

# Perspectives maritimes

Faits saillants de l'industrie maritime

Direction des politiques et de l'économie  
Pêches et Océans Canada, région du Québec

Décembre 2002  
Numéro 2

	Index
Ports.....	1
Voie maritime.....	5
Marchandises.....	6
Traversiers.....	7
Croisières – excursions.....	9
Croisières internationales.....	9
Navigation de plaisance.....	9
Niveau d'eau.....	10

Pour tout commentaire sur notre publication,  
veuillez vous adresser à :

Julie Lavallée, chef, Analyses économiques  
Direction des politiques et de l'économie, région  
du Québec  
Tél. : (418) 648-5926  
Fax : (418) 649-8003  
Courriel : lavallee@dfp-mpo.gc.ca

## PORTS

### Sept-Îles

#### *Un tonnage stable malgré la crise de l'acier*

Au 30 novembre 2002, le tonnage total manutentionné au port de Sept-Îles totalisait 19,3 Mt, soit presque les 20 Mt en 2001. Étant donné que l'année n'est pas terminée, les autorités du port présumant que le total sera sensiblement le même que celui en 2001. Par ordre d'importance, les marchandises transbordées au port de Sept-Îles sont le minerai de fer, la bauxite, l'alumine, l'ilménite et le coke. En termes d'achalandage, ce sont 479 bateaux qui ont transité au port de Sept-Îles en 2002, soit moins que les 551 en 2001. Ici encore, on croit que le nombre total en 2002 sera très près de celui en 2001, une fois l'année terminée. À ce moment-ci, il n'y a aucune prévision quant au tonnage qui pourrait être manutentionné en 2003, celui-ci étant en grande partie conditionnel au marché de l'acier et de l'aluminium.<sup>1</sup>

### Montréal

#### *Baisse du tonnage total malgré une hausse des conteneurs*

Malgré la hausse du trafic de conteneurs, le total manutentionné au port de Montréal toutes marchandises confondues a été de 12,1 Mt pour les huit premiers mois de 2002, comparativement à 12,9 Mt pour la même période l'an passé. Selon les autorités du port, le total manutentionné en 2002 devrait avoisiner les 19,1 Mt de 2001.

Cette baisse du tonnage total est attribuable à une diminution du vrac solide et liquide manutentionné au port. La baisse du vrac solide manutentionné s'explique par une baisse des livraisons de clinker et d'engrais et aussi à une baisse du tonnage de céréales, elle-même attribuable à la baisse de la production canadienne de grain. Dans le cas de la baisse du vrac liquide, elle serait une conséquence de la baisse de la demande pour les produits pétroliers en raison de l'hiver 2001-2002 exceptionnellement doux.

Le trafic de conteneurs a totalisé 6,2 Mt de marchandises entre janvier et août 2002, soit 400 Kt de plus qu'à la même période l'année précédente. En termes de conteneurs, ce sont 686 398 conteneurs qui furent manutentionnés au cours des huit premiers mois de 2002, soit 4,5 % de plus que les 656 557 conteneurs pour la même période en 2001.<sup>2</sup>

### Port-Cartier

#### *Hausse du tonnage de concentré de minerai de fer*

Les autorités du port de Port-Cartier anticipent un tonnage total manutentionné de 16,5 Mt soit 11,5 % de plus qu'en 2001, alors que le total annuel avait été de 14,8 Mt. Cette augmentation est expliquée par une augmentation du minerai de fer manutentionné au port en 2002. En 2001, il y avait eu une grève de six semaines à la minière Québec Cartier, ce qui avait provoqué une baisse du tonnage manutentionné au port. Le conflit de travail étant réglé, les expéditions de minerai de fer se sont déroulées normalement en 2002 pour totaliser 9,7 Mt à la fin octobre 2002, comparativement à 7,8 Mt à pareille date l'an dernier.

Toujours selon les autorités du port, le tonnage manutentionné en 2003 devrait s'apparenter à celui en 2002, puisqu'on doute sérieusement d'une reprise marquée du marché mondial de l'acier dans un avenir rapproché. Aux États-Unis, le marché de l'acier vit actuellement une très grande crise et

<sup>1</sup> Administration portuaire de Sept-Îles.

<sup>2</sup> Port of Montreal, *Canadian Sailings*, 21 octobre 2002, PF3-31.

# Perspectives maritimes

## Faits saillants de l'industrie maritime

---

conséquemment, plusieurs aciéries ont fait faillite en raison d'une surproduction conjuguée à une faible demande mondiale et aux importations massives d'acier en provenance de Chine. Le marché nord-américain de l'acier ne manifesterait pas de signes sérieux de reprise avant qu'une restructuration en profondeur de l'industrie de l'acier aux États-Unis se produise.<sup>3</sup>

### Québec

#### **Hausse du tonnage manutentionné**

Selon les autorités portuaires de Québec, le total manutentionné au port en 2002 sera de 17 Mt, soit 13 % de plus que les 15 Mt en 2001. Cette hausse est attribuable à une légère augmentation du vrac liquide et solide. Toutes les principales marchandises manutentionnées ont enregistré une hausse du tonnage en 2002 : grains et céréales, pétrole, minerai de fer et le cargo général. Pour la prochaine année, le port anticipe une saison similaire à 2002.

### Sorel

#### **Baisse du tonnage de minerais et de titane**

Au 31 octobre 2002, le tonnage manutentionné au port de Sorel a totalisé 3,6 Mt, soit moins que les 4,2 Mt pour la même période en 2001, ce qui représente une baisse de 14 %. Le port de Sorel a subi les contrecoups du ralentissement du marché nord-américain de l'acier, avec un tonnage total cumulatif de minerais et de titane de 2,4 Mt en octobre 2002, soit 14 % de moins que les 2,8 Mt à la même date en 2001.<sup>4</sup>

Selon les autorités du port, pour que le port conserve son avantage concurrentiel, on devra procéder au dragage du fond marin. Déjà la société des parcs industriels Sorel-Tracy a procédé à des travaux urgents à l'embouchure de la rivière Richelieu pour enlever plus de 4 000 m<sup>3</sup> de sédiments. Ces travaux ne sont toutefois que le prélude à d'autres plus importants qui pourraient être menés d'ici deux ans. Mentionnons qu'il n'y a pas eu de dragage du fond marin au port de Sorel depuis plus de 15 ans. Selon l'administration portuaire de Sorel, pour que le port puisse continuer d'accueillir les bateaux de haut tonnage, il faudra maintenir une profondeur de navigation qui correspondra à celle de la Voie maritime du Saint-Laurent.<sup>5</sup>

### Port-Saguenay

#### **Stabilité du tonnage manutentionné de pâtes et papiers**

En 2002, le tonnage manutentionné à Port-Saguenay a totalisé 448 Mt, soit une légère baisse de 3 % par rapport à 2001. De plus, un total de 77 navires ont été accueillis aux deux terminaux de Port-Saguenay en 2002, soit un de plus qu'en 2001, et l'année n'est pas encore terminée.

Le tonnage de pâtes et papiers, qui constitue bon an mal an environ la moitié du total manutentionné à Port-Saguenay, ne semble pas avoir trop souffert du ralentissement dans le secteur des pâtes et papier en Amérique du Nord.

En 2003, le total manutentionné prévu est de 540 Mt, une hausse du tonnage qui se traduira par un trafic anticipé de 90 navires, soit une dizaine de navires de plus qu'en 2001.

Quant au projet de voir l'approvisionnement en produits pétroliers se faire par bateau comme ce fut le cas jusqu'en 1992, aucune décision n'a encore été prise. Les discussions se poursuivent entre les différents intervenants impliqués dans ce projet, soit les compagnies pétrolières, les gouvernements et l'Administration portuaire de Saguenay.<sup>6</sup>

### Baie-Comeau

#### **Aide financière gouvernementale de 5,3 M\$ pour la société du port-ferroviaire**

Au 31 octobre 2002, le tonnage total manutentionné au port de Baie-Comeau était de 2,9 Mt, soit sensiblement le même que les 3,1 Mt pour la même période en 2001.<sup>7</sup>

Le gouvernement du Québec a accordé une aide financière de 5,3 M\$ à la société du port ferroviaire de Baie-Comeau-Hauterive pour l'aménagement d'une desserte ferroviaire entre le nouveau parc industriel régional et le port de Baie-Comeau. Le projet d'une valeur totale de 10,6 M\$ consistera essentiellement à installer un tronçon ferroviaire comprenant une voie principale de 6,2 kilomètres, une voie de contournement pour accueillir 34 wagons et un centre de transbordement pour 25 wagons.<sup>8</sup>

---

<sup>3</sup> Administration portuaire de Port-Cartier.

<sup>4</sup> Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et ports du Québec, *Transports Canada*, 31 octobre 2002.

<sup>5</sup> Lemieux, Sylvie, « Le vrai port d'entrée des entreprises agricoles », *Les Affaires*, 7 septembre 2002.

<sup>6</sup> Administration portuaire de Port-Saguenay.

<sup>7</sup> Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et ports du Québec, *Transports Canada*, 31 octobre 2002.

<sup>8</sup> « Québec consacre plus de 5 millions \$ au transport à Baie-Comeau », *La Presse Canadienne*, 10 juillet 2002.

# Perspectives maritimes

## Faits saillants de l'industrie maritime

---

### Port-Alfred

#### **Faible baisse du tonnage manutentionné**

Avec un total de 4,1 Mt au 30 novembre 2002, le tonnage manutentionné au port de Port-Alfred a connu une légère baisse de 7 % par rapport à 2001, alors qu'il avait totalisé 4,4 Mt. Les tonnages de bauxite, de coke, de soude caustique, de spath fluor et de mazout ont tous diminué légèrement en 2002. Conséquemment, le port de Port-Alfred a accueilli 108 navires, soit 30 navires de moins qu'en 2001.

Les principales marchandises manutentionnées au port sont la bauxite (66 %) et l'alumine (21 %). Elles permettent d'approvisionner les quatre alumineries Alcan présentes dans la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Rappelons que le Canada ne possède pas de gisements de bauxite, il lui faut en importer de l'étranger. La plus grande part des importations de bauxite et d'alumine au Canada est déchargée au port de Port-Alfred.

Les plus récentes prévisions laissent entrevoir une augmentation du tonnage en 2003, pour un total de 4,7 Mt, ce qui devrait se traduire par un nombre accru de navires en transit au port de Port-Alfred au cours de la prochaine année.<sup>9</sup>

### Trois-Rivières

#### **Baisse importante du tonnage des grains**

De janvier à septembre 2002, 1,7 Mt ont été manutentionnées au port de Trois-Rivières, soit une baisse de 6,5 % par rapport au trois premiers trimestres de 2001. Le tonnage de vrac solide manutentionné à Trois-Rivières a totalisé 679 Kt, soit une baisse de 13 % par rapport à la même période en 2001. De même, le trafic des grains a subi une baisse de 11 % par rapport à 2001. Le ralentissement du marché canadien des céréales se répercute inévitablement sur les activités des ports qui manutentionnent ces denrées. Le port a également enregistré une diminution de l'alumine manutentionnée. Quant au tonnage de vrac liquide, il a totalisé 435 Kt, soit une hausse de 2,6 % par rapport aux trois premiers trimestres de 2001.<sup>10</sup>

### Bécancour

#### **Construction en cours du terminal de vrac liquide**

Le tonnage manutentionné au premier semestre de 2002 au port de Bécancour a totalisé 863 Kt, soit une hausse de 14 % par rapport à la même période en 2001 pour une augmentation des revenus du port de l'ordre de 17 %. Certaines entreprises du parc industriel de Bécancour ont grandement contribué à la hausse des activités du port. Norsk-Hydro, la société PCI Chimie du Canada et l'aluminerie Alcoa de Bécancour ont haussé leur tonnage manutentionné.<sup>11</sup>

Depuis le début de l'été, la compagnie Servitank, une division de Prommel à Trois-Rivières, est à construire des réservoirs de différentes dimensions pour l'usage de l'usine Petresa. L'usine produit de l'alkylbenzène linéaire (ABL) à partir notamment de la paraffine et approvisionne le marché nord-américain. Servitank est une entreprise spécialisée dans le transbordement de matières en vrac. Son projet consiste à construire et à exploiter neuf réservoirs d'entreposage dont trois d'une capacité de 5000 m<sup>3</sup> et six d'une capacité de 2500 m<sup>3</sup> pour un volume total d'entreposage de 30 000 m<sup>3</sup>. Six des neuf réservoirs sont actuellement en construction. Les trois autres sont à venir. Servitank doit aussi construire une ligne marine pour relier aux réservoirs les bateaux qui transporteront les produits. L'année 2003 s'annonce bien avec la mise en fonction du terminal de vrac liquide prévue en janvier prochain.<sup>12</sup>

### Gros-Cacouna

#### **Forte baisse du tonnage de papier journal et de bois d'œuvre**

Au 31 octobre 2002, le volume des produits transbordés a grandement diminué au port de Gros-Cacouna comparativement à la même date en 2001, passant de 122 Kt (53 navires) à 50 Kt (28 navires). Le tonnage manutentionné au port de Gros-Cacouna en 2002 a écopé durement de la faible demande mondiale de pâtes et papiers et aussi du conflit canado-américain sur le bois d'œuvre. Un total de 8 Kt de papier ont été manutentionnés au 31 octobre 2001, comparativement à 50 Kt pour la même période l'an passé. Bref le port n'a pratiquement pas manutentionné de papier en 2002. Quant au tonnage de bois d'œuvre, il a diminué mais dans une moindre mesure passant de 46 Kt en 2002 à 31 Kt en 2002. Les

---

<sup>9</sup> Administration portuaire de Port-Alfred.

<sup>10</sup> Frederick, Brent, « New clientele, a measure of Port of Trois-Rivières success », *Canadian Sailings*, 2 décembre 2002, PF3-8; Lafrenière, Martin, Hausse de 14 % au port de Bécancour – À Trois-Rivières, la cadence est au ralenti », *Le Nouvelliste*, 24 juillet 2002.

<sup>11</sup> Ibid

<sup>12</sup> Aubry, Marcel, « Le port de Bécancour prend de l'ampleur », *Le Nouvelliste*, 22 août 2002.

# Perspectives maritimes

## Faits saillants de l'industrie maritime

---

rebut de métaux et ferraille ont également enregistré une baisse importante, passant d'un total de 46 Kt à 19 Kt en 2002.<sup>13</sup>

Selon les autorités du port, le retour au cabotage pourrait être un antidote à la baisse du tonnage manutentionné au port. Le transport interrégional de marchandises pourrait s'avérer une option intéressante à Gros-Cacouna d'autant que le trafic international de papier journal et autres marchandises au port varie énormément selon la conjoncture économique.<sup>14</sup>

### Gaspé

#### **Une usine pourrait s'installer au port de Gaspé prochainement**

Au 31 août 2002, le tonnage manutentionné au port de Gaspé était de 225 Kt, soit la moitié moins qu'à pareille date en 2001. La fermeture de la fonderie de Murdochville en 2001 s'est traduite par une baisse de la moitié du tonnage à Port-Gaspé en 2002.<sup>15</sup>

Il y a toutefois une lueur d'espoir pour le port de Gaspé. Il est question qu'un important projet industriel soit finalement réalisé à Gaspé. Le projet de construction d'une usine de ferrochrome à basse teneur en carbone de la société minière Ressources Allican, évalué à quelques 100 millions et qui pourrait créer 85 emplois directs ainsi que 115 emplois indirects, s'implanterait dans le nouveau parc industriel situé au port de Gaspé. Le directeur du bureau de Gaspé de Développement économique Canada et le député fédéral de Bonaventure-Gaspé-Les-Îles-Pabok ont tous deux confirmé avoir eu des entretiens avec la direction de Ressources Allican pour la réalisation de ce projet à Gaspé. Des négociations sont actuellement en cours.<sup>16</sup>

### Rimouski

#### **Tonnage stable en 2002**

Au 31 octobre 2002, le tonnage total manutentionné au port de Rimouski était de 242 Kt, soit le même que celui à la même date en 2001. Le port de Rimouski se voue principalement au transbordement de produits pétroliers tels que l'essence, l'huile lourde et autres produits pétroliers. Le nombre de navires a également été très stable avec un trafic total de 70 navires jusqu'à octobre 2002, comparativement à 69 navires pour la même période en 2001.<sup>17</sup>

### Havre Saint-Pierre

#### **Baisse du tonnage d'ilménite**

Au 31 octobre 2002, le tonnage total manutentionné au port de Havre Saint-Pierre était de 2,0 Mt, soit 17 % de moins que les 2,4 Mt pour la même période en 2001. Cette baisse du tonnage s'est traduite par une baisse du trafic en 2002. En effet, ce sont 80 navires qui ont visité le port de Havre Saint-Pierre en 2002 comparativement à 133 navires au 31 octobre 2001. La diminution des chargements d'ilménite explique en totalité cette baisse du tonnage total en 2002.<sup>18</sup>

### Pointe-au-Pic

#### **Tonnage stable des expéditions de papier journal**

Au 31 octobre 2002, le tonnage total manutentionné au port de Pointe-au-Pic a été de 168 Kt, soit 24 % de moins que les 221 Kt pour la même période en 2001. En dépit du ralentissement nord-américain dans le secteur du papier journal, le tonnage de papier a été stable avec 134 Kt manutentionnées en 2002, soit le même tonnage que celui en 2001 à pareille date. Le tonnage de copeaux de bois a toutefois diminué, passant de 86 Kt au 31 octobre 2001 à 34 Kt en 2002, soit une baisse de 61 %. En termes de trafic, ce sont 31 navires qui ont transité au port de Pointe-au-Pic en 2002, comparativement à 34 navires en 2001, soit une légère baisse de 9 %.<sup>19</sup>

---

<sup>13</sup> Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et ports du Québec, [Transports Canada](#), 31 octobre 2002.

<sup>14</sup> Larouche, Marc, « Le port de mer de Gros-Cacouna en attente », [Le Soleil](#), 23 septembre 2002, p.A-24.

<sup>15</sup> Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et ports du Québec, [Transports Canada](#), 31 octobre 2002.

<sup>16</sup> Haroun, Thierry, « Ressources Allican s'installera à Gaspé », [Le Devoir](#), 10 octobre 2002, p. A3.

<sup>17</sup> Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et ports du Québec, [Transports Canada](#), 31 octobre 2002.

<sup>18</sup> Ibid

<sup>19</sup> Ibid

# Perspectives maritimes

## Faits saillants de l'industrie maritime

---

### VOIE MARITIME

#### **Stabilité dans le tonnage transporté**

Pour la période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 octobre 2002, la Voie maritime du Saint-Laurent a accueilli près de 3 037 navires comparativement à 3 203 navires pour la même période en 2001, ce qui représente une baisse de 5 %. Ces navires ont transporté sensiblement le même tonnage pour cette période en 2002, comparativement à 2001. Les produits en vrac ont été la principale catégorie de marchandises transportées en 2002 avec 9,9 Mt. Le minerai de fer et les céréales occupaient la deuxième et la troisième place avec respectivement 7,7 Mt et 7,5 Mt. On retrouvait ensuite les cargaisons générales avec 3,4 Mt et finalement, le charbon qui totalisait 3,3 Mt. Comparativement à la même période en 2001, ce sont les céréales et le charbon qui ont subi les baisses les plus importantes avec respectivement 12% et 5%. Les autres produits en vrac ont également subi une baisse de 4 %. La plus importante hausse comparativement à 2001 a été de 51 % pour les cargaisons générales. Le minerai de fer a, quant à lui, connu une augmentation de 5 %.<sup>20</sup>

#### **Nouveau tarif pour la saison hivernale**

Depuis le 11 octobre dernier, les droits d'amarrage d'un navire pour la totalité ou une partie de la saison hivernale ont été modifiés. En effet, pour un navire occupant à un canal, un espace réservé à cet effet, les tarifs sont passés de 0,11\$ par tonneau de jauge brute au registre à 0,30\$ le mètre linéaire par jour (droit minimum de 185\$). L'option de recourir aux règles américaines pour mesurer le tonnage des navires a été éliminée.<sup>21</sup>

#### **Projets d'augmentation du potentiel de la Voie maritime**

Dans le cadre de la Journée du Saint-Laurent, organisée par la Société de développement économique du Saint-Laurent, le président et chef de la direction de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, Guy Véronneau, énonçait que le trafic de la Voie maritime du Saint-Laurent devrait connaître une baisse significative et que des actions devront être entreprises pour y faire face. La solution pourrait être d'effectuer des investissements majeurs permettant à de plus gros navires d'emprunter la Voie maritime et également d'allonger la saison de navigation. Pour le moment, la Voie maritime ne fait que maintenir en état les installations. D'ici 2048, il sera nécessaire d'investir 6,2 milliards \$ pour son entretien. Le trafic de la Voie maritime a diminué de 28% par rapport à 1998. La baisse des récoltes de céréales au cours des dernières années est en partie responsable de cette diminution de trafic. De plus, l'industrie de l'acier connaissant certains problèmes ne contribuera certainement pas à l'augmentation du trafic de la Voie maritime. Un autre facteur désavantageant le trafic de la Voie maritime est la méthode de production «juste-à-temps». La Voie maritime doit fermer pour une partie de la période hivernale, les entreprises ne voudront certainement pas modifier leur mode d'approvisionnement pendant cette période de l'année.

M. Véronneau a également insisté sur le fait que de nombreux organismes canadiens et américains gèrent différents aspects de la Voie maritime. «Un navire qui emprunte la Voie doit faire face à 23 organismes différents ».<sup>22</sup>

Une étude étalée sur cinq années est entreprise par les gouvernements américains et canadiens pour trouver des solutions aux problèmes énoncés. Les trois premières années de l'étude permettront de dresser un bilan complet de la condition et de la fiabilité de la Voie maritime et des chenaux amenant aux Grands Lacs. Les ports seront aussi examinés et les améliorations à effectuer au réseau seront ciblées. Les deux dernières années, des plans d'entretien et d'améliorations seront rédigés.<sup>23</sup>

Les ingénieurs qui étudient ce projet croient que le commerce serait de 1,4 milliard \$ par an s'il y avait remplacement des écluses plus petites par d'autres de 33 mètres par 365 mètres et si on creusait le chenal pour obtenir 10 mètres de tirant d'eau.<sup>24</sup>

Par contre, les environnementalistes critiquent ce projet. Le plus grand nombre de bateaux transitant par la Voie maritime et les Grands Lacs, la possibilité d'introduction de nouvelles espèces menaçantes et les travaux d'agrandissement remuant les fonds déjà pollués, pourraient causer des dommages permanents aux habitats riverains.<sup>25</sup>

#### **Fermeture de la saison de navigation 2002**

Les dates de fermeture de la Voie maritime du Saint-Laurent pour la saison de navigation 2002 sont fixées. Dans la section Montréal-Lac Ontario, la date maximale des transits est le 20 décembre à 24h00.

---

<sup>20</sup> Réseau Grands Lacs/Voie Maritime du Saint-Laurent.

<sup>21</sup> ibid

<sup>22</sup> Tison, Marie, «La Voie maritime fait face à une baisse de trafic», La Presse, 22 novembre 2002.

<sup>23</sup> Réseau Grands Lacs/Voie Maritime du Saint-Laurent.

<sup>24</sup> Le Nouvelliste, «Les États-Unis veulent agrandir la Voie Maritime», 24 septembre 2002.

<sup>25</sup> Great Lakes Information Network, «Critics fear expanding seaway could be trouble for Great Lakes», december 2, 2002.

# Perspectives maritimes

## Faits saillants de l'industrie maritime

La date définitive de fermeture de cette section sera déterminée par le trafic, la condition des glaces et la température. Pour ce qui est du canal Welland, la fermeture est prévue à 8h00 le 24 décembre. Par la suite, les transits pourront être autorisés selon la demande si les conditions climatiques le permettent. L'ouverture de la Voie maritime pour la saison de navigation 2003 est prévue le 25 mars 2003. Les transits de navires seront limités selon la météo et l'état des glaces. Il se peut que seule la navigation de jour soit autorisée dans certains secteurs jusqu'à ce que les bouées lumineuses aient été mises en place.<sup>26</sup>

## MARCHANDISES

### Minerai de fer

#### *Ralentissement du marché de l'acier en Amérique du Nord*

Contrairement à toutes attentes, la reprise anticipée du marché de l'acier en 2002 ne s'est pas réalisée. La faible activité manufacturière, la baisse de confiance des consommateurs et la hausse des importations d'acier en Amérique du Nord ont contribué à déprimer un peu plus le marché de l'acier en 2002.

Ce ralentissement du marché nord-américain de l'acier a eu forcément des répercussions sur l'industrie du minerai de fer au Québec. Et comme la quasi-totalité de la production canadienne de minerai de fer est concentrée dans la fosse du Labrador - ceinture géologique majeure s'étendant dans le Nord du Québec et au Labrador - les trois minières québécoises ont écopé de ce ralentissement.

La mine Québec Cartier qui possède des installations à Port-Cartier et à Fermont sur la Côte-Nord, a perdu 4 M\$ au troisième trimestre de 2002. La mine explique ces résultats par une baisse du prix des boulettes de fer de 6 % combinée à une réduction de la production. Québec Cartier a transformé 3,3 Mt de minerai durant cette période, soit une diminution de 500 Kt par rapport au trimestre précédent. Depuis le début de l'année, Québec Cartier a expédié 15 % de moins de fer que l'an dernier.<sup>27</sup>

La situation n'est guère plus reluisante pour la compagnie Iron Ore Canada. La mine IOC supprimera 240 emplois, soit près de 20 % de sa main-d'œuvre d'ici 2004, principalement à ses installations de Labrador City. Durement touchée par la crise mondiale du fer et de l'acier, IOC a perdu beaucoup de terrain en Amérique du Nord, particulièrement aux États-Unis où les fabricants d'acier ont été submergés par le fer importé à bas prix. Pour la première fois en 10 ans, IOC, le plus important producteur de fer de la Côte-Nord, a cessé ses activités pendant cinq semaines cet été afin d'écouler plus de 800 Kt de boulettes de fer en stock.<sup>28</sup>

Quant à la compagnie Mines Wabush, la production de minerai de fer devrait se situer à environ 75 % de sa capacité en 2002.<sup>29</sup>

La firme conseil BMO Nesbitt Burns s'attend à une baisse notable de la production d'automobiles en 2003, laquelle suit une chute draconienne de la confiance des consommateurs. L'industrie automobile consomme la plus grande partie de la production de tôle d'acier. Certaines aciéries nord-américaines ont déjà annoncé des réductions de production en 2003.<sup>30</sup>

### Blé

#### *Importations records de blé fourrager*

Le blé est la 4<sup>e</sup> marchandise en importance manutentionnée dans les ports du Québec. Les principaux ports du Québec actifs dans la manutention du blé sont Baie-Comeau, Québec, Montréal, Port-Cartier et Sorel.

Les impacts de la sécheresse des dernières années dans les prairies canadiennes seront davantage perceptibles cet hiver. Les stocks sont à de très bas niveaux historiques et Statistiques Canada (SC)<sup>31</sup> prévoit une baisse de production de près de 32 % au cours de l'année récolte 2002-03 pour atteindre le plus bas niveau depuis la saison 1970-71. Les analystes de SC prévoient également une baisse de 50 % des exportations pour atteindre 6 Mt en 2002-03, ce qui représente le plus bas niveau depuis 1954-55.

Toujours selon ce rapport, les importations de blé fourrager auparavant marginales, devraient atteindre un record historique de 0,2 Mt au cours de l'année récolte 2002-03. Étant donné que ces importations sont réalisées majoritairement dans l'Est canadien, ceci représente une mince lueur d'espoir pour les manutentions de cette denrée dans le St-Laurent au cours de la prochaine année.

<sup>26</sup> Réseau Grands Lacs/Voie Maritime du Saint-Laurent.

<sup>27</sup> Tremblay, Stéphane, « Perte de 4 millions \$ pour la mine Québec Cartier », *Le Soleil*, 25 octobre 2002.

<sup>28</sup> Tremblay, Stéphane, « IOC supprime 240 emplois à Labrador City et à Sept-Îles », *Le Soleil*, 21 septembre 2002.

<sup>29</sup> Perron, Louis, « Annuaire des minéraux du Canada, minerai de fer », *Ressources naturelles Canada*, 2001.

<sup>30</sup> « Ralentissement dans le secteur de l'acier », *Les Affaires*, 16 novembre 2002, p.54.

<sup>31</sup> *Grain and Oilseeds Outlook*, Agriculture et Agroalimentaire Canada, 9 décembre 2002.

# Perspectives maritimes

## Faits saillants de l'industrie maritime

---

### Aluminium

#### *Faible demande mondiale d'aluminium*

La faiblesse de la demande et la forte croissance de la production d'aluminium, particulièrement en Chine, ont engorgé le marché mondial et ont contribué à la baisse du cours de l'aluminium. Toutefois, cela ne semble pas avoir affecté les alumineries canadiennes dont la plupart sont situées au Québec. De janvier à août 2002, la production totale d'aluminium a été de 1,8 Mt comparativement à 1,7 Mt pour la même période en 2001.<sup>32</sup>

Au Québec les travaux d'agrandissement de la phase II de l'aluminerie Alouette de Sept-Îles ont été lancés officiellement en octobre dernier. Propriété d'un consortium de compagnies d'aluminium dont Alcan, l'aluminerie Alouette deviendra la plus grosse aluminerie d'Amérique du Nord une fois les travaux terminés en novembre 2005. La première coulée est prévue pour février 2005. Alouette pourra doubler sa capacité actuelle de 243 Kt à 550 Kt produite annuellement. L'aluminerie de Sept-Îles pourra ainsi rejoindre le peloton des 10 plus grandes alumineries à travers le monde.<sup>33</sup>

### Bois d'œuvre et papier journal

#### *Production à la baisse*

Selon les plus récentes données de Statistique Canada, le Canada a enregistré une hausse de 1,9 % de sa production de bois d'œuvre pour les huit premiers mois de 2002, pour un total de 20,3 milliards de pieds planches. La production du Québec a toutefois diminué de 4,6 % et celle de l'Ontario de 8,6 % au cours de cette période.<sup>34</sup> Il s'agit d'une conséquence directe du conflit canado-américain sur le bois d'œuvre canadien qui n'est toujours pas réglé. Des pourparlers se poursuivent entre les deux pays afin de trouver une solution au conflit. D'ici là, les producteurs de bois d'œuvre continueront à écopier de cette situation et conséquemment, le tonnage manutentionné pourrait en souffrir dans les ports de Montréal, Baie-Comeau, Matane, Gros-Cacouna et Port-Saguenay en 2003.

Concernant le secteur du papier, les papetières québécoises ont diminué leur production en 2002, conséquence notamment, du ralentissement de la demande nord-américaine. La consommation de papier journal aux États-Unis a baissé de 2,8 % depuis le début de l'année, ce qui est tout de même moindre que la baisse de 12 % en 2001. En dépit des efforts pour réduire les coûts, les producteurs québécois ont annoncé des pertes plus élevées qu'il était prévu au troisième trimestre de 2002. À court terme, les dirigeants des papetières et les analystes financiers font preuve de peu d'optimisme quant à une reprise du marché du papier, mais demeurent confiants pour des jours meilleurs en 2003. Malgré une reprise hypothétique de la demande de papier journal en Amérique du Nord, la reprise de la production sera lente et graduelle.<sup>35</sup>

## TRAVERSIERS

#### *Faible hausse du nombre de passagers transportés*

Du 1<sup>er</sup> avril 2002 (début de l'année financière 2002-2003 pour la Société des Traversiers du Québec) au 30 septembre 2002, près de 3,8 millions de passagers et 1,7 millions de véhicules<sup>36</sup> ont utilisé les services des traverses de la STQ. Comparativement à la même période l'an dernier, on observe une hausse de 1 832 passagers et de 126 168 véhicules. C'est à la traverse Québec/Lévis qu'est observée la plus importante hausse de passagers avec 21 %, suivie de la traverse Île d'Entrée/Cap-aux-Meules où l'augmentation observée est de 15 %. Au chapitre du nombre de véhicules, c'est à la traverse Île d'Entrée/Cap-aux-Meules et à la traverse Québec/Lévis que l'on observe la plus importante augmentation avec respectivement 88 % et 40%.<sup>37</sup>

Dans les données statistiques de la Société des traversiers du Québec, pour la traverse Tadoussac/Baie-Sainte-Catherine, des écarts importants des variations du nombre de passagers d'avril 2001 à septembre 2002 ont été constatés. Ces écarts découlent d'un changement de la méthode de compilation. En effet, depuis septembre 2001, le décompte exact des passagers est fait par le personnel d'embarquement au lieu d'une estimation basée sur le nombre de véhicules. Ainsi, selon ces données, une diminution de 20 % du nombre de passagers a été notée à la traverse Tadoussac/Baie-Sainte-Catherine.<sup>38</sup>

---

<sup>32</sup> Production des principaux minéraux du Canada, *Ressources naturelles Canada*, août 2002.

<sup>33</sup> « Agrandissement d'Alouette : le coup d'envoi est donné », site Web de Radio-Canada, 30 septembre 2002.

<sup>34</sup> « Le Québec a produit moins de bois », *Les Affaires*, 9 novembre 2002, p. 60.

<sup>35</sup> Riverin, François, « Les producteurs de papier journal au bout du rouleau », *Les Affaires*, 16 novembre 2002, p. 47.

<sup>36</sup> Convertis en unités équivalentes automobiles (UEA).

<sup>37</sup> Société des traversiers du Québec, « Statistiques pour la période se terminant le 30 septembre 2002 », novembre 2002.

<sup>38</sup> *ibid*

# Perspectives maritimes

## Faits saillants de l'industrie maritime

---

### **Reprise du service**

La Traverse Trois-Pistoles/Les Escoumins reprendra son service le printemps prochain. Le ministre fédéral responsable du Québec a assuré que des travaux pour remettre en état le quai des Escoumins seront effectués avant la reprise de la navigation. Des piliers temporaires permettront aux bateaux d'accoster en toute sécurité. Cependant, il faudra attendre encore deux années avant que Transports Canada se prononce sur l'avenir du quai (consolidation ou reconstruction). De plus, les intervenants touristiques songent à entreprendre un recours collectif contre le gouvernement fédéral afin d'obtenir une compensation pour les pertes économiques encourues lors de la saison 2002.<sup>39</sup>

### **Un projet de traverse entre l'île d'Orléans et le port de Québec**

Une étude sur la possibilité de relier par traversier l'île d'Orléans au port de Québec débutera bientôt. Selon le ministère des Transports du Québec (MTQ), ce service pourrait pallier à des situations d'urgence qui priveraient les habitants de l'île de l'accès au pont. Le MTQ a ciblé les endroits importants qui pourraient être affectés par des catastrophes naturels. Le pont de l'île d'Orléans fait partie de cette liste. Si l'étude de faisabilité est concluante, un terminal serait construit sur le quai de Saint-Laurent de l'île d'Orléans d'ici 2005. Les travaux ne seraient par contre pas débutés avant un an. D'ici là, les ingénieurs devront évaluer la solidité du quai, le poids des voitures et le coût des travaux. Des délais pourraient toutefois survenir s'il y a des oppositions au projet. Ce service pourrait être utile notamment en raison des travaux de réfection du tablier du pont qui auront lieu dans quelques années. La traverse pourrait ainsi être nécessaire advenant une obligation de fermeture à la circulation.<sup>40</sup>

### **Le remplacement de deux traversiers confirmé**

La Société des Traversiers du Québec a l'intention de remplacer, pour la somme de 161 M\$, deux de ses bateaux, soit le Radisson qui assure la liaison entre Charlevoix et l'île-aux-Coudres et le Camille-Marcoux qui relie Matane et la Côte-Nord. Ainsi, d'ici 2005, il y aurait la construction du nouveau traversier qui contrairement au navire Camille-Marcoux pourrait accueillir des camions lourds. Quant au Radisson, la STQ prévoit le remplacer en 2010. Rien n'est encore confirmé cependant sur le fait que Québec désire faire construire les deux traversiers par la Davie et ce, sans appel d'offres.<sup>41</sup>

Notons également qu'en avril, Québec envisageait un partenariat avec l'entreprise privée pour assurer le service entre Matane/Baie-Comeau et Rimouski.<sup>42</sup> En effet, si le gouvernement acceptait de supporter financièrement le service de traverse privé entre Rimouski et Forestville, il y aurait possibilité de mettre en service dès la saison 2005, en remplacement du bateau actuel, un nouveau catamaran plus gros et plus rapide qui pourrait transporter 50 véhicules et 225 passagers.<sup>43</sup>

### **Une liaison à l'année entre Cap-aux-Meules et Souris**

Les élus des Îles-de-la-Madeleine souhaitent l'instauration d'un lien maritime 12 mois par année entre Cap-aux-Meules et Souris à l'île-du-Prince-Édouard. Actuellement, ce lien n'est pas en service en février et en mars de chaque année. Ils énoncent que les changements climatiques favorisent la navigation hivernale et que le traversier est une option moins coûteuse que l'avion ou que le service de desserte maritime avec Matane. Les élus demandent donc à CTMA d'obtenir l'autorisation de Transports Canada pour opérer le navire Madeleine sur une base annuelle.<sup>44</sup>

### **La demande d'une subvention pour le maintien du lien Rimouski/Forestville est refusée par Québec**

La direction de la traverse Rimouski-Forestville exige du financement du ministère des Transports et de la STQ pour maintenir et développer la liaison interrives. Elle exige que les coûts du carburant ainsi que le manque à gagner annuel de 150 000 \$ à 200 000\$ soient supportés par le gouvernement. Sinon, la direction affirme que le service pourrait être réduit ou même interrompu. Si une entente est conclue avant 2003, le propriétaire s'engage à construire un bateau pouvant transporter 50 autos et 225 passagers et navigable dans trois mètres de vague à 35 nœuds. Ce projet pourrait permettre de doubler la capacité de transport.<sup>45</sup> Cependant, le ministère des Transports indique qu'il n'est pas question que le gouvernement du Québec subventionne le déficit du catamaran faisant la liaison Rimouski/Forestville. Québec veut plutôt porter ses efforts sur le projet d'un nouveau «super catamaran» qui ferait la liaison Matane/Baie-Comeau/Rimouski.<sup>46</sup>

---

<sup>39</sup> Radio-Canada, «Un recours pour récupérer les pertes de la dernière saison est toujours sur la table», 9 décembre 2002

<sup>40</sup> Ballivy, Violaine, «Un traversier pour les urgences», Le Soleil, 28 août 2002.

<sup>41</sup> Hébert, Michel, Remplacement des traversiers confirmé, des contrats de 161 M\$, Le Journal de Québec, 13 décembre 2002.

<sup>42</sup> Michaud, Henri, «Contrats de la Davie sans appel d'offres; Étonnement et déception dans Charlevoix et l'Est du Québec», Le Soleil, 15 novembre 2002.

<sup>43</sup> Radio-Canada, «La famille Journeault, propriétaires de la traverse Rimouski-Forestville, met le poing sur la table», 9 octobre 2002.

<sup>44</sup> CFIM - TVA «Les élus madelinots réclament un service de traversier à longueur d'année», 17 octobre 2002.

<sup>45</sup> Wells, Ernie, «Traversier entre Rimouski et Forestville, Le proprio du navire menace de partir», Le Soleil, 9 octobre 2002.

<sup>46</sup> Thériault, Carl, «Traversier Rimouski-Forestville, Québec dit non à une subvention», Le Soleil, 11 octobre 2002.



# Perspectives maritimes

## Faits saillants de l'industrie maritime

### CROISIÈRES - EXCURSIONS

#### **Une autre escale pour le Vacancier**

Le Vacancier reliant Montréal et les Îles-de-la-Madeleine avec des escales à Québec et à Matane pourrait également faire escale à Chandler dès l'an prochain. Les travaux de la rampe d'embarquement pourraient débuter prochainement dépendamment de la nécessité de la réalisation d'une étude d'impact environnemental.<sup>47</sup>

De plus, depuis le début d'octobre, le Vacancier subit une cure de rajeunissement. En effet, tout est refait à neuf : timonerie, salles de bain, système de chauffage, électricité, rampes des ponts et des escaliers, etc. Le bateau devrait être prêt pour assurer la navette d'hiver entre Matane et les Îles, dès la fin janvier.<sup>48</sup>

#### **D'une rive à l'autre!**

Chaque été, plus de 65 000 personnes utilisent la navette fluviale pour traverser d'une rive à l'autre entre Longueuil et Montréal. Les deux villes viennent de renouveler leur entente pour le maintien de ce lien maritime. Comme par le passé, les Navettes maritimes du Saint-Laurent ont décroché le contrat. La navette est en service de mai à octobre.<sup>49</sup>

### CROISIÈRES INTERNATIONALES

#### **Trois-Rivières se prépare**

À l'instar de Québec et de Montréal, Trois-Rivières désire accueillir des navires de croisière. Un promoteur immobilier vient de débuter la construction d'un complexe immobilier et récréotouristique visant l'accueil de navire de croisière. Les berges du Saint-Laurent, à la jonction de la rivière Saint-Maurice et du fleuve St-Laurent, seront ainsi aménagées dès 2003 afin d'accueillir des navires de croisière en 2004.<sup>50</sup>

#### **Excellente saison de croisières 2002 pour le Québec et le Canada**

Au port de Québec, au cours de la saison 2002, 74 escales ont été effectuées. Un peu plus de 66 366 passagers ont été accueillis selon des informations préliminaires. Cela représente une augmentation de 36 % comparativement à 2001. La saison 2003 s'annonce similaire à 2002.<sup>51</sup>

Au port de Montréal en 2002, 33 000 croisiéristes ont été reçus pour un total de 31 escales. Par rapport à 2001, on observe une hausse de 38 % du nombre de passagers. Quatre nouveaux bateaux ont fait escale à ce port en 2002.<sup>52</sup>

Le port de Halifax a terminé sa saison 2002 avec plus de 157 000 croisiéristes. Cela représente une faible baisse de 2 % comparativement à 2001. Une augmentation du nombre de passagers est prévue pour la saison 2003 avec un total de 167 000 passagers.<sup>53</sup>

Au port de Saint-John au Nouveau-Brunswick, ce sont 71 168 passagers qui ont été reçus. Par rapport à 2001, c'est une baisse de 19 % qui est constatée. Pour la saison 2003, le port de Saint-John prévoit recevoir 91 000 croisiéristes.<sup>54</sup>

À Vancouver, plus de 1,1 Million de passagers ont été accueillis lors de la saison 2002, soit une hausse de 5 % comparativement à 2001.<sup>55</sup>

### NAVIGATION DE PLAISANCE

#### **Colloque de l'industrie du tourisme à caractère nautique**

Le 29 novembre 2002, se tenait à Montréal le colloque sur l'industrie du tourisme à caractère nautique. Il réunissait des représentants de différents secteurs de l'industrie dont les fabricants, les marinas, les organismes impliqués dans le développement en rives et les gouvernements.

<sup>47</sup> Radio-Canada, «Le Vacancier à Chandler dès l'été prochain?», 7 octobre 2002.

<sup>48</sup> Radio-Canada, «Un Vacancier refait à neuf en janvier», 29 octobre 2002.

<sup>49</sup> Simard, Claude, 65 000 personnes sur l'eau, entre Longueuil et Montréal, *Les Affaires*, 26 octobre 2002.

<sup>50</sup> Plantevin, Jérôme, «Trois-Rivières se prépare pour accueillir des transatlantiques», *Les Affaires*, 16 novembre 2002.

<sup>51</sup> Port de Québec, 6 décembre 2002.

<sup>52</sup> Canadian Sailings, «Port of Montréal, a great season for cruises as Port welcomes four new ships», octobre 21, 2002.

<sup>53</sup> Port de Halifax, 22 novembre 2002.

<sup>54</sup> Port de Saint-John, 28 novembre 2002.

<sup>55</sup> Port de Vancouver, 22 novembre 2002.

# Perspectives maritimes

## Faits saillants de l'industrie maritime

---

On y a dévoilé un rapport intitulé « Plan stratégique de développement et de marketing du tourisme nautique ». Fruit d'une collaboration étroite entre onze partenaires du secteur privé et du secteur public sur l'initiative de Tourisme Québec et de Parcs Canada, ce rapport dresse plusieurs constats de même qu'un plan d'action.

Le rapport démontre que l'industrie du nautisme du Québec peut capitaliser sur plusieurs forces et tendances afin d'appuyer son développement :

- L'intégration avec les circuits nautiques majeurs dans la partie est du continent nord-américain;
- La présence de trois pôles urbains d'attraction majeures (Montréal, Québec, Ottawa-Gatineau);
- Un bon réseau de canaux historiques favorisant la rétention des plaisanciers;
- Le potentiel de développement de nouveaux circuits navigables dans un environnement naturel exceptionnel (Outaouais, Saint-Maurice, etc);
- Le potentiel de marché est important; on dénombre plus de 22 000 embarcations de 25 pieds et plus en Ontario et près de 1 million dans les régions de la Nouvelle-Angleterre, de l'Atlantique centre et du Centre nord-est.
- Les dépenses lors de voyages nautiques sont très élevées tant chez les plaisanciers québécois (259\$ par jour) que les clientèles en provenance de l'extérieur (Ontariens 295\$ par jour, Américains 380 \$ jour)
- Les tendances globales de la demande favorisent une croissance du tourisme nautique : vieillissement de la population, retraite des baby-boomers, recherche de nouvelles expériences et modes de vie.

Cependant, l'étude énumère également un certain nombre de problèmes qui limitent le développement à l'heure actuelle :

- L'enclavement des voies navigables dans la région de Montréal (barrages, absence de mise en valeur des canaux, accès limité aux écluses)
- Contrairement à la tendance observée dans les réseaux nautiques concurrents, l'absence quasi-totale de développement en rives
- L'inadéquation des équipements et des services dans les marinas aux besoins des plaisanciers (manque de places à quai, niveaux d'eaux insuffisants, capacité électrique déficiente, manque de coordination des services d'accueil, de restaurants, de boutiques et autres)
- Des obstacles contraignant l'ajout ou l'agrandissement de marinas dûs principalement aux normes environnementales.

Le rapport note par ailleurs l'absence d'un porte-parole unique de l'industrie du tourisme nautique au Québec, une concertation déficiente entre les intervenants et des efforts de promotion encore très limités.

Bref, pour capitaliser sur un fort potentiel de développement de son tourisme nautique, le rapport indique que le Québec devra d'abord régler des problèmes au plan de la représentation et concertation des membres de l'industrie mais aussi améliorer son infrastructure d'accueil afin de répondre aux besoins de plus en plus pointus de la clientèle domestique et étrangère.

## Niveau d'eau

### ***Des mesures des niveaux d'eau disponibles!***

#### **Fleuve St-Laurent<sup>56</sup>**

Le Service hydrographique du Canada (Région du Québec) mesure les niveaux d'eau du Saint-Laurent à partir du port de Montréal jusqu'à Sept-Îles. Le système d'information sur les niveaux d'eaux côtières et océaniques (SINECO) est utilisé. Il a la capacité de fournir de l'information validée et officielle sur les niveaux d'eau en temps réel, sur les prédictions (tables de marées) ainsi que sur les prévisions à court et à long terme. Ce réseau sert également à la Garde Côtière Canadienne pour la gestion du trafic maritime.

Il est possible d'obtenir les prédictions des marées à partir du même service téléphonique et ce, pour 55 stations réparties à travers le Canada. Pour le Québec, les observations des niveaux d'eau sont disponibles au grand public via un service téléphonique sans frais (1-877-775-0790) pour 17 stations. Il

---

<sup>56</sup> Service hydrographique du Canada.

# Perspectives maritimes

## *Faits saillants de l'industrie maritime*

---

est également possible de contacter l'agent des marées au 418-775-0600. Un service d'observation, de prévision (0-48 heures) et de prédiction (2-30 jours) est disponible en ligne sur abonnement et selon les stations nécessaires.

Notons que cette année, les stations de Pointe-Claire (Lac Saint-Louis) et de Sainte-Anne-de-Bellevue (Lac des Deux Montagnes) qui sont opérées par Environnement Canada, ont été ajoutées.

### **Lacs et cours d'eau du Québec<sup>57</sup>**

Le Centre d'expertise hydrique du Québec dispose d'une banque de données sur les niveaux ou les débits des lacs et cours d'eau du Québec provenant d'environ 214 stations. Ces informations sont disponibles sur demande et des coûts de 50\$ s'y rattachent.

Ces données ne sont pas disponibles électroniquement sauf en période de crues printanières.

Il faut contacter le Centre d'expertise hydrique du Québec au 418-521-3866 ou par courriel : [cehq@menv.gouv.qc.ca](mailto:cehq@menv.gouv.qc.ca).

---

<sup>57</sup> Centre d'expertise hydrique du Québec.