fin à la fermeture hivernale traditionnelle du port (Source: en.wikipedia.org). De manière cruciale, Montréal a adopté la conteneurisation tôt : elle a traité son premier conteneur en 1967, et en 1968, elle a inauguré le premier terminal à conteneurs dédié du Canada (Source: en.wikipedia.org). Le terminal Cast et le terminal Racine ont suivi dans les années 1970, permettant à Montréal de devenir un leader du transport de conteneurs sur le Saint-Laurent (Source: port-montreal.com)(Source: port-montreal.com). En 1977, le port a traité son millionième conteneur, reflétant une croissance explosive du commerce intermodal (Source: port-montreal.com). L'emplacement du port s'est progressivement déplacé vers l'est ; en 1976-1978, la plupart des anciennes installations portuaires près du centre-ville ont été fermées ou réaffectées à des fins récréatives/touristiques, et de nouveaux terminaux modernes ont été construits en aval (Source: port-montreal.com)(Source: en.wikipedia.org).

Des changements administratifs ont également eu lieu : en 1936, le gouvernement fédéral a créé le Conseil des ports nationaux pour gérer les ports canadiens, remplaçant les anciennes Commissions du Havre (Source: port-montreal.com). En 1983, la gestion du port a été modernisée sous le nom de **Société du Port de Montréal**, et en vertu de la **Loi maritime du Canada** de 1998, elle a été reconstituée en tant qu'**Administration portuaire de Montréal (APM)** autonome en 1999 (Source: port-montreal.com) (Source: en.wikipedia.org). Ces réformes ont donné au port plus de flexibilité commerciale tout en restant sous la supervision fédérale. Au tournant du 21e siècle, Montréal traitait plus de 25 millions de tonnes de marchandises par an (Source: en.wikipedia.org) et avait consolidé son statut de port diversifié et ouvert toute l'année. Les dernières décennies ont été marquées par des améliorations continues : un dragage plus profond en 1992 a augmenté la profondeur du chenal à 11,3 m (Source: port-montreal.com) ; de nouveaux postes à quai pour conteneurs (terminal Viau ouvert en 2016) et des gares intermodales ont été ajoutés pour accueillir des volumes croissants (Source: port-montreal.com) ; et en 2023, le port a inauguré une tour d'observation de 65 m au Quai Alexandra dans le cadre d'une rénovation majeure du terminal de croisière (Source: port-montreal.com)(Source: port-montreal.com). Du poste avancé colonial au hub intermodal de haute technologie, l'évolution du Port de Montréal est marquée par une adaptation continue aux besoins du commerce et de l'innovation.

Impact Économique sur Montréal, le Québec et le Canada

Historiquement et aujourd'hui, le Port de Montréal est un **moteur économique vital** pour la ville, la province et le pays. À la fin du 19e et au début du 20e siècle, le commerce portuaire (des exportations de céréales aux importations manufacturées) a soutenu l'essor de Montréal en tant que plus grande métropole et centre financier du Canada. Des districts industriels se sont développés autour du port, et l'activité portuaire (limitée aux mois sans glace jusqu'aux années 1960) a néanmoins généré des milliers d'emplois dans le transport maritime, le rail, l'entreposage et les industries connexes (Source: port-montreal.com). La prospérité de secteurs comme la minoterie, le textile et l'équipement lourd à Montréal et au-delà était étroitement liée au débit du port.

En termes contemporains, l'impact économique du Port est énorme. Une étude de Martin Associates de 2022 a quantifié le rôle du port comme *« un maillon essentiel de la chaîne d'approvisionnement du Canada »*. Cette étude a révélé que le port facilite **589 364 emplois** au Canada (directs, indirects et induits) en incluant les industries qui dépendent du fret portuaire. Cela équivaut à **93,5 milliards de dollars d'activité économique**, représentant *3,5 % du PIB du Canada* et environ *10 % du PIB du Québec*, attribuables en partie aux 36 millions de tonnes de marchandises qui ont transité par Montréal en 2022 (Source: port-montreal.com)(Source: port-montreal.com). Au Québec seulement, quelque 268 000 emplois sont liés aux importateurs et exportateurs liés au port (Source: port-montreal.com). Ces chiffres soulignent l'importance nationale du port pour faciliter le commerce, soutenir les industries (de la fabrication au commerce de détail) et générer des revenus.

En se concentrant sur la région de Montréal, les opérations du port soutiennent directement et indirectement plus de **37 000 emplois** localement, avec un salaire moyen d'environ 79 000 $ pour l'emploi direct (Source: port-montreal.com). Il contribue à environ **2,7 milliards de dollars** en retombées économiques directes et plus de 1,5 milliard de dollars en recettes fiscales à divers niveaux (Source: port-montreal.com). La **valeur des marchandises traitées** annuellement via Montréal dépasse 150 milliards de dollars (Source: port-montreal.com), reflétant les produits de grande valeur (comme les machines, les produits de consommation, les véhicules, etc.) qui transitent par ses terminaux. Essentiellement, le port sert de principale porte d'entrée commerciale du Québec, soutenant les industries axées sur l'exportation de la province (telles que l'aérospatiale, l'agriculture, les produits forestiers) et assurant un flux constant de matières premières et de produits finis pour les entreprises et les consommateurs. Les activités portuaires ont également des effets multiplicateurs : des entreprises de camionnage et de chemin de fer aux parcs logistiques et aux services maritimes, tout un écosystème d'entreprises du Grand Montréal prospère grâce au trafic portuaire.

Notamment, l'impact du port s'étend au-delà des frontières du Canada. Il soutient plus de **154 000 emplois en Ontario** (approvisionnant le marché le plus peuplé du Canada via des marchandises transitant par Montréal) et même environ **2 000 emplois aux États-Unis** en raison des chaînes d'approvisionnement transfrontalières (Source: port-montreal.com)(Source: port-montreal.com). Jusqu'à *2 % du PIB de l'Ontario* est lié au fret transitant par les quais de Montréal (Source: port-montreal.com). Ces statistiques soulignent le rôle essentiel du port non seulement pour l'économie de Montréal, mais aussi en tant qu'actif d'infrastructure d'importance nationale – soutenant les flux commerciaux, l'emploi, les recettes fiscales et la compétitivité économique du Canada dans son ensemble (Source: port-montreal.com)(Source: port-montreal.com). En période de perturbation (par exemple, la grève des débardeurs de 2020-2021 ou les ralentissements liés à la pandémie), les enjeux économiques deviennent évidents : les arrêts à Montréal peuvent coûter des dizaines de millions par semaine et forcer des réacheminements de la chaîne d'approvisionnement (Source: port-montreal.com)(Source: en.wikipedia.org), illustrant à quel point l'industrie et les emplois dépendent du bon fonctionnement du port.

Rôle dans le Commerce International et les Routes Maritimes

Stratégiquement situé à **1 600 km à l'intérieur des terres** depuis l'Atlantique, Montréal est le **port à conteneurs majeur le plus proche** du cœur industriel de l'Amérique du Nord (Est du Canada et Midwest américain) (Source: port-montreal.com)(Source: port-montreal.com). Cette situation unique sur le fleuve Saint-Laurent positionne Montréal comme une **porte d'entrée transatlantique** pivot. En fait, il se trouve sur la *route maritime directe la plus courte entre l'Europe (et la Méditerranée) et le Midwest de l'Amérique du Nord**(Source: en.wikipedia.org). Les navires partant d'Europe du Nord atteignent Montréal environ 2 à 6 jours plus rapidement qu'ils n'atteindraient un port de la côte Est des États-Unis, suivi d'un trajet

intérieur. Cet avantage a soutenu le rôle évolutif de Montréal dans le commerce mondial : historiquement, c'était le principal port reliant les marchandises européennes au centre du Canada et aux marchés américains, et aujourd'hui, il reste un nœud clé dans les **corridors commerciaux de l'Atlantique Nord**.

L'**orientation transatlantique** de Montréal se reflète dans les schémas commerciaux. En 2022, l'Europe du Nord représentait environ **34 % du trafic de conteneurs du port**, avec 22 % supplémentaires vers/depuis la région méditerranéenne (Source: port-montreal.com). Le port dispose de services de ligne réguliers par de grands transporteurs mondiaux offrant des départs hebdomadaires vers les hubs européens (ex. Anvers, Hambourg, Rotterdam) et la Méditerranée (Espagne, Italie, Turquie, etc.). Ces dernières années, Montréal a également diversifié ses routes : environ **23 %** du commerce de conteneurs est désormais lié à l'**Asie**(Source: port-montreal.com). Bien que Montréal ne puisse pas recevoir directement les plus grands méga-navires trans-Pacifique (en raison de contraintes de taille), le fret asiatique est acheminé via des hubs de transbordement en Méditerranée ou via le canal de Suez. Notamment, en 2022, l'**Inde est devenue le premier partenaire commercial du Port**, dépassant l'Allemagne (leader de longue date) (Source: port-montreal.com) – un signe de l'accroissement des liens Asie-Montréal, probablement via la route de Suez. Le port dessert également d'autres régions du monde, y compris le Moyen-Orient (8 % des parts), l'Amérique latine (6 %) et l'Afrique/Océanie (Source: port-montreal.com), souvent par des connexions de feeder depuis les hubs européens. Cette large connectivité (plus de 140 pays desservis dans le réseau commercial du port) illustre le rôle de Montréal en tant que **point de transbordement** alimentant l'intérieur de l'Amérique du Nord en marchandises mondiales (Source: en.wikipedia.org). Il s'agit effectivement d'un port **centre de charge** où les navires terminent leur voyage et où le fret est transféré au rail ou au camion pour la distribution intérieure, plutôt qu'un simple port de relais. Ce modèle à guichet unique, avec déchargement et rechargement complets des navires à Montréal, est rentable pour les transporteurs et les expéditeurs (Source: port-montreal.com).

À l'échelle régionale, Montréal joue également un rôle essentiel dans les **flux commerciaux continentaux**. Plus de la moitié de son volume de conteneurs est liée au marché intérieur canadien (54 % au Québec, 26 % en Ontario, 11 % dans les autres provinces en 2022) (Source: port-montreal.com), soulignant son importance pour les importateurs/exportateurs canadiens. De plus, environ 9 % du débit de Montréal est constitué de marchandises à destination ou en provenance des États-Unis (Source: port-montreal.com) – desservant particulièrement le Nord-Est et le Midwest américain. De nombreuses entreprises du Midwest américain acheminent leurs marchandises via Montréal comme alternative aux ports côtiers américains, profitant de transits maritimes plus courts depuis l'Europe et de liaisons ferroviaires efficaces vers le sud. Essentiellement, Montréal est devenu un **pôle du réseau intermodal nord-américain**, étendant sa portée bien au-delà des frontières du Québec. Par exemple, c'est une porte d'entrée privilégiée pour le commerce européen vers des marchés comme Toronto, Chicago et Détroit, concurrençant des ports comme New York-New Jersey en termes de temps de transit. Le rôle de Montréal dans le **commerce transatlantique** a même été renforcé par des accords commerciaux (tels

que le CETA entre le Canada et l'UE) qui ont accru les échanges commerciaux Europe-Canada, dont une grande partie transite par Montréal. Parallèlement, sur les **voies navigables intérieures nord-américaines**, Montréal est le terminus de la Voie maritime du Saint-Laurent pour les navires océaniques ; il sert de point de transfert où des navires plus petits ou des barges poursuivent leur route vers les Grands Lacs. Historiquement, le port a également géré d'importants flux d'immigration et de voyages de passagers en provenance d'Europe (en particulier aux XIXe et début du XXe siècles), bien qu'aujourd'hui son rôle de passager soit limité aux navires de croisière saisonniers. Dans l'ensemble, le **rôle évolutif du Port de Montréal dans le commerce international** se caractérise par sa fonction de **pivot essentiel entre les routes maritimes transocéaniques et les vastes marchés intérieurs de l'Amérique du Nord**, en particulier pour les échanges est-ouest à travers l'Atlantique.

Infrastructures et avancées technologiques

L'infrastructure du Port de Montréal n'a cessé de se moderniser pour répondre aux exigences changeantes du commerce et de la technologie, de l'ère des navires à vapeur à celle de la logistique intelligente. **Infrastructures physiques** : Le port comprend aujourd'hui plus de **25 km de quais et de multiples complexes terminaux** le long du littoral montréalais. Il exploite **quatre grands terminaux à conteneurs** (Cast, Racine, Viau et Maisonneuve) avec une capacité combinée d'environ 2 millions de TEU/an et des terminaux spécialisés pour le vrac solide, le vrac liquide, les céréales et les marchandises diverses. Cette infrastructure a évolué de modestes débuts – les quais des premiers marchands dans les années 1800 – à des développements massifs : au début du XXe siècle, Montréal avait construit *cinq grands silos à grain* (l'un était le plus haut silo en béton armé du monde en 1910) et de vastes entrepôts, lui permettant de gérer d'énormes volumes de céréales et de denrées périssables réfrigérées (Source: port-montreal.com)(Source: port-montreal.com). Le port a été un pionnier de l'**électrification et des installations intermodales** très tôt ; par exemple, des grues électriques et même des locomotives électriques étaient utilisées dès les années 1920 pour déplacer les marchandises dans le port (Source: port-montreal.com). L'intégration de **lignes ferroviaires directement sur les quais** a été établie dès les années 1870 et reste une caractéristique distinctive – la connectivité ferroviaire permet un transfert efficace des conteneurs et des marchandises en vrac du navire au train au sein du port. En 1886, le port était relié par le premier chemin de fer transcontinental à l'Ouest canadien (Source: port-montreal.com), et aujourd'hui, il est connecté aux réseaux de Canadian Pacific Kansas City (CPKC) et de Canadien National (CN) directement sur les quais (Source: port-montreal.com). Cette configuration intermodale transparente améliore considérablement la fluidité du fret.

L'avènement de la **conteneurisation** dans les années 1960 a été un bond technologique transformationnel que Montréal a rapidement adopté. En **1968**, Montréal a ouvert le premier terminal à conteneurs du Canada (Source: en.wikipedia.org), reconnaissant l'efficacité du système de conteneurs de Malcom McLean. Au cours des décennies suivantes, le port a étendu sa capacité de manutention de

conteneurs avec de nouvelles grues à portique, des quais plus longs et un dragage plus profond. En **1988**, un troisième terminal à conteneurs (Maisonneuve) a été ajouté (Source: port-montreal.com), et l'approfondissement périodique du chenal (à 10,7 m dans les années 1960, puis à **11 m de tirant d'eau en 1992**) a permis à Montréal de gérer des navires plus grands (Source: en.wikipedia.org)(Source: en.wikipedia.org). Bien que la profondeur du Saint-Laurent limite la taille des navires (Montréal gère des navires jusqu'à environ 44 m de largeur et 300 m de longueur en raison des contraintes du chenal (Source: port-montreal.com)(Source: port-montreal.com)), le port s'est adapté en utilisant des grues de grande capacité et en maximisant la charge des navires qu'il peut accueillir. En **2013**, Montréal a modernisé ses grues pour accueillir les navires *Post-Panamax* (jusqu'à 44 m de large) (Source: port-montreal.com), et il continue d'améliorer progressivement le tirant d'eau par dragage d'entretien.

Les **avancées technologiques** ont permis au port de rester compétitif et efficace. Un exemple notable est le **système de navigation électronique** mis en œuvre en 2008, qui fournit aux pilotes des données en temps réel (sur la profondeur du chenal, les courants, la glace, le trafic) du golfe du Saint-Laurent à Montréal (Source: port-montreal.com). Cela améliore la sécurité et permet aux navires plus grands de transiter dans diverses conditions. Le Port a également investi dans des initiatives de *port intelligent* : il a été l'un des premiers à adopter la **documentation basée sur la blockchain (TradeLens)** et participe à l'initiative ChainPORT pour la collaboration numérique entre les ports (Source: port-montreal.com). L'intelligence artificielle et la modélisation 3D sont utilisées pour optimiser la logistique, comme l'analyse prédictive pour la gestion du trafic et les opérations de parc (Source: port-montreal.com). Le système de portail pour camions a été modernisé (par exemple, un portail d'entrée commun pour les camions a ouvert en 2011) pour accélérer le traitement (Source: en.wikipedia.org), et un système communautaire portuaire permet aux expéditeurs, transporteurs et régulateurs d'échanger des données de manière transparente, réduisant ainsi les temps d'attente. De plus, des **technologies environnementales** comme l'alimentation à quai ont été déployées : en 2022, le port disposait de 43 connexions électriques à quai pour les navires (permettant aux navires de se brancher à une électricité propre pendant qu'ils sont à quai) (Source: port-montreal.com). D'autres améliorations d'infrastructure récentes incluent l'**agrandissement du parc intermodal Viau**, de nouveaux **passages supérieurs et connexions routières** au sein du port pour désengorger les goulots d'étranglement (Source: port-montreal.com), et la construction en cours du **terminal à conteneurs de Contrecœur** (environ 40 km en aval) qui ajoutera une capacité significative (1,15 million de TEU) d'ici le milieu des années 2030 (Source: csatransportation.com). Le projet Contrecœur, soutenu par la Banque de l'infrastructure du Canada et des partenaires privés, illustre la planification d'infrastructure prospective du port pour accueillir la croissance future du commerce (Source: port-montreal.com).

En résumé, l'infrastructure et la technologie de Montréal n'ont cessé de progresser – des chenaux dragués et des élévateurs à grain des premières époques aux grues à conteneurs, au rail sur quai et aux systèmes logistiques numériques d'aujourd'hui – garantissant que le port reste à la **pointe de la technologie**. Cette amélioration continue permet à Montréal de fonctionner efficacement malgré les

contraintes géographiques, et d'offrir un service de classe mondiale pour la manutention de tous les types de marchandises (conteneurs, vrac solide, vrac liquide, marchandises diverses et passagers de croisière). Le résultat est un **complexe portuaire très diversifié** qui allie des infrastructures héritées (par exemple, le silo à grain historique n°4 toujours en usage (Source: port-montreal.com)) à des innovations de pointe, le positionnant bien pour les exigences du commerce mondial du XXIe siècle.

Statistiques opérationnelles et performance actuelles

Au milieu des années 2020, le Port de Montréal gère des volumes substantiels et maintient des indicateurs de performance solides, renforçant son statut de **deuxième port le plus achalandé au Canada** (après Vancouver) et de port nord-américain de premier plan. En **2024**, le débit de marchandises s'est maintenu à **35,26 millions de tonnes**(Source: csatransportation.com), un niveau stable par rapport à l'année précédente malgré les vents contraires économiques. Ce total comprend un mélange de marchandises conteneurisées, de vrac solide (comme les céréales, le minerai, les engrais), de vrac liquide (produits pétroliers, produits chimiques) et de marchandises diverses. Le port a accueilli plus de **2 000 escales de navires** en 2024 (Source: en.wikipedia.org), allant des grands porte-conteneurs océaniques aux pétroliers, vraquiers et navires de croisière. L'activité terrestre quotidienne est également intense : le port gère jusqu'à **2 500 trajets de camions par jour** et **60 à 80 mouvements de trains par semaine**, illustrant le flux intermodal important de marchandises à travers ses terminaux (Source: port-montreal.com).

En termes de **trafic conteneurisé**, Montréal a traité environ **1,46 million de TEU** (unités équivalentes à vingt pieds) en 2024 (Source: csatransportation.com). Cela représente une légère baisse (environ 5 %) par rapport au record d'environ 1,54 à 1,7 million de TEU de 2021-2022, attribuable en partie à des conditions économiques plus faibles et aux effets persistants des perturbations du travail (Source: csatransportation.com). Néanmoins, le secteur des conteneurs du port reste robuste : 2022 avait été une année record avec **1,7 million de TEU** et 14,4 millions de tonnes de marchandises conteneurisées (en hausse de 1,2 % par rapport à 2021) (Source: port-montreal.com)(Source: port-montreal.com). Même avec un récent recul, les volumes de conteneurs de Montréal sont nettement supérieurs à ceux d'il y a dix ans (le port a franchi le cap du million de TEU pour la première fois en 2000 (Source: en.wikipedia.org) et a connu une croissance constante depuis). La **composition du fret** du port est diverse – en conteneurs, les principales marchandises d'importation/exportation comprennent les produits alimentaires, les biens de consommation, les matériaux de construction, les métaux, les machines, les véhicules et pièces détachées, les produits chimiques et les textiles (Source: port-montreal.com). Le **vrac solide** totalise environ 8 à 9 millions de tonnes par an ; notamment, les **expéditions de céréales** ont fortement rebondi en 2022 (en hausse de 21 %) et ont contribué à un débit de vrac solide de **8,2 millions de tonnes**(Source: port-montreal.com). Le **vrac liquide** (principalement les produits pétroliers raffinés, les hydrocarbures et les produits chimiques liquides) représente environ un tiers du tonnage ; 2022 a

enregistré **13 millions de tonnes** de vrac liquide, un bond de 10,6 % alors que la demande de carburant pour les voyages et les transports a repris après la pandémie (Source: port-montreal.com)(Source: port-montreal.com). Les marchandises diverses et le fret général non conteneurisé restent un segment plus petit (environ 0,4 million de tonnes en 2022) mais ont augmenté de près de 90 % cette année-là, reflétant une certaine résurgence de l'acier, des cargaisons de projet et d'autres marchandises difficilement conteneurisables (Source: port-montreal.com).

Du côté **financier et de la productivité**, le port a affiché des résultats solides. En 2022, il a déclaré des revenus d'exploitation de 134 millions de dollars canadiens (en hausse de 14 % d'une année sur l'autre) et un bénéfice net de 20,7 millions de dollars canadiens (Source: port-montreal.com)(Source: port-montreal.com), réinvestis dans des projets d'investissement. L'APM maintient une cote de crédit AA (Source: port-montreal.com), indiquant une solide santé financière. Les indicateurs d'efficacité sont compétitifs : les temps d'immobilisation des conteneurs sont étroitement surveillés (le port publie des rapports de performance), et il a la réputation d'effectuer des transferts ferroviaires rapides vers l'intérieur des terres. Le ratio import-export équilibré de Montréal (à peu près égal, en poids) garantit que les conteneurs sont utilisés à l'entrée comme à la sortie, réduisant les retours à vide et améliorant l'efficacité des coûts (Source: port-montreal.com). La main-d'œuvre et la direction du port se sont également efforcées de se remettre des perturbations – par exemple, après une grève des débardeurs en 2021 et la congestion liée à la pandémie, le port a résorbé les retards et, fin 2022, était *« de nouveau sur la voie de la croissance »*(Source: port-montreal.com)(Source: port-montreal.com).

Dans le **secteur des croisières**, Montréal a refait surface comme destination de croisière sur le Saint-Laurent. Après deux saisons annulées, **2022 a enregistré 50 escales de navires de croisière et environ 50 900 passagers**(Source: port-montreal.com)(Source: port-montreal.com). En 2024, le nombre de passagers est passé à **65 136** (avec 41 escales de croisières internationales) (Source: port-montreal.com). Le terminal de croisière modernisé du port (Grand Quai) peut accueillir les navires de croisière les plus récents et a contribué à positionner Montréal comme port de départ et d'arrivée pour les croisières Canada-Nouvelle-Angleterre, en particulier pendant la saison des couleurs automnales. Bien que le trafic de croisière représente une petite partie de l'activité globale, il a des impacts économiques touristiques notables sur la ville.

Pour situer le débit actuel de Montréal, il traite un volume inférieur à celui des plus grands ports côtiers, mais demeure un leader dans sa région. **Vancouver**, le plus grand port du Canada, a traité 158 millions de tonnes et 3,47 millions d'EVP en 2024 (Source: csatransportation.com) – soit nettement plus que les 35 MT et 1,46 M EVP de Montréal. Les grands ports américains éclipsent Montréal en termes de volume de conteneurs (par exemple, New York/New Jersey a traité environ 8,7 M EVP en 2024, Los Angeles environ 10,3 M EVP) (Source: csatransportation.com)(Source: csatransportation.com). Cependant, Montréal se classe parmi les **15 premiers ports d'Amérique du Nord en volume de conteneurs** et est de loin le **plus achalandé sur le Saint-Laurent/Grands Lacs**. Il traite près de **trois fois plus de**

conteneurs que Halifax, l'autre grand port à conteneurs de la côte Est du Canada (Halifax a traité environ 0,60 M EVP en 2022) (Source: porthalifax.ca)(Source: freightwaves.com). La capacité de Montréal à déplacer plus de 35 millions de tonnes sur un port fluvial témoigne de l'efficacité de ses opérations et de la forte demande dans son arrière-pays. Avec les expansions prévues (le nouveau terminal) et les améliorations de productivité, le port vise à augmenter sa capacité à environ 3,5 M EVP d'ici les années 2030 (Source: csatransportation.com), afin de suivre le rythme de la croissance future du commerce. En résumé, les statistiques actuelles dépeignent un port qui **opère près de sa pleine capacité, avec une croissance équilibrée dans tous les secteurs de fret et une part importante (sinon la plus grande) du commerce continental**, surpassant son poids compte tenu de sa situation intérieure.

Considérations environnementales et réglementaires

Opérant dans un corridor urbain et écologiquement sensible, le Port de Montréal est soumis à une surveillance environnementale et réglementaire étendue. La **gestion environnementale** est devenue une priorité essentielle au cours des dernières décennies, alors que le port cherche à croître de manière durable et à se conformer à des réglementations strictes. Une initiative phare est l'engagement du port envers la **neutralité carbone d'ici 2035 pour ses propres opérations**(Source: port-montreal.com). L'APM a mis en œuvre de nombreuses mesures écologiques : elle a réalisé une **réduction de 33 % de ses propres émissions de GES depuis 2007**(Source: port-montreal.com) grâce à des mesures telles que la conversion de 80 % de sa flotte de véhicules en hybrides/électriques et l'amélioration de l'efficacité énergétique. Le port a été parmi les premiers en Amérique du Nord à offrir l'**alimentation à quai** (branchement électrique) pour les navires en hivernage et les navires de croisière – en 2022, 30 escales de navires ont utilisé l'alimentation à quai, éliminant une estimation de 2 000 tonnes d'émissions de CO2 (Source: port-montreal.com). Montréal s'est également associé à des ports internationaux (comme Anvers-Bruges) pour établir un **corridor maritime vert** promouvant les carburants à faible émission de carbone dans le transport maritime transatlantique (Source: port-montreal.com). De plus, le port est actif dans le programme Green Marine, une certification volontaire qui exige une amélioration continue dans des domaines tels que les émissions atmosphériques, la prévention des déversements et les impacts sur la communauté.

La **conformité réglementaire** dans les expansions est illustrée par l'évaluation environnementale rigoureuse du nouveau terminal de Contrecœur. À partir de 2014, l'APM a mené des études approfondies sur l'impact du projet, en consultation avec les parties prenantes et les Premières Nations (Source: port-montreal.com). En mars 2021, le ministre fédéral de l'Environnement a publié une déclaration de décision *approuvant* le projet de Contrecœur mais imposant **387 conditions contraignantes** couvrant la protection de l'environnement et les mesures sociales (Source: port-montreal.com). Ces conditions (appliquées par l'Agence d'évaluation d'impact du Canada) comprennent la surveillance des habitats de

poissons, de la qualité de l'eau, du bruit et des espèces à risque, ainsi que des mesures pour répondre aux préoccupations de la communauté (Source: port-montreal.com)(Source: port-montreal.com). Le port doit mettre en œuvre 24 programmes distincts de surveillance environnementale et 7 plans de compensation pour la perte ou la perturbation d'habitats (Source: port-montreal.com). Par exemple, pour protéger l'**hirondelle de rivage** (une espèce d'oiseau menacée), le port a construit des structures de nidification artificielles avec 1 200 terriers en compensation de l'habitat affecté par la construction (Source: port-montreal.com). Une consultation continue avec les communautés mohawks et autres communautés autochtones est obligatoire pour intégrer les connaissances traditionnelles et s'assurer que les préoccupations sont prises en compte (Source: port-montreal.com). Une telle surveillance rigoureuse reflète le cadre réglementaire dans lequel Montréal opère – les projets portuaires canadiens déclenchent des examens fédéraux pour assurer la durabilité.

Au quotidien, le port adhère à de nombreuses réglementations : la **Loi maritime du Canada** et les règlements associés régissent la sécurité maritime, la sûreté et les obligations environnementales des administrations portuaires (Source: tc.canada.ca). L'APM a ses propres politiques environnementales qui s'alignent sur les lois fédérales (comme la Loi canadienne sur la protection de l'environnement et la Loi sur les pêches). Le dragage du chenal de navigation, par exemple, est géré avec soin pour minimiser l'impact écologique sur le Saint-Laurent ; les matériaux dragués sont surveillés et éliminés conformément aux directives environnementales. Le port a également mis en œuvre des mesures d'atténuation du bruit et de la poussière (importantes pour les voisins urbains) : ces mesures comprennent l'utilisation de systèmes de convoyeurs fermés pour les marchandises en vrac, la pulvérisation d'eau pour supprimer la poussière et la restriction des opérations plus bruyantes à certaines heures ou l'utilisation d'équipements plus silencieux. Les **règlements sur l'eau de ballast** sont appliqués aux navires pour prévenir les espèces envahissantes dans le système des Grands Lacs–Saint-Laurent. Les **rapports de développement durable** du port mettent en évidence des réalisations telles que la plantation de 2 000 arbres en cinq ans (verdissement urbain), le déploiement de l'alimentation électrique pour les camions aux portes du port afin de réduire le ralenti, et des projets de traitement des eaux pluviales (Source: port-montreal.com).

Du côté de la **gouvernance réglementaire**, le statut d'administration portuaire de Montréal signifie qu'elle doit concilier autonomie commerciale et obligations d'intérêt public. Le port est une **agence fédérale autonome en vertu de la Loi maritime du Canada**, ce qui l'oblige à être financièrement autonome tout en respectant toutes les réglementations environnementales, de sécurité et de sûreté applicables (Source: port-montreal.com). Le gouvernement fédéral (Transports Canada) veille à ce que le port respecte ses exigences réglementaires et peut intervenir pour l'application si nécessaire. Par exemple, lors de la grève des débardeurs de 2020, Transports Canada a surveillé l'impact économique et a publié un **document d'information notant que le port générait environ 2,6 milliards de dollars annuellement et 19 000 emplois** (un chiffre faisant probablement référence aux impacts directs) (Source: tc.canada.ca), soulignant l'urgence de résoudre le conflit. En résumé, la **gestion**

environnementale et la conformité sont profondément ancrées dans le fonctionnement du Port de Montréal. De la mise en œuvre de projets innovants de réduction des émissions à la navigation dans un réseau complexe de réglementations et d'attentes des parties prenantes, le port vise à croître de manière écologiquement responsable – reconnaissant que sa licence d'exploitation à long terme dépend du maintien de la confiance de la communauté et des régulateurs tout en protégeant l'écosystème du Saint-Laurent.

Pertinence stratégique dans les chaînes d'approvisionnement et la logistique mondiales

Le Port de Montréal occupe une position stratégique dans les chaînes d'approvisionnement mondiales et continentales, servant de **porte d'entrée logistique essentielle vers l'intérieur de l'Amérique du Nord**. Son importance a été soulignée lors des récentes perturbations de la chaîne d'approvisionnement : lorsque la congestion liée à la pandémie ou les conflits de travail ont frappé d'autres ports, le rôle de Montréal en tant que porte d'entrée alternative est devenu évident. Par exemple, les expéditeurs cherchant à éviter les ports américains engorgés ont redirigé une partie de leur fret via les installations non congestionnées de Montréal en 2021-2022, et la direction du port a noté que *« les événements récents nous ont tous montré… l'importance des infrastructures portuaires pour la société et l'économie »*, ce qui a incité à renforcer les chaînes d'approvisionnement contre les crises (Source: port-montreal.com). Montréal est essentiel à la résilience de la chaîne d'approvisionnement car il diversifie les options d'acheminement : il offre une route nordique pour le commerce européen et une option complémentaire aux ports de la côte ouest pour une partie du commerce asiatique via Suez, ajoutant ainsi redondance et flexibilité aux réseaux logistiques.

L'un des **principaux avantages stratégiques** de Montréal est sa vaste **connectivité intermodale**. Le port offre un service ferroviaire direct et rapide vers les principaux centres de distribution – il bénéficie d'un **accès rapide à 110 millions de consommateurs** : environ 40 millions en un seul trajet routier ou ferroviaire d'une journée, et 70 millions supplémentaires en deux jours par rail (Source: port-montreal.com). Cela signifie que les marchandises déchargées à Montréal peuvent atteindre Toronto, Detroit, Chicago ou New York en seulement 24 à 48 heures par rail. Les deux chemins de fer nationaux (CN et CPKC) disposent de gares intermodales sur les quais, et les trains de Montréal transportent régulièrement des conteneurs vers **Chicago (via CPKC)** et vers **Toronto/l'Ouest canadien (via CN)**, intégrant le port dans les corridors d'approvisionnement continentaux (Source: port-montreal.com). La récente fusion créant **CPKC (Canadien Pacifique Kansas City)** est particulièrement notable : elle ouvre la possibilité d'un service ferroviaire continu du Port de Montréal jusqu'à la côte du Golfe des États-Unis et le Mexique. En effet, CPKC a déjà augmenté la capacité des trains pour les exportations de céréales via Montréal, étendant la portée de la chaîne d'approvisionnement à la ceinture céréalière du Midwest

américain et aux Prairies canadiennes (Source: port-montreal.com). De tels développements renforcent la valeur stratégique de Montréal : il peut servir d'alternative *« tout-eau »* aux routes terrestres (par exemple, plutôt que d'expédier via Los Angeles et de transporter par rail vers l'est, certaines cargaisons asiatiques ou latino-américaines peuvent passer par le canal de Panama jusqu'au golfe des États-Unis, puis remonter vers Montréal par rail, ou directement via Suez jusqu'à Montréal).

Le rôle de Montréal dans les **chaînes d'approvisionnement mondiales** est également lié à sa fiabilité et à son commerce équilibré. Il traite un volume important d'exportations – y compris des céréales, des produits forestiers, des pièces aérospatiales et automobiles – qui alimentent la fabrication et les marchés étrangers. Lors des perturbations de la chaîne d'approvisionnement, un équilibre des flux d'importation-exportation à Montréal a garanti que les conteneurs et l'équipement étaient plus disponibles que dans les ports fortement axés sur l'importation. De plus, le *centrage de la charge* du port (déchargement/chargement de navires en un seul arrêt) et les services de ligne réguliers confèrent une prévisibilité aux chaînes d'approvisionnement (Source: port-montreal.com). Les grands transporteurs comme MSC, Maersk, CMA CGM, Hapag-Lloyd et OOCL incluent tous Montréal dans leurs boucles de service transatlantiques, le connectant souvent à des ports pivots en Europe où le fret mondial peut être transbordé. Cela intègre efficacement Montréal dans les **réseaux logistiques mondiaux** – le fret d'Asie, d'Afrique ou d'Amérique du Sud peut atteindre Montréal via des hubs intermédiaires, ce qui en fait un nœud dans le **réseau mondial de transport de conteneurs** malgré sa situation intérieure.

Du point de vue de la **stratégie nationale de la chaîne d'approvisionnement**, Montréal est l'une des portes d'entrée commerciales pivots du Canada (les autres principales étant Vancouver et les ports de la Nouvelle-Écosse/Terre-Neuve pour certains commerces de vrac). Les décideurs politiques reconnaissent que toute perturbation significative à Montréal (que ce soit en raison de problèmes de main-d'œuvre, comme en 2020 (Source: en.wikipedia.org), ou de contraintes d'infrastructure) peut avoir des effets en cascade sur les stocks, les intrants manufacturiers et la disponibilité des biens de consommation dans l'Est du Canada et certaines parties des États-Unis. Cela a été évident lors de la grève de 2020, lorsque les fabricants et les distributeurs au détail ont dû réacheminer ou faire face à des retards, ce qui a incité le gouvernement fédéral à envisager une loi de retour au travail – soulignant le poids stratégique du port. Inversement, les investissements à Montréal génèrent de vastes avantages pour la chaîne d'approvisionnement : par exemple, l'expansion de Contrecœur garantira que la **Porte du Saint-Laurent** dispose d'une capacité suffisante pour les prochaines décennies de croissance commerciale, soutenant la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement mondiale en prévenant les goulots d'étranglement dans une artère critique.

Le port est également au centre d'un **pôle logistique à Montréal**. Il a contribué à la fondation de CargoM, le pôle logistique et transport du Grand Montréal, en 2012 (Source: port-montreal.com). Par l'intermédiaire de CargoM, l'administration portuaire collabore avec les chemins de fer, les entreprises de camionnage, les opérateurs de terminaux et les importateurs/exportateurs pour optimiser la chaîne

d'approvisionnement de bout en bout – les initiatives comprennent des plateformes d'échange de données numériques et la colocation de centres de distribution. Ce niveau élevé de coordination signifie que les chaînes d'approvisionnement utilisant Montréal ont tendance à être bien orchestrées, du segment maritime au dernier kilomètre. En résumé, la pertinence stratégique du Port de Montréal découle de sa capacité à offrir une portée intérieure efficace aux expéditeurs mondiaux, agissant comme une soupape de décharge et une alternative aux routes congestionnées, et ancrant un écosystème logistique régional. Son développement continu n'est donc pas seulement une préoccupation locale, mais une question de **renforcement de la connectivité et de la résilience de la chaîne d'approvisionnement mondiale** pour une grande partie de l'économie nord-américaine (Source: port-montreal.com)(Source: port-montreal.com).

Dynamique de gouvernance, de partenariats et d'investissement

Le modèle de gouvernance et la structure de partenariat du Port de Montréal illustrent un mélange de surveillance publique et de participation du secteur privé qui stimule les investissements continus. Le port est supervisé par l'**Administration portuaire de Montréal (APM)**, qui, comme indiqué, est une agence fédérale opérant sans lien de dépendance en vertu de la Loi maritime du Canada (Source: port-montreal.com). L'APM est chargée de gérer les terrains et les installations portuaires *commercialement*, c'est-à-dire qu'elle doit générer des revenus de ses opérations (droits de quai, droits de port, baux, etc.) pour financer ses activités, sans subventions gouvernementales directes pour les opérations. Les décisions stratégiques sont prises par un **Conseil d'administration (sept membres)** représentant les parties prenantes gouvernementales et industrielles, et une équipe de direction dirigée par un président-directeur général (Source: port-montreal.com). Cette structure de gouvernance vise à garantir que le port est géré de manière efficace et compétitive, tout en s'alignant sur les objectifs de la politique nationale des transports. Le gouvernement fédéral (par l'intermédiaire du ministre des Transports) approuve les décisions majeures comme les acquisitions de terrains ou les emprunts au-delà de certaines limites, mais l'APM dispose d'une autonomie substantielle dans les opérations quotidiennes et la planification des investissements.

Un élément clé de la gouvernance de Montréal est son **approche de partenariat public-privé pour les opérations**. L'APM **construit et entretient les infrastructures** mais **loue généralement les terminaux à des entreprises d'exploitation privées**(Source: port-montreal.com). Par exemple, les principaux terminaux à conteneurs sont gérés par des entreprises d'arrimage privées : *Montreal Gateway Terminals Partnership* exploite les terminaux Cast et Racine, tandis que *Termont Montréal* (une coentreprise incluant la ligne maritime MSC) exploite les terminaux Maisonneuve et Viau. Ces opérateurs de terminaux investissent dans l'équipement (grues, chariots cavaliers, systèmes informatiques) et emploient la main-d'œuvre syndiquée des débardeurs pour manipuler le fret, en vertu de baux et d'accords de productivité avec l'APM. L'**Association des employeurs maritimes** représente les intérêts combinés des opérateurs

de terminaux dans les négociations collectives, et ce sont eux (et les lignes maritimes) qui embauchent les **débardeurs et débardeurs** qui déplacent physiquement les marchandises (Source: port-montreal.com). Cette séparation des fonctions de propriétaire (APM) et de locataire (opérateur) s'aligne sur les meilleures pratiques mondiales en matière de gouvernance portuaire, encourageant le capital privé et l'expertise dans la manutention du fret tandis que l'administration portuaire se concentre sur les infrastructures à usage commun et la conformité réglementaire.

Dynamique d'investissement : L'APM finance ses projets d'investissement par ses revenus, des émissions d'obligations, des programmes gouvernementaux d'infrastructure et des partenariats. Ces dernières années, Montréal a réalisé d'importantes dépenses d'investissement – par exemple, **117,4 millions de dollars canadiens ont été investis dans des projets d'immobilisations rien qu'en 2022**(Source: port-montreal.com) – pour accroître sa capacité et moderniser ses installations. L'**agrandissement de Contrecœur** est réalisé dans le cadre d'un partenariat public-privé : le port a obtenu 300 millions de dollars de la Banque de l'infrastructure du Canada (Source: port-montreal.com) et a présélectionné des consortiums privés pour concevoir, construire et exploiter le nouveau terminal, partageant ainsi les risques du projet et les revenus futurs. Le soutien gouvernemental (fédéral et provincial) est souvent justifié par les retombées économiques plus larges du développement portuaire (comme détaillé précédemment). De plus, l'APM recherche activement des **partenariats et alliances internationaux**. Elle a signé des protocoles d'entente de jumelage avec plusieurs ports (par exemple, un accord de coopération en cours avec le Port de Marseille Fos (Source: en.wikipedia.org) et d'autres avec Anvers, Hambourg et Casablanca), visant à échanger les meilleures pratiques et potentiellement à stimuler des affaires conjointes. Le port fait également partie de l'Association des administrations portuaires canadiennes, par l'intermédiaire de laquelle il collabore sur des questions de politique telles que les corridors commerciaux et l'adaptation climatique.

En ce qui concerne les **parties prenantes publiques**, le Port de Montréal est physiquement situé dans la ville et interagit avec les autorités municipales et provinciales sur des questions telles que l'utilisation des terres, les itinéraires de camionnage et le développement économique. Il existe des comités officiels pour les relations communautaires et des forums avec les résidents locaux (surtout à mesure que le port empiète sur les quartiers urbains). Par exemple, l'APM a un programme « Voisins du Port » pour gérer les plaintes et engager les citoyens (Source: port-montreal.com)(Source: port-montreal.com). Le réaménagement du Grand Quai a été un partenariat avec la Ville de Montréal pour donner un accès public au front de mer tout en maintenant les opérations de croisière (Source: port-montreal.com). Ce type d'**effort d'intégration urbaine** démontre la reconnaissance par l'autorité portuaire de ses obligations en matière de licence sociale.

Les **relations de travail** constituent un autre aspect important : la main-d'œuvre syndiquée du port (par exemple, les débardeurs du Syndicat canadien de la fonction publique, les vérificateurs et autres corps de métier) est un partenaire essentiel. La grève de 2020 a révélé des vulnérabilités, et depuis lors, le port

et les employeurs ont travaillé sur des conventions collectives qui assurent une stabilité à plus long terme. Néanmoins, les relations de travail restent un domaine dynamique où le gouvernement peut intervenir si nécessaire (une loi de retour au travail a été envisagée lors du conflit de 2021 compte tenu de l'indispensabilité économique du port (Source: en.wikipedia.org)).

Dans l'ensemble, la gouvernance et les partenariats de Montréal créent un **cadre synergique** : le secteur public (APM et gouvernement) fournit l'orientation stratégique, les terrains et les infrastructures de base, tandis que le secteur privé (exploitants de terminaux, transporteurs, entreprises de logistique) apporte efficacité, innovation et capital aux opérations. Ce modèle a attiré des investissements continus – par exemple, **des transporteurs mondiaux comme MSC et Maersk ont investi dans les terminaux de Montréal**, et le CN a investi dans des trains plus longs et des installations intérieures pour soutenir la croissance du port. De tels investissements reposent sur une gouvernance stable et une vision à long terme claire. Les plans stratégiques du port (par exemple, le processus de **consultation Port 2030 et le Plan stratégique 2023-2027**(Source: port-montreal.com)) ont été élaborés avec une large contribution des parties prenantes, garantissant que les futurs investissements s'alignent sur les besoins du marché, les contraintes environnementales et les attentes de la communauté. Grâce à une gouvernance solide, Montréal a maintenu des niveaux de service élevés et a développé ses infrastructures de manière proactive plutôt que réactive, ce qui est crucial dans le secteur portuaire très concurrentiel.

Comparaison avec d'autres grands ports nord-américains

Comparé à d'autres grands ports nord-américains, le Port de Montréal présente un profil distinctif : un port fluvial intérieur avec un volume modéré, mais une importance démesurée en raison de sa portée commerciale et de sa spécialisation. **Au Canada**, Montréal est le **deuxième plus grand port** après Vancouver. Vancouver, en tant que porte d'entrée canadienne du Pacifique, traite plus de quatre fois le tonnage de marchandises de Montréal et plus du double des conteneurs (par exemple, 3,47 millions d'EVP contre 1,46 million pour Montréal en 2024) (Source: csatransportation.com)(Source: csatransportation.com). Le débit de Vancouver (158 millions de tonnes en 2024) comprend d'énormes volumes de vrac (charbon, céréales, potasse) et un important commerce de conteneurs asiatiques (Source: csatransportation.com), tandis que les 35 millions de tonnes de Montréal sont davantage axées sur les conteneurs et les produits raffinés, reflétant son rôle au service des marchés de consommation et du commerce de produits manufacturés. Montréal ne peut pas accueillir les **navires porte-conteneurs ultra-larges** qui font escale à Vancouver ou dans les ports américains en raison de la profondeur du Saint-Laurent et de la taille des écluses en amont, mais il a maximisé sa niche en assurant le rotation très efficace des navires Panamax et Post-Panamax plus petits. Il est à noter que Vancouver est le **port dominant du Canada en termes de fret total** (presque autant de tonnage que les cinq prochains ports canadiens réunis (Source: csatransportation.com)), mais Montréal gère la **majorité du trafic de conteneurs de l'Est du Canada**. En fait, Montréal traite près de trois fois plus de conteneurs que

Halifax, son plus proche concurrent canadien sur la côte Est (Halifax a traité environ 0,6 million d'EVP en 2022, un record pour ce port) (Source: freightwaves.com). L'avantage d'Halifax réside dans ses eaux profondes et sa capacité à accueillir des méga-navires, mais il lui manque le vaste marché local de Montréal et ses liaisons ferroviaires intérieures, ce qui entraîne des volumes plus faibles malgré des efforts de croissance agressifs. **Prince Rupert**, un autre port canadien (en Colombie-Britannique), offre également un contraste intéressant : il est beaucoup plus petit en termes de population desservie, mais joue un rôle intermodal stratégique entre l'Asie et l'Amérique du Nord (il a traité environ 1 million d'EVP à son apogée, moins maintenant en raison de changements). Montréal, en revanche, dispose d'une base commerciale diversifiée (Europe, Méditerranée, Moyen-Orient, Amériques) et d'une vaste population d'arrière-pays – des facteurs qui garantissent que ses volumes sont soutenus à la fois par la demande d'importation et l'offre d'exportation.

En comparant Montréal aux **ports américains**, il se classe en dessous des méga-plateformes, mais est comparable aux ports de taille moyenne. Par exemple, **New York-New Jersey**, le port le plus achalandé de la côte Est des États-Unis, a traité environ 9 millions d'EVP en 2024 (Source: csatransportation.com), soit environ six fois le volume de Montréal. Des ports comme **Savannah** (environ 5,6 millions d'EVP) et **Norfolk** (environ 3,5 millions d'EVP) dépassent également Montréal en termes de conteneurs. Cependant, Montréal est à égalité ou en avance sur certains ports de la côte du Golfe (par exemple, Houston a traité 3,0 millions d'EVP, soit environ le double de Montréal ; La Nouvelle-Orléans est beaucoup plus petite). En tonnage total, de nombreux ports américains (qui traitent du pétrole brut, du GNL ou d'énormes exportations de vrac) dépassent Montréal. Mais le tonnage seul peut être trompeur – le tonnage de Montréal est de grande valeur. Par exemple, la manutention de 1,5 million d'EVP de marchandises principalement finies peut être plus significative économiquement que des dizaines de millions de tonnes de vrac de faible valeur. En termes de *valeur économique du commerce*, Montréal surpasse son poids. La valeur des marchandises du port (151 milliards de dollars en 2022) (Source: port-montreal.com) est comparable ou supérieure à celle de certains ports à volume plus élevé qui transportent principalement des produits de moindre valeur.

La **position géographique** de Montréal la différencie également. C'est un *port intérieur* (à près de 1 000 miles de l'océan), contrairement aux géants côtiers comme Los Angeles ou Savannah qui sont en bord de mer. Cela signifie que Montréal déplace efficacement le point de transition océan-terre profondément à l'intérieur du continent, réduisant ainsi le transport intérieur pour ses clients. En revanche, les conteneurs arrivant dans les ports côtiers doivent parcourir une plus grande distance par rail/camion pour atteindre les marchés intérieurs. Ainsi, bien que LA/Long Beach ou New York traitent un volume plus important, les importateurs situés, par exemple, à Toronto ou Chicago pourraient trouver l'acheminement via Montréal logistiquement efficace malgré l'échelle plus petite. En termes d'**efficacité et de temps d'escale**, la performance de Montréal est solide ; il obtient souvent de bons résultats dans les classements de productivité portuaire (par exemple, l'Indice de performance portuaire de la Banque Mondiale a déjà souligné les faibles temps de rotation des navires à Montréal par rapport à ses pairs). Les **niveaux de**

congestion à Montréal ont également été historiquement faibles – il ne fait pas face à la congestion extrême des terminaux ou aux longues files d'attente de camions que LA/Long Beach ont dû gérer, mis à part des problèmes temporaires lors d'événements extraordinaires. Cette fiabilité peut rendre Montréal attrayant même s'il n'est pas le plus grand port.

Un autre aspect comparatif est la **spécialisation** : Montréal est principalement un **port de conteneurs et de marchandises diverses**, ainsi qu'un centre régional de distribution de vrac liquide. Il ne dispose pas des terminaux massifs de vrac sec de lieux comme Vancouver, Duluth ou Hampton Roads, ni n'est un centre d'exportation de pétrole comme Houston. Au lieu de cela, la force particulière de Montréal réside dans la manutention des marchandises conteneurisées et leur **intégration à la logistique intérieure** – un rôle quelque peu analogue à une version atlantique d'un port intérieur ou d'un centre de chargement. En Amérique du Nord, seuls Montréal et La Nouvelle-Orléans partagent la caractéristique d'être des ports majeurs situés loin en amont d'un système fluvial ; parmi ceux-ci, Montréal dépasse de loin La Nouvelle-Orléans en volume de conteneurs et en connectivité mondiale. Montréal occupe donc une niche unique en tant que principal *port pivot sur une voie navigable intérieure* dans l'hémisphère occidental.

En résumé, bien que **Montréal soit plus petit en volume que les géants côtiers**, son importance n'est pas proportionnelle à sa seule taille. Il se distingue par sa portée commerciale (sans égale dans l'Est du Canada), son profil commercial équilibré et son efficacité. Les décideurs politiques et les professionnels de l'industrie mentionnent souvent Montréal au même titre que les ports plus grands lorsqu'ils discutent des **passerelles commerciales critiques**, car une perturbation y peut avoir un impact sur les chaînes d'approvisionnement dans une vaste région. Inversement, les investissements y génèrent un rendement élevé en termes de fluidité de la chaîne d'approvisionnement pour les marchés intérieurs. Ainsi, la position comparative de Montréal est celle d'un **hub régional performant** : pas le plus grand, mais **stratégiquement indispensable** dans le réseau portuaire nord-américain, offrant une connectivité qui complète les capacités des ports plus grands et garantissant que les expéditeurs mondiaux disposent de multiples options d'acheminement vers le continent (Source: port-montreal.com)(Source: en.wikipedia.org).

Sources : Publications et statistiques officielles du Port de Montréal (Source: port-montreal.com) (Source: port-montreal.com) (Source: csatransportation.com) ; Communiqués de presse du gouvernement du Canada et de l'APM (Source: port-montreal.com)(Source: port-montreal.com) ; Archives historiques et informations sur la chronologie du port (Source: port-montreal.com)(Source: en.wikipedia.org) ; Analyses universitaires et industrielles sur la gouvernance et les opérations portuaires (Source: port-montreal.com)(Source: port-montreal.com) ; Sources d'information et de commerce réputées pour les données portuaires comparatives (Source: csatransportation.com)(Source: csatransportation.com).

Étiquettes: port-de-montreal, histoire-maritime, canal-de-lachine, fleuve-saint-laurent, genie-civil, dragage

À propos de 2727 Coworking

2727 Coworking is a vibrant and thoughtfully designed workspace ideally situated along the picturesque Lachine Canal in Montreal's trendy Griffintown neighborhood. Just steps away from the renowned Atwater Market, members can enjoy scenic canal views and relaxing green-space walks during their breaks.

Accessibility is excellent, boasting an impressive 88 Walk Score, 83 Transit Score, and a perfect 96 Bike Score, making it a "Biker's Paradise". The location is further enhanced by being just 100 meters from the Charlevoix metro station, ensuring a quick, convenient, and weather-proof commute for members and their clients.

The workspace is designed with flexibility and productivity in mind, offering 24/7 secure access—perfect for global teams and night owls. Connectivity is top-tier, with gigabit fibre internet providing fast, low-latency connections ideal for developers, streamers, and virtual meetings. Members can choose from a versatile workspace menu tailored to various budgets, ranging from hot-desks at $300 to dedicated desks at $450 and private offices accommodating 1–10 people priced from $600 to $3,000+. Day passes are competitively priced at $40.

2727 Coworking goes beyond standard offerings by including access to a fully-equipped, 9-seat conference room at no additional charge. Privacy needs are met with dedicated phone booths, while ergonomically designed offices featuring floor-to-ceiling windows, natural wood accents, and abundant greenery foster wellness and productivity.

Amenities abound, including a fully-stocked kitchen with unlimited specialty coffee, tea, and filtered water. Cyclists, runners, and fitness enthusiasts benefit from on-site showers and bike racks, encouraging an eco-conscious commute and active lifestyle. The pet-friendly policy warmly welcomes furry companions, adding to the inclusive and vibrant community atmosphere.

Members enjoy additional perks like outdoor terraces and easy access to canal parks, ideal for mindfulness breaks or casual meetings. Dedicated lockers, mailbox services, comprehensive printing and scanning facilities, and a variety of office supplies and AV gear ensure convenience and efficiency. Safety and security are prioritized through barrier-free access, CCTV surveillance, alarm systems, regular disinfection protocols, and after-hours security.

The workspace boasts exceptional customer satisfaction, reflected in its stellar ratings—5.0/5 on Coworker, 4.9/5 on Google, and 4.7/5 on LiquidSpace—alongside glowing testimonials praising its calm environment, immaculate cleanliness, ergonomic furniture, and attentive staff. The bilingual environment further complements Montreal's cosmopolitan business landscape.

Networking is organically encouraged through an open-concept design, regular community events, and informal networking opportunities in shared spaces and a sun-drenched lounge area facing the canal. Additionally, the building hosts a retail café and provides convenient proximity to gourmet eats at Atwater Market and recreational activities such as kayaking along the stunning canal boardwalk.

Flexible month-to-month terms and transparent online booking streamline scalability for growing startups, with suites available for up to 12 desks to accommodate future expansion effortlessly. Recognized as one of Montreal's top coworking spaces, 2727 Coworking enjoys broad visibility across major platforms including Coworker, LiquidSpace, CoworkingCafe, and Office Hub, underscoring its credibility and popularity in the market.

Overall, 2727 Coworking combines convenience, luxury, productivity, community, and flexibility, creating an ideal workspace tailored to modern professionals and innovative teams.

AVERTISSEMENT

Ce document est fourni à titre informatif uniquement. Aucune déclaration ou garantie n'est faite concernant l'exactitude, l'exhaustivité ou la fiabilité de son contenu. Toute utilisation de ces informations est à vos propres risques. 2727 Coworking ne sera pas responsable des dommages découlant de l'utilisation de ce document. Ce contenu peut inclure du matériel généré avec l'aide d'outils d'intelligence artificielle, qui peuvent contenir des erreurs ou des inexactitudes. Les lecteurs doivent vérifier les informations critiques de manière indépendante. Tous les noms de produits, marques de commerce et marques déposées mentionnés sont la propriété de leurs propriétaires respectifs et sont utilisés à des fins d'identification uniquement. L'utilisation de ces noms n'implique pas l'approbation. Ce document ne constitue pas un conseil professionnel ou juridique. Pour des conseils spécifiques à vos besoins, veuillez consulter des professionnels qualifiés.