

Perspectives maritimes

Faits saillants de l'industrie maritime

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

Juin 2003
Numéro 4

	Index
Ports.....	1
Voie maritime.....	5
Marchandises.....	6
Traversiers.....	7
Croisières – excursions.....	8
Croisières internationales.....	9
Sécurité et sûreté maritime.....	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

Plusieurs projets majeurs en vue

Au 31 mai 2003, le tonnage total manutentionné au port de Sept-Îles totalisait environ 7,4 Mt. Il s'agit d'une augmentation de 9 % par rapport à la même période l'an dernier. En termes de trafic maritime, ce sont 161 navires qui ont accosté à Sept-Îles, comparativement à un total de 151 navires à la fin mai 2002.¹

Concernant le projet d'agrandissement du port de Sept-Îles, l'administration portuaire souhaite obtenir une aide financière du gouvernement fédéral pour financer une partie du projet rendu nécessaire en raison de la réalisation de la phase II de l'aluminerie Alouette.²

En plus de l'agrandissement des installations du port, un projet d'un traversier-rail reliant Sept-Îles, Port-Cartier et Matane est dans l'air. Les administrateurs du port croient que l'agrandissement d'Alouette fournira aux promoteurs du traversier-rail la masse critique pour assurer la viabilité économique d'un tel service ferroviaire. La présence du traversier-rail permettrait au port de Sept-Îles de desservir des projets industriels de la région requérant un accès au transport maritime. C'est notamment le cas de la mine d'apatite et d'ilménite dans le Canton Arnaud, un projet de 150 M\$ piloté par la Société québécoise d'exploration minière (SOQUEM), une filiale de la Société générale de financement (SGF).³

En plus de ces projets, l'administration portuaire de Sept-Îles souhaiterait augmenter en 2003 les transbordements de charbon et l'expédition de granulats. Elle envisage également de revoir l'utilisation des quais Mgr Blanche et Pointe-aux-Basques, deux installations âgées requérant à chaque année des sommes importantes pour leur maintien en bon état.⁴

Montréal

Un premier trimestre fort pour le port de Montréal⁵

Au cours des trois premiers mois de 2003, le port de Montréal a enregistré une forte croissance de son tonnage total, comparativement au premier trimestre l'an dernier. Le trafic global s'est élevé à 4 Mt, soit une augmentation de 8,5 % par rapport à la même période l'an dernier. Cette croissance est attribuable à des gains dans presque tous les secteurs de transbordement au port.

Au chapitre du trafic des conteneurs, le port a manutentionné 2,2 Mt de marchandises, soit une augmentation de 4 % par rapport au premier trimestre l'an dernier. En termes de nombre de conteneurs, ce sont 236 822 conteneurs EVP (unité équivalente vingt pieds) qui ont transité au port, soit une hausse de 5 % comparativement à la même période en 2002. Selon les autorités portuaires du port de Montréal, tout laisse croire que le port connaîtra une autre année record dans le secteur des conteneurs en 2003.

Quant au trafic des marchandises non conteneurisées, il s'est accru d'environ 38 000 t, pour un total de 136 000 t, les produits sidérurgiques ayant le plus contribué à ce gain. Le secteur des vrac liquides, qui avait subi une baisse lors du premier trimestre de l'année dernière en raison d'un hiver doux, s'est accru au premier trimestre avec un total de 784 000 t, soit une augmentation de 65 % par rapport à la même période en 2002.

¹ Administration portuaire de Sept-Îles.

² Tremblay, Stéphane, « Le port de Sept-Îles a besoin de 20 M\$ pour s'agrandir », *Le Soleil*, 23 mai 2003, p. A-15.

³ Ibid

⁴ Ibid

⁵ « Un premier trimestre fort pour le port de Montréal », communiqué de presse, *Port de Montréal*, 1^{er} mai 2003; Frederick, Brent, « Good first quarter for Port of Montreal », *Canadian Sailings*, 21 avril 2003, p.21.

Perspectives maritimes

Faits saillants de l'industrie maritime

Du côté du vrac solide, les résultats du premier trimestre affichent une baisse dans le trafic des céréales. La grande sécheresse dans les Prairies en 2002 continue de se faire ressentir dans le tonnage manutentionné des grains et céréales au port de Montréal, avec un total de 850 000 t, soit une baisse de 13 % par rapport au premier trimestre de 2002.

En juin, Petro-Canada a officiellement inauguré un tunnel, d'un peu plus d'un kilomètre de long, reliant le parc de stockage de sa raffinerie de Montréal à ses installations au port de Montréal.⁶

En mars dernier, le fleuve Saint-Laurent a enregistré le plus bas niveau de son histoire à la hauteur du port de Montréal. Tant et si bien que si les précipitations du printemps ne sont pas suffisantes, la situation au port pourrait être critique cet été. Déjà en mars, un porte-conteneurs n'a pu remonter la Voie maritime jusqu'à Montréal. Il a dû décharger une partie de sa cargaison en aval, avant de poursuivre sa route jusqu'à la métropole québécoise. Si cette situation perdure, les autorités portuaires du port de Montréal craignent que cela pourrait menacer la compétitivité du port.⁷

Québec

Présentation du concept d'aménagement de la baie de Beauport

Au 31 mai 2003, le tonnage manutentionné au port de Québec a totalisé 6,8 Mt, soit légèrement plus que les 6,6 Mt pour la même période l'an dernier.⁸

L'administration portuaire de Québec a présenté son concept d'aménagement de la baie de Beauport. Au total, ce sont près de 2 millions de pi² qui pourraient être aménagés à des fins récréatives. En plus des espaces récréatifs prévus, le concept prévoit l'espace nécessaire à la construction de deux quais de 300 mètres et des arrière-quais qui permettront la réalisation de grands projets portuaires futurs. Depuis le milieu des années 80, l'administration portuaire de Québec envisageait la construction de trois quais totalisant près d'un kilomètre. Avec ce projet, le port réduit l'espace aménageable, mais maintient néanmoins une réserve foncière minimale pour les développements futurs du port. L'échéancier prévu pour la réalisation de ce projet reste à préciser. Parmi les prochaines étapes, il faudra produire des études appropriées afin d'évaluer les impacts environnementaux et aussi, trouver le financement nécessaire à la réalisation du projet.⁹

Sorel

Croissance de la production de QIT- Fer et Titane

Au 31 mai 2003, le tonnage manutentionné au port de Sorel totalisait 1,3 Mt, soit un peu plus que les 1,2 Mt pour la même période en 2002. Cette hausse est essentiellement attribuable à l'augmentation du tonnage d'ilménite, en provenance de Havre-Saint-Pierre. Le nombre de navires en transit au port à ce jour en 2003 est de 80, soit le même nombre qu'à la fin mai en 2002.¹⁰

Afin de répondre à une croissance de la demande, la compagnie QIT-Fer et Titane projette d'accroître la capacité de production de scorie de titane enrichie à son complexe métallurgique de Sorel-Tracy. Propriétaire d'une mine d'ilménite à ciel ouvert à Havre-Saint-Pierre, QIT-Fer et Titane produit principalement du bioxyde de titane ainsi que de la fonte, de l'acier et de la poudre de fer en sous-produit. L'expansion anticipée porterait la capacité de production à environ 350 000 t par année, comparativement à 280 000 t actuellement. Dans l'éventualité de l'augmentation de la production à QIT-Fer et Titane, cela se traduirait par une croissance du tonnage manutentionné au port de Sorel-Tracy de même qu'à celui de Havre-Saint-Pierre.¹¹

Baie-Comeau

Baisse du tonnage de blé et de minerai d'aluminium

À la fin mai 2003, le tonnage manutentionné au port de Baie-Comeau totalisait environ 1,2 Mt, soit 8 % de moins qu'à pareille date en 2002. Le tonnage de blé et de céréales a enregistré une baisse au cours des cinq premiers mois de l'année comparativement à la même période l'an dernier. Il s'agit toujours d'une conséquence de la sécheresse dans l'Ouest canadien des dernières années qui se fait encore sentir. À cela, il faut ajouter le lock-out qui sévit toujours à la compagnie Cargill. Mentionnons également qu'il y a eu une légère baisse du tonnage de minerai d'aluminium. En termes de trafic maritime, ce sont 76 navires qui ont transité au port de Baie-Comeau durant les cinq premiers mois de l'année comparativement à 83 pour la même période l'an dernier.¹²

⁶ Baril, Hélène, « Petro-Canada investit 100 millions à sa raffinerie de Montréal », *La Presse*, 17 juin 2003.

⁷ « Le niveau du fleuve menace la compétitivité du port de Montréal », *Site web de Radio-Canada*, 24 avril 2003.

⁸ Administration portuaire de Québec.

⁹ « Le port de Québec présente un concept d'aménagement pour le développement de la plage de Beauport Port », communiqué de presse, *Port de Québec*, 4 février 2003.

¹⁰ « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et ports du Québec », *Transports Canada*, juin 2003.

¹¹ Riverin, François, « QIT mijote une expansion à Sorel-Tracy », *Les Affaires*, 10 mai 2003, p.73.

¹² « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et ports du Québec », *Transports Canada*, juin 2003.

Perspectives maritimes

Faits saillants de l'industrie maritime

À ce tonnage, il faut ajouter les 327 000 t de marchandises qui ont transité au port de Baie-Comeau (et aussi au port de Matane) via le *Georges-Alexandre-Lebel*, ce qui représente une augmentation de 30 % par rapport au total des 253 000 t transportées par le traversier-rail à la fin de mai 2002. L'augmentation du tonnage sur le *Georges-Alexandre-Lebel* est attribuable à une hausse du tonnage d'aluminium. Entre janvier et mai 2003, le traversier-rail a fait 200 voyages allers-retours, soit plus que les 158 voyages effectués durant la même période en 2002.¹³

Havre-Saint-Pierre

Augmentation du tonnage d'ilménite

Au 31 mai 2003, le tonnage manutentionné au port de Havre-Saint-Pierre a totalisé 450 000 t, soit 14 % de plus qu'à la même période en 2002. Cette hausse est expliquée par l'augmentation du tonnage d'ilménite destiné à la compagnie QIT-Fer et Titane de la région de Sorel-Tracy.¹⁴

Trois-Rivières

Investissement majeur de 10 M\$

Au 31 mai 2003, le tonnage total manutentionné au port de Trois-Rivières a été de 730 000 t, soit une baisse de 19 % par rapport à la même période en 2002. En termes de nombre de navires, ce sont environ 70 navires qui ont transité au port au cours des cinq premiers mois de 2003.¹⁵

Le port de Trois-Rivières investira 10 M\$ pour la réfection prochaine des quais 19 et 20. Selon l'administration portuaire, il s'agit de l'investissement le plus important des trente dernières années. Les travaux, qui se concentreront sur la rénovation des deux quais âgés de 75 ans, débuteront au printemps 2004 pour se terminer quelques mois plus tard. De l'avis de l'administration portuaire, ces travaux majeurs permettront aux entreprises de transbordement d'assurer un meilleur service aux différents transporteurs maritimes. D'autres investissements relatifs à la construction de nouveaux hangars pourraient être annoncés au cours des prochaines semaines.¹⁶

Bécancour

Inauguration du terminal de vrac liquide

Au 30 avril 2003, le tonnage manutentionné au port de Bécancour a totalisé 553 000 t, soit 12 % de moins qu'à la même période en 2002. Cette baisse est attribuable en partie à la diminution du tonnage de minerai d'alumine. Les tonnages d'autres marchandises ont également accusé un recul, notamment le coke, le magnésite et le sel. La baisse totale du tonnage a toutefois été en partie compensée par une augmentation importante du tonnage d'acier en tiges, qui est passé de 6 000 t à 107 000 t à la fin avril 2003. Conséquemment, le port de Bécancour a accueilli un total de 28 navires à la fin avril 2003, soit cinq de moins qu'au cours des quatre premiers mois de 2002.¹⁷

En juin, les autorités portuaires ont procédé à l'inauguration du nouveau terminal de vrac liquide.¹⁸ Un des principaux promoteurs du terminal, la compagnie Servitank, une division du groupe Prommel de Trois-Rivières, a annoncé qu'elle projetait déjà la réalisation d'une deuxième phase au nouveau centre de transbordement et d'entreposage multimodal pour le vrac liquide. De nouveaux réservoirs seront construits dans le cadre de cette deuxième phase afin d'y recevoir de nouveaux produits.¹⁹

Matane

Baisse du tonnage manutentionné

À la fin mai 2003, le tonnage manutentionné au port de Matane totalisait environ 73 000 t, soit 9 % de moins qu'à pareille date en 2002, attribuable à une baisse du tonnage transbordé de pâte de bois et de produits pétroliers. Ce sont 14 navires qui ont transité au port durant les cinq premiers mois de l'année, comparativement à 17 l'an dernier.²⁰

À ce tonnage, il faut ajouter les 327 000 t de marchandises qui transitent au port de Matane via le *Georges-Alexandre-Lebel* (voir port de Baie-Comeau).

¹³ « Rapports du tonnage manutentionné sur le traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel* », *SOPOR et COGEMA*, janvier à mai 2002 et 2003.

¹⁴ « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et ports du Québec », *Transports Canada*, juin 2003.

¹⁵ Administration portuaire de Trois-Rivières.

¹⁶ « 10 millions au port de Trois-Rivières », *Site web du Groupe TVA*, 29 mai 2003.

¹⁷ Administration portuaire de Bécancour.

¹⁸ « Prommel inaugure son terminal de vrac liquide », *Le Nouvelliste*, 19 juin 2003.

¹⁹ Aubry, Marcel, « Prommel : une deuxième phase est à venir », *Le Nouvelliste*, 20 juin 2003.

²⁰ « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et ports du Québec », *Transports Canada*, juin 2003.

Perspectives maritimes

Faits saillants de l'industrie maritime

Port-Saguenay

Baisse du tonnage manutentionné

Au 31 mai 2003, le tonnage total manutentionné à Port-Saguenay était d'environ 99 000 t, soit 26 % de moins que pour la même période en 2002. Le port a vu baisser son tonnage de pâte de bois, de papier journal, de brai liquide et d'autres marchandises, telles que le charbon et le quartzite.²¹

En juillet, un premier chargement de 40 000 t de granit du Saguenay quittera le port pour rejoindre le marché de la Nouvelle-Angleterre. Les agrégats de granit sont très prisés par l'industrie américaine de béton et d'asphalte. Les autorités de Port-Saguenay souhaitent que la demande pour le granit du Saguenay augmentera auprès de la clientèle américaine, ce qui se traduirait par une augmentation du trafic maritime au port.²²

Parmi les projets du port, citons un plan d'aménagement prévu dans l'espoir de créer un grand complexe industrialo-portuaire, avec un espace déjà réservé pour une méga-entreprise. Les autorités portuaires du port souhaitent également raccorder éventuellement le port au réseau ferroviaire de la région.²³

Rimouski

Baisse du tonnage manutentionné

Au 31 mai 2003, le tonnage total manutentionné au port de Rimouski était de 79 000 t, soit 17 % de moins qu'à la même période en 2002. Une baisse des déchargements d'essence et de produits pétroliers explique cette diminution. Conséquemment, le nombre de navires en transit au port a également diminué avec un total de 19 navires, comparativement à 24 navires pour la même période en 2002.²⁴

Pointe-au-Pic

Baisse du tonnage de papier journal

Au 31 mai 2003, le tonnage total manutentionné au port de Pointe-au-Pic a été de 60 000 t, soit 20 % de moins que pour la même période en 2002. Cette diminution s'explique en totalité par les baisses des tonnages de papier journal et de copeaux de bois. Le nombre de navires a diminué avec un trafic total de 12 navires, comparativement à 16 navires pour la même période en 2002.²⁵

Gaspé

Chute importante du tonnage manutentionné

Au 31 mai 2003, le tonnage manutentionné au port de Gaspé était d'environ 16 000 t, soit une baisse importante par rapport aux 196 000 t à pareille date en 2002. Bien sûr, cette forte diminution est attribuable à la fermeture de la fonderie de Murdochville en 2001. De janvier à mai, les seules marchandises à avoir été manutentionnées au port de Gaspé sont l'essence et autres produits pétroliers (ex.: huile lourde). En termes de trafic, ce sont sept navires qui ont visité le port de Gaspé au 31 mai 2003, comparativement à 28 à la fin mai 2002.²⁶

Gros-Cacouna

Augmentation du tonnage de bois d'œuvre

Au cours des cinq premiers mois de l'année, le tonnage total manutentionné au port de Gros-Cacouna a été de 38 000 t, soit 5 % de plus que pour la même période l'an dernier. Une augmentation du tonnage du bois d'œuvre explique cette hausse. À la fin mai, le nombre de navires ayant transité au port a été très stable avec un total de 10 navires, comparativement à neuf navires à pareille date en 2002.²⁷

Cap-aux-Meules

Forte baisse du tonnage de diesel

Au 31 mai 2003, le tonnage manutentionné au port de Cap-aux-Meules était de 11 000 t, soit une baisse importante de 72 % par rapport aux 38 000 t à pareille date en 2002. Cette baisse s'explique par une forte diminution du tonnage de diesel, principale marchandise manutentionnée aux Îles. Le diesel est

²¹ Administration portuaire de Port-Saguenay.

²² Vézina, René, « Au port de Grande-Anse, on manutentionne des projets », *Les Affaires*, 3 mai 2003, p. 46.

²³ Ibid

²⁴ « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et ports du Québec », *Transports Canada*, juin 2003.

²⁵ Ibid

²⁶ Ibid

²⁷ Ibid

Perspectives maritimes

Faits saillants de l'industrie maritime

essentiel au fonctionnement des centrales thermiques d'Hydro-Québec pour la production de l'électricité aux Îles.²⁸

Projets d'immobilisations de Transports Canada

L'année 2003/2004 verra les projets suivants se réaliser²⁹ :

Quai des Escoumins

Des travaux pour la mise en place d'une installation temporaire d'accostage sont en cours actuellement et se termineront en 2004.

Quai de Blanc-Sablon

Plus de 14 M\$ seront investis pour réaliser le projet de reconstruction du quai de Blanc-Sablon. Les travaux seront entrepris cet été pour se terminer en 2005.

VOIE MARITIME

Une diminution dans le tonnage transporté

Pour la période du 1^{er} janvier au 31 mai 2003, la Voie maritime du Saint-Laurent a accueilli 769 navires, ce qui représente une baisse de 10 % par rapport à l'année précédente. Une diminution est également observée au niveau du tonnage. Les navires transitant par la Voie maritime ont transporté 8,4 Mt au cours des cinq premiers mois de 2003 alors qu'en 2002 ce tonnage était de 8,9 Mt. Ce sont les céréales qui ont subi la plus grande baisse de tonnage, soit 34 % de moins qu'en 2002. Les produits en vrac ont été la principale catégorie de marchandises transportées pour cette période de 2003 avec 2,7 Mt. Le minerai de fer et les céréales occupaient la deuxième et troisième place avec respectivement 2,3 Mt et 1,5 Mt.³⁰

Complément d'informations pour la saison de navigation 2002

En 2002, parmi le trafic total de la Voie maritime du Saint-Laurent, plus de 34 % des marchandises transportées avaient comme origine et destination le Canada. Les expéditions canadiennes vers les États-Unis représentaient près de 17 % du total manutentionné dans la Voie maritime. C'était principalement le minerai de fer et les autres produits en vrac qui y étaient transportés. Les expéditions américaines vers le Canada représentaient, quant à elles, 21 % du total, principalement composées de minerai de fer et de céréales.³¹

Une surveillance accrue

Un règlement sur les biens de la Voie maritime a été élaboré par Transports Canada. Ces nouvelles mesures sont contrôlées par la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (CGVMSL). La Corporation peut maintenant surveiller et travailler davantage à la sécurité, au respect de l'ordre et à la protection de l'environnement de la Voie maritime. Le règlement traite, entre autres, de l'accès à la propriété de la Voie maritime, de l'utilisation des véhicules, de la protection contre l'incendie et des mesures d'urgence et de prévention.

Ainsi, la CGVMSL pourra dorénavant intervenir lors d'incidents de pollution ou écologiques aux frais et risques du pollueur et interdire les activités qui compromettraient la sécurité du public ou endommageraient la qualité des sols, de l'air et de l'eau.³²

Projet d'augmentation du potentiel de la Voie maritime

Depuis plusieurs mois, les gouvernements américains et canadiens collaborent à une étude portant sur la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Afin de renforcer la collaboration binationale à cette étude, un mémoire de coopération a été signé en mai dernier par le Ministre canadien des Transports et le Secrétaire américain aux Transports et ce, pour assurer la rentabilité à long terme du Réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent. Cette collaboration aidera à :

- cibler les facteurs et les tendances touchant les industries de transport maritime;
- analyser les besoins actuels et futurs de transport de la voie maritime;

²⁸ Ibid

²⁹ « Partenaires », *Transports Canada*, 31 mai 2003.

³⁰ « Résultats mensuels du trafic de la Voie maritime, en date du 30 avril 2003 », *Site web du Réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent*.

³¹ « Rapport sur le trafic 2002 », *Site web du Réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent*.

³² « Le Ministre des transports annonce un règlement sur les biens de la voie maritime », communiqué de presse, *Transports Canada*, 9 avril 2003; « Règlement sur les biens de la Voie maritime CORS/2003-105 », *Site web de Transports Canada*.

Perspectives maritimes

Faits saillants de l'industrie maritime

- évaluer la fiabilité et l'état de la voie de navigation, y compris les avantages et les coûts relatifs au maintien de l'infrastructure actuelle;
- évaluer les facteurs environnementaux et économiques, ainsi que les facteurs liés à l'ingénierie, associés aux besoins actuels et futurs du Réseau.³³

Le nettoyage des Grands Lacs

Le Canada et les États-Unis ont convenu de procéder au nettoyage d'environ 43 sites très pollués des Grands Lacs, soit près de 12 sites au Canada, 26 aux États-Unis et cinq sites touchant les deux frontières. Au niveau canadien, 1,9 milliard \$CAN et au niveau américain, 7,4 milliards \$US seront nécessaires pour la décontamination.³⁴ Ces sites contiennent entre autres des BPC, des métaux lourds et divers produits nocifs pour l'être humain et la nature.³⁵

Niveau d'eau

Au port de Montréal, en mai dernier, le niveau d'eau se situait à 1,3 mètre sous la moyenne. Pour juin, selon les prévisions du Service hydrographique du Canada, il est prévu que le niveau d'eau serait de 0,78 mètre sous la moyenne habituelle pour ce mois.³⁶

MARCHANDISES

Minerai de fer

Baisse de la production québécoise de minerai de fer au premier trimestre 2003

Les plus récentes statistiques sur la production de minerai de fer au Québec font état d'une production totale de 1,9 Mt pour le premier trimestre de 2003, soit 12 % de moins que pour la même période l'an dernier.³⁷ Dans un contexte de forte concurrence internationale, les trois minières du Québec continuent à ressentir durement les difficultés rencontrées par l'industrie de l'acier des dernières années.

Le récent budget déposé par le Ministre libéral, Yves Séguin, réservait toutefois une bonne nouvelle pour la mine Québec Cartier. Le gouvernement du Québec ira finalement de l'avant avec l'aide financière de 226 M\$ promise à Québec Cartier.³⁸ Rappelons que cette aide financière du gouvernement fait partie d'un plan de sauvetage de la mine qui prévoit un plan minier de 15 ans au Mont Wright avec une production annuelle de 12 Mt.³⁹

Au début de juin, la Compagnie minière Iron Ore du Canada annonçait que la dernière phase des travaux de rénovation de l'usine de bouletage de la compagnie à Sept-Îles ne se fera pas avant 2005-2007. À ce jour, IOC a investi près de 200 M\$ dans l'usine de bouletage de Sept-Îles, sur un total d'environ 360 M\$. Les travaux ont été suspendus en raison de la détérioration du marché mondial du fer.⁴⁰

Blé

Hausse des exportations canadiennes de blé en 2003⁴¹

Les analystes d'Agriculture et Agroalimentaire Canada (AAC) prévoient une hausse de 64 % de la production canadienne de blé pour la saison 2003-2004. Le taux d'humidité des prairies canadiennes s'étant accru significativement par rapport à l'année dernière, la production de blé devrait connaître de meilleurs rendements au cours de la prochaine année-récolte.

Toujours selon ces analystes, les exportations canadiennes de blé devraient s'accroître de 95 % au cours de la prochaine année pour s'établir à 12,1 Mt, mais demeurer inférieures à la moyenne décennale de 15 Mt. On devrait donc s'attendre à un rétablissement des tonnages de blé dans les ports du Saint-Laurent à un niveau qui demeure cependant sous la moyenne réalisée au cours des dix dernières années.

³³ « Le Canada et les États-Unis signent un mémoire de coopération dans le but d'assurer la rentabilité à long terme du réseau Grands-Lacs / Voie maritime du Saint-Laurent », communiqué de presse, [Transports Canada](#), 1 mai 2003.

³⁴ « Rapport spécial - Activités de restauration dans les secteurs préoccupants des Grands Lacs », [Site web de la Commission mixte internationale](#).

³⁵ Côté, Charles, « La dépollution des Grands Lacs avance à trop petits pas », [La Presse](#), 2 mai 2003.

³⁶ Service hydrographique du Canada, section des marées, des courants et des niveaux de l'eau.

³⁷ « Rapport spécial - Production des principaux minéraux du Canada », [Ressources naturelles du Canada](#), mars 2003.

³⁸ « Le gouvernement Charest confirme qu'il respectera l'aide financière promise sous l'administration Landry », [Site web de Radio-Canada](#), 13 juin 2003.

³⁹ Tremblay, Stéphane, « Québec Cartier : le milieu craint le pire », [Le Soleil](#), 28 mai 2003.

⁴⁰ Riverin, François, « L'usine de bouletage de Sept-Îles ne démarrera pas avant 2005 », [Les Affaires](#), 7 juin 2003, p.40.

⁴¹ « Canada : Perspectives des céréales et oléagineux », [Agriculture et Agroalimentaire Canada](#), 10 juin 2003.

Perspectives maritimes

Faits saillants de l'industrie maritime

Aluminium

Les ventes canadiennes d'aluminium en hausse en 2003

Les perspectives pour l'industrie canadienne de l'aluminium sont très bonnes. Selon la Division de l'économie d'Exportation et développement Canada (EDC), les ventes canadiennes d'aluminium devraient atteindre les 7,7 milliards \$ en 2003, soit une augmentation de 10 %, et devraient augmenter à nouveau de 6 % en 2004, pour totaliser plus de 8 milliards \$. Ces bonnes perspectives sont attribuables à une combinaison de facteurs se résumant à une stabilité relative du secteur de l'automobile en Amérique du Nord et à l'augmentation de la demande commerciale nord-américaine de l'aluminium (dont les applications industrielles sont nombreuses) dans une conjoncture de reprise économique aux États-Unis, bien qu'encore timide à ce moment-ci.⁴²

Dans ce contexte, les alumineries québécoises devraient voir leur production augmenter en 2003. Déjà, les statistiques sur la production canadienne d'aluminium (concentrée au Québec) des trois premiers mois en 2003 font état d'une production totalisant les 699 000 tonnes, soit une augmentation de 3,5 % par rapport à la même période l'an dernier.⁴³

Bois d'œuvre et papier journal

La hausse du dollar fait mal à l'industrie forestière

La crise qui sévit présentement au sein de l'industrie canadienne et québécoise du bois d'œuvre s'aggrave avec la hausse du dollar canadien des dernières semaines qui s'ajoute aux droits compensateurs imposés par les Américains et à la baisse du prix du bois d'œuvre en Amérique du Nord. Dans toutes les régions du Québec, plusieurs scieries ont baissé leur production et certaines ont même dû procéder à des fermetures temporaires.⁴⁴ En un an, les exportations nettes de bois d'œuvre des entreprises québécoises aux États-Unis ont reculé de 22 %.⁴⁵ Le nombre d'emplois perdus est estimé à 1 500 depuis le début du conflit commercial avec les États-Unis, il y a près de deux ans. À l'échelle canadienne, la valeur des exportations a chuté de 26 %.⁴⁶

Période difficile pour l'industrie du papier journal

À l'instar du bois d'œuvre, l'industrie du papier journal subit les conséquences néfastes de la hausse de la valeur du dollar canadien face à la devise américaine sur ses exportations de papier journal à destination du marché américain. À cela, il faut ajouter que la demande de papier journal en Amérique du Nord a diminué et les stocks ont augmenté au cours des derniers mois. Tout cela laisse entrevoir des possibilités d'arrêts de production ici et là chez plusieurs papetières canadiennes, dont plusieurs se trouvent au Québec.⁴⁷

TRAVERSIERS

Hausse de l'achalandage⁴⁸

Lors de l'année financière 2002-2003 qui s'est terminée le 31 mars dernier, près de 5,5 millions de passagers et 27 millions de véhicules⁴⁹ ont utilisé les services de traverse de la Société des traversiers du Québec (STQ). Comparativement à l'année 2001-2002, on observe une hausse de 1 % du nombre de passagers et de 8 % du nombre de véhicules. Quant au nombre de traversées, il était de 106 547 lors de la période 2002-2003. Cela représente une hausse de 5 % comparativement à 2001-2002..

C'est à la traverse Québec/Lévis que l'on observe la plus importante hausse de passagers et de véhicules⁵⁰ avec respectivement 15 % et 32 %, suivie de la traverse Île-aux-Coudres/Saint-Joseph-de-la-Rive où l'augmentation observée est de 7 % pour le nombre de passagers et de 10 % pour le nombre de véhicules. Pour ce qui est des traversées, c'est la traverse Îles-aux-Coudres/St-Joseph-de-la-Rive qui a connu la plus grande augmentation, soit 10 %.

Pour les traverses privées, celle de Rimouski/Foresville a accueilli 68 000 passagers.⁵¹ Faute de données, la variation annuelle n'est pas disponible. En ce qui concerne la traverse Notre-Dame-des-Sept-Douleurs, elle a accueilli 15 643 passagers⁵², ce qui représente une diminution de 7 % par rapport à l'année précédente.

⁴² « Prévisions à l'exportation », *Exportation et développement Canada*, printemps 2003.

⁴³ « Production des principaux minéraux du Canada », *Ressources naturelles du Canada*, mars 2003.

⁴⁴ « Le Bloc réclame des mesures d'aide vigoureuses pour l'industrie du sciage », *Site web de Radio-Canada*, 6 juin 2003.

⁴⁵ « L'industrie du bois d'œuvre sollicite l'aide du fédéral », *Le Soleil*, 6 juin 2003.

⁴⁶ Dubuc, André, « Le Québec, principale victime du conflit du bois d'œuvre », *Les Affaires*, 31 mai 2003.

⁴⁷ « Le papier journal moins en vogue », *Les Affaires*, 29 mars 2003.

⁴⁸ « Statistiques pour la période de douze mois se terminant le 31 mars 2002 » et « Statistiques pour la période de douze mois se terminant le 31 mars 2003 », *Société des traversiers du Québec*.

⁴⁹ Convertis en unités équivalentes automobiles (UEA).

⁵⁰ Ibid

⁵¹ Société Inter-Rives Île-Verte, 19 juin 2003.

⁵² Thériault, Carl, « Une autre saison sans subvention », *Le Soleil*, 24 avril 2003.

Perspectives maritimes

Faits saillants de l'industrie maritime

De nouveau en opération

Le quai des Escoumins étant maintenant en bon état, la traverse Trois-Pistoles/Les Escoumins a repris ses activités après une année d'interruption. Le traversier *Héritage 1* sera en service jusqu'au 15 octobre 2003.⁵³

Lien entre Grande-Vallée, Anticosti et Havre-Saint-Pierre

Il y a quelques mois, le gouvernement du Parti québécois avait démontré de l'intérêt pour un projet de lien maritime entre les municipalités de Grande-Vallée en Gaspésie, de l'Île d'Anticosti et de Havre-Saint-Pierre sur la Côte-Nord. La Société des traversiers du Québec devait acheter un navire pour assurer la liaison. Le projet n'aura cependant pas lieu étant donné que le gouvernement libéral refuse de débloquer les 23 M\$ nécessaires pour l'acquisition du navire et la construction des installations portuaires.⁵⁴

En parallèle, la compagnie de transports Voréal, propriétaire du bateau *Le Carapac*, propose une liaison annuelle qui pourrait s'étendre du début mai à la fin novembre. Le navire, après des modifications estimées à 1 M\$, pourrait être transformé en traversier d'une capacité de 125 passagers pouvant accueillir les piétons, les cyclistes et les véhicules légers. La compagnie précise que les plans pour modifier *Le Carapac* sont prêts et qu'une étude de rentabilité sera complétée bientôt.⁵⁵

Desserte maritime de la Basse Côte-Nord

Une étude sur la desserte maritime de la Basse Côte-Nord a été commandée à une firme privée par le Conseil Régional de Développement (CRD) en collaboration avec divers partenaires. L'étude porte principalement sur les retombées économiques pour un port d'attache qui serait situé sur la Côte-Nord au lieu de Rimouski, comme c'est le cas actuellement. Le CRD acheminera, d'ici le 1^{er} juillet, une proposition au Ministère des transports du Québec. Notons que le contrat actuel de cette desserte, détenu par la compagnie Relais Nordik, vient à échéance en 2005.⁵⁶

CROISIÈRES - EXCURSIONS

Une escale à Chandler

Depuis le 2 juillet dernier, le bateau de croisière *Le Vacancier* faisant le trajet Montréal/Îles-de-la-Madeleine fait escale à Chandler une fois par semaine lors des retours du navire de croisière vers Montréal.⁵⁷

L'Île Caramer de nouveau en fonction bientôt

Tout juste avant d'entreprendre sa deuxième saison touristique, le bateau *L'Île Caramer*, offrant des tours guidés dans la Baie-des-Chaleurs en Gaspésie, a coulé le 2 juin dernier et ce, en raison de forts vents et d'une haute marée. Le bateau sera réparé et l'entreprise prévoit être en mesure d'offrir les premières croisières au début juillet.⁵⁸

Modification au règlement sur la protection des mammifères marins⁵⁹

Pêches et Océans Canada propose de modifier le Règlement sur la protection des mammifères marins de la Loi sur les pêches. Le règlement actuel n'informerait pas suffisamment sur les comportements et conséquences néfastes lors d'une activité d'observation de mammifères marins dans leur environnement naturel. Une consultation pan-canadienne sur la révision du règlement est en cours. Au Québec, quatre séances ont été tenues. Les critères proposés sont :

- Les distances d'approche;
- Le nombre de bateaux et leur utilisation autour des mammifères marins;
- La délivrance de permis aux exploitants d'entreprises commerciales d'écotourisme.

Plusieurs étapes sont encore à venir avant que le règlement soit adopté.

⁵³ «L'héritage reprend du service», [Site web du Groupe TVA](#), 9 juin 2003.

⁵⁴ Tremblay, Stéphane, «Lien maritime entre la Côte-Nord et la Gaspésie – La STQ abandonne», [Le Soleil](#), 30 juin 2003.

⁵⁵ «Un autre projet de desserte maritime entre Grande-Vallée et Anticosti», [Site web de Radio-Canada](#), 10 juin 2003.

⁵⁶ «Étude sur la desserte maritime de la Basse Côte-Nord», [Site web de Radio-Canada](#), 27 mai 2003.

⁵⁷ «Test matinal », [Le Soleil](#), 26 juin 2003.

⁵⁸ «L'Île Caramer reprendra du service », [Site web du Groupe TVA](#), 6 juin 2003.

⁵⁹ « Bulletin sur les mammifères marins », [Pêches et Océans Canada – Gestion des pêches - Direction de la gestion de la ressource](#), mai 2003.

Perspectives maritimes

Faits saillants de l'industrie maritime

Futur projet pour la compagnie Les Dauphins du Saint-Laurent

Depuis l'été 1999, la compagnie Les Dauphins du Saint-Laurent offre quotidiennement un service de navette fluviale à haute vitesse par hydroptère entre Québec et Montréal. Pour 2004, la compagnie songe à offrir le trajet Montréal/Ottawa avec arrêt à la marina de Montebello.⁶⁰

Accostage assuré à Pointe-au-Pic

Après que Transports Canada ait recommandé à la Corporation Régionale d'Administration Portuaire de Pointe-au-Pic (CRAPPP) de ne plus utiliser le quai de l'endroit à des fins récréotouristiques en raison d'un quai non sécuritaire, la CRAPPP a trouvé une solution de remplacement. Les bateaux de croisière pourront dorénavant s'amarrer à une digue située près du quai de Pointe-au-Pic, où une petite plateforme a été construite. L'interdiction d'utiliser le quai avait été émise suite à une étude récente indiquant que le quai ne résisterait pas à un séisme important et qu'il risquerait de s'écrouler. Étant donné que la région de Charlevoix est une zone propice aux tremblements de terre (un tremblement de terre à chaque jour et demi, en moyenne, selon la Commission géologique du Canada⁶¹), Transports Canada avait décidé d'intervenir pour que le quai ne soit plus utilisé.⁶²

Un projet de croisières en eaux froides

Croisière Transboréale a un projet de croisières à longueur d'année de Montréal à Terre-Neuve, en passant par la Côte-Nord, la Gaspésie et la Nouvelle-Écosse. Le projet de croisières en eaux froides est évalué à 522 M\$ et il pourrait créer 700 emplois à Montréal et à Terre-Neuve. L'intérêt de divers représentants est présentement évalué. Le plan d'affaires est en cours de réalisation et le plan de financement pourrait être terminé d'ici neuf mois. Le promoteur estime que si tout va comme prévu, le navire pourrait débiter ses opérations dans deux ans en transportant autant des passagers que des camions et des voitures. Selon le projet, Baie-Comeau serait la principale escale sur la Côte-Nord de ce circuit de croisières en eaux froides.⁶³

CROISIÈRES INTERNATIONALES

De plus en plus d'engouement pour les croisières

Durant le premier trimestre de 2003, plus de 2,2 millions de personnes ont été passagers de navires de croisière en Amérique du Nord. Cela représente une augmentation de 23 % comparativement à la même période en 2002. Sur ce nombre, 1,9 million de passagers étaient nord-américains. Les prévisions pour la saison 2003 sont de 8,5 millions de passagers. De 1980 à 2001, l'augmentation annuelle du nombre de passagers a été d'un peu plus de 8 %.⁶⁴

Croisières internationales au Saguenay

La baisse du niveau d'eau du Saint-Laurent, à Montréal notamment, incite l'Association des croisières du Saint-Laurent à envisager certaines alternatives advenant le cas où certains ports n'auraient plus la possibilité d'accueillir des bateaux de 220 mètres et plus. Ainsi, l'Association a répertorié cinq ports du Saint-Laurent ayant la capacité de recevoir ces bateaux de croisières. Les régions de Havre-Saint-Pierre, de Sept-Îles, de la Baie, des Îles-de-la-Madeleine et de la Gaspésie ont été ciblées.⁶⁵

D'ailleurs, l'organisme Promotion Saguenay et l'Administration portuaire de Saguenay travailleraient activement à la possibilité que des bateaux de croisière puissent accoster au quai Lepage à La Baie au Saguenay. La Baie disposerait déjà d'importantes infrastructures touristiques comparativement aux autres régions ciblées. Des évaluations sont en cours et font état d'investissements entre 3 et 6 M\$ dans des infrastructures et des services d'accueil pour les passagers. Le projet pourrait apporter des retombées de 15 M\$ annuellement en accueillant 25 navires par année. Des expertises sont en cours pour s'assurer que le Saguenay soit en mesure d'accueillir les paquebots. Le premier bateau de croisière pourrait accoster dès 2004.⁶⁶

⁶⁰ Nadeau, Jean-Benoît, « Les ailes du Saint-Laurent; Voler sur le fleuve entre Québec et Montréal? C'est possible à bord de l'hydroptère, un drôle d'engin qui se prend à la fois pour un avion et un bateau. À essayer cet été! », *l'Actualité*, 15 mai 2003.

⁶¹ « Les secousses sismiques sont très fréquentes dans la région de Charlevoix-Kamouraska », *Site web du Groupe TVA*, 13 juin 2003.

⁶² « Les bateaux accosteront à Pointe-au-Pic », *Site web de Radio-Canada*, 1 juin 2003.

⁶³ Cloutier, Laurien, « Croisière Transboréale émerge », *Le Soleil*, 27 mai 2003; Tremblay, Stéphane, « Un projet de 522 M\$ qui prend forme », *Le Soleil*, 13 juin 2003; « Croisières Transboréale veut offrir des excursions entre Montréal et Terre-Neuve », *Site web de Radio-Canada*, 14 juin 2003.

⁶⁴ « More than 2,2 millions people cruise in first quarter 2003. », *Site web de la CLIA* (www.cruising.org/cruisenews), 6 juin 2003.

⁶⁵ « Port et Promotion Saguenay songent à investir pour attirer les croisières », *Cyberpresse.ca*, 22 mai 2003.

⁶⁶ « Une ambition qui ferait des vagues, attirer des bateaux de croisière à La Baie », *Site web du Groupe TVA*, 22 mai 2003.

Perspectives maritimes

Faits saillants de l'industrie maritime

SÉCURITÉ ET SÛRETÉ MARITIME

Lors du dernier sommet du G8 qui s'est tenu à Évian, en France, les chefs d'État et de gouvernement se sont engagés à intensifier leurs efforts communs afin de faire face aux menaces terroristes qui pèsent sur les moyens de transport collectif. Plus spécifiquement, les résolutions prises par le G8 portent sur les points suivants⁶⁷ :

La sûreté des conteneurs

« Nous travaillons ensemble au renforcement du régime de sûreté des conteneurs d'une manière générale et à l'élaboration, d'une manière plus spécifique, dans le cadre de l'Organisation mondiale des Douanes (OMD), de normes et d'orientations communes de transmission électronique de déclarations douanières pour le fret et d'une série normalisée de données pour identifier les marchandises à haut risque. (...) En continuant d'apporter notre soutien à cette initiative, nous encouragerons d'autres ports à y participer rapidement, ce qui renforcera la sûreté mondiale des conteneurs. L'efficacité de la sécurité internationale dépend de son maillon le plus faible; c'est pourquoi nous appuyons la coopération internationale au sein de l'OMD afin d'obtenir une approche plus concertée pour tous les ports de transit de fret international. »

Le transport maritime

« À Kananaskis (Canada), nous avons convenu de soutenir, au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI), les amendements à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer rendant obligatoires des plans de sûreté des navires, la présence à bord des navires d'officiers de sécurité, des plans de sûreté des installations portuaires et des évaluations de la sûreté des installations portuaires pour les ports concernés qui accueillent les navires effectuant des trajets internationaux; ces amendements devront être pris en compte lors de l'élaboration d'un code international de sûreté des navires et des installations portuaires d'ici juillet 2004. »

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@dfo-mpo.gc.ca

⁶⁷ Site web du Sommet d'Évian 2003 : http://www.g8.fr/evian/francais/navigation/le_sommet_2003/accueil.html