

Perspectives maritimes

Faits saillants de l'industrie maritime

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

Janvier 2004
Numéro 6

	Index
Ports.....	1
Voie maritime	6
Marchandises.....	7
Traversiers	8
Croisières – excursions.....	9
Croisières internationales.....	9
Niveau d'eau	10

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

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

PORTS

Sept-Îles

Le port de Sept-Îles conserve son premier rang au Québec en 2003

Avec un total manutentionné de 22,9 Mt en 2003, le port de Sept-Îles conserve le premier rang de tous les ports québécois. Il s'agit d'une augmentation du tonnage d'environ 9 % par rapport à 2002, attribuable à une augmentation des transbordements de minerai de fer. Les expéditions de minerai de fer, qui représentent bon an mal an 90 % du tonnage manutentionné au port de Sept-Îles, ont atteint 20,6 Mt en 2003, soit 8 % de plus qu'en 2002. Il y a eu également une augmentation du transbordement de plusieurs marchandises solides, tels que la bentonite¹, le coke, la pierre à chaux, le sel, la silice et autres vrac solides. Les marchandises conteneurisées ont également augmenté. Les tonnages manutentionnés d'aluminium, de mazout/diesel et de gazoline ont toutefois accusé un léger recul en 2003. Le nombre de navires en transit au port de Sept-Îles a augmenté, passant de 527 navires en 2002 à 574 en 2003.²

Montréal

Hausse du tonnage manutentionné

Les autorités portuaires de Montréal s'attendent à terminer l'année 2003 avec une hausse du trafic de 11 % par rapport à 2002, ce qui correspond à un tonnage total d'environ 20,8 Mt. Le port a notamment enregistré un record de 1,1 million de conteneurs EVP³ en 2003. Le niveau d'eau du fleuve Saint-Laurent supérieur de 4 pieds en 2003 comparativement à 2002, la présence d'un important projet d'Hydro-Québec à Sorel-Tracy et aussi la bonne conjoncture économique du Québec sont autant de raisons qui expliquent cette hausse du tonnage au port de Montréal en 2003.⁴

Une croissance du trafic d'environ 2 % est prévue en 2004, attribuable principalement à la récente décision américaine de lever ses restrictions d'importation d'acier. Environ 40 % du trafic du port de Montréal se dirige vers les États-Unis ou en provient. Le trafic de conteneurs devrait également croître d'environ 4 % en 2004. Le port négocie actuellement avec trois nouvelles compagnies de transport de conteneurs afin de les attirer au port au cours de la prochaine année.⁵

Dans le but de combattre le terrorisme et le crime organisé, la Gendarmerie royale du Canada aura bientôt un bureau d'enquête directement sur les quais des trois grands ports du pays, soit Montréal, Vancouver et Halifax. Ces unités mixtes d'enquêtes dans les ports auront leur bureau dans le port et travailleront en collaboration avec les autres services d'inspection et de sécurité en place. Les priorités de ces bureaux d'enquête seront le terrorisme, la contrebande et la criminalité en général.⁶

Québec

Une année record au port de Québec

Le tonnage manutentionné au port de Québec a connu une année record en 2003 avec un total de 19,5 Mt, soit 9 % de plus qu'en 2002. Avec 11 Mt de pétrole, la raffinerie Ultramar de Saint-Romuald demeure le client le plus important du port de Québec avec 50 % du volume total. Les autres terminaux du port ont transbordé 8,5 Mt de marchandises (principalement des céréales, des minerais et du sucre), une augmentation d'environ 40 % par rapport à 2002. Cette croissance est surtout attribuable au terminal céréalier de Bunge qui a connu sa meilleure année depuis 1996. L'administration portuaire de Québec

¹ Argile à fort pouvoir absorbant et dissolvant, ayant des usages industriels divers.

² Administration portuaire de Sept-Îles.

³ Unité équivalente vingt pieds.

⁴ « Le port de Montréal a pris la tête des ports de l'Atlantique Nord en 2003 », *La Presse Canadienne*, 5 janvier 2004; « Bonne nouvelle pour le port de Montréal », *Site Web de Radio-Canada*, 5 janvier 2004; « Le niveau d'eau a stimulé les affaires au port de Montréal », *Le Droit*, 31 décembre 2003, p.19.

⁵ Ibid

⁶ Cédilot, André, « La GRC s'implante dans les ports du pays », *La Presse*, 7 novembre 2003.

Perspectives maritimes

Faits saillants de l'industrie maritime

attribue également la croissance du tonnage en 2003 à la polyvalence des installations du vrac solide, permettant de transborder des marchandises très diverses d'une journée à l'autre.⁷

Port-Cartier

Hausse du tonnage manutentionné

En 2003, le tonnage total manutentionné aux installations portuaires de Port-Cartier a atteint 17,6 Mt, soit une hausse de 7 % par rapport à 2002. Les expéditions des produits de minerai de fer ont totalisé 13,6 Mt en 2003, en hausse de 12 % par rapport à 2002. Le minerai de fer représente près de 80 % du tonnage total à Port-Cartier. Le tonnage de céréales a totalisé 3,1 Mt, tandis que celui des marchandises en vrac (matières premières et les produits pétroliers) a atteint les 900 000 t. Le nombre de navires a augmenté avec un trafic total de 418 navires en 2003, soit 27 de plus qu'en 2002.⁸

En 2004, les autorités portuaires de Port-Cartier prévoient que les expéditions de boulettes et de concentré de fer de Québec Cartier devraient être à peu près similaires à celles de l'an dernier.⁹

Baie-Comeau

Forte hausse du tonnage de grains et de céréales

En 2003, le tonnage manutentionné au port de Baie-Comeau totalisait environ 5,1 Mt, soit 31 % de plus qu'en 2002. Le tonnage de blé et de céréales a totalisé 1,6 Mt, soit 40 % de plus qu'en 2002, attribuable aux meilleures récoltes dans l'Ouest canadien à l'été 2003 comparativement à celles de 2002. En ce qui concerne le trafic maritime au port, ce sont 265 navires qui ont transité au port de Baie-Comeau en 2003, soit 38 de plus qu'en 2002.¹⁰

À ce tonnage, il faut ajouter environ 710 000 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 hausse de 6 % par rapport à 2002. Cette augmentation est principalement attribuable à une hausse du tonnage d'aluminium. En 2003, le traversier-rail a fait 436 voyages allers-retours, soit 22 de plus qu'en 2002.¹¹

Le port de Baie-Comeau compte toujours sur le parc industriel pour accroître le volume de marchandises transbordées au port. Toutefois, avant de prendre définitivement son envol, le parc industriel devra être relié par rail au port de Baie-Comeau, une distance de 6 km. Selon le maire de Baie-Comeau, ce projet, estimé à 14 M\$, devrait se réaliser sous peu.¹²

Sorel

Hausse du tonnage manutentionné

Le tonnage manutentionné au port de Sorel a totalisé 4,9 Mt en 2003, soit une hausse de 3 % par rapport à 2002. La dernière année a été marquée au port de Sorel par des augmentations des tonnages de grain (principalement de soya) et de lingots de métaux (principalement des rouleaux d'acier). Le port de Sorel a accueilli 258 navires en 2003, soit cinq de moins qu'en 2002.¹³

La compagnie QIT-Fer et Titane a annoncé qu'elle investira près de 500 M\$ d'ici quatre ans dans la modernisation de ses installations de Sorel-Tracy. Cet investissement va assurer le maintien de 1600 emplois à Sorel-Tracy et de 300 autres sur la Côte-Nord (Havre-Saint-Pierre) où la compagnie exploite une mine.¹⁴ Rappelons qu'une part importante des tonnages aux ports de Havre-Saint-Pierre et de Sorel est générée par les activités industrielles de la compagnie QIT-Fer et Titane.

Port-Alfred

Hausse du tonnage manutentionné

Avec un total de 4,7 Mt en 2003, le tonnage manutentionné du port de Port-Alfred a connu une hausse de 4 % par rapport à 2002. Les tonnages d'alumine et de coke vert ont augmenté, alors que le tonnage de bauxite a légèrement diminué. Cette hausse du tonnage manutentionné s'est manifestée par une augmentation du nombre de navires en transit au port de Port-Alfred, avec un total de 130 navires en 2003 comparativement à 120 en 2002.¹⁵

⁷ Asselin, Pierre, « Port de Québec – Une année record pour le tonnage manutentionné », *Le Soleil*, 6 janvier 2004; « Le port de Québec a connu une année exceptionnelle en 2003 », *Site Web de Radio-Canada*, 5 janvier 2004.

⁸ Administration portuaire de Port-Cartier.

⁹ Ibid.

¹⁰ Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et ports du Québec 2002 et 2003, *Transports Canada*.

¹¹ « Rapports des tonnages manutentionnés sur le traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel* », *SOPOR et COGEMA*, 2002 et 2003.

¹² Paradis, Steve, « Le parc industriel a son premier locataire », *Le Soleil*, 25 septembre 2003.

¹³ Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et ports du Québec 2002 et 2003, *Transports Canada*.

¹⁴ « Investissement majeur à Sorel-Tracy », *Site Web de Radio-Canada*, 19 janvier 2004.

¹⁵ Administration portuaire de Port-Alfred.

Perspectives maritimes

Faits saillants de l'industrie maritime

Havre-Saint-Pierre

Hausse du tonnage de minerais

Le tonnage manutentionné au port de Havre-Saint-Pierre a totalisé 2,8 Mt en 2003, soit une hausse de 12 % par rapport à 2002, attribuable à une hausse des expéditions de minerais (ilménite et fer) et de titane. En 2003, 131 navires ont visité le port de Havre-Saint-Pierre, comparativement à 156 en 2002.¹⁶

Trois-Rivières

Baisse du tonnage manutentionné

Le total du tonnage manutentionné a atteint 1,9 Mt en 2003, soit une baisse de 21 % par rapport à 2002. Les secteurs des grains, des vracs solides et liquides, des marchandises générales ont tous connu une baisse des tonnages. En 2003, 218 navires ont accosté à Trois-Rivières, soit 35 de moins qu'en 2002.¹⁷

Bécancour

Faible baisse du tonnage manutentionné

Le volume de marchandises manutentionnées au port de Bécancour a totalisé 1,8 Mt en 2003, soit une légère baisse de 2 % par rapport à 2002. Les tonnages d'alumine, d'aluminium, de magnésite, de sel chimique, de sel de déglacage et de soude caustique ont diminué. En contrepartie, les tonnages d'Alkylbenzène, de charbon et de paraffine ont augmenté. Comme par les années antérieures, le port a desservi en priorité les usagers du parc industriel et portuaire de Bécancour. En effet, environ 90 % des marchandises manutentionnées au port sont destinées ou en provenance d'entreprises exploitant une usine dans le parc. En 2003, 115 navires ont transité au port, soit neuf de plus qu'en 2002.¹⁸

Port-Saguenay

Hausse du tonnage grâce aux expéditions d'agrégats de granite

Port Saguenay a manutentionné un total de 479 000 t de marchandises en 2003, soit une hausse de 9 % par rapport à 2002. En trafic maritime, ce sont 68 navires qui ont transité au port en 2003, soit neuf de moins qu'en 2002.¹⁹

Les exportations de 40 000 t d'agrégats de granite vers la Floride en 2003 ont compensé pour la chute du tonnage manutentionné de papier journal de l'ordre de 37 000 t. Selon les autorités du port, la baisse importante des exportations de papier journal pourrait conduire éventuellement à l'abandon des activités du port au quai Powell, dédié au transbordement du papier journal de la compagnie Abitibi-Consol.²⁰

En dépit de la baisse du tonnage du papier journal, Port Saguenay a connu une croissance. Le port a notamment manutentionné 77 000 t de vrac liquide comparativement à 69 000 t en 2002, et 174 000 t de vrac solide comparativement à 137 000 t l'année précédente. Le volume des marchandises générales est demeuré stable à 228 000 t. Les transbordements de sel de déglacage en provenance des Îles-de-la-Madeleine ont augmenté de 10 000 t.²¹

Dans l'avenir, l'administration portuaire de Port-Saguenay fonde beaucoup d'espoir dans les expéditions de granite. L'objectif du port serait d'exporter annuellement 500 000 t vers les États-Unis. De plus, le projet de ramener sur la voie maritime le transport de l'essence entre la raffinerie Ultramar et la région du Saguenay – Lac-Saint-Jean est toujours dans l'air. Absent depuis 1992, le retour au transport maritime des hydrocarbures nécessiterait des investissements de 25 M\$. Déjà, une demande d'aide financière a été soumise aux gouvernements fédéral et provincial par le Groupe Prommel pour amortir les coûts.²²

Rimouski

Baisse du tonnage manutentionné

Le port de Rimouski a connu une baisse de son trafic global en 2003 avec un tonnage de 256 000 t, soit 14 % de moins qu'en 2002. Ce sont les baisses du tonnage de sel et des produits pétroliers qui expliquent principalement cette diminution. L'année 2003 a également été marquée par l'absence de transbordement de bois de construction et de pâte de bois. Par ailleurs, le port a accueilli 76 navires en 2003, comparativement à 86 en 2002.²³

¹⁶ Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et ports du Québec 2002 et 2003, [Transports Canada](#).

¹⁷ Administration portuaire de Trois-Rivières.

¹⁸ Administration portuaire de Bécancour.

¹⁹ « Dure année pour les installations portuaires », [Site Web de Radio-Canada](#), 30 décembre 2003.

²⁰ Bouchard, Denis, « Chute des exportations de papier journal », [Le Quotidien](#), 31 décembre 2003.

²¹ Ibid

²² Thérault, Pierre, « Port Saguenay souhaite tripler son volume d'activités », [Les Affaires](#), 4 octobre 2003.

²³ Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et ports du Québec 2002 et 2003, [Transports Canada](#).

Perspectives maritimes

Faits saillants de l'industrie maritime

Matane

Hausse des tonnages d'essence et de produits pétroliers

En 2003, le tonnage manutentionné au port de Matane totalisait environ 212 000 t, soit 18 % de plus qu'en 2002. L'année 2003 a été marquée par une hausse des transbordements de sel, d'essence et de produits pétroliers. En contrepartie, les tonnages de bois d'œuvre et de pâte de bois ont légèrement diminué. Le port a accueilli 44 navires au Quai Marginal en 2003, comparativement à 41 en 2002.²⁴

À ce tonnage, il faut ajouter les 710 000 t de marchandises qui ont transité au port ferroviaire de Matane via le *Georges-Alexandre-Lebel* (voir port de Baie-Comeau, p.2).²⁵

Pointe-au-Pic

Baisse du tonnage de papier journal

Le tonnage manutentionné au port de Pointe-au-Pic a totalisé 191 000 t en 2003, soit une baisse de 7 % par rapport à 2002. Cette diminution s'explique par le tonnage du papier journal qui a totalisé 131 000 t, soit une baisse de 20 % par rapport à 2002. Parallèlement, le nombre de navires a légèrement diminué avec un trafic total de 35, soit quatre de moins qu'en 2002.²⁶

Gros-Cacouna

Une meilleure année pour le port de Gros-Cacouna

Après une importante chute du tonnage en 2002, la situation au port de Gros-Cacouna s'est améliorée en 2003. En effet, le volume de marchandises transbordées a totalisé 183 000 t en 2003, soit 36 % de plus qu'en 2002. L'amélioration s'est particulièrement fait sentir dans le secteur des exportations de bois et de papier journal. Le port a accueilli 46 navires, soit dix de plus que l'année précédente.²⁷

Toutefois, ce regain d'activité ne suffit pas à développer le plein potentiel du port. La Commission de développement du port de Gros-Cacouna voudrait mettre en place du cabotage en 2004. Elle s'apprête à commander une étude sur l'établissement d'un lien nord-sud qui permettrait d'alléger le trafic lourd sur la route 138. La Commission fonde également beaucoup d'espoir dans le projet de mise en place d'un terminal méthanier. Gaz Métropolitain devrait faire connaître sa position à ce sujet dès ce printemps.²⁸

Portneuf

Baisse du tonnage manutentionné

Le port de Portneuf a connu une baisse de son trafic global en 2003 avec un tonnage manutentionné de 93 000 t, soit 34 % de moins qu'en 2002. Une baisse des transbordements de sable-pierre (gypse), de gravier et de charbon explique cette baisse. En 2003, 12 navires ont accosté au quai de Portneuf, soit trois de moins qu'en 2002.²⁹

Gaspé

Forte baisse du tonnage manutentionné

Le total des marchandises manutentionnées au port de Gaspé est passé de 240 000 t en 2002 à 86 000 t en 2003, soit une baisse de 64 %. Le port a accueilli 27 navires durant la dernière année, comparativement à 40 en 2002. Depuis la fermeture de la fonderie de Murdochville, les marchandises transbordées à Gaspé se limitent au sel, au sable (pierres) et gravier, à l'essence et à quelques autres produits pétroliers.³⁰

Chandler

Retard anticipé de la réouverture de Papiers Gaspésia

Le tonnage total manutentionné au port de Chandler en 2003 a été de 3 690 t, soit 13 % de plus qu'en 2002. Les marchandises transbordées à Chandler se limitent presque exclusivement au sel. Deux navires ont accosté à Chandler en 2003, soit un de plus qu'en 2002.³¹

²⁴ Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et ports du Québec 2002 et 2003, [Transports Canada](#).

²⁵ « Rapports des tonnages manutentionnés sur le traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel* », [SOPOR et COGEMA](#), 2002 et 2003.

²⁶ Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et ports du Québec 2002 et 2003, [Transports Canada](#).

²⁷ « Une meilleure année pour le port de Gros-Cacouna », [Site Web de Radio-Canada](#), 5 janvier 2004.

²⁸ Ibid

²⁹ Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et ports du Québec 2002 et 2003, [Transports Canada](#).

³⁰ Ibid

³¹ Ibid

Perspectives maritimes

Faits saillants de l'industrie maritime

Le port de Chandler mise sur la réouverture de la Gaspésia pour accroître son tonnage manutentionné. Toutefois, l'usine Papiers Gaspésia de Chandler entreprendra sa production de papier avec quatre mois de retard, soit en octobre 2004. Rappelons que l'usine Papiers Gaspésia doit produire 200 000 t par année de papier de haute qualité destiné au secteur des magazines haut de gamme.³²

Port-Menier

Un hôtel et des villas à l'Île d'Anticosti

L'Île d'Anticosti devrait connaître d'ici deux ans le développement immobilier le plus important de son histoire. Ce projet nécessitera des investissements de 40 M\$ pour la construction d'un vaste complexe d'hébergement, incluant un hôtel et des villas de luxe. Des infrastructures de toutes sortes s'ajouteraient à cet ensemble immobilier. Les travaux pourraient débuter aussi rapidement qu'au printemps et devraient contribuer à la hausse du tonnage manutentionné au port de Port-Menier.³³

Rivière-du-Loup

Manque de fonds pour la rénovation du quai de Rivière-du-Loup

Lors du transfert de propriété du quai, la ville de Rivière-du-Loup a négocié avec le gouvernement fédéral un montant de 20 millions \$ pour l'entretien du quai pour les 25 prochaines années. Toutefois, pour des raisons de sécurité, la ville estime que le quai devra être allongé lors de la construction, ce qui impliquerait des coûts additionnels de 10 à 20 millions \$. La ville tente actuellement de convaincre le gouvernement du Québec de l'aider davantage à la rénovation de son quai, un lien essentiel au maintien du service de traversier entre Rivière-du-Loup et Saint-Siméon.³⁴

Bilan de l'année 2003

Estimation du tonnage manutentionné dans les 15 principaux ports du Québec, 2002 et 2003

LISTE DES PORTS	2002	2003	Var. 2003/2002
1. Port de Sept-Îles	21,1 Mt	22,9 Mt	+ 9 %
2. Montréal	18,7 Mt	20,8 Mt	+ 11 %
3. Québec	17,9 Mt	19,5 Mt	+ 9 %
4. Port-Cartier	16,5 Mt	17,6 Mt	+ 7 %
5. Baie-Comeau ³⁵	3,9 Mt	5,1 Mt	+ 31 %
6. Sorel	4,7 Mt	4,9 Mt	+ 3 %
7. Port-Alfred	4,5 Mt	4,7 Mt	+ 4 %
8. Havre-Saint-Pierre	2,5 Mt	2,8 Mt	+ 12 %
9. Trois-Rivières	2,4 Mt	1,9 Mt	- 21 %
10. Bécancour	1,84 Mt	1,81 Mt	- 2 %
11. Port-Saguenay	441 Kt	479 Kt	+ 9 %
12. Rimouski	296 Kt	256 Kt	- 14 %
13. Matane ³⁵	179 Kt	212 Kt	+18 %
14. Pointe-au-Pic	206 Kt	191 Kt	- 7 %
15. Gros-Cacouna	135 Kt	183 Kt	+ 36 %
TOTAL	95,3 Mt	103,3 Mt	+ 8 %

Source : Administrations portuaires et Transports Canada.

Compilation : DRPE, Pêches et Océans Canada – Région du Québec.

Les 15 plus importants ports du Québec ont manutentionné un total de 103,3 Mt en 2003, soit 8 % de plus qu'en 2002. Parmi les dix plus importants ports du Québec, tous ont connu une hausse de leur tonnage en 2003, à l'exception des ports de Trois-Rivières et de Bécancour. Les hausses des tonnages de minerai de fer, de minerai d'aluminium, de pétrole, de grains et de céréales expliquent cette bonne performance des principaux ports du Québec en 2003. À eux seuls, les ports de Sept-Îles, de Montréal, de Québec et de Port-Cartier transbordent environ 80 % du tonnage total au Québec. Également, près de 50 % du tonnage total au Québec est manutentionné sur la Côte-Nord via les ports de Sept-Îles, de Port-Cartier, de Baie-Comeau et de Havre-Saint-Pierre.

³² « Papiers Gaspésia : échéancier et budget seront dépassés », [Site Web de Radio-Canada](#), 30 novembre 2003.

³³ Wells, Ernie, « Un hôtel et des villas pour l'Île d'Anticosti », [Le Soleil](#), 3 janvier 2004.

³⁴ « Manque de fonds pour rénover le quai de Rivière-du-Loup », [Site Web de Radio-Canada](#), 17 novembre 2003.

³⁵ Ces données n'incluent pas le tonnage transitant aux ports de Baie-Comeau et de Matane via le traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel*.

Perspectives maritimes

Faits saillants de l'industrie maritime

VOIE MARITIME

Stabilité dans le tonnage transporté

La Voie maritime du Saint-Laurent a accueilli en 2003 près de 4 400 navires comparativement à 3 891 navires en 2002, ce qui représente une hausse de 13 %. Ces navires ont toutefois transporté sensiblement le même tonnage en 2003 (40,9 Mt) comparativement à 2002 (41,4 Mt). Les produits en vrac ont été la principale catégorie de marchandises transportées en 2003 avec 12 Mt, suivi du minerai de fer et des céréales avec respectivement 10,9 Mt et 9,8 Mt.³⁶

Fermeture de la saison de navigation 2003

La section Montréal-lac Ontario de la Voie maritime du Saint-Laurent ainsi que le Canal Welland ont officiellement fermé leur 45^e saison de navigation les 28 et 29 décembre derniers. Le réseau ferme durant l'hiver pour permettre l'entretien de ses 13 écluses et de ses chenaux de jonction. Les travaux de cet hiver s'élèveront à 7,8 M\$ dans la section Montréal-lac Ontario et à 16,2 M\$ dans le Canal Welland. On prévoit des améliorations aux ponts, aux écluses, aux installations de communication et de distribution d'électricité, aux routes, aux déversoirs et aux murs. L'ouverture de la Voie maritime pour la saison de navigation 2004 est prévue pour le mois de mars.³⁷

La sécurité maritime

Un rapport dévoilé par le comité sénatorial sur la sécurité nationale et la défense stipule que le Réseau des Grands Lacs ainsi que la Voie maritime du Saint-Laurent ne sont pas assez bien protégés. On note qu'aucun organisme n'est responsable du maintien de l'ordre et de la surveillance sur le Saint-Laurent et autres voies navigables. Le ministre des Transports David Collenette estime qu'il faut augmenter l'importance accordée à la sûreté maritime dans son ensemble. Il énonce que la Garde côtière devrait être mieux financée et devrait être chargée du renforcement de la sûreté.³⁸

Dans le même ordre d'idée, le ministre des Transports David Collenette annonçait récemment une nouvelle exigence en matière de sûreté maritime. Les exploitants de certaines catégories de navires³⁹ effectuant des voyages internationaux ou dans le Réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent devront dorénavant posséder un certificat de sûreté émis par Transports Canada. Ce certificat permettra à l'exploitant du navire de pénétrer dans les eaux des États-Unis et du Canada. Un processus semblable s'applique aux navires des États-Unis en vertu de la réglementation américaine. Les installations portuaires qui desservent les navires assujettis à la Convention SOLAS⁴⁰ doivent aussi satisfaire à cette nouvelle exigence.⁴¹

L'élargissement de la Voie maritime du Saint-Laurent

Le Canada et les États-Unis étudient actuellement l'avenir de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Les deux pays ont signé un protocole en mai dernier qui prévoit l'étude du maintien des infrastructures actuelles et l'exploration des possibilités d'améliorer la navigation. Parmi ces possibilités, il y a un projet d'agrandir les écluses et de creuser les chenaux et canaux proposé par le US Army Corps of Engineers, l'organisme qui s'occupe aux États-Unis de la navigation fluviale. Pour l'instant, ce projet n'est pas étudié officiellement au Canada.⁴²

Tout récemment, la sénatrice de l'État de New-York, Hillary Clinton, a envoyé une lettre au président Bush lui demandant de mettre fin à cette étude de l'armée américaine au sujet de l'élargissement de la Voie maritime du Saint-Laurent. Mme Clinton a notamment mentionné que « *Le fleuve Saint-Laurent est un environnement naturel, une communauté dynamique et aussi une industrie touristique florissante. Il faut le protéger.* » Par le passé, Mme Clinton est souvent intervenue dans ce dossier, rappelant que toute étude portant sur la Voie maritime devrait être limitée à sa configuration actuelle. Le fleuve Saint-Laurent coule au nord de l'état qu'elle représente sur une distance de 150 km.⁴³

³⁶ « La Voie maritime du Saint-Laurent met fin à sa 45^e saison de navigation », communiqué de presse, Réseau Grands Lacs/Voie Maritime du Saint-Laurent, 29 décembre 2003.

³⁷ Ibid

³⁸ Rodrigue, Isabelle, « La Voie maritime du Saint-Laurent, menace à la sécurité du pays », La Presse, 30 octobre 2003.

³⁹ Navires à marchandises de 100 tonneaux de jauge brute ou plus, remorqueurs d'une longueur de plus de huit mètres et navires transportant plus de 12 passagers.

⁴⁰ Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer établie par l'Organisation maritime internationale. Cette convention s'applique aux navires dont la capacité de déplacement est supérieure à 500 tonneaux et qui effectuent des voyages internationaux.

⁴¹ « Transports Canada annonce de nouvelles exigences en matière de sûreté maritime », communiqué de presse, Transports Canada, 23 octobre 2003.

⁴² Côté, Charles, « Collenette favorable à l'élargissement de la Voie maritime », Le Soleil, 17 octobre 2003.

⁴³ Côté, Charles, « Hillary Clinton contre l'élargissement de la Voie maritime du Saint-Laurent », Le Soleil, 22 janvier 2004.

Perspectives maritimes

Faits saillants de l'industrie maritime

MARCHANDISES

Minerai de fer

Bonnes perspectives pour le minerai de fer en 2004

Les plus récentes statistiques sur la production de minerai de fer au Québec font état d'une production totale de 11,1 Mt entre janvier et octobre 2003, soit 17 % de plus que pour la même période en 2002.⁴⁴

Plus précisément, les expéditions de minerai étaient en hausse, tant à la minière Wabush que chez Iron Ore du Canada. De plus, les prix du minerai de fer étaient en hausse de près de 10 %. La demande pour les boulettes de fer est importante sur le marché mondial, notamment en Asie. Ces bonnes nouvelles pourraient annoncer le début d'une période plus favorable pour l'industrie du fer qui s'attend à de nouvelles hausses de prix pour ses produits au cours des prochains mois.⁴⁵ Pour compenser en partie les hausses du dollar canadien, les trois minières du Québec misent grandement sur cette hausse anticipée des prix du minerai de fer, qui pourrait atteindre entre 7,5 % et 15 % au cours de 2004.⁴⁶

Les Services économiques d'Exportation et développement Canada (EDC) prévoient que les exportations canadiennes d'acier devraient augmenter de 7 % en 2004.⁴⁷

Blé

Hausse des manutentions de blé dans le Saint-Laurent

La Commission Canadienne du Blé (CCB) prévoit exporter 5 Mt de grains par la Voie maritime du Saint-Laurent au cours de l'année récolte 2003-2004. Ceci constitue une hausse de 1,5 Mt à 2 Mt par rapport à la moyenne historique.⁴⁸ Cette hausse des manutentions de grains vers l'est s'explique principalement par une sécheresse qui a affecté la production des pays de l'Union Européenne (UE) et également par une hausse substantielle du tarif de fret transocéanique pour les exportations à destination de l'Asie via les ports de la côte Ouest.⁴⁹

Les analystes d'Agriculture et Agroalimentaire Canada (AAC) prévoient que les exportations de blé devraient plus que doubler en 2003-2004 pour atteindre 12,6 Mt mais demeurent légèrement en deçà de la moyenne décennale de 13,5 Mt.⁵⁰

Aluminium

Hausse de la production canadienne d'aluminium

Les statistiques sur la production canadienne d'aluminium entre janvier et octobre 2003 font état d'une production totalisant les 2,4 Mt, soit une hausse de 3 % par rapport à la même période l'an dernier.⁵¹

Dans un contexte de relance économique aux États-Unis ainsi que de récentes révisions à la hausse des prévisions concernant la croissance du PIB américain, les perspectives pour la production nord-américaine sont bonnes. Des signes préliminaires de reprise économique ont même été constatés en Europe et au Japon. Les services économiques d'EDC prévoient donc que les recettes de l'industrie canadienne devraient progresser légèrement de 5 % en 2004 à mesure qu'une demande accrue d'aluminium et un dollar canadien plus stable favoriseront la hausse des ventes à l'étranger.⁵²

Au Lac-Saint-Jean, la compagnie Alcan a annoncé qu'elle procèdera à la fermeture de son usine d'Arvida. Ce qui provoquera la perte de 550 emplois. La vétusté des cuves, les coûts élevés d'exploitation et la récente hausse du dollar canadien sont autant de raisons qui ont convaincu la multinationale de fermer l'usine.⁵³ Il faudra surveiller de près au cours des prochains mois l'impact que cette décision aura sur le tonnage manutentionné dans la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean.

⁴⁴ « Production des principaux minéraux du Canada », [Ressources naturelles du Canada](#), octobre 2003.

⁴⁵ « Un nouveau marché et une hausse de prix pour le fer de la Côte-Nord », [Site Web de Radio-Canada](#), 6 janvier 2004; Tremblay, Stéphane, « Les minières se préparent à ferrailer », [Le Soleil](#), 30 octobre 2003; « Industrie du fer : la situation s'améliore pour CVRD », [Site Web de Radio-Canada](#), 15 novembre 2003.

⁴⁶ « Les minières comptent sur la reprise du marché du fer », [Site Web de Radio-Canada](#), 8 janvier 2004.

⁴⁷ Exportation et développement Canada, « Survol des prévisions à l'exportation », automne 2003.

⁴⁸ Binkley, Alex, « Grain transportation system to the test », [Canadian Sailings](#), 22 décembre 2003, p.23.

⁴⁹ « Hausse dramatique des tarifs du fret océanique », [Info-céréales](#) (numéro spécial), novembre-décembre 2003.

⁵⁰ « Canada : Grains and Oilseeds Outlook », Agriculture et Agroalimentaire Canada, 8 décembre 2003.

⁵¹ « Production des principaux minéraux du Canada », [Ressources naturelles du Canada](#), octobre 2003.

⁵² Exportation et développement Canada, « Survol des prévisions à l'exportation », automne 2003.

⁵³ Pelchat, Pierre, « Alcan ferme son usine d'Arvida : 550 emplois perdus », [Le Soleil](#), 23 janvier 2003.

Perspectives maritimes

Faits saillants de l'industrie maritime

Bois d'œuvre et papier journal

Encore une année difficile pour le bois d'œuvre

Le différend commercial sur le bois d'œuvre canadien avec les États-Unis a continué à frapper durement l'industrie forestière québécoise et canadienne. De plus, les exportateurs ont dû composer avec le renforcement du dollar canadien par rapport à la devise américaine. À tout cela, l'industrie forestière québécoise doit composer avec des réductions importantes de son approvisionnement de bois en forêt publique, une diminution allant jusqu'à 20 % à certains endroits. La plus grande partie des réductions d'aires de coupes est imposée par le gouvernement du Québec.⁵⁴

Selon les prévisions d'EDC, les perspectives relatives au bois d'œuvre en 2004 demeurent peu encourageantes. Malgré le récent jugement favorable du tribunal de l'ALENA pour le Canada, il reste difficile de prédire quand prendra fin ce conflit.⁵⁵

Conjoncture difficile pour les papetières

Plusieurs indicateurs économiques sont défavorables à l'industrie des pâtes et papiers. Tout d'abord, la demande du papier journal est à la baisse en Amérique du Nord et les papetières, qui mènent également des opérations sur le marché du bois d'œuvre, doivent en plus faire face à la crise causée par l'imposition de droits compensateurs américains sur les exportations canadiennes de bois d'œuvre. À cela, ajoutons la hausse du dollar canadien qui approche présentement les 78 cents US, du jamais vu depuis 10 ans, et qui affecte grandement les exportations québécoises et canadiennes de papier journal.⁵⁶

Selon les Services économiques d'EDC, un modeste regain de la demande de papier journal et de carton-caisse, attribuable à une reprise économique aux États-Unis, est néanmoins prévu en 2004.⁵⁷

TRAVERSIERS

Baisse du nombre de passagers et de véhicules transportés

Du 1^{er} avril 2003 au 30 novembre 2003, près de 4,2 millions de passagers et 1,7 million de véhicules ont utilisé les services des traverses de la STQ. Comparativement à la même période l'an dernier, on observe une baisse de 6 % du nombre de passagers et de 3 % du nombre de véhicules. C'est à la traverse Québec/Lévis qu'est observée la plus importante baisse de passagers avec 13 %, suivie de la traverse Montmagny/Île-aux-Grues avec 12 %. Au chapitre du nombre de véhicules, c'est à la traverse Québec/Lévis et à la traverse Rivière-du-Loup/Saint-Siméon que l'on observe la plus importante diminution avec respectivement 19 % et 11 %.⁵⁸

Lien maritime entre Havre-Saint-Pierre/Anticosti et Grande-Vallée : inquiétude

Les promoteurs du projet de lien maritime entre Havre-Saint-Pierre/Anticosti et Grande-Vallée espèrent que le gouvernement québécois s'engagera rapidement envers le projet évalué à 25 M\$. Les promoteurs s'inquiètent à l'effet que les sommes prévues pour ce projet ne seront bientôt plus garanties par le gouvernement. L'achat du navire est une priorité et les quais pour les trois escales doivent être rénovés. De plus le projet prévoit la construction de nouvelles infrastructures d'accueil sur l'île d'Anticosti. La mise en place du lien est souhaitée par les promoteurs pour juin 2005.⁵⁹

Crainte d'une autre interruption du service pour la saison 2004

En 2002, en raison de l'état de délabrement du quai des Escoumins, le service de traversier entre Trois-Pistoles et les Escoumins a été interrompu. Le député du comté de Kamouraska-Rivière-du-Loup-Témiscouata-Les Basques, Paul Crête, craint une autre interruption du service pour la saison 2004 étant donné le mauvais état du quai de Trois-Pistoles. Le député a demandé à Transports Canada d'intervenir rapidement et d'apporter des correctifs afin que la saison 2004 ne soit pas compromise.⁶⁰

De nouveaux développements pour le groupe CTMA

Dès le printemps 2004, le bateau *Le Vacancier* du groupe CTMA reliant Montréal aux Îles-de-la-Madeleine fera escale à Chandler. Le groupe CTMA abandonne l'arrêt du bateau à Matane et on doit également abandonner le projet d'une deuxième liaison hebdomadaire entre les Îles et Chandler en

⁵⁴ Riverin, François, « L'industrie forestière craint de perdre 20 % de son bois », *Les Affaires*, 8 novembre 2003.

⁵⁵ Exportation et développement Canada, « Survol des prévisions à l'exportation », automne 2003.

⁵⁶ « La situation de l'industrie papier et du bois est particulièrement sombre », *Le Quotidien*, 25 septembre 2003; Larouche, Marc, « La vigueur du huard ne plaît pas à F.F. Soucy », *La Presse Affaires*, 7 janvier 2004; Riverin, François, « Les coûts des producteurs de papier s'envolent avec le huard », *Les Affaires*, 8 novembre 2003.

⁵⁷ Exportation et développement Canada, « Survol des prévisions à l'exportation », automne 2003.

⁵⁸ Société des traversiers du Québec, « Statistiques pour la période se terminant le 30 novembre 2003 », janvier 2004.

⁵⁹ « Lien maritime Havre-Saint-Pierre-Anticosti et Grande-Vallée : la Côte-Nord s'inquiète », *Site Web de Radio-Canada*, 15 décembre 2003.

⁶⁰ « Une autre interruption de service pour le traversier de Trois-Pistoles? », *Site Web de Radio-Canada*, 30 octobre 2003.

Perspectives maritimes

Faits saillants de l'industrie maritime

raison d'une capacité d'hébergement jugée insuffisante aux Îles.⁶¹ De plus, le Groupe CTMA offrira, à partir de Matane, neuf croisières thématiques d'hiver d'une semaine aux Îles-de-la-Madeleine durant les mois de février et mars.⁶²

Remplacement du *Camille-Marcoux*

Depuis plusieurs années, la Société des traversiers du Québec réclame le remplacement du navire *Camille-Marcoux* faisant le trajet entre Matane, Godbout et Baie-Comeau. La Société souhaite que le gouvernement québécois accepte de financer l'achat d'un navire plus gros et plus rapide. Le *Camille-Marcoux* ne répond plus aux normes de transport selon la STQ. Les services à bord sont jugés inadéquats et la fréquence des traversées insatisfaisante.⁶³

Un pont sur la rivière Saguenay

Une étude d'impact, commandée par Transports Québec, sur la construction d'un pont sur la rivière Saguenay à Tadoussac est en cours de réalisation. Le pont, d'une longueur de 2 km, serait érigé à 300 m en aval des quais de la Société des traversiers du Québec et compterait 4 voies. Les routes d'accès au pont contourneraient les municipalités de Baie-Saint-Catherine et de Tadoussac.⁶⁴

CROISIÈRES - EXCURSIONS

Des croisières en voilier pourraient être offertes au Nouveau-Brunswick et en Gaspésie

L'entreprise Canadian Sailing Expeditions⁶⁵ veut organiser des croisières qui longeraient les côtes du Nouveau-Brunswick et de la Gaspésie. La construction d'un grand voilier, qui pourrait accueillir 80 passagers et 20 membres d'équipage, est déjà débutée. Le port d'embarquement serait à Miramichi au Nouveau-Brunswick. Le voilier longerait le littoral acadien et ferait escale à Caraquet, Bathurst et Gaspé. Dès l'été prochain, deux croisières d'une durée de sept jours seraient offertes.⁶⁶

Le projet de Croisière Transboréale retardé

Le projet de Croisière Transboréale d'établir une liaison maritime entre le Québec et les provinces atlantiques pour des croisières en eaux froides pourrait être retardé. Le promoteur du projet ne s'attend pas à recevoir, avant quelques mois encore, une réponse du gouvernement fédéral à sa demande d'aide financière en raison de l'annonce de réduction des dépenses gouvernementales. De plus, croisière Transboréale prépare une proposition à présenter au gouvernement du Québec afin de prendre la relève au début de 2005 du navire *Nordik Express* qui assure la desserte de la Basse-Côte-Nord depuis plusieurs années. Le port d'attache du navire *Transboréale Express* serait Baie-Comeau au lieu de Rimouski ou Sept-Îles.⁶⁷

L'entreprise ÉcomerTours s'installe en Gaspésie

À l'été 2004, la ville de Carleton en Gaspésie sera le nouveau port d'attache du bateau de croisière *l'Écho des Mers* qui opérait depuis cinq ans à partir du quai de Rimouski.⁶⁸

Modification au Règlement sur les petits bâtiments

Des modifications au Règlement sur les petits bâtiments visant à accroître la sécurité du système de transport maritime du Canada ont été annoncées par le ministre des Transports David Collenette. Le Règlement sur les petits bâtiments s'applique à tous les petits bâtiments commerciaux de moins de 15 tonneaux de jauge brute transportant 12 passagers ou moins, à l'exception des bateaux de pêche et des embarcations de plaisance.

Les exigences sont, entre autres, celles-ci :

- la conformité aux normes de construction issues des normes internationales reconnues;
- le transport de radeaux de sauvetage pour tous les passagers et les membres d'équipage à bord des petits navires à passagers de plus de cinq tonneaux de jauge brute qui sont exploités dans un environnement plus à risque.⁶⁹

⁶¹ « Le Vacancier fera escale à Chandler dès l'été prochain », [Site Web de Radio-Canada](#), 16 décembre 2003.

⁶² Hubert, Achille, « Les Îles tentent d'attirer les visiteurs l'hiver », [Le Soleil](#), 20 décembre 2003.

⁶³ « La Société des traversiers du Québec veut toujours remplacer le Camille Marcoux », [Site Web de Radio-Canada](#), 20 novembre 2003.

⁶⁴ « Construction d'un pont sur la rivière Saguenay, Tadoussac conteste toujours le projet », [Site Web du Groupe TVA](#), 2 décembre 2003.

⁶⁵ La société Canadian Sailing Expeditions, dont le siège social est à Halifax, est l'une des principales entreprises de tourisme maritime au Canada; elle compte plusieurs années d'expérience de navigation au Canada et dans les Caraïbes.

⁶⁶ « Des croisières en voilier le long des côtes du Nouveau-Brunswick et de la Gaspésie », [Site Web de Radio-Canada](#), 27 novembre 2003.

⁶⁷ Pelchat, Pierre, « Croisière Transboréale : projet encore retardé », [Cyberpresse](#), 29 décembre 2003.

⁶⁸ « L'entreprise ÉcomerTours quitte Rimouski pour s'installer en Gaspésie », [Site Web du Groupe TVA](#), 1 octobre 2003.

⁶⁹ « Transports Canada propose des modifications au Règlement sur les petits bâtiments », communiqué de presse, [Transports Canada](#), 9 décembre 2003.

Perspectives maritimes

Faits saillants de l'industrie maritime

CROISIÈRES INTERNATIONALES

Escales à Montréal et à Québec

En 2003, lors des 114 escales de navires de croisières au port de Québec, plus de 58 000 croisiéristes ont été accueillis, ce qui représente 9 000 passagers de moins qu'en 2002. Malgré cette diminution, l'année 2003 aura quand même été la 2^e meilleure année de l'histoire du port pour les croisières. Le président du port de Québec Ross Gaudreault prévoit un nombre record de croisiéristes en 2004 et l'on prévoit que la prochaine saison des croisières commencera plus tôt ce printemps.⁷⁰

Au port de Montréal, 28 escales ont été effectuées en 2003 pour un nombre estimé de 33 500 passagers. Cela représente sensiblement le même nombre de passagers qu'en 2002.⁷¹

Des croisières au Saguenay

Saguenay veut devenir une destination pour les croisières internationales sur le Saint-Laurent. Un projet de 10 M\$ transformant le secteur du port Mars à la Baie a été présenté et accepté par la ville de Saguenay. Le projet prévoit l'augmentation de la capacité d'accueil du quai Lepage et la mise en place d'un village portuaire avec condos, boutiques et restauration haute de gamme. On estime qu'une dizaine de navires de 300 m et plus y feraient une escale au bout de trois ans et de 25 à 30 navires au bout de cinq ans.⁷²

NIVEAU D'EAU

Augmentation du niveau d'eau

Au port de Montréal, en décembre dernier, le niveau d'eau se situait à 1,65 m de plus qu'à pareille date l'an dernier et à 0,83 m au-dessus de la moyenne des dix dernières années.

Comparativement à leur moyenne mensuelle historique (1918-2002), les niveaux d'eau de tous les Grands Lacs à l'exception du lac Ontario sont en deçà de leur moyenne pour le mois de décembre. Le port de Montréal est également sous la moyenne historique (1967-2002) pour le mois de décembre.⁷³

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

⁷⁰ Pelchat, Pierre, « Gaudreault prévoit un nombre record de croisiéristes en 2004 », *Le Soleil*, 14 novembre 2003.

⁷¹ Port de Montréal

⁷² Bouchard, Denis, « Investissement de 10M\$ à la Baie », *Le Quotidien*, 7 octobre 2003.

⁷³ « Niveaux d'eau Grands Lacs et port de Montréal - Bulletin mensuel », *Service hydrographique du Canada et Ministère des Pêches et des Océans* <http://chswww.bur.dfo.ca/danp/Graphs/bulletin.pdf>, décembre 2003