

## La côte est américaine menace la Voie maritime du Saint-Laurent

FRANÇOIS NORMAND | ÉDITION DE FÉVRIER 2025



Les porte-conteneurs qui naviguent sur le Saint-Laurent ont une capacité moyenne de 4500 EVP de conteneurs en raison des ponts et du faible tirant d'eau en amont de Québec. En comparaison, les principaux ports de la côte est américaines (New York-New Jersey, Baltimore, Norfolk et Savannah) peuvent accueillir des porte-conteneurs d'au moins 14 000 EVP.(Photo: Adobe Stock)

**La Voie maritime du Saint-Laurent vit une crise majeure. Les chaînes de valeur mondiales préfèrent de plus en plus utiliser les ports de la côte est américaine pour commercer avec le Midwest américain — le cœur industriel du continent — pour réduire leurs coûts grâce à des porte-conteneurs de plus en plus gros. Cette situation marginalise le Saint-Laurent et menace l'autonomie ainsi que la compétitivité de nos entreprises.**



Depuis 25 ans, les ports de New York-New Jersey, de Baltimore, de Norfolk et de Savannah ont accaparé la croissance du marché du Midwest au détriment du port de Montréal (le seul port de conteneurs sur le Saint-Laurent), selon les statistiques tirées de rapports annuels du port de Montréal et d'une étude de marché de la firme d'ingénierie WSP.

Ainsi, en 2001, environ 50 % du transport de conteneurs sur le Saint-Laurent provenait du marché du Midwest. En 2011, c'était tombé à 30 %. En 2019, avant la pandémie de COVID-19, nous étions rendus à 13 %. En 2023, on parlait de 9 %.

Voici un exemple fictif — et plausible, selon des sources de l'industrie — pour illustrer pourquoi des multinationales, notamment dans le Midwest, préfèrent de plus en plus les ports de la côte est.

Au lieu de recevoir des conteneurs à Montréal et de les faire ensuite livrer par train jusqu'à Chicago, une multinationale de l'Illinois peut passer désormais par New York-New Jersey pour les récupérer par train ou par camion. Une avenue plus rapide et moins coûteuse par conteneur, expliquent des experts du secteur.

Rien ne semble pouvoir renverser cette tendance de fond en Amérique du Nord.

- [«Le Saint-Laurent a besoin d'un port de conteneurs en eau profonde»](#)

**Lire aussi:** • [Ottawa et Québec ne comprennent pas l'ampleur de la crise du Saint-Laurent](#)

- [Les ports américains investissent massivement pour accroître leur capacité](#)

Selon une source qui a travaillé durant 25 ans au cœur de l'industrie logistique nord-américaine et qui requiert l'anonymat, la Voie maritime du Saint-Laurent paie le prix d'années de sous-investissements pour se doter d'infrastructures portuaires capables d'attirer de gros porte-conteneurs.

Un constat que partage Julie Gascon, PDG de l'Autorité portuaire de Montréal, qui est préoccupée par le déclin de la voie navigable.

« Étant donné la capacité de certains navires, les lignes maritimes n'ont d'autres choix que d'utiliser des ports de la côte est américaine, tels que New York, qui sont en mesure d'accepter ces navires de plus grande capacité afin de décharger des conteneurs sur la route maritime, dont une partie est des conteneurs destinés au marché canadien », explique-t-elle.

La marginalisation du fleuve inquiète aussi au plus haut point Mario Girard, PDG sortant de l'Administration portuaire de Québec. À ses yeux, elle représente un risque majeur pour l'économie québécoise, mais aussi pour celle de l'Ontario et des Prairies.

« On va dépendre des Américains pour les ports d'entrée en Amérique du Nord. Nos marchandises vont entrer par les États-Unis. C'est ça qui est dangereux ! » dit-il.



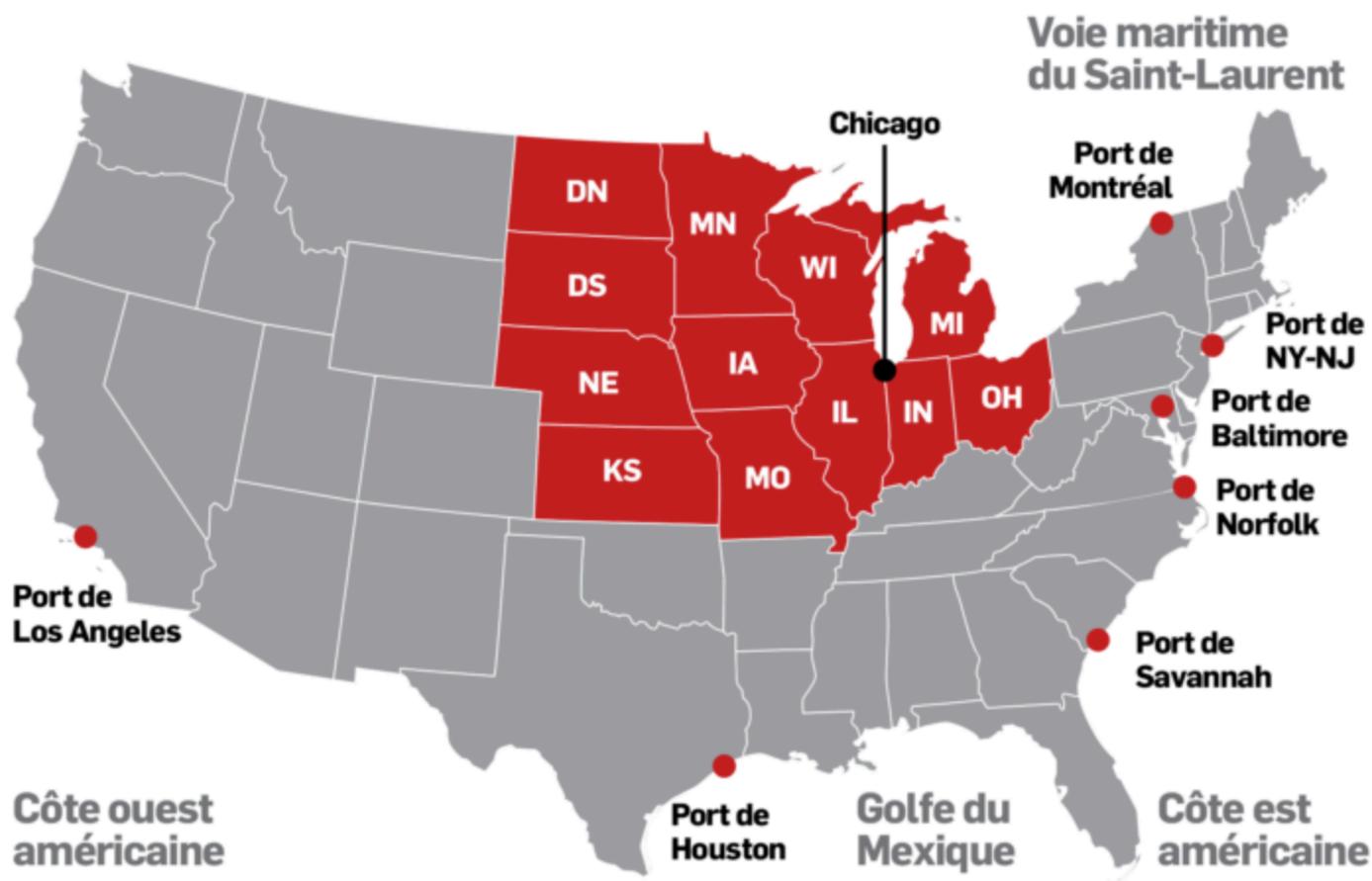
Bref, au lieu d'être importées au Québec par le port de Montréal, les marchandises qu'on retrouve sur les étagères de nos magasins risquent de provenir de plus en plus du port de New York-New Jersey, par exemple.

Les exportateurs sont aussi à risque. Imaginons une PME de Trois-Rivières qui veut envoyer un conteneur en Inde. Faute de prix compétitif et de routes maritimes rapides, cette PME pourrait un jour devoir passer par New York-New Jersey au lieu de par Montréal pour expédier sa marchandise en Asie.

Ce genre de situation pourrait aussi faire perdre de l'autonomie et de la compétitivité à nos entreprises actives à l'international, affirme Benoit Montreuil, spécialiste en transport maritime et professeur au Georgia Institute of Technology (Georgia Tech), à Atlanta.

« Si je suis un exportateur ou un importateur au Québec, explique-t-il, et que je ne suis pas capable d'acheminer ou d'aller chercher rapidement de la marchandise à l'autre bout de la chaîne logistique, je ne suis pas attrayant et je ne suis pas un facilitateur pour les industries. »

## Quatre portes d'entrée peuvent desservir le Midwest, le cœur industriel des États-Unis



## Les raisons d'un abandon

Comment expliquer la chute vertigineuse de la part du transport de conteneurs sur la Saint-Laurent provenant du marché du Midwest ?

C'est en raison des investissements massifs réalisés au fil des ans par les grands ports de la côte est américaine (voir encadré), sans parler des sommes colossales allouées aux ports américains dans l'Infrastructure Investment and Jobs Act, en 2021, disent les spécialistes.

« Il y a eu par exemple du dragage au port de New York-New Jersey. Ils ont même remonté le pont de Bayonne pour permettre le passage de gros porte-conteneurs », souligne Jean-Paul Rodrigue, professeur à la Faculté d'administration des affaires maritimes à l'Université A&M du Texas – Galveston.

Aujourd'hui, les ports de la côte est américaine peuvent donc accueillir des porte-conteneurs d'au moins 14 000 équivalents vingt pieds (EVP) — les plus gros dans le monde peuvent atteindre de 21 000 à 25 000 EVP.

Depuis 25 ans, la taille des navires a littéralement explosé, fait remarquer Michael Britton, responsable des produits maritimes en Amérique du Nord au sein de la compagnie maritime danoise Maersk.

« Si l'on examine le développement des services de ligne internationaux au cours de la période, la taille des navires déployés dans les services de ligne faisant escale sur la côte est des États-Unis ou dans les ports du Golfe a presque quadruplé », dit-il, précisant que ces gains en taille créent des « économies d'échelle importantes » pour les clients de Maersk.

En revanche, les porte-conteneurs qui viennent à Montréal, issus d'une flotte vieillissante, ont seulement une capacité moyenne de 4500 EVP (le port de la métropole québécoise a toutefois déjà accueilli un navire de 6500 EVP), et ce, en raison du faible tirant d'eau sur le fleuve à partir de Québec.

Les gros bateaux de marchandises (par exemple, de 14 000 EVP) permettent aux entreprises maritimes de transporter un conteneur à un bien meilleur prix l'unité que les petits navires qui naviguent sur le Saint-Laurent.

C'est une logique économique implacable dans l'industrie : plus les bateaux sont gros, moins le prix pour transporter un conteneur est élevé en raison des économies d'échelle.

Les porte-conteneurs sont devenus si massifs que les compagnies maritimes peuvent désormais faire une « *run de lait* » avec un seul gros navire qui s'arrête dans plusieurs ports, au lieu d'utiliser plusieurs bateaux pour la même route.

## Notre port a mauvaise réputation

Outre la taille des navires, les relations de travail difficiles au port de Montréal rendent aussi la Voie maritime moins attrayante, affirme Svenja Clausen, responsable de la zone Canada de la compagnie maritime allemande Hapag-Lloyd.

« Montréal continue de jouer un rôle important dans la gestion d'une part notable des volumes transfrontaliers de Hapag-Lloyd vers le Midwest américain. Cependant, la demande des clients s'est de plus en plus orientée vers d'autres solutions en raison des interruptions de travail en cours qui ont eu un impact sur la fiabilité de notre chaîne d'approvisionnement. »

En entrevue à *Les Affaires* en novembre, Julie Gascon a confirmé que le port de Montréal perd également des volumes en raison de sa mauvaise réputation à l'international.



Entre 2022 et 2024, le port montréalais a perdu 24 % de ses volumes. Selon elle, ces reculs sont essentiellement attribuables aux conflits de travail successifs (grèves et lock-out) qui créent une incertitude pour les compagnies maritimes. Les navires seront-ils déchargés ? Seront-ils chargés ? Pourront-ils repartir ?

La Voie maritime du Saint-Laurent est à la croisée des chemins en Amérique du Nord.

Jacques Roy, spécialiste en logistique à HEC Montréal, admet que la pente sera très difficile à remonter pour le Saint-Laurent. S'il se met à la place des transitaires (ceux qui organisent l'acheminement du fret maritime), il ne voit pas grand-chose de positif sur leur écran radar.

« La seule chose dont on entend parler de Montréal, ce sont des problèmes. On n'a pas vraiment l'impression que ça se développe. Il y a un projet d'expansion du port de Montréal à Contrecoeur depuis 40 ans... Bref, les signaux en provenance de Montréal ne sont pas positifs. De plus, peut-on se fier à la fiabilité de cet itinéraire, alors qu'il y a beaucoup d'autres alternatives sur la côte est ? » dit-il.

Selon lui, les ports de la côte est ont aussi leurs problèmes de congestion et de relation du travail. Au début du mois d'octobre, ces ports américains ont été paralysés quelques jours en raison d'une grève des débardeurs.

En revanche, trois conditions les favorisent par rapport à la Voie maritime du Saint-Laurent, disent les spécialistes que nous avons interviewés.

Les ports américains ont investi et continuent d'investir des sommes colossales pour accueillir des porte-conteneurs de plus en plus gros.

Les compagnies maritimes préfèrent les ports qui peuvent accueillir leurs navires ayant des capacités de plus en plus importantes, ce qui leur permet d'avoir des économies d'échelle.

Les entreprises dans le monde cherchent des routes maritimes bon marché, stables et prévisibles pour commercer — exportation et importation — avec le Midwest américain.

## Guide pratique pour survivre aux tarifs douaniers de Donald Trump

### ET AUSSI

- [Les ports américains investissent massivement pour accroître leur capacité](#)
- [«Le Saint-Laurent a besoin d'un port de conteneurs en eau profonde»](#)
- [Ottawa et Québec comprennent-ils l'ampleur de la crise du Saint-Laurent?](#)
- [Un printemps immobilier chaud malgré des bourrasques venant du sud](#)

### DERNIÈRES NOUVELLES

### LES PLUS LUS

[BOURSE](#)

[REVUE DES MARCHÉS](#)



**Publié il y a 4 minutes**

**Perte de 2M\$ US au 4T pour Onex**

La firme de capital-investissement avait annoncé un bénéfice l'année précédente.

**BOURSE**

**Intel: le meilleur scénario est celui d'une scission**

La valeur d'Intel est incertaine alors que des rumeurs circulent à propos d'une scission.

**OPINIONS**

**Entrepreneurs québécois: l'ère de l'isolationnisme entrepreneurial est révolue!**

EXPERT INVITÉ. Prenez votre place à la table des négociations et faites entendre votre voix.

**AÉRONAUTIQUE ET TRANSPORT**

**Tesla rappelle plus de 375 000 véhicules en raison d'un enjeu de direction assistée**

Le rappel concerne certains Model 3 et Model Y.

**Publié il y a 35 minutes**

**Publié il y a 54 minutes**

**Publié il y a 58 minutes**

**Mis à jour hier à 17h38**

**Mis à jour le 19 février**

**Publié à 10h29**

**Publié hier à 9h55**

**Bourse de Toronto: les gagnants et les perdants du 20 février**

Quels titres d'entreprises ont le plus marqué la Bourse de Toronto aujourd'hui?

**REVUE DES MARCHÉS**

**Bourse de Toronto: les gagnants et les perdants du 19 février**

Quels titres d'entreprises ont le plus marqué la Bourse de Toronto aujourd'hui?

**À SURVEILLER**

**À surveiller: Tesla, Bombardier et TFI**

Que faire avec les titres Tesla, Bombardier et TFI?

**PLANIFICATION FINANCIÈRE**

**Cotisation CELI 2025: les essentiels à connaître**

Une compréhension des règles du CELI est essentielle pour en tirer le maximum de bénéfices.

