



Perspectives maritimes

Faits saillants de l'industrie maritime

Juillet 2004 – numéro 8

Index	
Ports.....	1
Sûreté maritime.....	6
Voie maritime.....	7
Marchandises.....	8
Traversiers.....	9
Croisières – excursions.....	9
Croisières internationales.....	10
Navigation de plaisance.....	10

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

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

PORTS

Montréal

Hausse du tonnage manutentionné

Au 30 juin 2004, le tonnage manutentionné au port de Montréal a totalisé 11 Mt, soit 16 % de plus que pour la même période l'an dernier. Au chapitre du trafic des conteneurs, le port a manutentionné 5,2 Mt de marchandises conteneurisées, soit une hausse de 8 % par rapport aux deux premiers trimestres l'an dernier. Les tonnages des grains/céréales et des autres vracs secs ont totalisé 723 000 t et 1,9 Mt respectivement, soit une hausse dans les deux cas par rapport à l'an dernier. Le secteur du vrac liquide s'est également accru par rapport à l'an dernier avec un total de 2,9 Mt, soit une hausse de 32 %. Le seul secteur ayant subi une baisse du tonnage est celui des marchandises diverses non conteneurisées.¹

Le 20 mai dernier, l'Administration portuaire de Montréal (APM) a reçu confirmation de Transports Canada que le port et chacune de ses installations sont conformes au Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) ainsi qu'à la nouvelle réglementation canadienne.²

Sept-Îles

Plusieurs projets en vue pour le port de Sept-Îles

Au 30 juin 2004, près de 10 Mt de marchandises ont été manutentionnées au port de Sept-Îles, soit 5 % de plus qu'à pareille date l'an dernier. Une hausse des transbordements de minerai de fer explique en grande partie cette augmentation du tonnage total. Au cours des deux premiers trimestres de 2004, 62 navires ont transité par le port de Sept-Îles, soit 9 de moins que durant la même période l'an dernier.³

L'administration portuaire de Sept-Îles a annoncé récemment la construction d'un tronçon de voie ferrée de près de deux kilomètres reliant le terminal de La Relance et le réseau ferroviaire de Mines Wabush. Le lien ferroviaire permettra de transporter les matières premières destinées à différentes industries de la Côte-Nord, permettant ainsi de désengorger la route 138, en plus de favoriser le développement de nouveaux marchés. Ce lien permettra de développer éventuellement un service de traversier-rail qui relierait ce tronçon aux ports de Sept-Îles, de Port-Cartier et de Matane. Les travaux de prolongement de la voie ferrée débiteront sous peu et devraient se terminer à l'été 2005.⁴

La réouverture récente de l'usine de pâtes et papiers d'Uniforêt à Port-Cartier et l'agrandissement de l'aluminerie Alouette relancent le débat sur l'aménagement d'un traversier-rail dans la région de Sept-Îles et de Port-Cartier. Le port devra bientôt transborder près de 600 000 t de nouvelles marchandises, ce qui représenterait amplement la masse critique pour assurer la viabilité d'un tel service ferroviaire. L'administration portuaire de Sept-Îles est optimiste de pouvoir réaliser ce projet au cours des prochaines années.⁵

La compagnie minière Iron Ore du Canada (IOC) a proposé récemment de reconduire le programme décennal de dragage d'entretien de ses installations portuaires à Sept-Îles afin de maintenir une profondeur suffisante pour la navigation sécuritaire des navires servant aux transbordements du minerai de fer. Les travaux de dragage seront effectués sur une période de dix ans.⁶

¹ Administration portuaire de Montréal.

² « Le port de Montréal rencontre les exigences des réglementations internationales et nationales en matière de sûreté », Communiqué de presse, Administration portuaire de Montréal, 14 juin 2004.

³ « Projet de terminal au port de Sept-Îles : intéressant, mais... », Site Web de Radio-Canada, 13 avril 2004; « Le port de Sept-Îles prolonge la voie ferrée sans l'aide du gouvernement », Site Web de Radio-Canada, 16 juin 2004.

⁴ Site Web du Groupe TVA, 18 juin 2004.

⁵ Tremblay, Stéphane, « Un pas vers un traversier-rail Sept-Îles-Port-Cartier », Le Soleil, 9 mai 2004.

⁶ « Bureau d'audiences publiques sur l'environnement – Programme décennal de dragage d'entretien des installations portuaires de la compagnie minière IOC à Sept-Îles », Canada NewsWire, 20 avril 2004; Tremblay, Stéphane, « IOC investira 4,5 millions \$ pour l'environnement », Le Soleil, 27 avril 2004.



Perspectives maritimes

Faits saillants de l'industrie maritime

Juillet 2004 – numéro 8

Québec

Hausse du tonnage manutentionné

Au 30 juin 2004, le tonnage manutentionné a totalisé 9,3 Mt, soit une hausse de 10 % par rapport à la même période l'an dernier. Cette augmentation du tonnage total est attribuable en grande partie au tonnage de vrac solide (grains et céréales, minerai de fer, nickel, alumine, sucre brut, etc.) qui a totalisé 2,7 Mt, soit une hausse de 37 % par rapport aux deux premiers trimestres en 2003. Depuis le début de l'année, le port a accueilli environ 400 navires.⁷

Les autorités du port de Québec espèrent que la minière Inco choisira le port pour y faire transiter le nickel qui sera extrait à Voisey Bay, au Labrador. Le port de Québec bénéficie déjà des installations de transbordement et d'entreposage du nickel provenant de la minière Falconbridge de Raglan dans le Grand Nord. Toutefois, les ports de Montréal et de Trois-Rivières souhaitent également accueillir le navire brise-glace de transport de nickel. Le nickel serait par la suite acheminé à Sudbury en Ontario.⁸

Dans l'éventualité que le projet du port méthanier à Beaumont se concrétise, cela pourrait permettre au port de Québec de développer de nouveaux marchés dans le secteur des matières premières. En effet, la construction du quai au terminal pourrait être prise en charge par le port de Québec qui serait prêt à investir de 50 à 60 M\$ dans l'aménagement des installations portuaires à Beaumont.⁹

Port-Cartier

Hausse du tonnage manutentionné

Au 30 juin 2004, le tonnage manutentionné à Port-Cartier a totalisé 7,3 Mt, soit une hausse de 4,6 % par rapport à la même période l'an dernier. Cette hausse du tonnage s'explique en grande partie par l'augmentation du tonnage de concentrés et de boulettes de fer au cours des deux premiers trimestres de 2004 comparativement à ceux de l'an dernier.¹⁰

Port-Alfred

Baisse du tonnage manutentionné

Au 30 juin 2004, le tonnage total manutentionné au port de Port-Alfred a été de 2,2 Mt, soit une baisse de 3 % par rapport à la même période l'an dernier. Les tonnages d'alumine, de coke vert et de soude caustique ont été plus faibles lors des deux premiers trimestres de 2004, comparativement à l'an dernier. En nombre de navires, ce sont 68 navires qui ont transité au port entre janvier et juin 2004, soit le même nombre que l'an dernier pour la même période.¹¹

Baie-Comeau

Hausse du tonnage manutentionné

À la fin juin 2004, le tonnage manutentionné au port de Baie-Comeau totalisait 1,8 Mt, soit 18 % de plus qu'à pareille date en 2003. Une augmentation du tonnage des marchandises non spécifiées au quai Cargill explique en grande partie cette hausse du tonnage au port de Baie-Comeau. En termes de trafic maritime, ce sont 102 navires qui ont transité au port de Baie-Comeau durant les deux premiers trimestres de l'année, comparativement à 96 pour la même période l'an dernier.¹²

À ce tonnage, il faut ajouter environ 416 000 t de marchandises qui ont transité au port de Baie-Comeau (et aussi au port de Matane) via le *Georges-Alexandre-Lebel* au cours des deux premiers trimestres de l'année, ce qui représente une hausse de 9 % par rapport à la même période l'an dernier. Cette hausse est attribuable à l'augmentation des tonnages d'aluminium, de billots et de bois. Entre janvier et juin 2004, le traversier-rail a fait 255 voyages allers-retours, soit 9 % de plus qu'à pareille date l'an dernier.¹³

La multinationale Alcoa, qui n'a pu s'entendre avec le gouvernement du Québec sur le coût de l'électricité à long terme, abandonne officiellement le projet de modernisation de son usine à Baie-Comeau. Alcoa maintiendra la production d'aluminium avec ses vieilles cuves jusqu'en 2010.¹⁴

⁷ Administration portuaire de Québec.

⁸ « Le Port de Québec veut le nickel de Voisey Bay », *Le Soleil*, 18 juin 2004.

⁹ Pelchat, Pierre, « Le Port de Québec est prêt à investir 60 M\$ », *Le Soleil*, 22 mai 2004.

¹⁰ Service des Relations publiques de Québec Cartier.

¹¹ Administration portuaire de Port-Alfred.

¹² « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », *Transports Canada*, janvier à juin 2004.

¹³ « Rapports des tonnages manutentionnés sur le traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel* », *SOPOR et COGEMA*, 2003 et 2004.

¹⁴ « Alcoa abandonne son projet », *Site Web de Radio-Canada*, 29 juin 2004.



Perspectives maritimes

Faits saillants de l'industrie maritime

Juillet 2004 – numéro 8

Sorel

Légère baisse du tonnage manutentionné

Au 30 juin 2004, le tonnage manutentionné au port de Sorel totalisait 1,8 M\$, soit une baisse d'à peine 1 % par rapport à la même période l'an dernier. Le nombre de navires en transit au port a été de 100 navires au cours des deux premiers trimestres de 2004, soit deux de moins que durant la même période l'an dernier.¹⁵

Trois-Rivières

Hausse du tonnage manutentionné

Au 30 juin 2004, le tonnage manutentionné au port de Trois-Rivières a totalisé 1 Mt, soit 19 % de plus que pour la même période l'an dernier. Cette augmentation s'explique par une hausse des transbordements des vrac liquides et solides. Le port a accueilli 128 navires au cours des deux premiers trimestres de l'année, comparativement à 91 navires l'an dernier. Cette différence s'explique par les petits navires des Dauphins du Saint-Laurent qui, depuis cette année, sont enregistrés à chaque fois qu'ils accostent au port. Si ce n'était pas de ceux-ci, le nombre de navires ayant transité à ce jour au port de Trois-Rivières aurait été sensiblement le même que l'an dernier.¹⁶

Au début mai, le port a débuté la réfection des quais 19 et 20, un chantier qui s'échelonne sur une douzaine de mois, soit entre avril 2004 et septembre 2005. Ces travaux permettront notamment aux entreprises de transbordement d'assurer un meilleur service aux différents transporteurs maritimes. Malgré des restrictions qui s'appliqueront pour l'accostage des navires pendant certaines périodes, les autorités du port assurent que les manœuvres courantes nécessaires à l'accueil des navires seront maintenues.¹⁷

Bécancour

La grève à l'aluminerie A.B.I. inquiète

Au 30 juin 2004, le tonnage manutentionné au port de Bécancour a totalisé 865 000 t, soit 3 % de moins qu'à la même période en 2003. Cette baisse est attribuable en partie à la baisse des tonnages d'acier et de coke, et ce malgré une hausse du tonnage d'alumine, de magnésite et de paraffine. Le port de Bécancour a accueilli un total de 53 navires au cours des deux premiers trimestres, soit cinq de plus que durant la même période en 2003.¹⁸

La grève des travailleurs de l'aluminerie A.B.I. d'Alcoa à Bécancour pourrait avoir un impact sur le tonnage manutentionné au port de Bécancour si la production de l'usine était éventuellement ralentie, voire arrêtée. Les transbordements d'alumine et de coke représentent bon an mal an environ 60 % du tonnage manutentionné au port de Bécancour, soit 55 % des revenus totaux du port.¹⁹ Déjà, la direction de l'aluminerie a, dans un premier temps, fermé le tiers des cuves et quelques jours après, une deuxième série de cuves de la fonderie.²⁰

Havre-Saint-Pierre

Baisse du tonnage de minerais

À la fin juin 2004, le tonnage total manutentionné au port de Havre-Saint-Pierre était d'environ 825 000 t, soit 19 % de moins qu'au cours des deux premiers trimestres en 2003. La baisse des chargements de minerais (ilménite et fer) et de titane explique presque en totalité cette diminution du tonnage. Le nombre de navires ayant transité au Quai - Fer et Titane a totalisé 22 navires entre janvier et juin 2004, soit six de moins que durant la même période l'an dernier.²¹

Le *Nordik Express*, qui approvisionne plusieurs municipalités de la Moyenne et de la Basse Côte-Nord, ne s'arrêtera plus au quai de Havre-Saint-Pierre jusqu'à nouvel ordre. La compagnie invoque la grève des 12 débardeurs pour justifier cette décision.²²

¹⁵ « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », *Transports Canada*, janvier à juin 2004.

¹⁶ Administration portuaire de Trois-Rivières.

¹⁷ Veillette, Guy, « Cure de rajeunissement de 15 \$ millions », *Le Nouvelliste*, 28 mai 2004.

¹⁸ Administration portuaire de Bécancour.

¹⁹ « Un poids lourd pour le port de Bécancour », *Le Nouvelliste*, 9 juillet 2004.

²⁰ *Site Web de la radio de Radio-Canada*, 11 juillet 2004; « Alcoa fermera une deuxième série de cuves », *Le Soleil*, 14 juillet 2004.

²¹ « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », *Transports Canada*, janvier à juin 2004.

²² « Le Nordik Express suspend son arrêt à Havre-Saint-Pierre », *Le Soleil*, 12 juillet 2004.



Perspectives maritimes

Faits saillants de l'industrie maritime

Juillet 2004 – numéro 8

Port-Saguenay

Hausse des tonnages de sel de déglacage et d'agrégats de granit

Au 30 juin 2004, le tonnage manutentionné à Port-Saguenay totalisait 171 315 t, soit 15 % de plus que pour la même période en 2003. Cette hausse est attribuable à une hausse des tonnages transbordés de sel de déglacage et d'agrégats de granit, et ce malgré une forte baisse du tonnage de papier journal. Le nombre de navires ayant transité au port au cours des deux premiers trimestres de 2004 est le même que celui en 2003 pour la même période, soit 25 navires.²³

Six mois après la fermeture temporaire de l'usine d'Abitibi-Consol à Port-Alfred, un comité de relance a présenté un plan qui prévoit la construction d'une usine de pâte de 80 M\$ que les gouvernements du Québec et d'Ottawa se sont engagés à financer en partie. Les travailleurs attendent une réponse de la direction. Déjà, les employés de la papetière ont reçu récemment une première nouvelle encourageante. En effet, Abitibi-Consol a annoncé le redémarrage des machines à papier au début d'août.²⁴

Matane

Hausse du tonnage manutentionné

À la fin juin 2004, le tonnage total manutentionné au port de Matane était d'environ 123 992 t, soit 16 % de plus qu'à pareille date en 2003. Les tonnages de sel, de pâte de bois et de produits pétroliers ont tous connu une hausse par rapport à la même période l'an dernier. Ce sont 21 navires qui ont transité au port au cours des deux premiers trimestres de 2004, soit un de plus que l'an dernier pour la même période.²⁵

À ce tonnage, il faut ajouter les quelque 416 000 t de marchandises qui ont transité au port de Matane via le *Georges-Alexandre-Lebel* au cours des deux premiers trimestres de 2004.²⁶ (*voir port de Baie-Comeau, p.2*)

Rimouski

Baisse du tonnage d'essence et de produits pétroliers

Au 30 juin 2004, le tonnage manutentionné au port de Rimouski était de 110 000 t, soit 7 % de moins qu'à pareille date en 2003. Une baisse des déchargements d'essence et de produits pétroliers explique cette diminution. Au cours des deux premiers trimestres de 2004, 30 navires ont accosté au port, soit le même nombre que durant la même période l'an dernier.²⁷

En mai dernier, Transports Québec a confirmé que le gouvernement du Québec maintient à Rimouski le port d'attache de la desserte maritime de la Basse Côte-Nord. La ministre déléguée de Transport Québec, Mme Julie Boulet, a précisé qu'elle souhaitait que le prochain contrat soit d'une durée de dix ans afin d'optimiser les services. Par ailleurs, les ports de la desserte seront maintenus à Rimouski, Sept-Îles, Havre-Saint-Pierre et Natasquan. Le service de la desserte maritime de la Basse Côte-Nord continuera à être assuré par le *Nordik Express*, dont le contrat a été renouvelé pour la prochaine année.²⁸

Pointe-au-Pic

Baisse du tonnage de papier journal

Au 30 juin 2004, le tonnage total manutentionné au port de Pointe-au-Pic a été de 55 368 t, soit 38 % de moins qu'à la même période l'an dernier. Cette diminution s'explique en totalité par la baisse du tonnage de papier journal. Le nombre de navires a diminué avec un trafic total de 14 navires, comparativement à 17 pour la même période en 2003.²⁹

²³ Administration portuaire de Port-Saguenay.

²⁴ « Port-Alfred : six mois plus tard, les espoirs sont toujours minces », *Site Web de Radio-Canada*, 10 juin 2004; Côté, Daniel, « Redémarrage des machines », *Le Quotidien*, 7 juillet 2004.

²⁵ « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », *Transports Canada*, janvier à juin 2004.

²⁶ « Rapports des tonnages manutentionnés sur le traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel* », *SOPOR et COGEMA*, 2003 et 2004.

²⁷ « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », *Transports Canada*, janvier à juin 2004.

²⁸ « La desserte de la Basse-Côte-Nord à Rimouski pour encore 10 ans », *Site Web de Radio-Canada*, 19 mai 2004.

²⁹ « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », *Transports Canada*, janvier à juin 2004.



Perspectives maritimes

Faits saillants de l'industrie maritime

Juillet 2004 – numéro 8

Gros-Cacouna

Gros-Cacouna espère toujours avoir son port méthanier

Au 30 juin 2004, le tonnage manutentionné au port de Gros-Cacouna a totalisé 50 313 t, soit 36 % de moins que par rapport à la même période l'an dernier. La diminution des tonnages de papier journal, de bois d'œuvre et de rebuts de métaux et de ferraille explique cette baisse importante. Au cours des deux premiers trimestres de 2004, le port a accueilli un total de 14 navires comparativement à 21 l'an dernier.³⁰

Bien que Gros-Cacouna n'a pas été retenu par Gaz Métro pour implanter son terminal méthanier, Gros-Cacouna pourrait finalement obtenir son terminal méthanier. Selon le quotidien *Le Soleil*, la compagnie Trans-Canada Pipeline envisagerait de construire un port méthanier de 750 M\$ à Gros-Cacouna. En renonçant à Gros-Cacouna, Gaz Métro avait invoqué les vents, le brouillard et les glaces dans le secteur. Ces motifs ne poseraient toutefois aucun problème pour Trans-Canada Pipeline qui devrait entreprendre prochainement des études plus poussées sur les fonds marins.³¹

Gaspé

Hausse du tonnage manutentionné

Au 30 juin 2004, le tonnage manutentionné au port de Gaspé était de 37 490 t, soit une hausse de 15 % par rapport à la même période en 2003. L'augmentation des tonnages de sel et d'essence explique cette hausse à Gaspé. Au cours des deux premiers trimestres de 2004, le port a accueilli huit navires, comparativement à 12 durant la même période l'an dernier.³²

Portneuf

Baisse du tonnage manutentionné

Au 30 juin 2004, le total du tonnage manutentionné au port de Portneuf a été de 23 141 t, soit 42 % de moins qu'en 2003. Cette baisse est attribuable en grande partie à une diminution des tonnages de sable et de gravier. En nombre de navires, ce sont deux navires qui ont visité le port de Portneuf au cours des deux premiers trimestres de 2004, soit deux de moins que durant la même période l'an dernier.³³

Cap-aux-Meules

Baisse du tonnage manutentionné

Au 30 juin 2004, le tonnage manutentionné au port de Cap-aux-Meules était d'environ 21 931 t, soit la moitié moins qu'à la même période l'an dernier. Cette baisse s'explique par une diminution du tonnage des déchargements de sable, de gravier et de produits pétroliers. Le nombre de navires ayant transité au port a été de 13 navires, comparativement à 28 navires durant la même période l'an dernier.³⁴

Chandler

Lueur d'espoir pour l'usine Gaspésia

Au 30 juin 2004, le tonnage manutentionné au quai de Chandler a totalisé 2 054 t, soit 36 % de moins par rapport à la même période l'an dernier. Cette baisse s'explique en totalité par une diminution du tonnage des déchargements de sel. Un seul navire a accosté à Chandler en 2004, soit le même nombre que l'an dernier pour la même période.³⁵

Le quotidien *Le Soleil* rapportait en juillet que quatre entreprises de pâtes et papiers s'informaient actuellement sur l'usine Gaspésia de Chandler. L'identité de ces entreprises demeure confidentielle. Il s'agirait toutefois de firmes européennes dans tous les cas, parfois avec des intérêts américains. Toutes ces compagnies seraient intéressées à acheter l'usine et à terminer sa modernisation. La firme Ernst & Young, chargée de vendre l'usine, ne s'attend pas à recevoir une offre avant août.³⁶

³⁰ « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », *Transports Canada*, janvier à juin 2004.

³¹ « Terminal méthanier à Gros-Cacouna : un second projet pourrait voir le jour », *Site Web de Radio-Canada*, 26 juin 2004.

³² « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », *Transports Canada*, janvier à juin 2004.

³³ Ibid

³⁴ Ibid

³⁵ Ibid

³⁶ « La Gaspésia sous la loupe des Européens », *Le Soleil*, 12 juillet 2004.



Perspectives maritimes

Faits saillants de l'industrie maritime

Juillet 2004 – numéro 8

Forestville

Une mine de fer et de titane au nord de Forestville

La firme Quinto Technology de Vancouver envisagerait sérieusement la possibilité d'exploiter une mine de fer et de titane dans les environs du Lac Brûlé, à 210 km au nord de Forestville. L'entreprise devrait commencer en août des travaux d'exploration du gisement. La situation du marché mondial du fer et du titane est très bonne actuellement, particulièrement en Chine, ce qui rend le gisement de 6 Mt très intéressant à exploiter. Selon le maire de Forestville, Quinto envisagerait de broyer le minerai sur place pour ensuite le transporter par camion jusqu'au quai de Forestville où il serait chargé sur une barge.³⁷

Bilan des deux premiers trimestres de 2004

Estimation et comparaison des tonnages manutentionnés
dans les principaux ports du Québec au cours des deux premiers trimestres 2003 et 2004

LISTE DES PORTS	janv-juin 2003	janv-juin 2004	Variation 2004/2003
1. Montréal	9,5 Mt	11 Mt	+ 16 %
2. Sept-Îles	9,6 Mt	10,1 Mt	+ 5 %
3. Québec	8,5 Mt	9,3 Mt	+ 10 %
4. Port-Cartier	7,0 Mt	7,3 Mt	+ 4,6 %
5. Port-Alfred	2,25 Mt	2,19 Mt	- 3 %
6. Baie-Comeau ³⁸	1,5 Mt	1,8 Mt	+ 18 %
7. Sorel	1,79 Mt	1,78 Mt	- 1 %
8. Trois-Rivières	873 kt	1,0 Mt	+ 19 %
9. Bécancour	890 kt	865 kt	- 3 %
10. Havre-Saint-Pierre	1 Mt	825 kt	- 19 %
11. Port-Saguenay	149 kt	171 kt	+ 15 %
12. Matane ³⁸	107 kt	124 kt	+ 16 %
13. Rimouski	118 kt	110 kt	- 7 %
14. Pointe-au-Pic	90 kt	55 kt	- 38 %
15. Gros-Cacouna	79 kt	50 kt	- 36 %
16. Gaspé	33 kt	38 kt	+ 15 %
17. Portneuf	40 kt	23 kt	- 42 %
18. Cap-aux-Meules	45 kt	22 kt	- 51 %
19. Chandler	3 kt	2 kt	- 36 %
TOTAL	43,6 Mt	46,8 Mt	+ 7 %

Source : Administrations portuaires et Transports Canada.

Compilation : DRPE, Pêches et Océans Canada, région du Québec.

Les plus importants ports du Québec ont manutentionné un total de 46,8 Mt au cours des deux premiers trimestres de 2004, soit 7 % de plus que lors des deux premiers trimestres en 2003. Cette hausse provient essentiellement de l'augmentation des tonnages dans les ports de Sept-îles, de Montréal, de Québec et de Port-Cartier, soit les quatre plus importants ports au Québec en termes de tonnage.

SÛRETÉ MARITIME

Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires

Le code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) de l'Organisation maritime internationale (OMI) est entré en vigueur au Canada le 1^{er} juillet dernier. Le Code ISPS s'applique à tous les navires commerciaux d'une jauge brute de 500 tonneaux ou plus, ou qui transportent plus de 12 passagers et circulent entre les pays, ainsi qu'aux installations maritimes et aux ports canadiens qui les desservent. Le Règlement exige, entre autres, la réalisation d'évaluations de sûreté, l'élaboration de plans de sûreté et l'embauche d'agents de sécurité. De plus, un Certificat international de la sûreté du navire a été décerné à toutes les installations maritimes, les navires et les

³⁷ Paradis, Steeve, « Mine de fer et de titane au nord de Forestville – Un gisement découvert en 1954 sera exploité », *Le Soleil*, 19 juillet 2004.

³⁸ 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

Juillet 2004 – numéro 8

ports canadiens qui satisfont aux exigences du Règlement. Ce certificat est requis afin de faciliter l'entrée aux installations maritimes qui se conforment aux exigences du code ISPS au Canada et à l'étranger.³⁹

La sûreté maritime aux États-Unis⁴⁰

Depuis les attentats du 11 septembre 2001, le Département des Transports des États-Unis et les experts américains en matière de sûreté maritime ont rappelé que les ports américains sont plus vulnérables aux attaques terroristes que tout autre segment de transport. Parmi les mesures prises par l'administration Bush, il y a eu la création du Département de sûreté intérieure. Les normes de sûreté adoptées par ce nouveau département comprennent, entre autres, les mesures suivantes pour l'industrie maritime :

- la Garde côtière américaine (GCA), les 55 plus grands ports du pays et les compagnies maritimes doivent se doter d'un plan de lutte antiterroriste;
- le Bureau des douanes et de la protection des frontières doit déployer des équipes d'inspection à travers le monde pour s'assurer de la fiabilité des plans de sûreté dans près de 2 500 ports étrangers;
- la création de pièces d'identité pour les travailleurs du secteur des transports maritimes et de visas d'entrée aux États-Unis pour les membres des équipages des navires étrangers;
- l'obligation pour les armateurs de fournir à la douane américaine, 24 heures avant le chargement dans le navire, une description détaillée des produits chargés dans des conteneurs destinés ou devant transiter par un port des États-Unis;
- la création d'une équipe d'intervention rapide de la GCA susceptible d'être déployée d'urgence pour répondre à une attaque terroriste.

En vertu de la nouvelle réglementation, la GCA est désignée principale agence fédérale d'application des normes de sûreté en matière maritime et responsable en premier ressort de la prévention, de la réponse et de la minimisation des dommages résultant d'attaques terroristes dans l'espace maritime américain.

VOIE MARITIME

Hausse du tonnage transporté

Pour la période de janvier à mai 2004, la Voie maritime du Saint-Laurent a accueilli 892 navires, ce qui représente une hausse de 16 % par rapport à l'année précédente. Une augmentation du tonnage est également observée durant la même période. Les navires transitant par la Voie maritime ont transporté 9,4 Mt au cours des cinq premiers mois de 2004, soit 12 % de plus que pour la même période l'an dernier. Les céréales et le minerai de fer ont enregistré des hausses de tonnage au cours des cinq premiers mois de 2004, soit de 20 % et de 13 % respectivement.⁴¹

La sûreté maritime dans la Voie maritime du Saint-Laurent

La Corporation de la Voie Maritime du Saint-Laurent (CGVMSL) a annoncé en juin que le plan de sécurité pour ses installations maritimes a été approuvé par Transports Canada. La CGVMSL a également reçu des certificats de conformité indiquant que ses installations respectent les exigences du code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS) de l'Organisation maritime internationale.⁴²

Pour pouvoir recevoir le certificat de conformité ISPS, la CGVMSL a cerné les menaces potentielles pour les installations de la Voie maritime et élaboré des plans pour traiter des manquements à la sécurité. Une formation continue est prévue pour les employés. L'amélioration des clôtures, des barrières, des serrures, des caméras et de l'affichage a rehaussé la sécurité aux installations de la CGVMSL. Des inspecteurs de la Sûreté maritime de Transports Canada et de la Garde côtière américaine monteront à bord de tous les navires étrangers entrant dans la Voie maritime du Saint-Laurent pour effectuer une vérification initiale de la sécurité. Des vérifications et des exercices réguliers mettront à l'épreuve les composantes du plan de sécurité.⁴³

³⁹ « Sûreté maritime – Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires », communiqué de presse, [Transport Canada](#), 30 juin 2004.

⁴⁰ « La stratégie de la Garde côtière américaine pour la sûreté maritime dans le système Grands Lacs - Voie maritime du Saint-Laurent », [Innovation Transport](#), juin 2004.

⁴¹ « Résultats mensuels du trafic de la Voie maritime, en date du 31 mai 2004 », [Site Web du Réseau Grands-Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent](#), mai 2004.

⁴² « La Voie maritime canadienne est conforme au code ISPS », communiqué de presse, [Site Web du Réseau Grands-Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent](#), 30 juin 2004.

⁴³ Ibid



Perspectives maritimes

Faits saillants de l'industrie maritime

Juillet 2004 – numéro 8

MARCHANDISES

Minerai de fer

Hausse de la production québécoise de minerai de fer

Tel que prévu, la forte demande de minerai de fer pour la fabrication d'acier en Chine contribue à une hausse mondiale de la production de fer. La Chine produit désormais 24 % de l'ensemble de la production mondiale d'acier.⁴⁴ Au Québec, la production de minerai de fer a augmenté de 14,6 % en 2003 en raison de la vigueur de la demande en Chine et ailleurs en Asie et à ce jour, tout laisse croire que la production en 2004 augmentera également.⁴⁵ En effet, les plus récentes statistiques sur la production de minerai de fer au Québec font état d'une production de 3,3 Mt pour les quatre premiers mois de 2004, soit 11 % de plus que durant la même période l'an dernier.⁴⁶

La production québécoise de minerai de fer pourrait toutefois enregistrer un ralentissement au cours des prochains mois. Les activités de Mines Wabush, à Sept-Îles et au Labrador, sont paralysées par une grève des quelque 600 employés, sans contrat de travail depuis la fin février. Quant à la mine Iron Ore du Canada (IOC), elle est également confrontée à une grève de ses employés de la mine de Labrador City et de leurs collègues de Sept-Îles.⁴⁷

Blé

Légère augmentation des exportations⁴⁸

En cette nouvelle année récolte 2004-05, les analystes d'Agriculture et Agroalimentaire Canada (AAC) prévoient une hausse de 3,5 % des exportations canadiennes de blé. Ces estimations ont été faites en supposant un rendement moyen et en utilisant les estimations relatives aux superficies ensemencées publiées par Statistiques Canada.

Toujours selon les analystes d'AAC, les principaux facteurs à surveiller en 2004-05 sont les conditions de croissance dans les principales régions où se transige le grain, la demande à l'importation en Chine, le taux de fret maritime et la valeur relative des devises canadienne et américaine. Les fluctuations de ces facteurs devraient affecter non seulement la productivité de l'industrie canadienne du blé mais également la quantité de blé manutentionné dans la Voie maritime du Saint-Laurent au cours de la prochaine année.

À plus long terme, le profil canadien de l'industrie du blé⁴⁹ publié récemment par AAC mentionne que les superficies ensemencées de blé devraient être stables au cours de la prochaine décennie. En supposant un rendement légèrement supérieur à celui obtenu au cours des dernières années en raison de la sécheresse, il est possible d'anticiper une hausse légère de la production au cours des dix prochaines années, ce qui pourrait se refléter également au niveau des exportations canadiennes de blé.

Aluminium

Faible hausse de la production canadienne d'aluminium

Selon Exportation et Développement Canada (EDC), la demande mondiale d'aluminium devrait s'intensifier dans l'avenir, mais l'offre devrait demeurer excédentaire également. C'est en Chine que la capacité de production augmentera le plus en 2004 et en 2005, mais la consommation du pays augmentera fortement en raison de la croissance de la production industrielle de la Chine. Toujours selon EDC, les mesures de rationalisation au sein de l'industrie canadienne de l'aluminium devraient se traduire par une baisse de la production en 2004, au mieux une faible hausse.⁵⁰

Les plus récentes statistiques sur la production canadienne d'aluminium font état d'une production de 934 024 t pour les quatre premiers mois de 2004, soit une très faible hausse par rapport à la même période l'an dernier.⁵¹

⁴⁴ « Aperçu sectoriel – Métaux industriels et minerais métalliques », *Exportation et développement Canada*, printemps 2004.

⁴⁵ Riverin, François, « Une grosse année pour l'exploitation minière », *Les Affaires*, 24 avril 2004.

⁴⁶ « Production des principaux minéraux du Canada », *Ressources naturelles du Canada*, janvier à mai 2004.

⁴⁷ Tremblay, Stéphane, « Rien ne va plus à Mines Wabush », *Le Soleil*, 9 juillet 2004; « Les producteurs de minerai de fer créent une crise au Labrador, estiment les Métallos », *Canada NewsWire*, 6 juillet 2004; « Grève dans deux usines d'Iron Ore », *Site Web de Radio-Canada*, 19 juillet 2004.

⁴⁸ « Bi-weekly Bulletin: Profile of the Canadian wheat industry », *Agriculture et Agroalimentaire Canada*, 5 juillet 2004, page 1.

⁴⁹ « Canada : Perspectives des céréales et oléagineux », *Agriculture et Agroalimentaire Canada*, 5 juillet 2004.

⁵⁰ « Aperçu sectoriel – Métaux industriels et minerais métalliques », *Exportation et développement Canada*, printemps 2004.

⁵¹ « Production des principaux minéraux du Canada », *Ressources naturelles du Canada*, janvier à mai 2004.



Perspectives maritimes

Faits saillants de l'industrie maritime

Juillet 2004 – numéro 8

Bois d'œuvre et papier journal

Baisse des droits compensateurs américains sur le bois d'œuvre canadien

Le mois de juin a réservé une bonne nouvelle pour l'industrie forestière canadienne. Le gouvernement américain a annoncé qu'il réduira les droits compensateurs sur le bois d'œuvre canadien en les faisant passer de 27 % à 13 % à partir de décembre prochain. À cela, s'ajoute la très bonne performance de la construction résidentielle aux États-Unis, un marché important pour le bois d'œuvre canadien.⁵²

Augmentation du lignage publicitaire dans les grands quotidiens américains

Le lignage publicitaire des quatre plus importants quotidiens des États-Unis a connu une croissance au cours des derniers mois. En effet, depuis le début de 2004, le volume publicitaire de ces quotidiens affiche une hausse de 1,5 %. La hausse du lignage publicitaire des principaux quotidiens américains pourrait se traduire par une croissance de la demande de papier journal vers le milieu de l'année.⁵³

Gaz naturel

Beaumont est choisie pour le port méthanier de Gaz Métro

Gaz Métropolitain a finalement arrêté son choix pour la construction du port méthanier aux limites de Beaumont et de Lévis. Le projet *Rabaska* prévoit la construction d'une jetée de près de 300 mètres pour accueillir les méthaniers et l'installation de deux réservoirs de stockage de gaz naturel liquéfié, des pompes, des vaporisateurs pour redonner au combustible sa forme gazeuse et un gazoduc pour joindre le réseau actuel de Gaz Métro dans l'ouest de Lévis. Gaz Métro n'a pas encore déterminé l'emplacement précis du terminal dans une zone riveraine d'environ 3 km entre Lévis et Beaumont.⁵⁴ Mentionnons qu'à ce jour, le projet soulève beaucoup d'inquiétude de la part de certains citoyens de Beaumont.⁵⁵

Le gaz naturel liquéfié (GNL) qui y serait importé est du gaz refroidi à une température de -160 degrés Celsius. Ainsi, il devient liquide et peut donc être transporté par bateau. Les quatre méthaniers de Gaz de France, l'un des trois partenaires du projet *Rabaska*, déchargeront à tour de rôle du GNL qui sera ensuite acheminé par gazoduc vers des réservoirs terrestres où il sera entreposé. Gaz Métro prévoit également construire une pompe et des vaporisateurs pour gazéifier à nouveau le GNL afin de l'acheminer à Lévis via son réseau de transport.⁵⁶

TRAVERSIERS

Un site Internet qui fait la promotion d'un pont sur la rivière Saguenay

La Société du pont sur le Saguenay vient de lancer un site Internet (www.pontsaguenay.com) dans lequel elle fait la promotion d'un pont sur le Saguenay entre les villages de Baie-Sainte-Catherine et Tadoussac. Parmi les nombreux renseignements disponibles sur le site, on retrouve des détails sur les deux projets de ponts envisagés, soit celui de la firme Buckland and Taylor (1999) et celui du consortium SNC-Lavalin/Genicar (2004).⁵⁷

Une étude commandée par le gouvernement du Québec sur l'impact de la construction d'un pont sur la rivière Saguenay a débuté à l'été 2002 et sera terminée à l'automne 2004. Cette étude devrait permettre de cumuler toutes les informations pertinentes pour amorcer les audiences devant le BAPE (Bureau d'audiences publiques en environnement), préluce obligé à la construction du pont.⁵⁸

CROISIÈRES-EXCURSIONS

Le succès du film « La grande Séduction » a des effets positifs sur le tourisme sur la Côte-Nord

Le *Nordik Express*, un navire qui offre des excursions vers la Moyenne et la Basse Côte-Nord, incluant un arrêt à Harrington Harbour, a déjà fait le plein de voyageurs pour cet été. Le succès du film *La Grande Séduction* semble expliquer le succès de ce navire cargo-passager qui peut accueillir 268 passagers, dont 72 en cabines. « C'est complet pour tous les voyages en cabine privée. Il ne reste que des allers et

⁵² « Bois d'œuvre : Washington réduit ses taxes », [Site Web de Radio-Canada](#), 3 juin 2004.

⁵³ « Le prix du papier journal fléchit », [Les Affaires](#), 3 juillet 2004.

⁵⁴ Saint-Pierre, Marc, « Le port méthanier sera aux limites de Beaumont », [Le Soleil](#), 30 avril 2004.

⁵⁵ Saint-Pierre, Marc, « Le projet du port méthanier soulève déjà l'inquiétude », [Le Soleil](#), 30 avril 2004.

⁵⁶ Normand, François, « Une conjoncture favorable au projet de terminal méthanier », [Les Affaires](#), 22 mai 2004.

⁵⁷ « L'idée d'un pont sur le Saguenay fait son chemin Internet », [Site Web du Groupe TVA](#), 11 juin 2004.

⁵⁸ Ibid



Perspectives maritimes

Faits saillants de l'industrie maritime

Juillet 2004 – numéro 8

des retours simples, alors ils proposent la formule avion-bateau, un voyage mixte », explique Élisabeth Blais, présidente de l'ATR de Duplessis.⁵⁹

De nouvelles excursions maritimes aux Îles-de-la-Madeleine

Situé à Havre-Aubert, au sud de l'archipel des Îles-de-la-Madeleine, le centre nautique l'Istorlet offre depuis cet été des excursions sur un nouveau zodiac géant. Baptisé l'Istorlet IV, le bateau pneumatique de 12 mètres est très rapide, stable en mer et peut accueillir 36 passagers. Durant la journée, le zodiac naviguera vers l'Île d'Entrée et le Corps Mort pour emmener les touristes nager au large en compagnie des phoques. Au coucher du soleil, l'Istorlet IV reprendra la mer pour une visite guidée de deux heures sur l'histoire des six phares de l'archipel.⁶⁰

CROISIÈRES INTERNATIONALES

Baie-Comeau : une destination pour les croisières en eau froide

Une étude des firmes Zins Beauchesne et Cépro confirme que Baie-Comeau possède tout le potentiel pour devenir une destination touristique de choix pour les croisières en eau froide. Parmi les atouts de Baie-Comeau, l'étude souligne son port adapté aux navires de croisière, le centre-ville historique, la forêt boréale, les grands barrages et la présence des communautés Montagnaises dans la région. L'industrie touristique des croisières en eau froide est en plein essor et dans ce contexte, Baie-Comeau estime qu'elle pourrait attirer 5 000 visiteurs par année à court terme, et dix fois plus à longue échéance.⁶¹

NAVIGATION DE PLAISANCE

Les demandes d'assistance... urgentes ou non urgentes?

Chaque année, la Garde côtière canadienne, région du Québec, répond à près de 900 demandes d'assistance émanant de plaisanciers et de pêcheurs qui naviguent sur le fleuve et le Golfe Saint Laurent. Les trois quarts de ces appels sont classés non urgents. C'est le cas de toutes les demandes impliquant des bris de moteurs et des pannes sèches et qui font en sorte que la vie des occupants n'est pas en danger. Ces situations sont coûteuses pour la GCC, car elles monopolisent des ressources qui sont en alerte pour les incidents de détresse réelle. Aussi, la GCC encourage l'utilisation de ressources commerciales ou privées pour assister ces marins malencontreusement en panne, comme ça se fait ailleurs dans le pays. Si des frais sont encourus durant l'opération d'assistance, la facture est naturellement de la responsabilité du propriétaire du bateau désemparé. La GCC vise ainsi mieux utiliser ses ressources en les conservant disponible pour les urgences véritables.⁶²

La marina de Sept-Îles ouverte

Contrairement à ce qui fut annoncé, le Club nautique de Sept-Îles a décidé d'ouvrir la marina de Sept-Îles pour l'été. Le nouveau conseil d'administration de la marina a décidé de réaliser les travaux nécessaires afin de rendre sécuritaires les installations de la marina. L'implication bénévole du club nautique a permis d'effectuer des travaux de soudage et d'ancrage de nouveaux pontons. Notons que plus de 7 000 plaisanciers, en majorité des visiteurs, font annuellement une excursion dans la baie de Sept-Îles.⁶³

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 .

⁵⁹ « Tourisme : une saison faste attendue sur la Côte-Nord », Site Web de Radio-Canada, 5 juin 2004.

⁶⁰ « Un nouveau bateau de croisières aux Îles-de-la-Madeleine », Site Web de Radio-Canada, 8 juillet 2004.

⁶¹ « Baie-Comeau investit \$300 000 pour lancer les croisières en eau froide », Site Web de Radio-Canada, 22 juin 2004.

⁶² Pêches et Océans Canada – Région du Québec, la Garde côtière canadienne.

⁶³ « Revirement de situation à la marina de Sept-Îles », Site Web de Radio-Canada, 7 juin 2004.