



**POLITIQUES
PUBLIQUES
ET MARITIMITÉ**

Les politiques publiques du transport maritime au Québec

Note synthèse

Par Zoubir Saidi



POLITIQUES PUBLIQUES ET MARITIMITÉ

Présentation

La [Communauté de pratique – Politiques publiques et maritimité](#) (CdP-PPM) est née d'une collaboration entre le Réseau Québec Maritime et l'Institut de recherche en économie contemporaine. Elle rassemble des personnes issues de divers milieux afin de partager des connaissances, échanger sur les enjeux de fond et favoriser l'apprentissage collectif sur les politiques publiques relatives à la maritimité au Québec.

La CdP-PPM a pour objectif de faire émerger une vision élargie et intégrée des politiques publiques impliquant le Saint-Laurent, afin de renforcer la capacité du Québec à relever les défis de société liés à la maritimité.

Six axes thématiques guident les travaux de la CdP-PPM :

- **Transport maritime**
- *Développement socioéconomique et résilience des communautés maritimes*
- *Bioalimentaire marin*
- *Protection et conservation des écosystèmes marins et côtiers*
- *Culture et tourisme maritime*
- *Technologies et bioressources marines*

Les partenaires de la Communauté de pratique - Politiques publiques et maritimité



Note synthèse - Transport maritime

Zoubir Saidi

Maîtrise en gestion des ressources maritimes à l'UQAR

Présentation

Dans le cadre de l'axe thématique portant sur le transport maritime, des ateliers de travail sont organisés afin de favoriser les échanges entre des acteurs concernés. Afin de préparer ces ateliers et d'approfondir notre compréhension de la thématique, une recherche préliminaire a été réalisée.

Cette démarche visait notamment à cartographier les acteurs et les différents niveaux de régulation, à documenter les cadres légaux et les programmes existants, ainsi qu'à cerner les principaux enjeux sectoriels. Elle a également permis de recenser diverses propositions d'évolution soulevées par les acteurs du milieu.

La présente synthèse offre un aperçu des principaux éléments ressortis de cette recherche et constitue une base de réflexion en vue des ateliers de travail à venir.

Le transport maritime : un secteur complexe et fragmenté

L'analyse du secteur maritime met en évidence un système particulièrement complexe, structuré autour d'une multiplicité d'acteurs aux logiques différentes. Si cette diversité constitue une richesse en termes de perspectives, elle complexifie néanmoins fortement la prise de décision, dans la mesure où les politiques publiques ne résultent pas d'une vision unique, mais plutôt d'un arbitrage entre des intérêts divergents. À travers ce travail, il apparaît clairement que cette complexité n'est pas seulement théorique, mais qu'elle influence concrètement la manière dont les décisions sont prises et mises en œuvre.

Cette complexité est accentuée par une gouvernance multi-niveaux. Si cette organisation permet de couvrir un large spectre d'enjeux, elle engendre également une fragmentation des responsabilités qui nuit à la cohérence des actions. En pratique, cette structure tend davantage à diluer les responsabilités qu'à les clarifier, ce qui donne parfois l'impression d'un système où chacun agit à son niveau, sans réelle coordination d'ensemble.

Le cadre législatif, bien que dense et structurant, illustre lui aussi certaines limites. Composé de nombreuses lois sectorielles, il encadre efficacement certaines dimensions, mais il contribue également à ralentir les processus décisionnels et à complexifier la mise en œuvre des projets. Cette accumulation de cadres réglementaires donne le sentiment d'un système robuste, mais parfois difficile à mobiliser de manière fluide et cohérente.

1. Des enjeux de transition et de financement

Dans ce contexte institutionnel fragmenté, le secteur maritime est confronté à des enjeux environnementaux, économiques et sociaux étroitement interconnectés. La transition écologique en constitue un exemple révélateur. Bien qu'elle soit aujourd'hui incontournable, elle repose encore largement sur des initiatives volontaires, des projets pilotes et des mécanismes incitatifs. Cela montre que, malgré une prise de conscience réelle, la transformation du secteur reste encore partielle et progressive.

Cette situation est renforcée par un enjeu central de financement. Les investissements nécessaires à la transformation du secteur sont considérables, alors même que leur rentabilité est souvent incertaine à court terme. En l'absence de mécanismes robustes de soutien et de partage du risque, cela limite l'engagement du secteur privé et ralentit la transition. À ce stade, il apparaît que la question financière constitue l'un des principaux freins à la mise en œuvre concrète des ambitions affichées.

2. Des inégalités et des limites dans la gouvernance

Cela met en lumière une inégalité territoriale marquée. Les grands ports concentrent les investissements, les innovations et l'attention politique, tandis que les petits ports et les territoires périphériques restent en marge des dynamiques principales. Cette asymétrie, observée à plusieurs reprises dans le travail, risque de renforcer les déséquilibres régionaux et de limiter le développement des communautés maritimes locales.

Par ailleurs, les avancées en matière d'inclusion des communautés autochtones témoignent d'une évolution importante, mais encore incomplète. Malgré une reconnaissance croissante de leur rôle, leur participation demeure souvent limitée à des processus consultatifs. Ce décalage entre les intentions affichées et la réalité des mécanismes décisionnels soulève des enjeux importants en matière de gouvernance et d'équité.

3. Une évolution réactive plutôt que stratégique

Le système semble ainsi évoluer davantage par ajustements successifs que selon une véritable logique de planification stratégique. Cela se reflète directement dans les politiques publiques actuelles, qui apparaissent souvent fragmentées, réactives et dépendantes des dynamiques portées par les acteurs du secteur. Ce qui ressort particulièrement de cette analyse, c'est que les initiatives les plus innovantes en matière de transformation du transport maritime proviennent fréquemment d'associations, d'organisations non gouvernementales et d'acteurs scientifiques, qui cherchent à faire évoluer les pratiques vers des modèles plus durables. Toutefois, en l'absence de pouvoir décisionnel et de leviers financiers suffisants, ces acteurs restent limités dans leur capacité à transformer le système en profondeur. L'État, bien que central, adopte davantage une posture d'accompagnement que de pilotage, ce qui freine la structuration et la diffusion à grande échelle de ces innovations.

En conclusion, ce document montre que le secteur maritime ne souffre pas d'un manque de solutions, mais d'un déficit d'intégration entre les acteurs, les enjeux et les cadres politiques. Le principal défi ne réside donc pas dans l'innovation ou la production d'idées, mais dans la capacité à structurer et coordonner ces éléments au sein d'un cadre cohérent. Cette réflexion amène ainsi à considérer que l'évolution du secteur dépendra moins de la création de nouvelles solutions que de la capacité à mieux articuler celles qui existent déjà.