



la Chambre de commerce
du Montréal métropolitain

Le Saint-Laurent, pilier fondateur et économique du Québec

Recommandations de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain dans le cadre de la tournée de consultations du secteur maritime pour la nouvelle vision maritime du fleuve Saint-Laurent du ministère des Transports du Québec

14 novembre 2019

Table des matières

Préambule..... 3

Contexte..... 3

Introduction 4

1. Le Port et sa chaîne logistique, piliers du développement économique du Grand Montréal..... 5

2. Redonner le fleuve aux citoyens..... 8

Conclusion 10

Synthèse des recommandations 11

Préambule

Forte d'un réseau de plus de 7 500 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

La Stratégie maritime adoptée par le gouvernement du Québec en 2015 visait une utilisation intégrée, optimale et responsable du potentiel maritime de la province et comportait différentes mesures destinées à mettre en valeur le transport maritime, le tourisme et les ressources marines du territoire maritime. Tout en restant engagé à réaliser cette stratégie, le ministère des Transports du Québec a décidé d'actualiser la vision du développement maritime pour le Québec. Cette vision 2020-2035 aurait ainsi comme objectif de favoriser la croissance durable de l'économie maritime québécoise ainsi que la création d'emplois de qualité dans toutes les régions du Québec et de sa métropole. La consultation en cours vise à préciser cette vision.

Depuis sa fondation il y a près de 200 ans, la CCMM s'est toujours impliquée activement dans les dossiers stratégiques touchant le développement du Saint-Laurent. Elle a récemment donné son avis sur le renforcement des capacités du Port de Montréal (ci-après appelé « Port »), sur l'île et sur les terrains à Contrecoeur, de même que sur les liens reliant le Port à la chaîne logistique et sous-tendant l'ensemble de l'activité économique de la métropole et du Québec.

Au cours des dernières années, la Chambre s'est notamment 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;
- en faveur du projet d'agrandissement du Port à Contrecoeur. Il s'agit 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. Une fois réalisé, ce projet contribuera à consolider l'essor économique et facilitera l'implantation d'entreprises de logistique dans la région;
- en faveur du projet de loi 85 du gouvernement du Québec portant sur l'établissement de deux pôles logistiques dans la région métropolitaine (incluant celui de Contrecoeur) et d'un corridor de développement économique en bordure de l'autoroute 30, en Montérégie.

La Chambre considère que la définition puis l'adoption de cette vision constituent une étape importante pour l'avenir économique, environnemental et social du Québec, en particulier pour le développement économique durable et responsable du Port de Montréal.

Introduction

Le fleuve Saint-Laurent joue un rôle central dans le développement économique et du territoire du Québec depuis le 16^e siècle. Les pôles économiques se sont naturellement formés en fonction de la voie maritime. La majorité des villes se sont construites le long de la vallée du fleuve, où réside d'ailleurs 80 % de la population québécoise¹. De la traite des fourrures aux exportations de biens par paquebot, la voie maritime du Saint-Laurent est la colonne vertébrale économique et identitaire du Québec et du Canada.

La Chambre de Commerce du Montréal métropolitain doit d'ailleurs sa création en 1822 à une mobilisation de commerçants anglais et écossais qui voulaient s'assurer de pouvoir faire du commerce en s'appuyant sur des infrastructures facilitant le transport des marchandises. Dès 1830, le milieu des affaires de la métropole demandait 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 elle-même 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 francophones ont fondé la Chambre de commerce du district de Montréal, qui multipliera les pressions afin d'améliorer les liens ferroviaires dans la région métropolitaine. La Chambre restera 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'Administration portuaire de Montréal (APM) et le conseil est toujours composé de représentants du milieu des affaires de la région de Montréal.

Le Port de Montréal, un actif stratégique

Avec la multiplication d'accords de libre-échange et la forte croissance du commerce électronique et de la livraison juste-à-temps, le rôle stratégique que jouent le Saint-Laurent et le Port de Montréal dans notre économie est appelé à s'accroître.

Au cours des deux dernières années, deux nouvelles lignes maritimes directes internationales assurent la liaison entre Montréal et des ports de grande envergure du Sud-Ouest européen (Algérie et Valence en Espagne, Fos-sur-Mer en France et Spezia et Salerne en Italie). Le Port de Montréal, le plus important dans l'Est du Canada, génère des retombées annuelles de plus de 2,6 milliards de dollars, contribue au maintien de plus de 19 000 emplois et engendre des recettes fiscales annuelles de plus de 300 millions de dollars².

Le Port de Montréal fait toutefois face à une vive concurrence. Les ports d'envergure de la côte est nord-américaine (New York, Savannah, Philadelphie) investissent massivement dans la modernisation de leurs infrastructures et dans leur chaîne logistique, sous la pression de leurs clients, eux-mêmes pressés de répondre aux exigences des consommateurs. Dans un monde de juste-à-temps, la chaîne logistique doit être d'une grande efficacité. Pour le Québec, cela implique notamment de maintenir une voie maritime accessible 365 jours par année – d'où la nécessité de déployer des brise-glaces aux endroits stratégiques du fleuve et d'effectuer du dragage d'entretien en continu. Il faut également veiller à ce que la chaîne logistique soit dotée d'infrastructures de pointe, qu'elle fonctionne selon les meilleures pratiques et qu'elle demeure dans le peloton de tête de l'innovation.

¹ Ministère de l'Environnement, *Le Saint-Laurent*, [En ligne : <http://www.environnement.gouv.qc.ca/eau/flrivlac/fleuve.htm>].

² Administration portuaire de Montréal, *Rapport annuel 2018*, [En ligne : http://rapportannuel2018.port-montreal.com/sites/default/files/APM_RapportAnnuel2018-FR.pdf].

Un fleuve à protéger, au cœur de la vie des Québécois

Il est tout aussi essentiel de considérer le Saint-Laurent comme un joyau écologique qu'il faut préserver et valoriser. Il est important que les projets économiques liés au fleuve tiennent compte des effets sur l'environnement par le biais d'analyses rigoureuses. La Chambre préconise une évaluation globale des projets en fonction des trois principes du développement durable, soit l'économie, l'environnement et le développement social.

Enfin, le fleuve doit devenir un élément central de la vie des Québécois, tout comme le littoral peut l'être pour les populations qui vivent près des côtes des océans. Il est primordial d'en faciliter l'accès. De ce point de vue, le Saint-Laurent demeure largement sous exploité. L'offre récréative doit être élargie pour le plus grand plaisir des nombreux citoyens et touristes qui voudront y pratiquer des activités récréatives. Plusieurs régions du Québec seront les premières bénéficiaires.

Les recommandations de la Chambre sont ainsi guidées par trois principes.

1. Il faut considérer le Port et sa chaîne logistique comme des moteurs de croissance économique;
2. Il faut préserver le Saint-Laurent;
3. Il faut rendre le fleuve davantage accessible aux citoyens et aux touristes.

1. Le Port et sa chaîne logistique, piliers du développement économique du Grand Montréal

Le volume de marchandises qui transitent dans les ports canadiens a connu une croissance de 7,8 % en 2017³, ce qui représente une progression près de deux fois plus élevée que celle enregistrée à l'échelle mondiale (4 %) ⁴. Si cette situation est positive pour le pays, en particulier pour le Port de Montréal, il ne faut pas oublier que la concurrence est féroce.

De fait, les ports du reste de l'Amérique du Nord investissent massivement dans des projets d'expansion et d'intégration des nouvelles technologies. Les nombreux concurrents du Port de Montréal sur la côte est nord-américaine ont investi plus de 9 milliards de dollars au cours des dernières années dans différents projets. C'est le cas des ports de New York-New Jersey (rehaussement d'un pont), de Savannah (dragage et connexions ferroviaires) et de Philadelphie (dragage et amélioration d'un terminal).

Pour faire face à cette concurrence et consolider la place de Montréal comme plaque tournante du transport de marchandises de destination, nous devons continuer à développer et à moderniser les infrastructures du port.

Soutenir l'agrandissement du terminal Contrecœur

L'agrandissement du Port de Montréal à Contrecœur est un projet stratégique nécessaire tant pour le secteur logistique que pour le positionnement de Montréal comme porte d'entrée sur le marché nord-américain. Les résultats du Port en témoignent. Les activités de ce dernier croissent constamment. De 2013 à 2017, le trafic annuel du Port est passé de 1,35 million à 1,54 million de conteneurs, soit une hausse de

³ Gouvernement du Canada, *Les Transports au Canada 2018*, [En ligne : <https://www.tc.gc.ca/fra/politique/transports-canada-2018.html>].

⁴ Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, *Étude sur les transports maritimes 2018*, [En ligne : https://unctad.org/fr/PublicationsLibrary/rmt2018_fr.pdf].

14 % sur cinq ans⁵. Avec l'entrée en vigueur de nouveaux accords de libre-échange qui augmenteront l'achalandage du port, il est essentiel de maintenir la compétitivité de ce moteur économique.

La réussite du projet d'agrandissement à Contrecœur représente un test pour le déploiement d'activités portuaires d'envergure sur la Rive-Sud. Ce projet permettra de déterminer si les processus de consultation, de réalisation et de financement peuvent être respectés. Le gouvernement du Québec aura un rôle névralgique à jouer pour veiller à ce que toutes les parties prenantes collaborent de façon efficace pour trouver des solutions et assurer la réalisation du projet dans les délais prévus.

Recommandation n° 1: Collaborer avec les parties prenantes pour assurer la réalisation du projet Contrecœur dans les délais prévus.

S'assurer que le corridor commercial demeure accessible et concurrentiel

Un corridor commercial concurrentiel à l'année est indispensable à l'attractivité du fleuve Saint-Laurent au niveau international. Le dragage annuel est vital au maintien de l'accessibilité du fleuve et assure ainsi la sécurité de la navigation. Le dragage constitue un entretien indispensable, à l'exemple de l'entretien de nos infrastructures routières. Une négligence sur ce plan pourrait avoir des conséquences graves sur notre économie.

Le ministère des Transports devra donc veiller à ce que les activités de dragage pour l'entretien du corridor commercial se poursuivent sur une base continue et que les techniques de dragage soient adaptées en fonction des besoins des transporteurs maritimes.

Soulignons une fois de plus que le transport maritime est une industrie très compétitive. Toute fermeture de la voie maritime, même temporaire, nuit considérablement au sentiment de prévisibilité indispensable pour les armateurs. Le maintien d'une voie navigable à l'année est primordial pour inciter les grands transporteurs mondiaux à passer par le Québec et Montréal pour avoir accès au Midwest américain. Or, en janvier dernier, la voie navigable a fermé à deux reprises en deux semaines en raison des glaces, immobilisant une vingtaine de navires. Ces arrêts ont nui à la réputation de la métropole comme pôle de la chaîne logistique mondiale. Ils ont créé des incertitudes quant à la capacité du fleuve Saint-Laurent d'offrir une voie navigable fluide en hiver. Il faut éviter d'autres fermetures et envoyer un signal fort aux transporteurs maritimes en déployant un plus grand nombre de brise-glaces dans le Saint-Laurent. Il s'agit là d'une responsabilité du gouvernement fédéral. La Chambre ainsi que l'ensemble du milieu des affaires de la métropole appuieront les efforts du gouvernement du Québec pour s'assurer que le gouvernement du Canada augmente la flotte de brise-glaces sur le Saint-Laurent.

Recommandation n° 2 : S'assurer que le corridor commercial demeure accessible en tout temps, en :

- ***poursuivant les activités de dragage afin de maintenir la profondeur requise pour garantir la sécurité de la navigation;***
- ***faisant pression sur le gouvernement du Canada pour augmenter le nombre de brise-glaces déployés dans le fleuve Saint-Laurent.***

Pour un pôle logistique métropolitain performant et innovant

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. La chaîne logistique de Montréal devra donc être en mesure de répondre de manière efficace aux besoins en évolution.

⁵Administration portuaire de Montréal, *Op.cit.*

Dans ce contexte, le développement du pôle logistique métropolitain, dont le Port est l'une des pièces maîtresses, est prioritaire. La métropole doit miser sur son fort bassin de consommateurs, sa plateforme multimodale et son expertise en intelligence artificielle afin de créer un pôle logistique à haute performance opérationnelle et environnementale. Ce pôle contribuera ainsi à la compétitivité des entreprises du secteur et stimulera le développement économique du Québec.

À cet effet, la fluidité du transport de marchandises aux abords du Port est indispensable. Le projet de développement du réseau routier donnant accès au Port fait partie de la stratégie du développement du pôle logistique depuis quelques années. En mai 2018, le prolongement de l'Assomption a été confirmé. Cependant, le prolongement de l'avenue Souigny, indispensable au désengorgement du réseau routier, n'est toujours pas confirmé. L'aménagement complet de ce réseau routier contribuera à désengorger la rue Notre-Dame Est, facilitera le transit des marchandises et désenclavera un secteur à vocation industrielle. Il s'agit d'une demande de longue date du milieu des affaires.

Recommandation n° 3: Veiller au prolongement de l'avenue de Souigny d'ici 2021.

Le Port doit également déployer des infrastructures à la fine pointe de la technologie pour faire face à la concurrence. Le Port et les entreprises de secteur peuvent miser sur l'expertise en intelligence artificielle concentrée dans la métropole pour mettre au point des équipements innovants (grues automatiques, conteneurs connectés) et ainsi se démarquer. La stratégie maritime devrait soutenir l'innovation dans l'industrie maritime et le déploiement d'installations portuaires les plus modernes possible, en misant sur l'automatisation, l'électrification et l'accessibilité aux données.

Pour ce faire, la supergrappe SCALE.AI, qui facilite et finance l'intégration de l'intelligence artificielle dans les chaînes d'approvisionnement, constitue un atout extrêmement puissant. Le Port et SCALE.AI travaillent déjà sur des projets d'exploitation d'intelligence artificielle et cette collaboration sera amenée à s'intensifier au cours des prochaines années. Le gouvernement du Québec, qui a déjà contribué au financement de la supergrappe, doit demeurer un partenaire privilégié et continuer d'investir selon l'évolution des projets qui sont portés par SCALE AI et qui visent la chaîne logistique métropolitaine.

Recommandation n° 4: Soutenir la modernisation du Port en misant sur l'automatisation, l'électrification, l'accessibilité aux données et l'intelligence artificielle.

Assurer le développement durable du fleuve Saint-Laurent

Afin d'assurer la pérennité de l'écosystème du fleuve Saint-Laurent, l'ensemble des projets de développement doivent aller de pair avec la protection de l'environnement. C'est pourquoi, selon la Chambre, il est très important que tout projet économique lié au fleuve tienne compte des effets sur l'environnement et que des solutions et des mesures d'atténuation adéquates soient proposées. La Chambre souligne d'ailleurs la nécessité de réaliser efficacement des évaluations de l'impact sur l'environnement. Depuis de nombreuses années, les processus d'évaluation environnementaux se sont dédoublés entre les différents ordres de gouvernement, ce qui a causé des retards inutiles dans la mise en œuvre de projets.

Le ministère des Transports devra s'assurer de l'efficacité des processus d'évaluation environnementale (délais plus courts) en coordonnant ses efforts avec ceux des autres ordres de gouvernement pour éviter les doublages d'évaluation. L'objectif n'est pas de réduire l'envergure des analyses requises, mais bien de créer des conditions optimales pour mener à bien des évaluations diligentes et rigoureuses, et ainsi faciliter la recherche de solutions le plus tôt possible. Si des projets doivent être modifiés ou même abandonnés, il vaut mieux que ce soit dans le cadre d'un processus transparent, rigoureux et le plus en amont possible.

Recommandation n° 5 : Assurer l'évaluation de l'impact sur l'environnement des projets économiques liés au fleuve par des analyses rigoureuses, en coordination avec les autres ordres de gouvernement afin d'éviter le doublement des processus.

2. Redonner le fleuve aux citoyens

Le Saint-Laurent façonne l'économie, mais également le paysage et la culture québécoise. Il est indispensable de préserver ce joyau écologique qui fait face à différents risques environnementaux (par exemple, l'érosion des berges, l'extinction d'espèces, l'arrivée d'espèces envahissantes et des inondations). Nous devons faire de la préservation de l'écosystème du Saint-Laurent une priorité en elle-même. Les mesures de protection de l'environnement, jumelées aux initiatives de création d'espaces récréatifs, permettront de redonner un sentiment d'appartenance aux Québécois envers le fleuve et de sensibiliser ces derniers à son écosystème fragile. La préservation d'un écosystème sain et la mise sur pied d'activités ludiques permettront également d'augmenter l'attrait du fleuve pour les touristes, en plus d'encourager un plus grand nombre de Québécois à passer leurs vacances dans leur province.

Investir dans un plan d'action durable

Les dernières stratégies de développement du Saint-Laurent évoquaient la nécessité d'établir un plan d'action durable et suggéraient des orientations pour la protection du fleuve. Par contre, la concrétisation de ces orientations en mesures a toujours constitué un enjeu.

Le Plan d'action Saint-Laurent, initiative du gouvernement du Québec et du Canada, a permis la réalisation de plus d'une centaine de projets liés à la conservation des écosystèmes et de la biodiversité et à la mise en valeur du fleuve depuis 2011. Ce plan regroupe les efforts de dix-huit organismes et ministères gouvernementaux qui travaillent avec les acteurs du milieu pour financer des projets locaux visant à conserver et à mettre en valeur le Saint-Laurent. Il agit donc comme levier pour assurer la concrétisation de projets porteurs, la conservation de l'écosystème du Saint-Laurent et la navigation durable.

Recommandation n° 6 : Miser sur le Plan d'action Saint-Laurent pour regrouper les efforts des parties prenantes et soutenir les projets de protection de l'environnement.

Le fleuve pour les citoyens

La diminution des berges accessibles en raison de la pollution a fait en sorte que les Québécois ne voient pas le fleuve comme un terrain de jeu, alors que celui-ci traverse littéralement les zones les plus peuplées de la province. Le gouvernement du Québec doit faire du développement ludique et récréatif du Saint-Laurent une priorité.

Plusieurs organismes municipaux et communautaires agissent déjà pour augmenter le nombre de points d'accès à l'eau et d'installations récréatives et ainsi redonner le fleuve aux citoyens. C'est le cas de la Trame verte et bleue du Grand Montréal, qui prend un ensemble de mesures pour mettre en valeur les atouts naturels du Grand Montréal (plans d'eau, paysage, boisés et ensembles patrimoniaux). La Chambre

souligne l'importance de soutenir les initiatives de ce type d'organisme dans le but de redonner le fleuve aux citoyens.

Recommandation n° 7 : Soutenir les initiatives des organismes qui posent des gestes concrets pour mettre en valeur le fleuve Saint-Laurent.

Un fleuve attrayant pour les touristes

Le fleuve possède des atouts exceptionnels dont peu de régions du monde disposent et le Québec a tout intérêt à exploiter davantage leur potentiel.

Pour être concurrentielle à l'échelle internationale, l'offre touristique québécoise doit être renforcée, renouvelée et structurée pour se démarquer et afficher son originalité par rapport aux autres grandes destinations de réputation internationale qui misent sur un potentiel fluvial, côtier ou maritime.

Le Québec pourrait s'inspirer d'initiatives de villes telles que Copenhague, laquelle a, dans le cadre des objectifs de sa politique environnementale, investi 135 millions d'euros pour dépolluer des zones portuaires et industrielles abandonnées et les transformer en bain publics. Chicago est également un exemple éloquent. La Ville des vents a en effet construit une promenade de deux kilomètres le long de la Chicago River, incluant des bars et des restaurants, des fontaines et une série de quais jetés.

En 2014, le ministère du Tourisme du Québec a lancé un plan d'action visant à mettre en valeur le Saint-Laurent touristique. Celui-ci décrivait les mesures à prioriser en termes d'investissements pour développer l'offre. Cependant, aucune mesure concrète n'a découlé de ce plan. Un nouveau plan d'action dans le cadre de la Stratégie maritime devrait être élaboré et mis en œuvre de concert avec les organismes qui font la promotion du tourisme.

Recommandation n° 8 : Élaborer et implanter, de concert avec les organismes qui font la promotion du tourisme, un nouveau plan d'action pour mettre en valeur le Saint-Laurent touristique.

Le développement de l'offre touristique québécoise devrait également passer par la croissance du tourisme de croisière. En 2018, Montréal a connu un achalandage record de 130 000 croisiéristes et membres d'équipage, ce qui représente une croissance de 12 % par rapport à 2017. La métropole s'établit comme destination de choix pour le tourisme de croisière de luxe et les retombées économiques sont considérables. En moyenne, un croisiériste séjourne deux nuitées à Montréal et dépense 500 \$ par nuitée. En 2018, le tourisme de croisière dans la métropole a engendré des retombées économiques approximatives de plus de 100 millions de dollars⁶.

Selon Tourisme Montréal, le marché a un fort potentiel de croissance chez les touristes nord-américains, où le taux de pénétration de marché est évalué de 2 % à 3 %⁷ seulement. De plus, les Canadiens sont nombreux à ne pas connaître le produit croisière.

Le ministère des Transports devrait collaborer avec le Port et Tourisme Montréal pour promouvoir Montréal comme destination de croisière en Amérique du Nord et ainsi développer ce secteur qui recèle un fort potentiel de retombées économiques.

Recommandation n° 9 : Collaborer avec le Port et Tourisme Montréal pour promouvoir Montréal comme destination de croisière en Amérique du Nord.

⁶ Croisières du Saint-Laurent, *Bilan des croisières 2018*, [En ligne : <http://www.cruisesaintlawrence.com/FR/communiqués/493/Bilan-des-croisières-2018--Montreal-depasse-la-barre-des-100-000-passagers.aspx>].

⁷ *Ibid.*

Conclusion

Depuis la fondation du Canada, le fleuve Saint-Laurent fait partie intégrante de la vie des Québécois. Le Port et sa chaîne logistique sont des leviers de croissance pour Montréal, mais les changements des habitudes des consommateurs et la modernisation des ports faisant concurrence avec le Port de Montréal font que ce dernier doit accélérer son expansion.

Dans le cadre de sa Vision maritime, le ministère des Transports devra donc s'assurer que le Saint-Laurent continue de jouer son rôle de moteur économique dans l'avenir, tout en veillant à la préservation de l'écosystème et en permettant la réappropriation du fleuve par les citoyens. En tant que joyau écologique pour les Québécois, le Saint-Laurent doit être préservé et valorisé. C'est ainsi qu'il jouera pleinement son rôle de pilier économique et identitaire.

Synthèse des recommandations

Recommandation n° 1 : Collaborer avec les parties prenantes pour assurer la réalisation du projet Contrecœur dans les délais prévus.

Recommandation n° 2 : S'assurer que le corridor commercial demeure accessible en tout temps, en :

- poursuivant les activités de dragage afin de maintenir la profondeur requise pour garantir la sécurité de la navigation;
- faisant pression sur le gouvernement du Canada pour augmenter le nombre de brise-glaces déployés dans le fleuve Saint-Laurent.

Recommandation n° 3 : Veiller au prolongement de l'avenue de Souigny d'ici 2021.

Recommandation n° 4 : Soutenir la modernisation du Port en misant sur l'automatisation, l'électrification, l'accessibilité aux données et l'intelligence artificielle.

Recommandation n° 5 : Assurer l'évaluation de l'impact sur l'environnement des projets économiques liés au fleuve par des analyses rigoureuses, en coordination avec les autres ordres de gouvernement afin d'éviter le dédoublement des processus.

Recommandation n° 6 : Miser sur le Plan d'action Saint-Laurent pour regrouper les efforts des parties prenantes et soutenir les projets de protection de l'environnement.

Recommandation n° 7 : Soutenir les initiatives des organismes qui posent des gestes concrets pour mettre en valeur le fleuve Saint-Laurent.

Recommandation n° 8 : Élaborer et implanter, de concert avec les organismes qui font la promotion du tourisme, un nouveau plan d'action pour mettre en valeur le Saint-Laurent touristique.

Recommandation n° 9 : Collaborer avec le Port et Tourisme Montréal pour promouvoir Montréal comme destination de croisière en Amérique du Nord.