

Perspectives maritimes

Faits saillants de l'industrie maritime

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

Avril 2003
Numéro 3

	Index
Ports.....	1
Voie maritime.....	7
Marchandises.....	9
Traversiers.....	11
Croisières – excursions.....	12
Croisières internationales.....	13
Politiques et réglementations.....	13
Navigation de plaisance.....	14

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 : lavalleej@dfo-mpo.gc.ca

PORTS

Sept-Îles

Le port de Sept-Îles conserve son premier rang au Québec en 2002

Avec un total manutentionné de 21,1 Mt en 2002, le port de Sept-Îles conserve le premier rang de tous les ports québécois. Il s'agit d'une augmentation du tonnage de 5 % par rapport à 2001. Le port de Sept-Îles est le premier port au Québec en termes de tonnage manutentionné devant les ports de Montréal, Québec et Port-Cartier, et le deuxième au Canada après le port de Vancouver (68,2 Mt en 2002).¹

Les expéditions du minerai de fer, qui représentent 90 % du volume total manutentionné, ont atteint 19,1 Mt en 2002, soit 6 % de plus qu'en 2001. Toutefois, il y a eu une légère baisse du transbordement des autres marchandises en vrac. Le nombre de navires en transit au port de Sept-Îles a diminué passant de 551 en 2001 à 525 en 2002. Ces navires ont transporté principalement du minerai de fer, de l'essence, du mazout et du sucre.²

En matière d'investissements immobiliers, le port de Sept-Îles devra rapidement agrandir ses installations, il ne dispose toutefois pas encore des fonds nécessaires pour effectuer les travaux évalués entre 15 et 20 M\$. La situation est devenue pressante depuis l'annonce de la réalisation de la phase II de l'Aluminerie Alouette dont la production doublera une fois les travaux terminés en 2005. Les travaux d'agrandissement du port visent dans un premier temps le quai de la Commune qui accueille les bateaux chargés d'alumine. Ce quai atteindra rapidement sa capacité maximale avec l'accroissement de l'achalandage découlant de la phase II d'Alouette.³

Pour rentabiliser ces investissements, le port devra également disposer d'un lien ferroviaire permettant au quai de la Relance et au nouveau quai de chargement d'être accessibles au réseau ferroviaire déjà en place. Cette voie ferrée d'une longueur de 1,2 km devrait à elle seule coûter 5 M\$ selon une étude de faisabilité. Bref, le temps presse pour le port de Sept-Îles qui doit rapidement réunir les capitaux nécessaires à tous ces investissements, car il ne reste plus que deux ans avant l'inauguration de la phase II d'Alouette.⁴

L'agrandissement de l'aluminerie Alouette pourrait également contribuer à la réalisation du projet d'un traversier-rail entre Sept-Îles, Port-Cartier et Matane. Si l'aluminerie Alouette est intéressée à expédier sa production accrue d'aluminium à compter de 2005, COGEMA (Compagnie de gestion de Matane) a déjà manifesté l'intérêt d'ajouter un deuxième traversier à sa flotte actuelle constituée du traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel* qui fait la navette entre Baie-Comeau et Matane depuis 25 ans.⁵

Montréal⁶

Baisse du tonnage manutentionné de céréales et de produits pétroliers

Malgré une hausse du trafic des marchandises diverses conteneurisées, le volume total manutentionné au port de Montréal a diminué en 2002. Le trafic total a totalisé 18,7 Mt en 2002, soit une baisse de 2 % par rapport à 2001.

¹ Tremblay, Stéphane, « Le port de Sept-Îles conserve son premier rang au Québec », *Le Soleil*, 11 janvier 2003, p. B-5.

² Ibid

³ Trudel, Jean-Sébastien, « Le port de Sept-Îles doit s'agrandir au plus tôt », *Les Affaires*, 25 janvier 2003, p. A-6.

⁴ Ibid

⁵ Garneau, Louis, « Traversier-rail entre Sept-Îles, Port-Cartier et Matane », *Site Web de Radio-Canada*, 18 février 2003.

⁶ Port de Montréal – communiqué de presse, *Trafic record des conteneurs au port de Montréal, chute des trafics céréalier et pétrolier due à une sévère sécheresse et un hiver doux*, 23 janvier 2003; Dupaul, Richard, « Pire année au port de Montréal depuis 1993 », *La Presse*, 18 décembre 2002; Dufour, Valérie, « Un trafic de 18,5 millions de tonnes de marchandise – Le port tire un bilan modeste de 2002 », *Le Devoir*, 4 janvier 2003; Frederick, Brent, « Port of Montreal back in one-million – TEU club », *Canadian Sailings*, 20 janvier 2003, pp. 18-19.

Perspectives maritimes

Faits saillants de l'industrie maritime

Cette baisse est attribuable à un recul du secteur des vracs, lui-même victime des aléas climatiques en 2001-2002. Le transport des céréales a chuté de 500 000 tonnes ou de 27 % par rapport à l'année précédente, pour totaliser 1,4 Mt en 2002. Ce recul est une conséquence des récoltes désastreuses dans l'Ouest canadien où l'une des pires sécheresses de l'histoire a sévi en Alberta et en Saskatchewan au cours des deux dernières années. La production de céréales dans l'Ouest a chuté de 32 % par rapport à 2001 et les exportations seraient les plus faibles depuis 1954. De plus, l'hiver généralement plus doux au Québec en 2001-2002 a affecté la demande de produits pétroliers des ménages et de la centrale thermique d'Hydro-Québec à Tracy. À cela, il faut ajouter une demande moindre de kérosène de la part des compagnies aériennes suite aux événements du 11 septembre 2001.

Cette contre-performance du vrac a fait ombrage au secteur des marchandises conteneurisées qui a connu une année exceptionnelle en 2002. En effet, le port de Montréal a manutentionné 1 054 603 conteneurs EVP (unité équivalente à vingt pieds) en 2002, soit 65 176 de plus que l'année précédente et 40 455 de plus que le sommet atteint en 2000.

Dans l'ensemble, le trafic des marchandises diverses conteneurisées et non conteneurisées a totalisé environ 9,8 Mt en 2002, en hausse de 8 % par rapport aux résultats de l'année précédente. Le trafic de marchandises diverses non conteneurisées s'est établi à environ 400 000 tonnes en 2002, une baisse de 4 % par rapport à 2001, attribuable à la diminution du tonnage manutentionné de produits sidérurgiques.

Selon les autorités portuaires, le port de Montréal devrait connaître en 2003 une autre année record pour la manutention des conteneurs avec un tonnage supérieur à 10 Mt. Quant au tonnage total des marchandises manutentionnées, il devrait atteindre les 19,6 Mt en raison d'une croissance anticipée du trafic des conteneurs et d'un léger redressement dans les secteurs des produits pétroliers (hiver plus froid que l'an dernier) et des céréales.

Québec

Le port de Québec est sur le point de rejoindre le port de Montréal

Le port de Québec a augmenté son tonnage de 17 % en 2002, passant de 15,3 Mt en 2001 à 17,9 Mt en 2002. Il s'agit de la plus forte hausse enregistrée au cours des dix dernières années. La croissance du tonnage en 2002 est attribuable à la manutention de nouveaux vracs tels le kérosène et le coke métallurgique. Avec un tonnage de 18 Mt, le port de Québec est sur le point de rejoindre le port de Montréal au chapitre du tonnage manutentionné. Ce rapprochement a toutefois été favorisé par la baisse du tonnage total au port de Montréal en 2002.⁷

Le volume manutentionné de céréales est demeuré stable en 2002 par rapport à 2001, avec 2,2 Mt. Le tonnage des autres vracs solides a augmenté de 56 % pour totaliser 5,6 Mt en 2002, comparativement à 4,4 Mt en 2001. En ce qui a trait aux produits pétroliers, la hausse du tonnage a été de 13 %, soit un total de 11,9 Mt en 2002 contre 10,5 Mt l'année précédente.⁸

Près de 14 M\$ ont été investis en 2002 au port de Québec, principalement pour des travaux reliés aux croisières internationales à la Pointe-à-Carcy, mais également pour la construction des quais 103 et 49, respectivement situés dans les secteurs portuaires de l'Anse-au-Foulon et de Beauport. Les investissements d'environ 150 M\$ réalisés au cours des dernières années ont permis de développer des partenariats avec Falconbridge pour le transit du minerai de cuivre et de nickel en provenance de la mine Raglan (Baie-Déception) et avec Alcan pour le déchargement d'alumine et de bauxite.⁹

Le port de Québec a récemment confirmé qu'il entend céder à la ville de Québec 2 millions de pi² de la baie de Beauport à des fins récréotouristiques. L'échéancier du projet cible les fêtes du 400^e anniversaire de Québec en 2008 pour l'inauguration du site. Le plan d'aménagement prévoit la construction éventuelle de deux quais de 300 mètres par le port, adossés à la plage, mais à bonne distance de celle-ci.¹⁰

Port-Cartier

Augmentation du tonnage manutentionné à Port-Cartier

Avec un tonnage total de 16,5 Mt en 2002, soit une hausse de 10 % par rapport à 2001, le port de la compagnie Québec Cartier est demeuré le plus important port au Canada dans la catégorie des installations portuaires privées. En termes de circulation maritime, ce sont 391 navires qui ont transité au port de Port-Cartier, soit 40 de plus qu'en 2001.¹¹

⁷ Port de Québec – communiqué de presse, Hausse de 17 % des activités commerciales au port de Québec en 2002, 3 janvier 2003; Vaillancourt, Gilles, « Le vent dans les voiles », Le Soleil, 4 janvier 2003; « Quebec Harbor reports a 17 % increase in business for 2002 », Great Lakes and Seaway Shipping News, 26 janvier 2003; « Le port de Québec est à la veille de rejoindre celui de Montréal », La Presse Canadienne, 3 janvier 2003.

⁸ Ibid

⁹ Ibid

¹⁰ Moreault, Éric, « Le port cède 2 millions de pieds carrés », Le Soleil, 5 février 2003.

¹¹ Tremblay, Stéphane, « Le port de Sept-Îles conserve son premier rang au Québec », Le Soleil, 11 janvier 2003.

Perspectives maritimes

Faits saillants de l'industrie maritime

Rappelons que les activités de la minière ont été interrompues en 2001 en raison d'un conflit de travail, ce qui avait provoqué une baisse de la production minière et conséquemment du tonnage de minerai manutentionné au port. Le conflit étant réglé, les expéditions de minerai de fer se sont accrues en 2002. Bon an mal an, le minerai de fer représente environ 75 % du tonnage total manutentionné au port.¹²

La compétition mondiale dans l'industrie du fer et la crise nord-américaine dans l'industrie de l'acier frappent durement la minière. Ces deux dernières années, Québec Cartier a interrompu sa production à quatre reprises, en plus d'avoir recours à un lock-out de six semaines en 2001. Les ventes de concentré et de boulettes de Québec Cartier ont considérablement baissé ces dernières années au point d'enregistrer des pertes de 30 M\$ par année depuis deux ans.¹³

En février, la compagnie a proposé un plan minier de 15 ans qui prévoit une production annuelle de minerai de 12 Mt, alors qu'elle a déjà produit jusqu'à 14,5 Mt. Ce plan vise à réduire les coûts d'opération de la mine et à s'ajuster au marché mondial du fer. Si ce plan de relance est accepté par les différents partenaires de la minière (gouvernement du Québec, syndicats, fournisseurs, municipalités de Port-Cartier et de Fermont), il permettra de prolonger la durée de vie de la mine d'une quinzaine d'années, sans quoi ce sera l'arrêt inévitable de la production d'ici cinq ans selon la direction de Québec Cartier.¹⁴

Sorel

Une année marquée par le ralentissement du marché de l'acier

Le tonnage manutentionné au port de Sorel a totalisé 4,8 Mt en 2002, soit une baisse de 9 % par rapport à 2001. Cette diminution est expliquée en totalité par une baisse du transbordement de minerais (ilménite et fer) en provenance du port de Havre-Saint-Pierre. Près de 80 % des marchandises transbordées à Sorel sont constituées de minerais. Dans un contexte de ralentissement du marché de l'acier comme c'est le cas présentement en Amérique du Nord, cela se traduit inévitablement par une baisse du tonnage dans les ports qui manutentionnent des volumes importants de minerais.¹⁵

Baie-Comeau

Baisse du tonnage manutentionné de bois d'œuvre et de céréales

Avec un tonnage total de 4,6 Mt en 2002, le trafic global au port de Baie-Comeau a enregistré une baisse de 4 % par rapport à 2001. Le fret transporté par le traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel* entre Baie-Comeau et Matane a diminué en 2002 avec un total de 738 000 t de marchandises, comparativement à 821 000 t en 2001. Il s'agit d'une diminution de 11 % attribuable au conflit canado-américain du bois d'œuvre. La compagnie Abitibi-Consolidated a diminué ses expéditions de bois d'œuvre en 2002. Quant à l'autre scierie de Baie-Comeau, Bowater, ses expéditions sont demeurées sensiblement les mêmes car elle n'expédie que du bois en longueur non transformé sur la Rive-Sud.¹⁶

Le volume de grain transbordé s'est élevé à 2,2 Mt, une diminution de 10 % comparativement à l'année précédente. La sécheresse dans l'Ouest canadien des dernières années explique cette baisse. À cela, il faut ajouter le lock-out qui sévit à la compagnie Cargill depuis bientôt trois ans. D'ailleurs, rien à ce moment-ci ne laisse présager un règlement du conflit dans un proche avenir.¹⁷

La construction de la voie ferrée qui doit relier le parc industriel de Baie-Comeau à la desserte du traversier-rail démarrera ce printemps. L'avenir du port de Baie-Comeau s'annonce prometteur grâce à ce lien ferroviaire qui unira le parc industriel régional de Baie-Comeau et le port.¹⁸

¹² Administration portuaire de Port-Cartier.

¹³ « Les minières de la Côte-Nord devront faire d'importants compromis en 2003 », [Site Web du Groupe TVA](#), 13 janvier 2003.

¹⁴ Tremblay, Stéphane, « La minière et ses employés s'assoient à la même table », [Le Soleil](#), 5 février 2003; Abud, Julie, « Québec Cartier demande aux villes de Port-Cartier et Fermont de compresser leur budget », [Site Web de Radio-Canada](#), 16 janvier 2003; Leblanc, Philippe, « La minière Québec Cartier a rencontré ses employés », [Site Web de Radio-Canada](#), 18 janvier 2003; Tison, Marie, « Québec participerait au développement de la mine de Québec Cartier », [La Presse Canadienne](#), 20 décembre 2002.

¹⁵ Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et ports du Québec 2001 et 2002, [Transports Canada](#).

¹⁶ Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et ports du Québec 2001 et 2002, [Transports Canada](#); Paradis, Steeve, « 11 % moins de marchandises – Les projets d'expansion devraient donner un nouveau souffle au port », [Le Soleil](#), 22 janvier 2003, p. A-16.

¹⁷ Munger, Gilles, « Transbordement de céréales : les ports de la Côte-Nord viennent de connaître leur pire année depuis plus de 10 ans », [Site Web de Radio-Canada](#), 7 janvier 2003; Dufour, Valérie, « Les années de lock-out », [Le Devoir](#), 21 décembre 2002.

¹⁸ Munger, Gilles, « Facture plus élevée pour la Société du port ferroviaire de Baie-Comeau », [Site Web de Radio-Canada](#), 23 janvier 2003; « Baie-Comeau : le prolongement du chemin de fer coûtera 30 % plus cher que prévu », [Site Web du Groupe TVA](#), 3 janvier 2003.

Perspectives maritimes

Faits saillants de l'industrie maritime

Port-Alfred

Légère hausse du tonnage manutentionné

Avec un total de 4,5 Mt en 2002, le tonnage manutentionné du port de Port-Alfred a connu une hausse de 2 % par rapport à 2001 alors qu'il avait totalisé 4,4 Mt. Les tonnages de bauxite, d'alumine, de soude caustique et de coke calciné ont augmenté en 2002. Le port a accueilli environ 120 navires.¹⁹

Propriété de la multinationale Alcan, le port de Port-Alfred verra son tonnage augmenter dans les années à venir avec l'annonce récente d'Alcan de procéder à des investissements majeurs dans la transformation de l'aluminium au Saguenay-Lac-Saint-Jean. Les autorités du port de Port-Alfred prévoient une augmentation du tonnage transbordé en 2003, pour un total d'environ 4,7 Mt.²⁰

Havre-Saint-Pierre

Baisse des débarquements de minerais

Le tonnage manutentionné au port de Havre-Saint-Pierre a totalisé 2,5 Mt en 2002, soit une baisse de 17 % par rapport à 2001. Cette diminution est attribuable en totalité à une baisse du transbordement de minerais (ilménite et fer) et de titane. Cette baisse du tonnage s'est traduite par une baisse du trafic maritime au port en 2002. En effet, 71 navires ont accosté à Havre-Saint-Pierre en 2002, comparativement à 86 navires l'année précédente.²¹

Trois-Rivières

Faible baisse du tonnage manutentionné

Le total des marchandises manutentionnées a atteint 2,4 Mt en 2002, soit une baisse d'à peine 1 % par rapport à 2001. En 2002, 253 navires ont accosté au port de Trois-Rivières, soit trois de plus qu'en 2001.²²

Seul le vrac sec a connu une hausse de tonnage en 2002. La manutention totale d'alumine, de charbon, de sucre, de sel, de glaise et autres a augmenté de 8 %, passant de 1 083 à 1 171 tonnes. Le tonnage des céréales a chuté de 9 %, passant de 537 000 t à 487 000 t. Celui du vrac liquide accuse une diminution de 8 %. Il s'établit présentement à 546 000 t en 2002 alors qu'il avait atteint 595 000 t en 2001.²³

Dans le domaine des marchandises générales (les pâtes et papiers, le bois et l'acier) le tonnage s'est pratiquement maintenu. Des 230 000 t manutentionnées en 2001, le port de Trois-Rivières est passé à 227 000 t l'an dernier, soit une légère baisse de 1 %. L'année 2002 a été l'occasion pour le port de diversifier sa gamme de marchandises manutentionnées en transbordant notamment de nouveaux types d'acier, de sucre et de bois pour l'industrie du meuble.²⁴

L'année 2003 s'annonce très bien pour le port de Trois-Rivières, en raison de la nouvelle grue géante qui entreprend sa première année d'exploitation complète. Cette grue permettra de recruter de nouveaux expéditeurs parce qu'elle facilite et accélère le transbordement de marchandises. Parmi les projets d'investissements, la réfection des quais apparaît en tête de liste des priorités de l'administration portuaire de Trois-Rivières. Ces réfections débiteront en 2003 et seront achevées en 2004. De plus, les autorités du port travaillent toujours pour attirer un premier bateau de croisières à Trois-Rivières. Enfin, le projet d'une éventuelle fusion avec le port de Bécancour demeure toujours dans l'air, bien que très hypothétique à ce moment-ci.²⁵

Bécancour

Inauguration du terminal de vrac liquide en 2003

Le volume de marchandises manutentionnées au port de Bécancour a totalisé 1,8 Mt, soit une hausse de 9 % par rapport à 2001. Le nombre de navires à avoir visité les installations portuaires est passé de 98 à 105 navires. Comme par les années antérieures, le port a desservi de façon prioritaire les usagers du parc industriel et portuaire de Bécancour. Ainsi, environ 92 % des marchandises manutentionnées au

¹⁹ Administration portuaire de Port-Alfred.

²⁰ Moisan, Mylène, « La vallée de l'aluminium prend des couleurs », *Le Soleil*, 30 janvier 2003.

²¹ Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et ports du Québec 2001 et 2002, *Transports Canada*.

²² Veillette, Guy, « Le port de Trois-Rivières sauvé par les vracs solides », *Le Nouvelliste*, 24 janvier 2003; « Une bonne année au port de Trois-Rivières », *Site Web de Radio-Canada*, 23 janvier 2003.

²³ Ibid

²⁴ Ibid

²⁵ Veillette, Jean, « Jean Fournier entrevoit l'année avec optimiste », *Le Nouvelliste*, 24 janvier 2003, p. 7.

Perspectives maritimes

Faits saillants de l'industrie maritime

port étaient destinées ou en provenance d'entreprises exploitant une usine dans le parc. La totalité de l'augmentation du transbordement provient d'ailleurs de ces entreprises.²⁶

Les autorités du port prévoient une bonne année en 2003. Le terminal de vrac liquide est présentement en construction et devrait être prêt à la fin mars. À partir de ce moment, le port devrait recevoir la visite d'un navire transportant du vrac liquide à tous les mois.²⁷

Matane

Diminution du fret sur le traversier-rail

Le volume manutentionné au port de Matane en 2002 a totalisé 917 000 t, soit 10 % de moins qu'en 2001. Du total des marchandises transbordées à Matane, environ 80 % d'entre elles parviennent au port via le traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel* et sont constituées principalement d'aluminium, de papier, de bois d'œuvre, de billes de bois et de produits chimiques. La baisse du tonnage total manutentionné à Matane est attribuable à une diminution de 11 % du fret du traversier-rail, notamment de bois d'œuvre. En 2002, le traversier-rail a fait 426 voyages allers-retours entre Baie-Comeau et Matane, soit une vingtaine de moins qu'en 2001. À cela, il faut ajouter 41 navires qui ont accosté au port de Matane pour y transborder les autres marchandises non acheminées par le traversier-rail. Ces marchandises sont constituées en majeure partie de pâte de bois, de produits pétroliers et d'essence.²⁸

Port-Saguenay

Légère baisse du tonnage manutentionné

Port Saguenay a manutentionné un total de 448 000 t de marchandises en 2002, soit une légère baisse de 3 % par rapport à 2001. De ce nombre, environ 196 000 t ont été déchargées au port alors que 248 000 t ont été chargées à des fins d'exportation, en grande partie à destination de l'Europe. Au total, 77 navires ont accosté au port, soit un de moins qu'en 2001.²⁹

La totalité des 95 000 t manutentionnées au Quai Powell en 2002 était constituée de papier journal, soit une hausse de 25 % par rapport à 2001. Au terminal de Grande-Anse, près de 349 000 t de marchandises ont été manutentionnées, principalement les pâtes et papier, le sel de déglacage, le brai liquide, le charbon et la soude caustique.³⁰

La direction de Port-Saguenay continue à travailler activement au projet de transport des hydrocarbures par la voie maritime du Saguenay. Le transport par bateau du pétrole raffiné à Saint-Romuald, actuellement transporté dans la région par camion, offre des perspectives intéressantes. Ce projet nécessiterait un investissement de 8 M\$ pour agrandir les installations portuaires actuelles en plus de la mise en place de réservoirs.³¹

En 2003, le total manutentionné prévu est de 540 000 t, une hausse du tonnage qui se traduirait par un trafic de 90 navires, soit une dizaine de plus qu'en 2002.

Chandler

Des lueurs d'espoir pour le port de Chandler

Le total du tonnage manutentionné au port de Chandler en 2002 a été de 3 255 t, soit un peu moins que les 3 425 t en 2001. Depuis la fermeture de la papetière Gaspésia, les marchandises transbordées à Chandler se limitent au sel.³²

Le port de Chandler a traditionnellement été un lieu d'exportation de papier journal, à l'époque où l'usine Gaspésia fonctionnait à plein régime. La papetière est fermée depuis 1999, mais elle est actuellement en voie de modernisation. Son redémarrage à l'été 2004 pourrait ramener le transbordement du fret au port de Chandler. D'ici là, les autorités municipales tenteront de convaincre Papiers Gaspésia d'exporter sa future production par mer plutôt que par route ou chemin de fer, conformément à la politique maritime du Québec.³³

²⁶ Lafontaine, Marie-Ève, « Bécancour défie la conjoncture », *Le Nouvelliste*, 8 janvier 2003; Veillette, Guy, « Nepveu cherche des solutions », *Le Nouvelliste*, 24 janvier 2003, p. 26.

²⁷ « Le port de Bécancour plus concurrentiel », *Le Nouvelliste*, 13 mars 2003.

²⁸ Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et ports du Québec 2001 et 2002, *Transports Canada*; Gagné, Gilles, « Trois des quatre principaux ports gaspésiens accusent une baisse d'activité », *Le Soleil*, 11 janvier 2003, p. B-5; Paradis, Steeve, « 11 % moins de marchandises – Les projets d'expansion devraient donner un nouveau souffle au port », *Le Soleil*, 22 janvier 2003.

²⁹ Administration portuaire de Port-Saguenay.

³⁰ Ibid

³¹ Blackburn, Roger, « La direction travaille fort sur le transport des hydrocarbures », *Le Quotidien*, 31 décembre 2002, p. 6.

³² Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et ports du Québec 2001 et 2002, *Transports Canada*.

³³ Gagné, Gilles, « Le maire croit encore en la survie du port », *Le Soleil*, 4 février 2003, p. C-8; Gagné, Gilles, « À Chandler, la construction du débarcadère va bon train », *Le Soleil*, 5 février 2003, p. A-13; « Le port de Chandler tirera son épingle du jeu selon le maire Claude Cyr », *Site Web de Radio-Canada*, 4 février 2003.

Perspectives maritimes

Faits saillants de l'industrie maritime

La construction d'un débarcadère au port de Chandler est bien amorcée. Deux imposantes grues s'affairent présentement à enfoncer dans le sol de la rade les piliers d'acier qui supporteront la rampe de chargement et de déchargement des véhicules qui pourraient emprunter le *CTMA Vacancier* pour se rendre aux Îles-de-la-Madeleine ou en revenir, à compter de juin 2003. Ceci dit, le groupe CTMA n'a toujours pas encore arrêté son choix d'escale entre Chandler et Matane.³⁴

Le projet de la construction du débarcadère est géré par la Ville de Chandler qui a reçu une subvention de 3,5 M\$ du ministère des Transports du Québec pour cette infrastructure. La somme allouée par le gouvernement du Québec servira aussi à aménager les infrastructures d'accueil des croisiéristes dans les parages du quai.³⁵

Rimouski

Hausse des débarquements de produits pétroliers

Le port de Rimouski a connu une hausse de son trafic global en 2002 avec un tonnage de 296 000 t, soit 3 % de plus qu'en 2001. Une hausse des déchargements d'essence et de produits pétroliers explique cette augmentation. En 2002, 86 navires ont accosté au port de Rimouski, soit un de plus qu'en 2001.³⁶

Dans le dossier de la rétrocession du port à la ville de Rimouski, le dragage du chenal du port constitue la principale condition posée par la ville à Transports Canada. La ville de Rimouski estime que sans un tirant d'eau adéquat, il est inutile d'espérer développer et rentabiliser le port.³⁷

Pointe-au-Pic

Baisse du tonnage total malgré une hausse des expéditions de papier journal

Le tonnage manutentionné au port de Pointe-au-Pic a totalisé 206 000 t en 2002, soit une baisse de 21 % par rapport à 2001. En dépit du ralentissement nord-américain dans le secteur du papier journal, le tonnage total de papier au port a été de 163 000 t, soit une légère hausse de 4 %. Le tonnage de copeaux de bois a toutefois diminué, passant de 103 000 t en 2001 à 42 000 t en 2002, ce qui explique la baisse du tonnage total. En termes de trafic, ce sont 39 navires qui ont transité au port de Pointe-au-Pic en 2002, comparativement à 40 en 2001.³⁸

Gaspé

Chute importante du tonnage manutentionné

Au port de Gaspé, le total des marchandises transbordées a chuté de 56 %, passant de 540 000 t en 2001 à 240 000 t en 2002. En termes d'achalandage, ce sont 40 navires qui ont accosté au port en 2002, comparativement à 71 en 2001. La fermeture de la fonderie de Murdochville en 2002 a réduit de 50 % le tonnage au port de Gaspé par rapport à 2001. La baisse du tonnage en 2002 est principalement attribuable à la chute du transbordement du minerai de cuivre, et aussi à celle du sel et de produits pétroliers dans une moindre mesure. Pour l'année 2003, la corporation portuaire prévoit que le port devrait transborder environ 75 000 t de marchandises principalement constituées de produits pétroliers et d'abrasifs.³⁹

Gros-Cacouna

Chute de moitié du tonnage manutentionné

La volume de marchandises transbordées au port de Gros-Cacouna a chuté de moitié en 2002, passant de 270 000 t à 140 000 t. Cette baisse généralisée touche particulièrement le papier journal, le bois à pâte et le bois d'œuvre. La crise du bois d'œuvre, la diminution des débarquements de bois d'Anticosti et la baisse des livraisons de pâtes et papiers expliquent cette baisse du tonnage de produits forestiers manutentionnés au port. En 2002, 36 navires ont livré ou chargé des marchandises au port de Gros-Cacouna, comparativement à 60 navires en 2001.⁴⁰

³⁴ Ibid

³⁵ Ibid

³⁶ Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et ports du Québec 2001 et 2002, [Transports Canada](#); Gagné, Gilles, « Trois des quatre principaux ports gaspésiens accusent une baisse d'activité », [Le Soleil](#), 11 janvier 2003, p. B-5.

³⁷ « Rimouski exige le dragage du chenal de son port avant de signer une entente avec Ottawa », [Site Web de Radio-Canada](#), 31 décembre 2002; Thériault, Carl, « Rimouski croit encore à la faisabilité du lien entre les deux rives », [Le Soleil](#), 6 février 2003, p. A-19.

³⁸ Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et ports du Québec 2001 et 2002, [Transports Canada](#).

³⁹ Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et ports du Québec 2001 et 2002, [Transports Canada](#); Gagné, Gilles, « Trois des quatre principaux ports gaspésiens accusent une baisse d'activité », [Le Soleil](#), 11 janvier 2003, p. B-5; Briand, Naomie, « Port de Gaspé – Ottawa ne répond plus », [Le Soleil](#), 3 février 2003, p. A-12; Briand, Naomie, « Un sort incertain pour le port de Gaspé », [Le Soleil](#), 7 février 2003, p. A-11; Briand, Naomie, « Port de Gaspé - Le projet d'expansion compromis », [Le Soleil](#), 15 décembre 2002, p. A-9; « 2003 sera une année tranquille pour le port de Gaspé », [Site Web de Radio-Canada](#), 9 janvier 2003.

⁴⁰ Gagné, Gilles, « Trois des quatre principaux ports gaspésiens accusent une baisse d'activité », [Le Soleil](#), 11 janvier 2003, p. B-5; Larouche, Marc, « Un port de mer en perdition depuis 5 ans », [Le Soleil](#), 24 janvier 2003; « Le port de Gros-Cacouna enregistre l'une des pires années de son histoire », [Site Web de Radio-Canada](#), 13 janvier 2003.

Perspectives maritimes

Faits saillants de l'industrie maritime

Portneuf

Hausse du tonnage manutentionné

Le port de Portneuf a connu une hausse de son trafic global en 2002 avec un tonnage manutentionné de 140 000 t, soit 35 % de plus qu'en 2001. Une hausse des transbordements de gypse et de charbon explique cette augmentation. En 2002, 15 navires ont accosté au quai de Portneuf, soit un de moins qu'en 2001.⁴¹

VOIE MARITIME

Stabilité dans le tonnage transporté

La Voie maritime du Saint-Laurent a accueilli en 2002 près de 3 891 navires comparativement à 4 085 navires en 2001, ce qui représente une baisse de 5 %. Ces navires ont toutefois transporté sensiblement le même tonnage en 2002 (41,4 Mt) comparativement à 2001 (41,7 Mt). Selon des informations obtenues auprès de la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (CGVMSL), il y aurait eu, en 2002, moins de navire en lest, c'est-à-dire que la majorité des navires était chargée de cargaisons allers-retours et non seulement dans un sens. Les produits en vrac ont été la principale catégorie de marchandises transportées en 2002 avec 13 Mt. Les céréales et le minerai de fer occupaient la deuxième et la troisième place avec respectivement 10,5 Mt et 9,6 Mt. On retrouvait ensuite les cargaisons générales avec 4,2 Mt et finalement le charbon qui totalisait 4,1 Mt. Comparativement à 2001, ce sont le charbon et les céréales qui ont subi les baisses les plus importantes avec respectivement 14 % et 11 %. La plus importante hausse a été de 38 % pour les cargaisons générales. Le minerai de fer a, quant à lui, connu une augmentation de 11 %.⁴²

Ouverture de la saison de navigation 2003

L'ouverture de la saison de navigation 2003 de la Voie maritime du Saint-Laurent s'est fait officiellement le lundi 31 mars. Initialement prévue le 25 mars, l'ouverture a été retardée pour la première fois depuis l'inauguration de la Voie maritime en 1959, étant donné l'état des glaces sur la Voie maritime.⁴³ Le mouvement des navires dépendra de la température et de la condition des glaces. Il se peut que seule la navigation de jour soit autorisée dans certains secteurs jusqu'à l'installation des bouées lumineuses. Les écluses américaines de Sault Ste-Marie sont ouvertes quant à elles depuis le 25 mars. Dans la section Montréal-lac Ontario, le tirant d'eau sera de 26'0" jusqu'à ce que le canal de la Rive Sud soit libre de glace. Le tirant d'eau sera alors de 26'3" au plus tard le 15 avril. Le tirant d'eau de 26'3" sera en vigueur toute la saison dans le canal Welland. Quant à la fermeture de la Voie maritime, la date limite pour le transit dans la section Montréal-lac Ontario sera le 20 décembre 2003 à minuit. La date de clôture sera au plus tard le 25 décembre, dépendamment des glaces et de la température.⁴⁴

Niveaux d'eau inquiétants

Tous les plans d'eau québécois reliés au Saint-Laurent ont montré des niveaux d'eau inférieurs en février dernier. Au début du mois de mars, les niveaux d'eau des Grands Lacs ont été plus bas qu'il y a un an. En mars 2003, le niveau d'eau du lac Supérieur était d'environ 23 cm plus bas que le niveau normal. Le lac Érié et le lac Ontario ont commencé leur montée saisonnière, mais leurs niveaux se situent tout de même sous leur moyenne saisonnière. Ils sont également sous les niveaux d'eau constatés au même moment l'année passée. Les lacs Michigan et Huron, qui s'élèvent et baissent en même temps, subissent habituellement des variations de l'ordre de 30 cm par an, mais ils sont actuellement 59 cm sous la normale. Pour ce qui est du lac Ontario, il enregistre une variation du niveau d'eau de 32 cm comparativement à une variation d'environ 45 cm l'an dernier.⁴⁵

Selon Environnement Canada, les niveaux d'eau des Grands Lacs pourraient de nouveau diminuer cet été et passer en deçà des niveaux constatés en 2001.⁴⁶

Au port de Montréal, le niveau d'eau a atteint son plus bas niveau en 38 ans. Le niveau moyen actuel est de 11,06 m soit 72 cm sous la normale. On relie ce phénomène à la formation tardive des glaces. En théorie, toute baisse de 30 cm du niveau d'eau fait diminuer la capacité des bateaux de 130 conteneurs. Toutefois, cette mesure ne serait applicable qu'à un bateau chargé à pleine capacité, ce qui est très rare selon le directeur général du Port de Montréal, Dominic Taddeo.⁴⁷ Jusqu'à récemment, aucun navire n'a

⁴¹ « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et ports du Québec 2001 et 2002 », [Transports Canada](#).

⁴² « Résultats mensuels du trafic de la Voie Maritime, en date du 31 décembre 2002 », [Site Web du Réseau Grands Lacs/Voie Maritime du Saint-Laurent](#).

⁴³ « La saison de navigation 2003 de la Voie maritime du Saint-Laurent débute le 31 mars », communiqué de presse, [Site Web du Réseau Grands Lacs/Voie Maritime du Saint-Laurent](#), 7 mars 2003.

⁴⁴ « Ouverture de la saison de navigation de 2003 » Avis de la Voie maritime no 2 – 2003, [Site Web du Réseau Grands Lacs/Voie Maritime du Saint-Laurent](#), 6 mars 2003.

⁴⁵ [Info-Niveau](#), Volume 11, Numéro 3, [Site Web d'Environnement Canada](#), 7 mars 2003; « Le niveau d'eau dans les Grands Lacs pourrait continuer à baisser », [Le Nouvelliste](#), 26 mars 2003.

⁴⁶ « Le niveau d'eau dans les Grands Lacs pourrait continuer à baisser », [Le Nouvelliste](#), 26 mars 2003.

⁴⁷ Benessaïeh, Karim, « Le port a soif! », [La Presse](#), 15 janvier 2003.

Perspectives maritimes

Faits saillants de l'industrie maritime

été obligé de diminuer son chargement pour se rendre à Montréal. Cependant M. Taddeo reconnaît que certains transporteurs ont dû laisser quelques conteneurs sur les quais l'été dernier lorsque la profondeur du chenal du Saint-Laurent était insuffisante.⁴⁸

En janvier dernier, la Commission mixte internationale qui gère les niveaux d'eau entre le Canada et les États-Unis désirait corriger la situation. La stratégie consistait à varier, grâce à des barrages, les débits d'eau pour favoriser la formation de glace dans le Saint-Laurent et surtout pour augmenter les débits afin de « renflouer » le lac Saint-Louis et la zone touchant le port de Montréal.⁴⁹

Mesures de sécurité améliorées

Suite à l'incident du cargo *Windoc* qui a heurté un pont situé sur le canal Welland, une enquête du Bureau de la sécurité dans les transports (BST) a été exigée. Le rapport final du BST propose trois recommandations à la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (CGVMSL). Ces recommandations portent sur la supervision des pontiers, la préparation face aux urgences et la condition médicale des employés. Des changements ont déjà été apportés aux procédures d'exploitation et à la supervision. En ce qui concerne les ponts et les autres structures de la CGVMSL, on désire avoir recours à des caméras, à des capteurs et à des moyens de téléopération à partir d'un poste de contrôle central. Un examen des mesures d'urgence a été effectué et un exercice annuel de planification améliorera la coordination du personnel et des ressources dans les secteurs qui pourraient être touchés par un incident. De plus, rappelons que le système d'identification automatique des navires (SIA) est obligatoire pour tous les navires commerciaux depuis le 31 mars 2003.⁵⁰

Sécurité accrue

Le ministère des Transports du Canada a annoncé un projet visant à améliorer la sûreté du réseau de transport maritime et des frontières maritimes du Canada. Les coûts des activités échelonnées sur cinq ans pourraient s'élever à 172,5 M\$. Elles porteront sur la sauvegarde et la protection de notre infrastructure maritime, la surveillance des eaux canadiennes et l'amélioration de notre capacité d'intervention dans les situations d'urgence. Ces différents projets de sûreté maritime seront mis en œuvre par six ministères et organismes fédéraux, dont le ministère des Pêches et des Océans. Ce dernier, dans le cadre de son programme de Conservation et Protection, intensifiera la surveillance aérienne afin d'obtenir divers renseignements sur les activités des navires.⁵¹

Augmentation des péages⁵²

Une augmentation de 1,23 % des tarifs sur les cargaisons et les droits pour les navires est entrée en vigueur le 25 mars dernier.

Péages de la Voie Maritime en 2003

\$ canadiens par tonne métrique	Montréal-lac Ontario	Welland
Péages sur les cargaisons		
Cargaisons en vrac	0,9275 \$	0,6145 \$
Céréales	0,5698 \$	0,6145 \$
Charbon	0,5475 \$	0,6145 \$
Cargaison générales	2,2348 \$	0,9834 \$
Brames d'acier	2,0225 \$	0,7040 \$
Cargaisons en conteneurs	0,9275 \$	0,6145 \$
Droits sur les navires		
Droits sur les navires par tonne de jauge brute enregistrée (JBE)	0,0894 \$	0,1453 \$
Frais minimums par navire, par écluse franchie durant un transit complet ou partiel de la Voie maritime	16,44 \$	16,44 \$
Frais d'éclusage (par écluse)		
Navires chargés	0 \$	490,79 \$
Navires sur lest	0 \$	362,62 \$

Source : CGVMSL

⁴⁸ Dupaul, Richard, « Pire année au port de Montréal depuis 1993 », *La Presse*, 18 décembre 2002.

⁴⁹ Benessaie, Karim, « Le port a soif! », *La Presse*, 15 janvier 2003.

⁵⁰ « La Voie du Saint-Laurent améliore la sécurité à la suite de l'incident du *Windoc* », Communiqué de presse, [Site Web du Réseau Grands Lacs/Voie Maritime du Saint-Laurent](#), 9 janvier 2003.

⁵¹ « Le gouvernement du Canada annonce une enveloppe pouvant s'élever à 172,5 millions de dollars pour de nouveaux projets de sûreté maritime », Communiqué de presse, *Transports Canada*, 22 janvier 2003.

⁵² Voie maritime du Saint-Laurent, tarif des péages, 2003, [Site Web du Réseau Grands Lacs/Voie Maritime du Saint-Laurent](#).

Perspectives maritimes

Faits saillants de l'industrie maritime

MARCHANDISES

Minerai de fer

Ralentissement du marché de l'acier en Amérique du Nord

L'année 2002 a été marquée par un ralentissement du marché de l'acier en Amérique du Nord. La baisse de la production d'automobiles et les coûts plus élevés de l'énergie ont empiré les conditions d'affaires des producteurs d'acier américains tout autant que celles des producteurs canadiens. Dans ce contexte, les minières québécoises ont écopé durement de ce ralentissement qui s'est traduit concrètement par une baisse de la demande nord-américaine de minerai de fer.⁵³

À Québec Cartier, les ventes de concentré et de boulettes ont tellement baissé ces dernières années que la compagnie enregistre des pertes de 30 M\$ par année depuis deux ans.⁵⁴

La chute des prix de l'acier a également fait mal à la mine Iron Ore du Canada qui a perdu 11 M\$ en 2002, malgré une augmentation de 12 % de son volume de vente.⁵⁵

Mines Wabush, une autre mine de la Côte-Nord, ne fonctionne qu'aux deux tiers de sa capacité annuelle avec une production annuelle de 4,5 Mt de boulettes.⁵⁶

Les analystes sont peu optimistes en ce qui a trait aux perspectives de l'industrie de l'acier en 2003. L'avenir à court terme de l'industrie de l'acier en Amérique du Nord demeure extrêmement incertain. La firme *Morgan Stanley* entrevoit une croissance de l'économie mondiale pouvant atteindre jusqu'à 3 % en 2003. En dessous de ce niveau, la consommation mondiale d'acier diminue et est accompagnée par une baisse de prix. Toujours selon *Morgan Stanley*, le PIB de l'Europe ne croîtra que de 1,4 % en 2003, ce qui se traduira à coup sûr par une réduction de la demande d'acier dans ce continent.⁵⁷

La firme-conseil *BMO Nesbitt Burns* anticipe également une autre année difficile pour l'acier en raison de la faible demande d'acier du secteur de l'énergie et de l'industrie manufacturière en général. De plus, la demande de biens durables des consommateurs a commencé à baisser, notamment dans le secteur de l'automobile, un grand consommateur de tôle d'acier.⁵⁸

Dans ce contexte, il faut s'attendre à une baisse de la production nord-américaine d'acier en 2003 tout comme en 2002, ce qui devrait se répercuter sur la production de minerai de fer des minières québécoises et conséquemment sur le tonnage manutentionné de minerai dans certains ports québécois.

Blé

Les effets de la sécheresse sont toujours perceptibles en ce début d'année⁵⁹

La récolte de la saison 2002 est l'une des pires depuis plus de trente ans avec 12 Mt. Les stocks sont à des niveaux historiques très bas. Les exportations canadiennes anticipées entre août 2002 et juillet 2003 sont de 6,5 Mt ce qui représente une baisse d'environ 50 % comparativement à ce qui a été exporté en 2001-2002. Toutefois, les analystes d'Agriculture et Agroalimentaire Canada (AAC) prévoient une hausse de 85 % des volumes exportés en 2003-2004 principalement en raison d'un accroissement des superficies ensemencées et de rendements anticipés supérieurs à la dernière année.

Les récentes précipitations de neige ont amélioré le taux d'humidité des sols. Ce dernier demeure toutefois faible dans plusieurs secteurs des prairies canadiennes. Ainsi, il est important de surveiller les précipitations printanières au cours des prochains mois, car cela aura un impact non négligeable sur la production de la prochaine année.

En mars dernier, les États-Unis ont imposé un droit compensateur de 3,96 % sur les exportations canadiennes de blé. Ce tarif affectera davantage le revenu des producteurs puisque le marché américain demeure un marché de choix pour les exportations canadiennes. Ce tarif ne devrait donc pas affecter significativement la destination des exportations canadiennes et par conséquent ne devrait pas avoir d'impact sur les volumes de blé manutentionnés dans les ports canadiens.

⁵³ Exportation et développement Canada, « Moniteur des produits de base », décembre 2002.

⁵⁴ « Les minières de la Côte-Nord devront faire d'importants compromis en 2003 », Site Web du Réseau TVA, 13 janvier 2003.

⁵⁵ Ibid

⁵⁶ Ibid

⁵⁷ « Peu d'optimisme dans l'acier », Les Affaires, 4 janvier 2003, p. 40.

⁵⁸ Ibid

⁵⁹ Canada : Grains and Oilseeds Outlook, Agriculture et Agroalimentaire Canada (AAC), 10 janvier 2003 et 13 mars 2003; « Après le bois d'œuvre, le blé », Site Web de Radio-Canada, 5 mars 2003; Communiqués de presse, Commission canadienne du blé, 5 mars 2003.

Perspectives maritimes

Faits saillants de l'industrie maritime

Aluminium

Plusieurs projets d'agrandissement d'alumineries au Québec

La production canadienne d'aluminium, concentrée au Québec, a totalisé 2,8 Mt en 2002, soit une hausse de 5 % par rapport à 2001.⁶⁰ La production de l'aluminium par les alumineries québécoises connaîtra une forte croissance dans les années à venir avec la réalisation de projets d'agrandissement de plusieurs d'entre elles.

Alcoa a annoncé en décembre qu'elle investira un milliard de dollars dans les installations de son aluminerie de Baie-Comeau. Aux prises avec des cuves qu'il fallait remplacer, Alcoa a décidé d'investir dans la modernisation de l'aluminerie. Ainsi, la nouvelle technologie sera non seulement moins polluante, mais elle permettra également de faire passer la production annuelle de 437 000 t à 547 000 t. Les travaux débuteront en décembre 2003 pour se terminer en 2010.⁶¹

Au début mars, Alcoa a annoncé qu'elle investira également un milliard de dollars dans son aluminerie de Deschambault. Les travaux d'agrandissement de l'aluminerie permettront à la production annuelle de l'aluminerie de passer de 250 000 t à 570 000 t.⁶²

En janvier, Alcan a annoncé différents projets d'investissements dans la transformation de l'aluminium au Saguenay-Lac-Saint-Jean. Le plus important sera la construction d'un centre de revêtement des cuves à la nouvelle aluminerie d'Alma.⁶³

À tout cela, rappelons que les travaux d'agrandissement de la phase II de l'aluminerie Alouette de Sept-Îles suivent leur cours présentement. Une fois les travaux terminés en 2005, l'aluminerie Alouette doublera sa production qui passera de 243 000 t à 550 000 t.

Les ports de Sept-Îles, de Baie-Comeau, de Port-Alfred, de Québec et d'autres ports devraient augmenter leur tonnage de bauxite, d'alumine et de lingots d'aluminium dans les années à venir une fois les méga-projets terminés. D'ici là, des milliers de tonnes d'équipements et de matériaux de construction transiteront dans ces ports.

Bois d'œuvre et papier journal⁶⁴

Dure année pour le bois d'œuvre

L'industrie forestière canadienne n'a pas eu la vie facile durant la dernière année marquée par le conflit canado-américain du bois d'œuvre. L'imposition de droits compensateurs de 27 % sur les exportations canadiennes de bois d'œuvre et le ralentissement du marché de la construction aux États-Unis ont coûté cher à l'industrie forestière, non seulement financièrement mais également en termes de pertes d'emplois. Pour le Québec seulement, les exportations de bois d'œuvre ont diminué de 20 % en 2002.

Le Canada a déposé des contestations aux mesures protectionnistes américaines devant l'OMC et l'ALENA. Le différend commercial pourrait se régler en 2003, sinon au début de 2004. Une chose est certaine, le processus s'annonce très long et les producteurs canadiens de bois d'œuvre devront s'armer de patience avant de pouvoir assister à un règlement du conflit.⁶⁵

Selon les économistes d'Exportation et Développement Canada (EDC), la poursuite de l'imposition par les États-Unis de tarifs douaniers continuera à avoir un effet négatif sur la croissance des exportations canadiennes de bois d'œuvre. De plus, le ralentissement de la demande sur le marché américain de la construction résidentielle se poursuivra et s'ajoutera aux pressions à la baisse sur les livraisons de bois d'œuvre en 2003. Ils prévoient donc que les exportations canadiennes de bois d'œuvre vers les États-Unis devraient diminuer de 4 % en 2003.

Malgré ces sombres perspectives, il y a une petite lueur d'espoir que cela ne sera pas trop catastrophique pour l'industrie canadienne du bois d'œuvre. Les analystes d'EDC estiment que les augmentations des exportations canadiennes de bois d'œuvre sur les autres marchés étrangers devraient limiter la baisse totale à 1 %. Conséquemment à la baisse anticipée des exportations québécoises et canadiennes de bois d'œuvre, le tonnage de produits forestiers manutentionnés dans certains ports québécois pourrait baisser.

⁶⁰ Production des principaux minéraux du Canada, *Ressources naturelles du Canada*, décembre 2002.

⁶¹ « Alcoa : Baie-Comeau possède elle aussi son mégaprojet », *Les Affaires*, 25 janvier 2003, p. A-4.

⁶² Godin, Michel, « Alcoa investit 1 milliard \$ », *Le Soleil*, 5 mars 2003, p. A-1.

⁶³ Moisan, Mylène, « La vallée de l'aluminium prend des couleurs », *Le Soleil*, 30 janvier 2003.

⁶⁴ Exportation et développement Canada, « Moniteur des produits de base », décembre 2002.

⁶⁵ Lacombe, Réjean, « Le bois n'est pas sorti de l'auberge », *Le Soleil*, 1 février 2003; « Bois d'œuvre : rien ne va plus, faites vos jeux », *Site Web de Radio-Canada*, 30 janvier 2003; Vallières, Martin, « Bois d'œuvre : ça jase beaucoup à Washington », *Le Soleil*, 1 février 2003.

Perspectives maritimes

Faits saillants de l'industrie maritime

Reprise des exportations de papier journal en 2003

En 2002, les exportations canadiennes totales de papier journal ont chuté de 12 %. À elles seules, les exportations à destination des États-Unis ont diminué de 9 %. La chute a été généralisée sur tous les marchés d'exportation. L'industrie du papier est très sensible aux cycles économiques mondiaux, car elle est largement tributaire de la consommation et de l'activité industrielle.

Selon les économistes d'EDC, les exportations canadiennes de pâtes et de papier journal devraient commencer à augmenter en 2003 et ce, grâce à une reprise économique prévue aux États-Unis. Cette perspective stimulera la demande et fera augmenter les prix de la pâte et du papier journal. Le taux de croissance des exportations canadiennes de papier journal pourrait atteindre 6 % en 2003, ce qui constitue une bonne nouvelle pour les ports québécois qui manutentionnent de la pâte de bois et du papier journal.

TRAVERSIERS

Une nouvelle liaison

Une nouvelle liaison entre Grande-Vallée, Port-Meunier et Havre-Saint-Pierre pourrait être en service dès 2005. En effet, le gouvernement québécois a annoncé un budget de 25 M\$ pour la mise en œuvre de ce projet (débarcadères, bâtiments, etc.). La Société des traversiers du Québec (STQ) dispose d'un montant d'un million \$ pour faire l'acquisition d'un bateau pouvant assurer cette liaison.⁶⁶

Installation temporaire d'accostage au quai des Escoumins

Le service de traversier entre Trois-Pistoles et les Escoumins a été interrompu à l'été 2002 en raison de l'état de délabrement du quai des Escoumins. Des travaux de 800 000 \$ sont présentement en cours afin de construire une installation temporaire d'accostage au quai des Escoumins permettant la reprise du service pour le mois de mai 2003.⁶⁷

Liens entre la Gaspésie et le Nouveau-Brunswick

La viabilité d'un traversier entre Paspébiac en Gaspésie et Grande-Anse au Nouveau-Brunswick est présentement à l'étude. La firme Roche Limitée travaille sur une étude de faisabilité pour un traversier qui pourrait être en opération dix mois par année. L'étude devrait comprendre trois phases : l'analyse des marchés commerciaux et touristiques, la faisabilité technique et l'aspect financier. L'étude devrait être déposée avant septembre 2003.⁶⁸ De plus, après trois ans sans lien maritime, la ville de Dalhousie au Nouveau-Brunswick souhaite rétablir la liaison maritime entre Dalhousie et la ville de Miguasha dans la Baie-des-Chaleurs. Le bateau qui serait en opération 10 mois par année serait plus gros et pourrait transporter des automobiles et des camions. Si l'étude de faisabilité dont les résultats seront connus en mai est concluante, le traversier pourrait être en service en 2004 ou en 2005.⁶⁹

Chandler ou Matane?

Le Groupe CTMA devra choisir entre Matane et Chandler pour l'escale gaspésienne du navire le *CTMA Vacancier* qui effectue des croisières entre Montréal et les Îles-de-la-Madeleine. Le bateau ne posséderait pas la capacité d'accueil suffisante pour justifier deux arrêts en Gaspésie selon le Groupe CTMA.⁷⁰ Selon le contrat entre CTMA et le gouvernement du Québec, le *CTMA Vacancier* doit remplir trois fonctions : transporter des marchandises de Montréal vers les Îles-de-la-Madeleine et assurer une ou deux fois par semaine un service de traversier entre Chandler et les Îles-de-la-Madeleine. Quant à la partie croisière, le bateau pourrait s'arrêter soit à Matane ou à Chandler.⁷¹ Suite à une conversation avec un représentant du Groupe CTMA, le 2 avril dernier, rien ne peut être confirmé quant à l'arrêt du bateau à Chandler. La décision devrait se prendre d'ici un mois. Pour le moment, il est prévu que le bateau suive le même itinéraire que l'an passé. Il s'arrêtera donc à Québec et à Matane.

Possibilité d'un pont suspendu

Une étude d'impact pour la construction d'un pont sur le Saguenay à la hauteur de Tadoussac est en cours et sera déposée à l'automne 2004. En effet, un pont suspendu de 1 450 m ainsi qu'un tunnel d'accès de 1,2 km pourraient être construits.⁷²

⁶⁶ « À la recherche d'un navire – La Société des traversiers du Québec cherche un navire pour assurer une nouvelle liaison entre Grande-Vallée, Port-Meunier et Havre-St-Pierre », [Site Web de Radio-Canada](#), 15 mars 2003.

⁶⁷ « Il n'y aura pas de recours collectif contre Transports Canada », [Site Web de Radio-Canada](#), 29 mars 2003.

⁶⁸ « La viabilité d'un traversier Paspébiac-Caraquet à l'étude », [Site Web du Réseau TVA](#), 17 février 2003.

⁶⁹ « Traversier dans la Baie-des-Chaleurs : le projet suit son cours », [Site Web de Radio-Canada](#), 6 février 2003.

⁷⁰ « Le Groupe CTMA devra choisir entre Matane et Chandler », [Site Web de Radio-Canada](#), 17 février 2003; Gagné, Gilles, « À Chandler, la construction du débarcadère va bon train », [Le Soleil](#), 5 février 2003.

⁷¹ « La liaison Chandler-les-Îles de la Madeleine est une obligation », [Site Web de Radio-Canada](#), 19 février 2003.

⁷² Paradis, Steeve, « Étude sur un pont de 1,45 km », [Le Soleil](#), 23 janvier 2003.

Perspectives maritimes

Faits saillants de l'industrie maritime

Un lien entre les deux rives?

Le contrat avec le gouvernement du Québec concernant la desserte maritime qui assure l'approvisionnement de la Basse Côte-Nord prend fin en 2005 et dès lors, la liaison pourrait ne plus se rendre à Rimouski et à Sept-Îles. La population de la Basse-Côte-Nord veut un changement dans le service offert. Elle désire un service plus rapide et mieux adapté pour les touristes, des allers-retours plus fréquents, des prix raisonnables et surtout la possibilité de s'approvisionner à Québec ou à Montréal.⁷³

Pour ce qui est de la traverse Rimouski/Forestville, elle sera en opération pour une sixième saison à l'été 2003. En effet, malgré les rumeurs d'abandon du service, en raison du refus du gouvernement du Québec de subventionner la traverse pour l'achat de son carburant, le navire *CNM Évolution* débutera ses opérations le 25 avril avec la même fréquence que l'an dernier.⁷⁴

Plusieurs projets à Lévis

La ville de Lévis continue son projet récréotouristique de mise en valeur des berges du Saint-Laurent. La prochaine étape est de rendre le secteur de la traverse plus attrayant. Le réaménagement de la gare intermodale et de la voie de desserte qui amène les véhicules vers les traversiers sont parmi les projets. L'aménagement du quai est aussi envisagé.⁷⁵

La saison de navigation prend fin abruptement

Le traversier *N.M. Trans-Saint-Laurent* reliant Rivière-du-Loup à Saint-Siméon a dû terminer sa saison de navigation plus tôt que prévu. En effet, les glaces, les courants et le vent ont causé des problèmes à l'accostage du navire au quai de Rivière-du-Loup. Le navire a heurté le quai et a subi d'importants dommages. Il est maintenant en réparation et subit par la même occasion une cure de rajeunissement. Les mesures de sécurité à l'accostage du navire seront révisées à la suite de cet incident qui a fait quatre blessés. Il pourrait dorénavant être interdit d'accéder aux cages d'escalier lors de l'accostage. Le navire devrait reprendre ses activités le 11 avril 2003.⁷⁶

Moins de traversées cette saison

La traverse Québec/Lévis a dû annuler lors de la saison 2002-2003 près de 200 traversées, alors que durant la saison 2001-2002, 119 traversées avaient été annulées. Selon les autorités du traversier Québec/Lévis, la principale cause d'annulation lors de la dernière saison a été les conditions climatiques et principalement l'état des glaces sur le fleuve Saint-Laurent.⁷⁷

CROISIÈRES - EXCURSIONS

Découvertes quotidiennes des Îles du Saint-Laurent

L'entreprise Croisières le Coudrier va ajouter à sa flotte un cinquième navire estimé à 1 M\$. Ce navire, d'une capacité de 125 passagers et d'une longueur de 65 pieds, sera destiné à faire la découverte quotidienne des Îles du Saint-Laurent (Île d'Orléans, Grosse-Île et Îles-aux-Grues) et ce, dès juin 2003. Il sera plus léger, plus rapide, moins coûteux en carburant et aura un faible tirant d'eau. La croisière pourrait également inclure l'approche de certaines marinas dont Sillery, la Chaudière et Saint-David ainsi que les embouchures des rivières Saint-Charles et Montmorency. L'entreprise anticipe entre 20 000 et 25 000 personnes sur leurs bateaux lors de la saison 2003.⁷⁸

Mesures de sécurité accrues pour les petits bâtiments à passagers

Le ministère des Transports a présenté au Bureau de sécurité dans les transports (BST) sa troisième mise à jour sur les mesures prises en vue d'améliorer davantage la sécurité des petits bâtiments à passagers. Depuis les deux premières mises à jour de février et août 2002, Transports Canada a élaboré un projet de règlements pour les petits bâtiments à passagers exigeant que l'équipement de sauvetage soit mis dans un endroit facile d'accès, que le navire soit équipé d'appareils de radiocommunication et de gilets de sauvetage appropriés à la taille de chaque enfant à bord. Le Ministère prépare également un guide technique sur les règlements, les normes et les pratiques sécuritaires aux transports de passagers

⁷³ « La desserte maritime ne pourrait plus accoster à Rimouski et Sept-Îles », [Site Web du Réseau TVA](#), 11 mars 2003.

⁷⁴ « Malgré des rumeurs d'abandon, la traverse Rimouski/Forestville entamera une sixième saison », [Site Web du Réseau TVA](#), 26 mars 2003.

⁷⁵ Fortin, André, « Lévis : seconde étape d'un vaste aménagement récréotouristique », [Site Web de Radio-Canada](#), 13 janvier 2003.

⁷⁶ « Avaries majeures pour le traversier N.M. Trans-Saint-Laurent », [Site Web de Radio-Canada](#), 3 janvier 2003; Larouche, Marc, « Les mesures de sécurité seront revues; L'incident de la semaine dernière, qui a fait quatre blessés, suscite quelques questions », [Le Soleil](#), 10 janvier 2003.

⁷⁷ Salut Bonjour Québec, [Réseau TVA](#), 4 avril 2003.

⁷⁸ Desmeules, Sylvain, « Petite-Rivière-Saint-François - La construction du bateau de croisière va bon train », [Le Soleil](#), 26 février 2003.

Perspectives maritimes

Faits saillants de l'industrie maritime

qui sera distribué aux exploitants. De plus, un programme d'inspection (formation, inspections plus faciles et rapports d'inspection améliorés, etc.) des petits bâtiments à passagers a été réalisé.⁷⁹

CROISIÈRES INTERNATIONALES

Augmentation du nombre de croisiéristes et des services offerts

Selon les projections de la Cruise Lines International Association (CLIA), 8 millions de nord américains feront une croisière en 2003. Cela représente une augmentation de 1,4 million de passagers comparativement à 2002. La CLIA stipule qu'en 2003, les Caraïbes et l'Alaska continueront d'être les destinations les plus populaires. On observe cependant une tendance à la hausse des croisières en Amérique du Sud, en Antarctique, dans le sud du Pacifique et dans la mer Baltique et de Norvège. Les destinations européennes, particulièrement l'ouest de la Méditerranée sont aussi prisées par les croisiéristes. Les points de départs de la majorité des croisières sont la Floride, Miami, Fort Lauderdale, Tampa, la côte ouest de Seattle, San Francisco, Los Angeles et Vancouver. On voit également un engouement pour effectuer des départs de Boston, New York, Philadelphie, Baltimore, Nouvelle-Orléans, Houston, Galveston et Honolulu. Les croisières offrant un heureux mariage entre la mer et la terre sont de plus en plus demandées. Les gens désirent faire escale et prendre part à des activités à terre. De plus en plus de lignes de croisière offrent différents cours à bord (cuisine, finance, poteries, ordinateur, etc.). Étant donné le plus grand nombre de jeunes croisiéristes, des programmes d'éducation pour les enfants sont instaurés sur les bateaux.⁸⁰

À l'échelle mondiale, il est estimé que 14 nouveaux bateaux de croisière s'ajouteront à la flotte existante en 2003 augmentant ainsi la capacité à 9,6 millions de personnes.⁸¹

Les escales à Québec et à Montréal

En 2003, au port de Québec, 74 escales sont prévues, soit le même nombre d'escales reçues en 2002. Le premier navire est attendu le 26 mai.⁸² Spécifions que le port de Québec a reçu, lors d'un colloque majeur sur les croisières à Miami, un prix en tant que meilleur port de destination. Les prix étant répartis selon les zones géographiques des Caraïbes, de la Méditerranée, de l'Europe du Nord et du reste du monde. C'est dans cette dernière catégorie que le port a obtenu le prix du meilleur port de destination.

Au port de Montréal, 26 escales sont prévues lors de la saison des croisières 2003. Le premier navire est attendu le 4 juin.⁸³ Même si le nombre avancé est préliminaire, il représente sept escales de moins qu'en 2002.

POLITIQUES ET RÉGLEMENTATIONS

Droit devant : La nouvelle politique des transports du gouvernement canadien⁸⁴

Le 25 février 2003, le ministre des Transports, David Collenette, a rendu public le document [Droit devant - Une vision pour les transports au Canada](#).

Droit devant traite des enjeux à long terme au chapitre des transports au Canada et présente la vision, le cadre stratégique et les principes qui guideront les décisions du gouvernement en cette matière.

Voici les sept principes sur lesquels le Canada a fondé sa nouvelle politique des transports :

1. Les niveaux de sécurité et de sûreté les plus élevés possibles pour la vie et les biens – grâce à des normes et règlements axés sur le rendement, au besoin.

2. Concurrence et interventions ciblées en matière de réglementation et de dépenses pour favoriser un transport efficient des gens et des biens, clé de la prospérité économique.

3. Le respect de l'héritage environnemental pour les générations futures de Canadiens. Transports Canada travaillera avec ses partenaires pour réduire graduellement l'intensité d'utilisation du carburant

⁷⁹ « Mise à jour sur les améliorations relatives à la sécurité des petits bâtiments à passagers », Communiqué de presse, [Transports Canada](#), 19 mars 2003.

⁸⁰ Cruise Lines International Association (CLIA), « Cruise industry brings in 2003 with new ships, innovations, close-to-home and worldwide ports », [Site Web de la CLIA](#) (www.cruising.org/cruisenews), 3 janvier 2003.

⁸¹ Cruise Lines International Association (CLIA), « CLIA lines host 8.66 million cruise vacationers in 2002 », [Site Web de la CLIA](#) (www.cruising.org/cruisenews), 4 mars 2003.

⁸² Site Web du Port de Québec : www.portquebec.ca

⁸³ Site Web du Port de Montréal : www.port-montreal.com

⁸⁴ Site Web de Transports Canada : www.tc.gc.ca

Perspectives maritimes

Faits saillants de l'industrie maritime

au carbone, à mettre au point des technologies de remplacement et à faire des progrès pour inclure le coût des répercussions environnementales dans les prix payés par les utilisateurs.

4. Des droits d'utilisation qui reflètent mieux le coût total des activités de transport et des décisions qui répondent mieux aux besoins des utilisateurs – grâce à des modèles de gestion qui prévoient la participation des intervenants et la transparence.

5. L'accessibilité raisonnable au réseau national de transport pour les régions éloignées du Canada. Cela, en fournissant des infrastructures de la manière la plus économique possible.

6. L'accessibilité au réseau national sans obstacles abusifs pour les personnes ayant une déficience. Le gouvernement veut, entre autres, répondre aux défis de déplacement que devront surmonter une proportion croissante de Canadiens âgés.

7. Les partenariats et l'intégration entre les administrations et le secteur privé. Synchronisation réglementaire entre les ministères fédéraux, entre les gouvernements à l'intérieur du Canada et entre le Canada et les autres pays. Par ailleurs, les partenariats et les coentreprises entre les gouvernements et le secteur privé veilleront également à ce que l'infrastructure de transport satisfasse aux besoins des utilisateurs et gagne des revenus suffisants pour couvrir les coûts.

NAVIGATION DE PLAISANCE

Le projet « Marinas branchées »⁸⁵

Une entreprise de Québec, Médiom Internet, propose d'équiper 35 marinas de la vallée du Saint-Laurent d'une technologie permettant aux plaisanciers d'accéder à Internet haute vitesse, depuis leur embarcation.

Ce projet, appelé « Marina branchée », consiste pour Médiom Internet à installer des antennes d'une portée de 300 mètres à proximité des marinas participantes. Ces antennes offrent un lien WiFi, (pour Wireless Fidelity) et permettent aux plaisanciers de la marina d'accéder à Internet haute vitesse sans fil. L'entreprise s'engage à assurer la vente du service, la mise au point des postes et le service technique aux utilisateurs. Dans la mesure où au moins 12 plaisanciers souscrivent à un abonnement, la marina participant au projet n'aura aucun déboursé à faire. En échange, les plaisanciers payeront directement à Médiom Internet pour recevoir ces services. Selon les premières estimations, les plaisanciers qui désirent avoir cet accès sur leur bateau devront déboursier environ 150\$ par saison.

Le projet « Marina branchée » est déjà un succès selon ses promoteurs et démontre qu'il répond clairement à un besoin. L'adaptation des services dans les marinas aux besoins des plaisanciers avait d'ailleurs été identifiée comme une faiblesse du réseau nautique québécois par une étude publiée l'automne dernier intitulé « Plan stratégique de développement et de marketing du tourisme nautique ».

Perspectives maritimes est une publication trimestrielle gratuite rapportant les faits saillants de l'actualité du transport maritime au Québec.

Si vous souhaitez recevoir cette publication, veuillez acheminer vos coordonnées électroniques à l'adresse suivante : menardm@dfp-mpo.gc.ca

⁸⁵ « Internet sans fil pour les plaisanciers », Le Soleil, 7 avril 2003.