

MÉMOIRE AUX FINS DE CONSULTATIONS PRÉBUDGÉTAIRE

En prévision du budget du Québec 2026-2027



**ARMATEURS
DU SAINT-LAURENT**

ST. LAWRENCE SHIPOPERATORS

DEPUIS 1936

Armateurs : une
voix unie, un
poids politique,
des avantages
concrets

Table des matières

À propos des Armateurs du Saint-Laurent	2
Introduction	2
1. Le transport maritime, un atout fondamental pour le Québec	2
Contribution économique et sociale majeure	2
Avantages environnementaux indéniables	3
Réduction des coûts sociaux	3
2. Infrastructure et modernisation du corridor maritime	4
Investissements prioritaires en infrastructures	4
Transport maritime à courte distance : un potentiel sous-exploité	4
Alliance Stratégique pour le Transport Maritime de Courte Distance et une Chaîne Logistique Verte	5
Objectifs Cibles (36 mois)	5
3. Main-d'œuvre maritime et formation	6
Pénurie critique de marins qualifiés	6
Soutien à l'Institut maritime du Québec	7
4. Réglementation harmonisée et compétitivité	8
Harmonisation réglementaire avec les États-Unis	8
Simplification administrative	8
5. Soutien au cabotage maritime et aux traversiers	8
Protection du cabotage	8
Financement amélioré des traversiers régionaux	8
6. Alignement avec les priorités gouvernementales	9
Recommandations prioritaires	9
Conclusion	10
Références	11

À propos des Armateurs du Saint-Laurent

Les Armateurs du Saint-Laurent (ASL) sont un organisme à but non lucratif ayant pour mission de représenter et de promouvoir les intérêts des armateurs domestiques afin de soutenir leur croissance et d'assurer le développement du transport maritime sur le Saint-Laurent.

L'ASL représente 156 membres, incluant 21 membres armateurs exploitant une flotte de plus de 220 navires sous pavillon canadien. Ces navires opèrent sur le Saint-Laurent, les Grands Lacs, la côte atlantique et dans l'Arctique. Alors que ceux-ci embauchent directement plus de 15 000 personnes à travers le Québec, leurs activités soutiennent près de 40 000 emplois additionnels (indirects et induit) ainsi que 4 milliards de dollars en PIB. Les navires de nos membres livrent plus de 80 % des produits qui se retrouvent dans nos foyers canadiens ^[1].

Introduction

Le transport maritime revêt une importance stratégique capitale pour l'économie québécoise et le développement des régions du Saint-Laurent. Alors que le Québec s'engage dans sa transition énergétique et sa modernisation économique, l'industrie maritime doit être reconnue comme un levier fondamental pour la croissance durable et la résilience des chaînes d'approvisionnement.

Nous vous soumettons ce mémoire pour vous présenter les enjeux prioritaires de notre secteur et les investissements gouvernementaux essentiels pour assurer sa compétitivité et sa durabilité à l'horizon 2026-2027 et au-delà.

1. Le transport maritime, un atout fondamental pour le Québec

Contribution économique et sociale majeure

Le transport maritime génère des retombées économiques substantielles pour le Québec. Selon les études les plus récentes, les activités de navires sous pavillon canadien soutiennent plus de 54 000 emplois directs, induits et indirects au Québec, avec une contribution économique dépassant les 4 milliards de dollars annuellement.

Grâce aux initiatives en cours visant à approfondir le commerce interprovincial et à diversifier les marchés internationaux, notamment dans des secteurs stratégiques comme l'aluminium et les minéraux critiques, la région maritime du Saint-Laurent continue d'ancrer les ambitions stratégiques du Québec au pays et à l'étranger.

Plus important encore, le transport maritime demeure le mode de transport le plus efficace pour desservir les régions éloignées du Québec. Les navires de nos membres assurent l'approvisionnement en produits essentiels de communautés en Haute-Côte-Nord, aux Îles-de-la-Madeleine, à Sept-Îles, à Baie-Comeau et dans d'autres localités qui dépendent fortement du corridor maritime Saint-Laurent-Grands Lacs.

Avantages environnementaux indéniables

Le transport maritime est de loin le mode de transport le plus écologique. En effet, le transport maritime présente un facteur d'émission de 5,7 grammes d'équivalent CO₂ par tonne-kilomètre comparativement à 19,1 grammes et 187,3 grammes respectivement pour le transport par rail et par camion ^[2]. En 2013, les navires en circulation sur la voie maritime du Saint-Laurent et les Grands Lacs transportent en une année l'équivalent de la cargaison de 7,1 millions de trajets de camions ^[3].

À titre de comparatif, avec un litre de carburant pour une tonne de marchandise, un camion peut parcourir 41 km, un train peut en parcourir 225 km et un navire peut en parcourir 358 km ^[4].

Cette performance environnementale s'aligne parfaitement avec les objectifs de décarbonation du Québec énoncés dans le Plan pour une économie verte 2030.

Réduction des coûts sociaux

Au Canada, les coûts sociaux des transports (incluant accidents, congestion, pollution, GES et bruit) représentent un fardeau considérable pour la collectivité : 368 milliards de dollars annuellement. De cette somme, 85% sont imputables au transport routier, 8,5% au transport aérien, 5% au rail et seulement 1,5% au transport maritime ^[5].

Au Québec, les coûts sociaux du transport automobile étaient évalués à 7,6 milliards de dollars en 2015, soit près de 1000 \$ par habitant ^[6]. Cette facture substantielle souligne l'urgence d'agir et de favoriser les modes de transport des marchandises minimisant les coûts sociaux et l'impact pour les contribuables, qui subissent actuellement les effets néfastes de la congestion routière.

À ce titre, le transport maritime jouit d'un avantage significatif par rapport aux autres modes de transport, notamment en ce qui concerne les coûts sociaux liés aux accidents. La comparaison directe révèle que le transport maritime réduit substantiellement les coûts en lien avec les accidents : on note une réduction jusqu'à 97% par rapport au transport routier.

Concrètement, un seul navire transportant 30 000 tonnes de marchandises permet de remplacer 960 camions sur les routes, réduisant proportionnellement les risques d'accident et les coûts sociaux qui en découlent ^[7].

2. Infrastructure et modernisation du corridor maritime

Investissements prioritaires en infrastructures

Nous souhaitons que la stratégie **Avantage Saint-Laurent** soit refinancée, 300M, dans le prochain budget afin qu'elle puisse pleinement réaliser son potentiel. L'initiative a déjà établi une vision claire pour le développement maritime, que nous appuyons fermement, et un nouveau financement permettrait d'en accélérer la mise en œuvre, notamment par la consolidation des projets structurants sur l'ensemble du corridor Saint-Laurent–Grands Lacs :

- **Infrastructures portuaires de Matane** : Le réaménagement des infrastructures portuaires de Matane doit être autorisé sans délai afin d'éviter une interruption des opérations, le seul quai commercial arrivant en fin de vie. Une décision du Conseil des ministres est nécessaire d'ici la fin mars 2026 pour respecter l'échéancier de réalisation. Ce projet porteur, réclamé depuis longtemps et appuyé par l'ensemble des parties prenantes, s'inscrit pleinement dans la vision gouvernementale de diversification économique;
- **Agrandissement des installations portuaires à Havre-Saint-Pierre** : Le port de Havre-Saint-Pierre est au cœur d'un ambitieux programme d'agrandissement et de modernisation de ses installations, visant à mieux servir à la fois les usagers commerciaux, touristiques et locaux.)
- **Soutien au projet de Terminal no.5 du Port de Baie-Comeau** : Nous soutenons la demande d'aide financière supplémentaire pour le projet du Terminal no.5, dont la construction est prévue en 2029 pour une mise en service en 2030, est rendu à 70% d'ingénierie et bénéficie déjà d'une aide financière confirmée de 17,5 M\$ du MTMD, avec une demande additionnelle de 2,5 M\$ prévue en 2026.
- **Modernisation des infrastructures intermodales** : L'intégration efficace des réseaux routiers, ferroviaires et maritimes reste insuffisante. Des investissements supplémentaires en infrastructure intermodale sont nécessaires.

Transport maritime à courte distance : un potentiel sous-exploité

Le transport maritime à courte distance offre une alternative viable et économique au camionnage. Les études démontrent que plusieurs scénarios de TMCD vers la Côte-Nord seraient rentables après cinq ans, avec des déficits initiaux entre 1,6 et 4,5 millions de dollars ^[8].

Le **programme d'investissements en infrastructures maritimes (PIIM)** a démontré son efficacité comme levier structurant pour moderniser les installations portuaires, soutenir le transport maritime de courte distance et renforcer la résilience des chaînes logistiques régionales. Dans un contexte de transition énergétique, de croissance des flux de marchandises et de pression accrue sur les réseaux routier et ferroviaire, la relance du PIIM

apparaît essentielle pour consolider le rôle stratégique du corridor Saint-Laurent–Grands Lacs et assurer la compétitivité des armateurs québécois.

Nous recommandons donc le refinancement et la relance du PIIM, 100 millions de dollars sur 5 ans, en actualisant les critères d’admissibilité, de partage des coûts et de sélection des projets que la version précédente du programme, afin de garantir la prévisibilité pour les promoteurs et la rapidité de mise en œuvre. Le maintien des paramètres antérieurs – notamment en matière de types d’infrastructures admissibles, de seuils de contribution gouvernementale et d’exigences de retombées économiques et environnementales – permettrait de relancer rapidement des projets prêts à démarrer, d’accélérer les gains de productivité et de soutenir la réduction des émissions de gaz à effet de serre liées au transport des marchandises.

Alliance Stratégique pour le Transport Maritime de Courte Distance et une Chaîne Logistique Verte

L’Alliance Stratégique pour le transport maritime du corridor Saint-Laurent–Grands Lacs réunit cinq partenaires afin de faire du transport maritime de courte distance (TMCD) un pilier opérationnel, résilient et bas-carbone de ce corridor. Grâce à un partenariat innovant, les Armateurs du Saint-Laurent, accompagnés par CargoM, le centre XLP, HWY H2O et le comité de travail PQL, visent à développer une initiative structurante ayant pour objectifs de stimuler de nouvelles opportunités de TMCD, de contribuer à la réduction des émissions de GES dans le secteur des transports et de générer une création d’emplois significative dans l’industrie.

Cette initiative s’inscrit dans le **Plan pour une économie verte 2030** et la **Politique de mobilité durable 2030** en plaçant le transport maritime — en particulier le transport maritime à courte distance (TMCD) — au cœur de la synergie entre les modes de transport. Elle vise à catalyser de manière systémique la complémentarité entre le maritime, le ferroviaire et le routier, selon la séquence Réduire–Transférer–Améliorer : réduire la dépendance au transport routier, transférer davantage de flux vers le TMCD notamment, puis améliorer la performance environnementale et énergétique de l’ensemble du système de transport. Elle soutient également les objectifs fédéraux et provinciaux de croissance du commerce interprovincial et de diversification des exportations non américaines.

Objectifs Cibles (36 mois)

- **Transfert modal** : 200–400 k tonne annuellement (route → mer)
- **Réduction GES** : 40–80 k tonnes CO₂ équivalent/an (84 % moins que le transport routier)
- **Création d’emplois** : 150–250 postes directs et indirects
- **Leviers financiers** : 8 mécanismes pour couvrir les déficits d’exploitation de démarrage

Afin de soutenir le déploiement de cette initiative et d'atteindre ces cibles sur un horizon de 36 mois, nous sollicitons un investissement de 2 millions de dollars sur trois ans, dédiés au démarrage, à la structuration et à la consolidation de l'Alliance Stratégique pour le transport maritime du corridor Saint-Laurent–Grands Lacs.

3. Main-d'œuvre maritime et formation

Pénurie critique de marins qualifiés

L'industrie maritime canadienne connaît une pénurie aigüe de main-d'œuvre dont le secteur devra recruter 8 300 nouveaux travailleurs, soit 30 % de sa main-d'œuvre actuelle, pour répondre à la demande de l'industrie et combler les départs à la retraite d'ici 2029 ^[9]. À l'heure actuelle, le système de formation maritime canadienne fournit à peine 40 % du nombre de diplômés nécessaires pour assumer les rôles clés, comme les officiers de pont, les officiers mécaniciens et les matelots de pont et de la salle des machines.

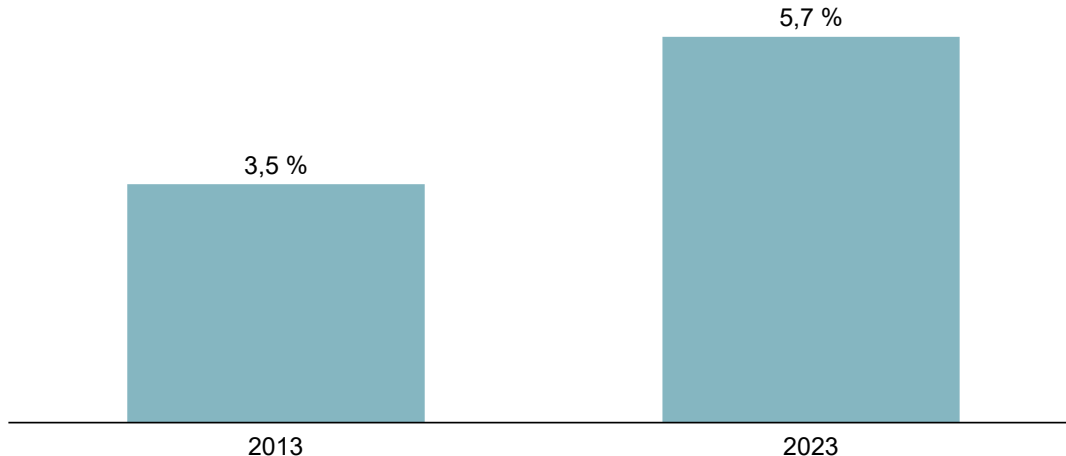
Le Québec, traditionnellement reconnu pour l'excellence de sa main-d'œuvre maritime, confronte aujourd'hui une pénurie sévère : 5,7 % des postes sont vacants, dont plus de 7% pour les postes navigants ^[10]. À bord des navires, plusieurs professions affichent des taux de vacance supérieurs à 10%, notamment les électriciens de navire, les officiers mécaniciens et les matelots spécialisés. Cette pénurie est particulièrement préoccupante, car l'absence d'un seul membre d'équipage peut immobiliser un navire, entraînant des bris de service et des retards significatifs.

En effet, un navire immobilisé en raison d'un manque de personnel entraîne des délais dans la livraison des marchandises pour les industries et des biens essentiels pour les ménages. Ces délais se traduisent ensuite par des retombées économiques négatives pour les industries touchées. Rappelons que le transport maritime est un maillon essentiel pour plusieurs secteurs industriels au Québec.

Cette situation commande un accroissement substantiel des capacités de formation pour répondre aux besoins croissants de l'industrie. Une meilleure valorisation de l'industrie et des formations adaptées pourraient rendre cette industrie plus attrayante, offrant des conditions de travail intéressantes et des rémunérations 30 % supérieures à la moyenne du secteur manufacturier ^[11].

Taux de postes vacants dans l'industrie maritime (professions terrestres et navigantes)

Québec, 2013 et 2023, en %



Source : CSMOIM (2023) ; CSMOIM (2013) ; Analyse Aiseo Conseil, 2026.

Soutien à l'Institut maritime du Québec

L'Institut maritime du Québec joue un rôle crucial dans la formation de qualité de marins francophones. Nous recommandons ainsi un accroissement du financement gouvernemental pour :

- L'expansion des programmes de formation nautique et de génie maritime;
- La modernisation des outils pédagogiques, notamment par l'adoption de simulateurs de navigation avancés;
- L'augmentation des bourses d'études pour attirer les nouveaux talents.

Un investissement additionnel de 30 millions de dollars sur cinq ans permettrait à l'Institut de doubler sa capacité de formation et de contribuer directement à la réduction de la pénurie de main-d'œuvre.

Ces marins nouvellement formés au Québec, et en français, pourront ainsi combler une part des emplois vacants et permettre à l'industrie de déployer son plein potentiel pour l'économie du Québec, générant ainsi des retombées économiques positives à long terme.

Le transport maritime étant un service essentiel aux activités de nombreuses entreprises et secteurs, l'économie québécoise pourrait être affectée par cette pénurie. En effet, certaines communautés, dont la Basse-Côte-Nord, dépendent de notre industrie pour l'approvisionnement en denrée et en biens de toutes sortes. Toute forme d'interruption de la chaîne logistique maritime a des conséquences économiques importantes pour nos communautés.

4. Réglementation harmonisée et compétitivité

Harmonisation réglementaire avec les États-Unis

Les divergences réglementaires entre le Canada et les États-Unis créent des obstacles à la compétitivité des armateurs québécois et canadiens. À titre d'exemple, la réglementation canadienne sur les eaux de ballast impose des coûts d'installation atteignant 8 millions de dollars par navire, tandis que les États-Unis exemptent leurs navires naviguant sur les Grands Lacs de ces mêmes exigences ^[12].

Le gouvernement du Québec doit collaborer avec le gouvernement fédéral pour harmoniser les cadres réglementaires, éliminant ainsi les barrières administratives qui réduisent la compétitivité.

Simplification administrative

La certification des pilotes, l'immatriculation des navires, et l'accès aux programmes de financement gouvernementaux constituent des obstacles administratifs qui ralentissent l'innovation et l'investissement. **Nous recommandons un audit de la réglementation québécoise et fédérale visant à éliminer les obstacles inutiles tout en maintenant les standards de sécurité.**

5. Soutien au cabotage maritime et aux traversiers

Protection du cabotage

Le cabotage maritime demeure un instrument essentiel de souveraineté économique et de sécurité d'approvisionnement. **Le Québec doit appuyer fermement le gouvernement fédéral dans la protection de la Loi sur le cabotage, élément central de résilience pour nos chaînes d'approvisionnement.**

Financement amélioré des traversiers régionaux

Les traversiers constituent un élément crucial de la mobilité, la qualité de vie des citoyens, et du développement économique des régions côtières. Historiquement, plusieurs traversiers ont fonctionné avec des budgets insuffisants, ce qui a entraîné des conséquences négatives sur la fiabilité, la sécurité, et la satisfaction des usagers, tout en augmentant les coûts d'exploitation et d'entretien à long terme. **Nous recommandons un accroissement du financement récurrent des exploitants de traversiers, doté de 25 millions de dollars annuels supplémentaires pour assurer la pérennité et l'amélioration des services.**

6. Alignement avec les priorités gouvernementales

L'industrie maritime du Québec contribue directement aux grandes priorités gouvernementales :

- **Transition énergétique** : Le transport maritime est le mode le plus écologique ; son développement est essentiel pour atteindre les objectifs de décarbonation ;
- **Chaînes d'approvisionnement résilientes** : Face aux perturbations récentes, le transport maritime diversifie et renforce la résilience des approvisionnements essentiels ;
- **Développement régional équitable** : Les activités maritimes sous pavillon canadien soutiennent plus de 54 000 emplois directs, induits et indirects au Québec, dont une majorité dans les régions éloignées ;
- **Croissance économique durable** : Avec une activité économique de 4 milliards de dollars annuellement, le secteur maritime représente un pilier stratégique de l'économie québécoise tout en verdissant les chaînes d'approvisionnement par rapport au transport routier et ferroviaire.

Recommandations prioritaires

En résumé, nous recommandons aux gouvernements québécois et fédéral d'adopter les mesures suivantes dans le budget 2026-2027 :

1. **Infrastructure maritime** : 300 millions de dollars additionnels pour accélérer les projets d'Avantage Saint-Laurent et le développement des zones portuaires régionales ;
2. **Transport maritime à courte distance** : 50 millions de dollars sur cinq ans pour financer les projets-pilotes de TMCD ;
3. **Formation maritime** : 30 millions de dollars additionnels au cours de la période pour l'Institut maritime du Québec ;
4. **Traversiers régionaux** : 25 millions de dollars annuels supplémentaires de financement récurrent ;
5. **Harmonisation réglementaire** : Engagement envers l'harmonisation des cadres réglementaires avec les États-Unis ;
6. **Simplification administrative** : Audit et élimination des obstacles réglementaires inutiles.

Conclusion

L'industrie maritime du Québec est à la croisée des chemins. D'une part, elle bénéficie d'avantages structurels considérables : une position géographique exceptionnelle, un capital humain à fort potentiel, une infrastructure portuaire d'envergure et un engagement envers la durabilité environnementale. De l'autre, elle fait face à des défis aigus : pénurie de main-d'œuvre, obsolescence de certaines infrastructures, pressions réglementaires croissantes et concurrence accrue.

Chaque dollar alloué au transport maritime ne représente pas une dépense, mais est un investissement stratégique qui génère des retombées économiques et sociales significatives. Ces investissements entraînent des rendements multiples en création d'emplois, en réduction de coûts sociaux et en renforcement de la résilience économique. Nous demandons au gouvernement du Québec de reconnaître le transport maritime comme un secteur stratégique fondamental pour l'avenir économique, environnemental et social de la province. Les investissements proposés dans ce mémoire sont essentiels pour assurer que le Québec maximise le potentiel de son atout géographique le plus précieux : le Saint-Laurent.

Les Armateurs du Saint-Laurent sont des partenaires fiables et engagés dans le développement durable de cette industrie. Nous demandons respectueusement au gouvernement du Québec de nous permettre de contribuer pleinement à la prospérité et à la résilience de la province.

Références

- [1] Martin Associates, Retombées économiques du transport maritime dans la région des Grands Lacs et du Saint-Laurent, juillet 2023.
- [2] Rapport TMCD - Coûts sociaux externes du transport routier Côte-Nord, août 2018.
- [3] Research and Traffic Group, "Environmental and Social Impacts of Marine Transport in the Great Lakes-St. Lawrence Seaway Region", janvier 2013.
- [4] Port de Montréal, "Développer pour durer : l'importance du développement durable pour le transport maritime", <https://www.port-montreal.com/fr/le-port-de-montreal/nouvelles-et-evenements/nouvelles/durable>
- [5] CIRRELT (2023), "Évaluation comparative des coûts totaux des déplacements selon le mode de transport utilisé", CIRRELT-2023-39.
- [6] Trajectoire Québec (2015), "Les coûts du transport automobile ne cessent d'augmenter, selon Trajectoire Québec",
- [7] CSMOIM (2023), Diagnostic sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime, juillet 2023.
- [8] Innovation maritime (IMAR). (2024). État du transport maritime au Québec 2024.
- [9] Transports Canada, Lacunes actuelles et futures chez les marins au Canada, 2021.
- [10] CSMOIM (2023), Diagnostic sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime, juillet 2023.
- [11] Innovation maritime (IMAR). (2024). État du transport maritime au Québec 2024.
- [12] Armateurs du Saint-Laurent, Manuel des politiques - Harmonisation de la réglementation relative aux eaux de ballast, septembre 2025.