



Montréal, le 14 janvier 2026

Par courriel

pineault.eric@ugam.ca
hchevalier@uwaterloo.ca

Université du Québec à Montréal
Département de sociologie
Local A-5055
1255, St-Denis
Montréal (Québec) H2X 3R9

Université de Waterloo
200 University Avenue West
Waterloo, Ontario, N2L 3G1

À l'attention d'Éric Pineault et d'Henri Chevalier

Objet : Document projet d'expansion du port de Montréal à Contrecoeur : évaluation des enjeux économiques, stratégiques et environnementaux

Madame, Monsieur,

Nous avons pris connaissance avec attention de votre document intitulé « Projet d'expansion du port de Montréal à Contrecoeur : évaluation des enjeux économiques, stratégiques et environnementaux », publié en janvier 2026 pour le compte de SNAP Québec.

Le débat public sur les infrastructures portuaires, leurs impacts et leur pertinence stratégique est légitime et nécessaire. Il repose toutefois sur une exigence fondamentale : la rigueur factuelle, la transparence méthodologique et la prise en compte complète du contexte économique, politique, géopolitique et environnemental dans lequel ces projets s'inscrivent. Les éléments soulevés ci-dessous relèvent à la fois d'erreurs factuelles vérifiables et de limites méthodologiques importantes, ces dernières ayant un impact direct sur les conclusions tirées dans votre document.

À titre non exhaustif, nous souhaitons porter à votre attention les points suivants :

1. Votre document présente le tirant d'eau du fleuve Saint-Laurent comme une contrainte rigide, en indiquant un maximum d'environ 11 mètres. Or, le chenal Montréal-Québec est maintenu à 11,3 mètres (37 pieds) et fait l'objet d'une gestion opérationnelle dynamique. Cette réalité opérationnelle n'est pas reflétée adéquatement dans votre analyse.
2. Vous affirmez que le corridor du Saint-Laurent limite l'accès à des navires de 4 500 EVP. Cette affirmation est factuellement inexacte. Le Port de Montréal accueille régulièrement des navires de 5 000 à plus de 6 000 EVP. La contrainte réelle porte sur le tirant d'eau et le poids, non sur la capacité nominale exprimée en EVP.
3. Votre document avance que près de 70 % de la capacité mondiale de la flotte de porte-conteneurs serait inaccessible à Montréal et à Contrecoeur. Ce chiffre repose sur une agrégation théorique par catégories de navires, sans tenir compte des services réellement opérés, du chargement partiel ni des marchés effectivement desservis par le corridor du Saint-Laurent.



Présenter ce résultat comme une contrainte physique absolue est trompeur. Par ailleurs, selon les données de référence d'Alphaliner, dans un scénario opérationnel reposant sur des navires de type post-Panamax, plus de 67 % de la flotte mondiale de porte-conteneurs serait susceptible de desservir le Port de Montréal, ce qui contredit directement l'interprétation avancée dans votre document.

4. Votre analyse surévalue le rôle de l'accueil des méga-navires comme facteur explicatif de la performance portuaire. À cet égard, votre document omet de mentionner que le port d'Halifax, pourtant reconnu comme un port en eau profonde capable d'accueillir des méga-navires, n'a pas connu une croissance supérieure à celle du Port de Montréal sur la dernière décennie. De plus, l'expérience des ports américains démontre que leur principal vecteur de croissance a été la vigueur de l'activité économique de leur hinterland, combinée à des investissements publics et privés substantiels dans les infrastructures portuaires, ferroviaires et routières. Ces éléments structurels, largement documentés, sont absents de votre analyse.

5. Votre document ne distingue pas clairement la capacité théorique du système portuaire de la demande réelle des marchés canadiens. Les analyses utilisées par le Port de Montréal démontrent que la capacité additionnelle visée par le projet de Contrecœur répond d'abord à des volumes existants actuellement détournés vers des ports étrangers faute de capacité prévisible au Canada.

6. Votre analyse insiste sur les impacts potentiels des changements climatiques sur la navigabilité du Saint-Laurent, sans appliquer la même grille d'analyse aux ports concurrents, notamment ceux de la côte Est américaine. Or, les changements climatiques affectent également ces ports. Cette omission crée un déséquilibre analytique important et biaise la comparaison concurrentielle.

7. Votre document évoque une tendance structurelle à la baisse du transport maritime mondial. Or, plusieurs analyses indépendantes canadiennes et internationales, sur lesquelles s'appuie le Port de Montréal pour planifier ses investissements, concluent plutôt à une croissance à long terme du commerce maritime, bien que plus modérée, plus régionale et différenciée selon les corridors. Ces analyses incluent notamment celles de Transports Canada, du CIRRELT, de Statistique Canada, de la Banque du Canada, de l'OCDE et de la CNUCED.

8. Votre analyse ne tient pas compte de manière substantielle des politiques publiques canadiennes ni du contexte géopolitique actuel, pourtant déterminants pour l'évolution des chaînes d'approvisionnement et des investissements portuaires. La diversification des échanges, la résilience logistique et la sécurité économique nationale constituent aujourd'hui des variables structurantes. Leur absence représente une limite méthodologique importante.

9. Votre document affirme que le Port de Montréal serait en concurrence directe avec d'autres ports canadiens. Cette lecture ne reflète pas la réalité du système portuaire canadien, qui fonctionne largement sur une logique de complémentarité. Le Port de Montréal est avant tout en concurrence avec des ports étrangers pour le traitement de volumes destinés au marché canadien.

10. Votre document tient pour acquis que le projet de Contrecœur serait financé exclusivement par des fonds publics. Cette affirmation est inexacte. Elle ne tient pas compte de la contribution structurante du secteur privé, notamment par l'opération envisagée du terminal, ni du fait que les



principaux revenus du Port de Montréal proviennent de ses utilisateurs. Présenter le projet comme entièrement financé par des fonds publics fausse l'analyse financière.

11. Certains indicateurs financiers mobilisés dans votre document, notamment les ratios de productivité du capital, ne sont pas adaptés à l'évaluation d'infrastructures publiques en phase d'investissement et conduisent à des interprétations erronées de la performance économique.

12. Votre document ne tient pas compte de la mission de service public du Port de Montréal. L'évaluation des investissements portuaires ne peut se limiter à une lecture financière stricte. Elle doit également considérer les bénéfices collectifs, notamment les retombées environnementales positives. Le transport maritime et intermodal offert par le Port de Montréal contribue à une réduction de l'empreinte carbone globale des chaînes d'approvisionnement, dimension absente de votre analyse.

Enfin, afin de porter un regard véritablement éclairé sur tout projet d'infrastructure majeure, il est essentiel de tenir compte des retombées économiques anticipées, tant directes qu'indirectes et induites. Le Port de Montréal collabore régulièrement avec des chercheurs, des étudiants et des institutions académiques et s'appuie sur des analyses économiques rigoureuses pour appuyer sa planification et ses investissements.

Nous vous invitons, dans le cadre de tout travail futur, à communiquer avec nous afin que nous puissions vous partager les données factuelles et analyses requises, dans un esprit de rigueur, de transparence et de dialogue constructif.

Nous respectons la diversité des points de vue exprimés dans l'espace public. Toutefois, en l'absence de corrections sur les éléments soulevés ci-dessus, les conclusions de votre document risquent d'induire en erreur les décideurs et le public quant aux enjeux réels associés au projet de Contrecœur.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.

Julien Baudry

Vice-président, Communications et relations externes

Administration portuaire de Montréal