

Perspectives maritimes

Faits saillants de l'industrie maritime

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

Octobre 2003
Numéro 5

	Index
Ports.....	1
Voie maritime.....	5
Marchandises.....	5
Traversiers.....	6
Croisières – excursions.....	7
Croisières internationales.....	8
Niveau d'eau.....	9
Navigation de plaisance.....	9

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

Projet d'agrandissement du port de Sept-Îles

À la fin septembre 2003, le tonnage au port de Sept-Îles a totalisé environ 15,3 Mt, soit moins de 1 % par rapport à la même période l'an dernier. En nombre de navires, ce sont 400 navires qui ont transité à Sept-Îles entre janvier et août 2003, comparativement à 382 pour la même période en 2002.¹

Une récente étude conclut qu'il serait possible d'implanter un terminal de transbordement de conteneurs dans la baie de Sept-Îles. Le projet consisterait à transborder le contenu de navires océaniques géants dans de plus petits navires. Les lacquiers emprunteraient ensuite la Voie maritime du Saint-Laurent. Pour être rentable, le terminal devra transborder au moins 600 000 conteneurs par année, soit la moitié des transbordements annuels de conteneurs au port de Montréal.²

En ce qui concerne le projet d'agrandissement du port de Sept-Îles, une vingtaine d'élus et de gens d'affaires de la région ont présenté un plan d'affaires au ministre fédéral de l'Industrie, M. Allan Rock. Avec la mise en service de la phase II de l'aluminerie Alouette en 2005, il apparaît plus nécessaire que jamais pour les autorités du port de procéder dans les plus brefs délais à l'agrandissement des installations portuaires, un projet évalué à 13 M\$. Le port de Sept-Îles n'a pas les moyens d'assumer les coûts à 100 %, d'où la nécessité d'obtenir une aide gouvernementale.³

Montréal

Hausse du tonnage manutentionné

Le trafic total manutentionné au port de Montréal au cours du premier semestre de 2003 a atteint 9,5 Mt, soit une hausse de près de 10 % par rapport à la même période l'an dernier. Les services concurrentiels du port et la vigueur de l'économie canadienne ont contribué à stimuler le trafic des conteneurs au cours de la première moitié de 2003. Le port a manutentionné 4,8 Mt de marchandises en conteneurs, soit une augmentation d'environ 6 % par rapport au premier semestre de l'an dernier. Une telle performance laisse entrevoir une autre année record dans le trafic de conteneurs au port de Montréal.⁴

En juillet dernier, le port de Montréal a accueilli le plus gros porte-conteneurs à n'avoir jamais navigué sur le Saint-Laurent. Conçu spécialement pour le fleuve, le navire *OOCL Montréal* a un tirant d'eau de 10,7 mètres, soit le même que celui des porte-conteneurs d'une capacité de 2 300 conteneurs déjà en service. Le navire a une longueur de 294 mètres, une largeur de 32,2 mètres, une jauge brute de 55 994 t et peut transporter 4 100 conteneurs EVP.⁵

Port-Cartier

Hausse du tonnage manutentionné

À la fin juin 2003, le tonnage manutentionné au port de Port-Cartier a totalisé environ 7 Mt, soit 5 % de plus que durant le premier semestre de 2002. Entre janvier et août 2003, 140 navires ont transité à Port-Cartier, comparativement à 132 pour la même période l'an dernier.⁶

¹ Administration portuaire de Sept-Îles.

² « Une étude favorable à un terminal maritime de transbordement des conteneurs à Sept-Îles », [Site web de Radio-Canada](#), 10 juillet 2003.

³ « Le plan d'agrandissement du port de Sept-Îles déposé au ministre Allan Rock », [Site web de Radio-Canada](#), 13 août 2003.

⁴ « Des gains dans toutes les catégories de marchandises au port de Montréal, sauf dans celle des céréales », communiqué de presse, [Port de Montréal](#), 24 juillet 2003.

⁵ « Flambant neuf, le plus gros porte-conteneurs à n'avoir jamais navigué sur le Saint-Laurent arrive au port de Montréal », communiqué de presse, [Port de Montréal](#), 11 juillet 2003.

⁶ Administration portuaire de Port-Cartier.

Perspectives maritimes

Faits saillants de l'industrie maritime

Québec

Hausse du tonnage manutentionné

Au 31 août 2003, le tonnage manutentionné au port de Québec a totalisé 11,8 Mt, soit 4 % de plus que durant les huit premiers mois de 2002. En nombre de navires, ce sont 635 navires qui ont transité au port de Québec entre janvier et août 2003, soit 238 océaniques et 397 côtiers.⁷

Sorel

Faible hausse du tonnage d'ilménite

Au 31 août 2003, le tonnage manutentionné au port de Sorel totalisait 2,7 Mt soit environ 1 % de plus qu'à la même période l'an dernier. Cette hausse est essentiellement attribuable à une faible augmentation du tonnage d'ilménite en provenance de Havre-Saint-Pierre. Le nombre de navires en transit au port était de 144 navires à la fin août 2003, comparativement à 156 navires pour la même période en 2002.⁸

Baie-Comeau

Hausse du tonnage de grains et de céréales

À la fin août 2003, le tonnage manutentionné au port de Baie-Comeau totalisait environ 2,4 Mt, soit 10 % de plus qu'à pareille date en 2002. Le tonnage manutentionné de blé et de céréales a enregistré une hausse au cours des derniers mois en raison des meilleures récoltes dans l'Ouest canadien à l'été 2003 comparativement à celles de 2002. En ce qui concerne le trafic maritime, ce sont 146 navires qui ont transité au port de Baie-Comeau de janvier à août 2003 comparativement à 138 pour la même période l'an dernier.⁹

À ce tonnage, il faut ajouter les 469 000 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 9 % par rapport à la fin août 2002. L'augmentation du tonnage sur le *Georges-Alexandre-Lebel* est attribuable à une hausse du tonnage d'aluminium. Entre janvier et août 2003, le traversier-rail a fait 288 voyages allers-retours, soit 23 de plus que durant la même période en 2002.¹⁰

La Société du port ferroviaire de Baie-Comeau – Hauterive (SOPOR) projette la construction d'un second centre de transbordement des marchandises dans le nouveau parc industriel régional de 165 hectares de Baie-Comeau. Il serait relié par une voie ferrée longue de 6,3 km. Le coût de cet investissement serait d'environ 14 M\$. À ce jour, la SOPOR a obtenu un engagement de 6,7 M\$ du gouvernement du Québec et s'attend à une contribution du gouvernement fédéral d'environ 2,5 M\$.¹¹

Port-Alfred

Hausse du tonnage manutentionné

Au 31 août 2003, le tonnage total manutentionné au port de Port-Alfred a été de 3 Mt, soit une hausse de 4 % par rapport à la même période en 2002. Les tonnages d'alumine, de coke vert, de spath de fluor et de mazout ont été supérieurs à la baisse des tonnages de bauxite, de soude caustique et de coke calciné. En nombre de navires, ce sont 84 navires qui ont transité au port entre janvier et août 2003, soit deux de moins que pour la même période l'an dernier.¹²

Trois-Rivières

Un nouveau centre de transbordement de vrac liquide

Au 30 juin 2003, le tonnage manutentionné a totalisé 875 000 t, une chute de 23 % par rapport au premier trimestre de 2002. La baisse dans le transbordement des céréales ainsi que la perte d'un client majeur dans les produits pétroliers expliquent cette diminution du tonnage. En effet, alors que 230 000 t de grains et céréales avaient été manutentionnés au port lors des six premiers mois de 2002, seulement 75 000 t ont été transbordées au cours du premier semestre de 2003. Les transbordements de blé au port de Trois-Rivières au début de 2003 ont écopé de la sécheresse dans l'Ouest canadien à l'été 2002.¹³

⁷ Administration portuaire de Québec.

⁸ « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et ports du Québec », *Transports Canada*, septembre 2003.

⁹ Ibid.

¹⁰ « Rapport du tonnage manutentionné sur le traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel* », *SOPOR et COGEMA*, janvier à mai 2002 et 2003.

¹¹ Duhamel, Alain, « Le traversier-rail est devenu essentiel à plusieurs industries », *Les Affaires*, 12 juillet 2003.

¹² Administration portuaire de Port-Alfred.

¹³ « Le port de Trois-Rivières enregistre une baisse du tonnage manutentionné », *La Presse Canadienne*, 22 juillet 2003; « Une baisse de 23 % pour le premier semestre par rapport à l'an dernier », *Le Nouvelliste*, 22 juillet 2003.

Perspectives maritimes

Faits saillants de l'industrie maritime

Un nouveau centre de transbordement et d'entreposage pour des produits liquides sera construit au port de Trois-Rivières. Aménagés au coût de 3,5 M\$, les réservoirs permettront d'acheminer la glaise liquide, nécessaire à la fabrication de papier haute qualité, vers les papetières Kruger de la région. Ces nouvelles installations permettront la manutention supplémentaire de 100 000 t au port de Trois-Rivières, ce qui correspond au transit d'une dizaine de bateaux de plus par année.¹⁴

Bécancour

L'acquisition de grues géantes est compromise

Au 31 août 2003, le tonnage manutentionné au port de Bécancour a totalisé 1,1 Mt, soit 5 % de moins qu'à la même période en 2002. Cette baisse est attribuable en partie à la diminution du tonnage de minerai d'alumine et de magnésite, compensée toutefois par la hausse du tonnage de coke et d'acier en tiges. Le port de Bécancour a accueilli un total de 66 navires jusqu'à la fin août 2003, soit trois de moins qu'au cours de la même période l'an dernier.¹⁵

Le projet du port de Bécancour de faire l'acquisition de grues géantes est compromis à la suite de l'annonce du budget du nouveau gouvernement libéral à Québec. Rappelons que le précédent gouvernement péquiste avait promis une subvention de 5 M\$ au port en vue de l'équiper de deux grues géantes pour le transbordement de marchandises.¹⁶

Matane

Hausse du tonnage manutentionné

À la fin août 2003, le tonnage manutentionné au port de Matane totalisait environ 140 000 t, soit 9 % de plus qu'à pareille date en 2002, attribuable à une hausse du tonnage transbordé d'essence et de produits pétroliers. À ce tonnage, il faut ajouter les 469 000 t de marchandises qui transitent au port de Matane via le *Georges-Alexandre-Lebel* (voir port de Baie-Comeau). Ce sont 28 navires qui ont transité au port durant les huit premiers mois de l'année, soit le même nombre qu'à la fin août l'an dernier.¹⁷

Port-Saguenay

Port-Saguenay innove avec l'exportation de granite

Au 31 août 2003, le tonnage manutentionné à Port-Saguenay était d'environ 294 000 t, soit une hausse de 5 %. Plusieurs catégories de marchandises ont vu leur tonnage diminuer au cours des huit premiers mois de 2003 : la pâte de bois, le papier journal et le sel de déglacage. Toutefois, un premier navire avec une cargaison de 40 000 t de concassé a quitté le port de Saguenay pour la Floride en juillet dernier, ce qui explique la hausse totale du tonnage au cours des huit premiers mois de 2003 et ce, malgré la baisse d'autres catégories de marchandises. En nombre de navires, ce sont 41 navires qui ont visité Port-Saguenay au 31 août 2003, comparativement à 47 à la fin août 2002.¹⁸

Port-Saguenay a obtenu un permis du gouvernement du Québec pour exploiter à Grande-Anse un site de concassé de granite d'un potentiel de 70 Mt. Selon les autorités du port, les ventes annuelles de concassé de granite pourraient atteindre entre 300 000 et 500 000 t d'ici trois ans. Le marché américain est principalement ciblé par l'exportation du granite concassé.¹⁹

Havre-Saint-Pierre

Légère hausse du tonnage manutentionné

Au 31 mai 2003, le tonnage manutentionné au port de Havre-Saint-Pierre a totalisé 1,4 Mt, soit légèrement plus qu'à la même période en 2002. Cette hausse est expliquée par une faible augmentation du tonnage d'ilménite destiné à la compagnie QIT-Fer et Titane de la région de Sorel-Tracy.²⁰

Rimouski

Baisse du tonnage manutentionné

Au 31 août 2003, le tonnage total manutentionné au port de Rimouski était de 164 000 t, soit 13 % de moins qu'à la même période de 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 47 navires, comparativement à 52 pour la même période en 2002.²¹

¹⁴ « Construction d'un nouveau terminal de vrac liquide au port de Trois-Rivières », [Site web du Groupe TVA](#), 25 juillet 2003; « Important investissement au port de Trois-Rivières », [Site web de Radio-Canada](#), 25 juillet 2003.

¹⁵ Administration portuaire de Bécancour.

¹⁶ « Pas d'argent pour les grues du port de Bécancour », [Le Nouvelliste](#), 24 juillet 2003.

¹⁷ « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et ports du Québec », [Transports Canada](#), septembre 2003.

¹⁸ Administration portuaire de Port-Saguenay.

¹⁹ « Port-Saguenay innove avec l'exploitation de granite pour l'exportation », [Site web de Radio-Canada](#), 4 juillet 2003.

²⁰ « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et ports du Québec », [Transports Canada](#), septembre 2003.

²¹ Ibid

Perspectives maritimes

Faits saillants de l'industrie maritime

Pointe-au-Pic

Baisse du tonnage de papier journal

Au 31 août 2003, le tonnage manutentionné au port de Pointe-au-Pic a été de 132 000 t, soit 2 % de moins que pour la même période en 2002. Cette diminution s'explique par une baisse du tonnage de papier journal. Le nombre de navires a légèrement diminué avec un trafic total de 25 au cours des huit premiers mois, soit un de moins que pour la même période l'an dernier.²²

Gaspé

Chute importante du tonnage manutentionné

Au 31 août 2003, le tonnage manutentionné au port de Gaspé était d'environ 62 000 t, soit une baisse importante par rapport aux 222 000 t à pareille date en 2002. Cette forte diminution est attribuable à la fermeture de la fonderie de Murdochville en 2001. À ce jour en 2003, les principales marchandises à avoir été manutentionnées au port de Gaspé sont le sel, l'essence et autres produits pétroliers. Ce sont 19 navires qui ont visité le port de Gaspé entre janvier et août 2003, comparativement à 34 pour la même période en 2002.²³

Gros-Cacouna

Gaz Métro a un projet de port méthanier pour Gros-Cacouna

Au cours des huit premiers mois de l'année, le tonnage manutentionné au port de Gros-Cacouna a été de 140 000 t, soit 53 % de plus que pour la même période l'an dernier. Une augmentation des tonnages du bois d'œuvre et de papier journal explique cette hausse. À la fin août, le nombre total de navires ayant transité à Gros-Cacouna était de 35 navires, comparativement à 22 navires à pareille date en 2002.²⁴

Le faible achalandage au port de Gros-Cacouna pourrait être solutionné grâce à un projet de port méthanier que caresse Gaz Métro. Le coût de réalisation de ce projet pourrait dépasser les 200 M\$ et nécessiterait la construction d'importantes infrastructures. Le projet vise à acheminer du gaz naturel liquéfié par bateau. Le projet est présentement à l'étude et demeure encore préliminaire.²⁵
(voir section *Marchandises - Gaz naturel*, p.6)

Portneuf

Baisse du tonnage manutentionné

Au 31 août 2003, le total du tonnage manutentionné au port de Portneuf a été de 49 000 tonnes, soit 40 % de moins qu'en 2002. Cette baisse est attribuable à une diminution du tonnage manutentionné de charbon, légèrement plus que les 3 300 tonnes de l'année précédente. Le nombre de navires en transit à Portneuf a été de sept navires, comparativement à six navires pour la même période l'an dernier.²⁶

Chandler

Faible tonnage manutentionné de sel

Au 31 août 2003, le total du tonnage manutentionné au port de Chandler a été de 3 700 tonnes, soit légèrement plus que les 3 300 tonnes de l'année précédente.²⁷ Depuis la fermeture de la Gaspésia, les marchandises transbordées à Chandler se limitent presque exclusivement au sel.

Cap-aux-Meules

Nouvelle gare maritime

Le député fédéral de Bonaventure-Gaspé-Îles-de-la-Madeleine-Pabok, M. Georges Farrah, a annoncé au nom de Transports Canada l'octroi d'une subvention de 1,6 M\$ destinée à la construction d'une nouvelle gare maritime au quai de traversier du port de Cap-aux-Meules. Le port de Cap-aux-Meules appartient à Transports Canada et fait partie de la catégorie des ports éloignés selon la Politique maritime nationale. Il constitue le principal carrefour du transport de passagers et de marchandises en partance ou à destination des Îles-de-la-Madeleine. La gare maritime de Cap-aux-Meules est située au quai du traversier et dessert la clientèle du nouveau traversier *NM Madeleine* reliant Cap-aux-Meules à Souris, Île-du-Prince-Édouard.²⁸

²² « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et ports du Québec », [Transports Canada](#), septembre 2003.

²³ Ibid

²⁴ Ibid

²⁵ Larouche, Marc, « Gaz Métro a l'œil sur Gros-Cacouna », [Le Soleil](#), 29 septembre 2003.

²⁶ « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et ports du Québec », [Transports Canada](#), septembre 2003.

²⁷ Ibid

²⁸ « Nouvelle gare maritime au port de Cap-aux-Meules », communiqué de presse, [Transports Canada](#), 22 septembre 2003.

Perspectives maritimes

Faits saillants de l'industrie maritime

VOIE MARITIME

Baisse du tonnage manutentionné

Au cours des sept premiers mois de 2003, la Voie maritime du Saint-Laurent a accueilli 1 627 navires, ce qui représente une baisse de 5 % par rapport à la même période de 2002. Une diminution est également observée pour le tonnage. Les navires transitant par la Voie maritime ont transporté 17 Mt au cours de cette même période alors qu'en 2002, ce tonnage était de 18 Mt. Ce sont les céréales qui ont subi la plus grande baisse de tonnage, soit 30 % de moins qu'en 2002.²⁹

Rapport annuel 2002-2003³⁰

La Corporation de Gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL) a déposé, en juillet dernier, son rapport annuel 2002-2003. Le document fait état du bilan de la dernière année. Ainsi, les marchandises transportées dans la section Montréal/Lac Ontario en 2002 s'élevaient à 30 Mt, soit 0,9 % de moins qu'en 2001. Sur le canal Welland, un peu plus de 32,1 Mt de marchandises ont été transportées. Cela représente une diminution de 1 % comparativement à 2001. Le trafic combiné sur la Voie maritime s'est élevé à 41,4 MT, soit légèrement moins que les 41,7 Mt de 2001.

Le nouveau plan d'entreprise 2003-2007 de la Corporation qui est entré en vigueur le 1^{er} avril dernier prévoit entre autres, dès 2003, des augmentations annuelles des péages qui seront plafonnées à 2 % pour les quatre prochaines années du plan.

Une surveillance accrue des fonds marins

La marine canadienne a mis de l'avant un programme visant à mieux surveiller le fond marin des couloirs de navigation commerciale qui pourraient être touchés par des activités terroristes. Ce programme vise la prévention contre les terroristes qui voudraient miner les voies de navigation et les ports nord-américains. Le programme permettra de dresser une liste des objets naturels et autres se trouvant dans les voies navigables. Ultérieurement, cela permettra d'identifier les nouveaux objets qui se trouvent dans le fond marin et en cas de doute, d'enquêter afin d'identifier la nature de ces objets.³¹

MARCHANDISES

Minerai de fer

Hausse des expéditions québécoises de minerai de fer

Les expéditions de minerai de fer au Québec au premier semestre de 2003 ont totalisé environ 5,8 Mt, soit 14 % de plus que pour la même période l'an dernier.³² Malgré cette hausse de la production de minerai de fer, la demande d'acier en Amérique du Nord, fortement liée à la santé de l'économie, demeure faible. Le prix de l'acier a fortement diminué depuis le début de l'année.³³ En contrepartie, la demande de boulettes et de concentré de fer par d'autres pays, notamment de l'Asie, est très bonne.³⁴

Blé

Baisse des prévisions d'AAC pour la prochaine récolte

Agriculture et Agroalimentaire Canada (AAC) a récemment réduit ses prévisions quant à la prochaine récolte de blé. « La production totale de blé est dorénavant évaluée à 17,2 Mt, en hausse de 44 % par rapport à l'année-récolte 2002-2003 mais toujours bien inférieure à la moyenne décennale de 19,9 Mt. Les exportations devraient augmenter, pour passer de 6,2 Mt en 2002-2003 à 10,4 Mt en 2003-2004, tout en demeurant bien inférieures à la moyenne décennale de 13,5 Mt ».³⁵

Aluminium

Hausse de la production canadienne d'aluminium

Les statistiques sur la production canadienne d'aluminium du premier semestre de 2003 font état d'une production totalisant les 1,41 Mt, soit une hausse de 3,5 % par rapport à la même période l'an dernier.³⁶

²⁹ « Résultats mensuels du trafic de la Voie maritime, en date du 31 juillet 2003 », [Site web du Réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent](#).

³⁰ « Rapport annuel 2002-2003 », [Corporation de Gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent](#), juin 2003; « Le rapport annuel 2002-2003 de la Voie maritime met en valeur le nouveau plan d'entreprise », communiqué de presse, [Corporation de Gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent](#), juillet 2003.

³¹ Chamberland, Martin, « Terrorisme : Surveillance accrue des voies maritimes », [La Presse](#), 30 juin 2003.

³² « Production des principaux minéraux du Canada », [Ressources naturelles du Canada](#), juin 2003.

³³ Tison, Marie, « Atlas Steel pourrait fermer à Sorel-Tracy », [Le Soleil](#), 10 septembre 2003.

³⁴ Tremblay, Stéphane, « Québec Cartier déménage pour économiser », [Le Soleil](#), 2 août 2003.

³⁵ « Canada : Perspectives des céréales et oléagineux! », [Agriculture et Agroalimentaire Canada](#), 17 septembre 2003.

³⁶ « Production des principaux minéraux du Canada », [Ressources naturelles du Canada](#), juin 2003.

Perspectives maritimes

Faits saillants de l'industrie maritime

Selon Exportation et Développement Canada (EDC), les perspectives pour l'industrie canadienne de l'aluminium en 2003 sont très bonnes, en raison de la stabilité du secteur de l'automobile en Amérique du Nord et de la hausse de la demande commerciale nord-américaine d'aluminium.³⁷

Septembre sera également l'occasion de l'annonce de la méga-transaction entre les alumineries européenne et canadienne, Pechiney et Alcan. En effet, l'aluminerie Pechiney a accepté une offre d'achat d'environ 6,5 milliards \$ d'Alcan. Cette fusion, qui ferait d'Alcan un joueur aussi gros que l'Américaine Alcoa, a reçu récemment l'approbation du Conseil des marchés financiers français, de la Commission européenne et du département américain de la justice.³⁸

Bois d'œuvre et papier journal

Des temps encore très difficiles pour l'industrie du bois d'œuvre...

Les sanctions américaines continuent de faire des ravages sur les exportations québécoises de bois d'œuvre qui ont chuté de 22 % en un an. Rien ne laisse entrevoir une amélioration de la situation en 2003. Plusieurs scieries continueront à interrompre temporairement ou définitivement leurs opérations et une diminution de la production québécoise de bois d'œuvre est fortement à craindre.³⁹

...et aussi pour l'industrie des pâtes et papiers

Le conflit du bois d'œuvre, la lente reprise de l'économie américaine, la concurrence féroce entre les papetières, la hausse des coûts de l'énergie, la baisse de la demande du papier journal, la réduction des aires de récolte de bois, la surcapacité de production des papetières sont autant de facteurs qui continuent à peser lourd sur le secteur québécois des pâtes et papiers.⁴⁰

Gaz naturel

Une entreprise pourrait construire un terminal pour le déchargement de gaz naturel au Canada⁴¹

La demande pour le gaz naturel augmente très rapidement en Amérique du Nord depuis les années 90, alors qu'un grand nombre de centrales électriques fonctionnant au gaz naturel ont été construites. Le phénomène a pris une telle ampleur que les inventaires de gaz naturel en Amérique du Nord sont aujourd'hui très bas et les prix ont presque triplé au cours des trois dernières années.

Pour ces raisons, les transporteurs et les distributeurs songent maintenant à importer du gaz liquéfié de pays producteurs comme l'Algérie, l'Indonésie, les Émirats arabes unis et le Qatar. Cependant, à l'heure actuelle, le Canada ne dispose pas d'infrastructures portuaires pour accueillir des bateaux chargés de gaz naturel liquéfié. TransCanada, une entreprise spécialisée dans la distribution de gaz, étudie actuellement des sites potentiels pour construire un terminal au Canada, mais aussi aux États-Unis.

Gaz Métro, qui distribue 97% du gaz naturel consommé au Québec, étudie également la possibilité de construire ce type d'installation au Québec. Selon un porte-parole de la compagnie, les sites potentiels sont situés entre Lévis et Rivière-du-Loup et le port choisi devra être en eau profonde. Le port de Gros-Cacouna serait dans la mire de Gaz Métro. Ce projet s'avère coûteux: en plus de devoir bâtir des infrastructures pour retourner le gaz liquéfié à son état gazeux sur place, Gaz Métro devrait construire un gazoduc sur une distance de près de 200 km pour raccorder Cacouna au réseau québécois de gazoduc qui s'arrête à Lévis.⁴² (voir section Ports – Gros-Cacouna, p.4)

TRAVERSIERS

Baisse de l'achalandage⁴³

Du 1^{er} avril au 31 juillet 2003, près de 2,2 millions de passagers et 861 440 véhicules ont utilisé les services des traverses de la STQ. Comparativement à la même période l'an dernier, on observe une baisse de 4 % du nombre de passagers et de 1 % du nombre de véhicules.

C'est à la traverse Île-aux-Grues/Montmagny qu'est observée la plus importante baisse de passagers avec 14 %, suivie de la traverse Québec/Lévis où la diminution observée est de 11 %. Au chapitre du nombre de véhicules, c'est également à la traverse Québec/Lévis et à la traverse Île-aux-Grues/Montmagny que l'on observe la plus importante baisse avec respectivement 18 % et 9 %.

³⁷ « Prévisions à l'exportation », Exportation et développement Canada, printemps 2003.

³⁸ Pouliot, François, « Alcan veut gober Pechiney », Le Soleil, 8 juillet 2003; « Alcan a le feu vert », Site web de Radio-Canada, 30 septembre 2003.

³⁹ Riverin, François, « Le secteur du bois d'œuvre devra patienter », Les Affaires 500-édition 2003.

⁴⁰ Riverin, François, « Rien n'est jamais acquis pour les papetières », Les Affaires 500-édition 2003; Pouliot, François, « Papier et forêt : qui est en danger? », Les Affaires, 23 août 2003.

⁴¹ Normand, François, « Le prix élevé du gaz naturel accélère l'exploration au Québec », Les Affaires, 14 juin 2003.

⁴² Larouche, Marc, « Gaz Métro a l'œil sur Gros-Cacouna », Le Soleil, 29 septembre 2003.

⁴³ « Statistiques pour la période se terminant le 31 juillet 2003 », Société des traversiers du Québec, septembre 2003.

Perspectives maritimes

Faits saillants de l'industrie maritime

Rappelons que l'été 2002 a été une saison d'achalandage record à la traverse Québec/Lévis en raison des travaux effectués au pont Pierre-Laporte. Les baisses de cette année sont donc moins significatives qu'elles ne paraissent si on réfère aux années antérieures à 2002. À la traverse Île-aux-Grues/Montmagny, ce sont les conditions météorologiques du début de l'été et l'effet des marées qui ont surtout affecté le nombre de traversées et conséquemment, le nombre de passagers et de véhicules.

Une cure de rajeunissement pour le N.M. Lomer-Gouin

Le traversier *N.M. Lomer-Gouin*, qui fait la navette entre Québec et Lévis, subit présentement différents travaux de modernisation. Le *N.M. Lomer-Gouin* devrait revenir à Québec à la mi-mars 2004. Entre temps, il est remplacé par le *N.M. Radisson*.⁴⁴

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

Le projet de lien maritime entre les municipalités de Grande-Vallée, de l'Île d'Anticosti et de Havre-Saint-Pierre n'est pas abandonné. En effet, la ministre déléguée au développement régional et au tourisme et ministre responsable de la région Gaspésie/Îles-de-la-Madeleine, Mme Nathalie Normandeau, et le ministre responsable de la région de la Côte-Nord, M. Claude Béchar, confirment la volonté du gouvernement du Québec de soutenir ce projet de lien interrives.⁴⁵ Cependant, le gouvernement provincial demande au gouvernement fédéral, propriétaire des installations de Havre-Saint-Pierre, de s'impliquer dans le projet. Le plan de financement devra donc être revu étant donné qu'à prime abord, le projet ne faisait pas appel au gouvernement fédéral. Les libéraux espèrent que le plan financier du projet sera terminé pour le printemps 2004.⁴⁶

Intérêt australien pour le CNM Évolution

Une offre d'achat a été déposée par une compagnie australienne pour l'acquisition du catamaran *CNM Évolution* qui assure le lien entre Forestville et Rimouski. La vente éventuelle du *CNM Évolution* pourrait faire avancer un projet, identifié par la STQ dans leur plan stratégique, d'un nouveau catamaran sous gestion privée d'une capacité de 60 véhicules et de 300 passagers. Ce catamaran ferait la navette entre Rimouski, Baie-Comeau et Matane, en plus du *Camille-Marcoux* qui poursuivrait ses activités.⁴⁷

CROISIÈRES - EXCURSIONS

Grandes tendances dans le domaine des croisières-excursions⁴⁸

Selon le plan intégré de développement et de promotion des croisières-excursions du Québec réalisé en mai dernier par la Chaire de Tourisme de l'UQAM, plusieurs tendances influenceront le marché des croisières-excursions :

- Croisières-excursions qui permettront de découvrir entre autres le patrimoine urbain, architectural, industriel, historique, etc.;
- Croisières destinées aux enfants et aux adolescents;
- Circuits comprenant une croisière-excursion associée à d'autres moyens de transport. Par exemple, on combine le train à une croisière;
- Popularité grandissante pour des croisières incluant des nuitées;
- Désir de vivre un apprentissage particulier (pêche, pratique du kayak, croisières « santé », etc.);
- Intérêt grandissant des touristes pour des croisières en eaux froides vers des destinations telles que l'Alaska, l'Europe du Nord et l'Antarctique.

Selon la Chaire de Tourisme, l'achalandage des croisières-excursions pourrait augmenter à 3 millions de personnes au Québec au cours des trois prochaines années. D'ici cinq ans, une hausse de 20 % à 25 % du nombre de passagers des croisières-excursions est prévue dans la mesure où la promotion est efficace et que les croisières-excursions s'intègrent bien dans l'offre touristique des différentes régions fluviales.

Excursions sur les îles du Saint-Laurent

L'entreprise Croisières Le Coudrier offre maintenant des excursions quotidiennes à l'Île d'Orléans, Grosse-Île et Îles-aux-Grues. L'entreprise a ajouté à sa flotte un nouveau navire d'une capacité de 125 passagers.⁴⁹

⁴⁴ « Traverse Québec-Lévis – Le traversier N.M. Lomer-Gouin quitte Québec pour des travaux de modernisation à l'Île-aux-Coudres », communiqué de presse, *Société des traversiers du Québec*, 8 septembre 2003.

⁴⁵ « Lien interrives Grande-Vallée-Anticosti-Havre-Saint-Pierre - Le Gouvernement du Québec confirme son intérêt pour le projet », communiqué de presse, *Cabinet de la Ministre déléguée au développement régional et au tourisme, responsable de la région Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine*, 22 août 2003.

⁴⁶ « Normandeau confirme l'intérêt de son gouvernement pour un lien maritime entre la Gaspésie, la Côte-Nord et Anticosti », *Site web de Radio-Canada*, 26 août 2003.

⁴⁷ Thériault, Carl, « Traversier CNM Évolution » - Offre d'achat australienne », *Le Soleil*, 15 septembre 2003.

⁴⁸ « Plan intégré de développement et de promotion des croisières-excursions du Québec – Rapport final », *Chaire de Tourisme de l'UQAM*, mai 2003; Pelchat, Pierre, « Croisières-excursions sur le Saint-Laurent – Une industrie à l'avenir prometteur », *Le Soleil*, 3 juillet 2003.

⁴⁹ Thibeault, Clément, « Nouveau navire », *Le Soleil*, 4 juillet 2003.

Perspectives maritimes

Faits saillants de l'industrie maritime

Nouvelle offre touristique dans Charlevoix

Depuis le début juillet, l'entreprise Les Croisières Charlevoix, offre des excursions aux baleines à partir du village de Saint-Siméon, dans Charlevoix. Le navire utilisé, de type « Explorathor », peut accueillir jusqu'à 48 passagers. Ce type de navire est approprié pour des excursions sur le fleuve en raison de sa stabilité et de sa rapidité tout en possédant des vitrines panoramiques. Le trajet proposé d'une durée de deux heures longe la côte de la région de Charlevoix, de la baie de Port-au-Saumon jusqu'au phare de Cap de la Tête au Chien. Les départs ont lieu quatre fois par jour.⁵⁰

Diminution de la clientèle internationale⁵¹

Depuis trois ans, l'entreprise Les Dauphins du Saint-Laurent fait la navette sur le fleuve entre Québec et Montréal en passant par Trois-Rivières. Comme plusieurs autres établissements et entreprises touristiques, Les Dauphins du Saint-Laurent connaissent une diminution de la clientèle cette saison, expliquée notamment par la baisse des réservations de groupe. De plus, trois entreprises qui se spécialisent dans les croisières aux baleines (Association des bateliers du Saguenay, AML et le Groupe Dufour) ont également noté une baisse de la clientèle à bord des bateaux. Cette baisse atteint jusqu'à 20 % dans certains cas.

Les intervenants touristiques expliquent cette baisse d'achalandage par une diminution de la clientèle internationale, attribuable au mauvais temps de l'été et à la diminution du pouvoir d'achat des Américains en raison de la hausse de la valeur de notre huard. Notons que les Américains représentent près de la moitié de la clientèle des croisières sur le fleuve Saint-Laurent.

Un autre pas pour le projet de croisières en eaux froides de Croisière Transboréale⁵²

Le projet de Croisière Transboréale d'établir une liaison maritime entre le Québec et les provinces atlantiques pour des croisières en eaux froides pourrait recevoir l'appui du gouvernement fédéral. En effet, Développement économique Canada participe présentement aux discussions sur ce projet et tente de trouver du financement dans leurs programmes d'aide financière. Pour ce qui est du gouvernement du Québec, la ministre déléguée au développement régional et au tourisme, Mme Nathalie Normandeau, laisse entendre que la Société générale de financement pourrait vouloir s'associer à ce projet évalué à 600 M\$.

Croisière Transboréale prévoit faire construire deux navires au coût de 220 M\$ chacun dont les travaux de construction pourraient débuter en juillet 2004 et s'étaleraient sur une période de deux ans. L'itinéraire des navires serait Montréal, Québec, Baie-Comeau, Corner Brook, Blanc-Sablon, Goose Bay, Lewisports, St-John's, Saint-Pierre-et-Miquelon, Cap-aux-Meules, Pictou en Nouvelle-Écosse, Gaspé, pour revenir à Québec et à Montréal. La durée de la croisière serait de 12 jours pour une distance de 5 400 km. Les retombées économiques pour ces villes sont évaluées à 50 M\$.

Croisière Transboréale envisage également d'ajouter un réseau secondaire pour relier des petites localités de la Basse Côte-Nord et qui remplacerait le *Nordik Express* à la fin de son mandat. Ainsi, un plus petit navire partirait de Baie-Comeau pour desservir Sept-Îles, Port-Menier à l'Île d'Anticosti, Havre-Saint-Pierre, Natashquan, ainsi que certaines municipalités entre Kegaska et Blanc-Sablon, et cela, sur une distance de 800 km. Pour le moment, il n'y a pas d'échéancier de réalisation prévu.

CROISIÈRES INTERNATIONALES

Escales à Montréal et à Québec⁵³

À la mi-septembre, au port de Québec, 29 escales de bateaux de croisières internationaux ont été effectuées. D'ici à la fin de la saison, 38 autres escales sont prévues. Au port de Montréal, 18 escales de navires internationaux ont été effectuées et neuf escales sont attendues jusqu'au 26 octobre 2003.

Croisière entre Montréal, Trois-Rivières et Saint-Pierre-et-Miquelon

Une croisière pourrait bien relier Montréal, Trois-Rivières et Saint-Pierre-et-Miquelon. Des promoteurs de la Mauricie ont récemment rencontré des hauts dirigeants de Tourisme Québec afin de leur présenter le projet. Une offre d'achat a même été déposée sur un navire pouvant accueillir 400 passagers. Les promoteurs espèrent obtenir une aide rapide du gouvernement afin que le projet puisse être mis sur pied à temps pour la prochaine saison.⁵⁴

⁵⁰ « St-Siméon, capitale des baleines? », [Site web du Groupe TVA](#), 22 juillet 2003.

⁵¹ « Les Dauphins du Saint-Laurent connaissent une baisse d'achalandage », [Cyberpresse.ca](#), 14 juillet 2003; « Peu de touristes ont admiré les baleines cet été », [Site web de Radio-Canada](#), 15 août 2003; Duhamel, Alain, « Beaucoup de potentiel pour les croisières-excursions » [Journal des affaires](#), 12 juillet 2003; « Des moments difficiles pour l'industrie des croisières », [Site web de Radio-Canada](#), 16 juillet 2003.

⁵² Pelchat, Pierre, « Ottawa appuie Croisière Transboréale », [Le Soleil](#), 5 septembre 2003; Pelchat, Pierre, « Québec pourrait investir dans le projet de 600 millions \$ de Croisière Transboréale », [Le Soleil](#), 3 septembre 2003.

⁵³ Sites web du port de Montréal et du port de Québec : <http://www.port-montreal.com/> et <http://www.portquebec.ca/>

⁵⁴ « Québec se penche sur le projet de croisière avec escale à Trois-Rivières », [Site web de Radio-Canada](#), 24 septembre 2003

Perspectives maritimes

Faits saillants de l'industrie maritime

NIVEAU D'EAU

Niveau d'eau

Au port de Montréal, en août dernier, le niveau d'eau se situait à 0,06 mètre au dessus de la moyenne. Pour septembre, selon les prévisions du Service hydrographique du Canada, il est prévu que le niveau d'eau soit de 0,40 mètre au dessus de la moyenne habituelle pour ce mois.⁵⁵

Augmentation du niveau d'eau du fleuve

À la suite de l'énorme panne ayant privé d'électricité une partie de l'Ontario et des États-Unis, la Commission mixte internationale, l'organisme chargé des débits des cours d'eau transfrontaliers, a autorisé plusieurs centrales électriques à augmenter leur débit. Cette opération avait pour but d'aider le réseau du nord-est des États-Unis et de l'Ontario qui était en redémarrage. Ce redémarrage a ajouté plus de 230 millions de mètres cubes d'eau au débit normal du fleuve Saint-Laurent.⁵⁶

Les conséquences des changements climatiques

Une étude menée par la Commission mixte internationale conclut que le réchauffement de la planète, ferait baisser le niveau d'eau moyen des Grands Lacs d'au moins 20 cm et peut-être de 1,5 m d'ici la fin du siècle. Cette diminution s'expliquerait par la forte réduction ou, à l'extrême, la disparition du couvert de glace l'hiver. Le réchauffement climatique aurait aussi des répercussions sur la température de l'eau des Grands Lacs. Certaines espèces de poissons en seraient ainsi affectées et la formation d'algues serait favorisée. Cela ne serait pas sans conséquence sur le niveau d'eau du fleuve Saint-Laurent également.⁵⁷

Déjà, des scientifiques de l'Université Laval ont découvert, dans le territoire du Nunavut, une rupture dans la plus importante plate-forme glaciaire de l'Arctique. Cette rupture est, selon les chercheurs, attribuée au réchauffement du climat. À long terme, il est possible que le bloc de glace se retrouve dans la mer, représentant alors un risque pour la navigation.⁵⁸

NAVIGATION DE PLAISANCE

Un projet de sentier maritime sur le fleuve Saint-Laurent⁵⁹

Après le sentier national du Québec, le sentier international des Appalaches et la route verte, un réseau fluvial inédit pourrait être inauguré au Québec au cours des prochaines années : *Le sentier maritime du Québec*. Ce sentier, aménagé spécifiquement pour les petites embarcations à faible tirant d'eau (kayak de mer, canot, etc.), prendrait la forme d'un réseau de voies d'accès, d'aires de repos, de camping, de services d'hébergement et d'alimentation. Le concept n'est pas nouveau puisqu'il existe déjà plusieurs sentiers maritimes de ce type en Amérique du Nord, dont un impressionnant sentier de 520 kilomètres qui longe la côte du Maine (le Marine Island Trail Association).

Tel qu'imaginé actuellement, le tracé du sentier maritime au Québec partirait du lac Ontario jusqu'à la pointe de Gaspé, sur la rive sud, et jusqu'à Natasquan, sur la rive Nord, soit plus de 2 400 kilomètres à pagayer! Le sentier maritime pourrait être inauguré dès 2004.

Dans le cadre de la nouvelle politique de l'eau, annoncée le 26 novembre 2002, la Fédération québécoise du canot et du kayak (FQCK) a été désignée par le ministère de l'Environnement pour superviser les opérations inhérentes à l'élaboration du sentier maritime. On s'attend à ce que la réalisation de l'ensemble du projet soit complétée d'ici 2014.

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

⁵⁵ Site web du Service hydrographique du Canada : <http://www.shc.gc.ca/chs/fr/>

⁵⁶ Péloquin, Tristan, Breton, Pascale, «Le redémarrage des centrales fait monter l'eau du fleuve », *Le Soleil*, 18 août 2003.

⁵⁷ Côté, Charles, « Le réchauffement de la planète fera baisser le Saint-Laurent », *La Presse*, 21 septembre 2003.

⁵⁸ « Rupture dans la plate-forme glaciaire de l'Arctique », *Site web de Radio-Canada*, 23 septembre 2003.

⁵⁹ « Sentier maritime du Saint-Laurent – inauguration prévue en 2004 », *L'Escale nautique*, été 2003; Saint-Jean, Louis, « Sentier maritime, un projet au long cours », *Site web : Espaces plein-air, voyages et découvertes* (www.espaces.qc.ca); « Mise en place d'un sentier maritime pour l'estuaire du Saint-Laurent », *Site web : Comité zip du sud de l'estuaire* (www.zipsud.org).