Pêches et Océans Canada | Fisheries and Oceans Canada

perspectives maritimes

faits saillants de l'industrie du transport maritime

MARS 2012

NUMÉRO 30

TABLE DES MATIÈRES

Ports du Québec 1
Voie maritime 6
Transport maritime mondial 6
Transport maritime au Canada 8
Transport maritime au Québec 8
Environnement 9
Marchandises 9
Traversiers 10
Croisières internationales 11

PORTS DU QUÉBEC

BILAN 2011

En 2011, le tonnage manutentionné dans les principaux ports du Québec a totalisé 127 millions de tonnes (Mt), soit 7 % de plus qu'en 2010 (voir tableau, page suivante) et 2 % de plus que les 124,1 Mt en 2008, soit avant la récession économique mondiale. Le transport maritime au Québec est clairement en mode reprise.

Augmentation du tonnage manutentionné

Le port de Québec a connu une année record avec un tonnage total de 29 Mt, soit 18 % de plus qu'en 2010. Les transbordements de marchandises en provenance ou en direction des Grands Lacs et le développement minier lié au Plan Nord ont grandement contribué à cette croissance.

Au port de Montréal, le tonnage a augmenté de 10 %, une hausse attribuable à un bond spectaculaire de 30 % de la manutention de vrac liquide. Les produits pétroliers constituent l'essentiel de cette augmentation.

Quant au port de Sept-Îles, la hausse des expéditions de minerai de fer a contribué à une croissance de 4 % du tonnage manutentionné au port.

Cette remontée du tonnage dans les ports québécois s'est traduite par une croissance du trafic maritime, soit une hausse de 7 % par rapport à l'année précédente.

Bonne performance des ports québécois malgré une reprise économique mondiale fragile

La reprise économique mondiale demeure fragile. En effet, dans les principales économies développées, notamment aux États-Unis et en Europe, la précarité des finances publiques contribue à miner la reprise économique et conséquemment, le commerce international. Dans ce contexte, la bonne performance de plusieurs ports québécois en 2011 s'explique très principalement par la forte demande chinoise pour les minerais (minerai de fer, ilménite, nickel et autres) qui abondent dans le sous-sol québécois.

Dans les ports québécois, les espoirs liés au Plan Nord et à une relance de l'économie québécoise laissent miroiter des volumes record de marchandises manutentionnées et des centaines de millions d'investissements dans les infrastructures portuaires. Déjà, plusieurs ports commerciaux au Québec se positionnent pour manutentionner les millions de tonnes de marchandises de toutes sortes générées par le Plan Nord. C'est notamment le cas des ports de Montréal, Québec, Sept-Îles, Valleyfield, Trois-Rivières, Port-Saguenay, Port-Cartier et Baie-Comeau qui prévoient tous une hausse importante de leur tonnage manutentionné au cours des prochaines années.

BILAN DE L'ANNÉE 2011p

Estimation et comparaison du tonnage manutentionné et du trafic maritime dans les principaux ports du Québec en 2011p et 2010

LISTE DES PORTS	Tonnage manutentionné (tonnes)			Trafic (nombre de navires en transit)		
	2011p janv.-déc.	2010 janv.-déc.	Variation [1] 2011p/2010	2011p janv.-déc.	2010 janv.-déc.	Variation 2011p/2010
1. Québec	28,9 Mt	24,5 Mt	+ 18 %	1 367	1 172	+ 17 %
2. Montréal	28,5 Mt	25,9 Mt	+ 10 %	1 320	1 221	+ 8 %
3. Sept-Îles	25,9 Mt	25,1 Mt	+ 4 %	530	563	- 6 %
4. Port-Cartier	17,6 Mt	18 Mt	- 2 %	393	387	- 2 %
5. Sorel-Tracy	6,1 Mt	6 Mt	+ 2 %	279	301	- 7 %
6. Baie-Comeau [2]	5,5 Mt	5,4 Mt	+ 2 %	257	250	+ 3 %
7. Port-Alfred	4,6 Mt	4,5 Mt	+ 2 %	120	119	+ 1 %
8. Trois-Rivières	3,3 Mt	2,9 Mt	+ 12 %	242	216	+ 12 %
9. Havre-St-Pierre	2,6 Mt	2,8 Mt	- 5 %	97	85	+ 14 %
10. Bécancour	2 Mt	1,6 Mt	+ 27 %	148	167	- 11 %
11. Valleyfield	461 kt	410 kt	+ 12 %	122	98	+ 24 %
12. Port-Saguenay	324 kt	384 kt	- 16 %	69	73	- 6 %
13. Rimouski	309 kt	348 kt	- 11 %	79	81	- 2 %
14. Gaspé	140 kt	329 kt	- 57 %	30	36	- 17 %
15. Matane [2]	110 kt	223 kt	- 51 %	33	37	- 11 %
16. Gros-Cacouna	140 kt	137 kt	+ 2 %	52	39	+ 33 %
17. Pointe-au-Pic	138 kt	123 kt	+ 12 %	18	25	- 28 %
18. Chandler	4 kt	5 kt	- 10 %	8	13	- 38 %
TOTAL	127 Mt	118,7 Mt	+ 7 %	5 164	4 833	+ 7 %

Sources : Administrations portuaires et Transports Canada.

Compilation : Direction régionale des politiques et de l'économique, Pêches et Océans Canada, région du Québec.

M : millions; k : milliers

p : préliminaire

[1] Les variations des tonnages sont calculées à partir des données non arrondies des tonnages manutentionnés.
[2] Ces données n'incluent pas le tonnage transitant aux ports de Baie-Comeau et de Matane via le traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel.*

Québec

Une année record

Après le record de tonnage de 2011, l'année 2012 s'annonce prometteuse en investissements au port de Québec. En effet, le port et ses opérateurs investiront 50 M$ dans des projets d'infrastructures. L'Administration portuaire investira 10 M$ pour des travaux de maintenance et la mise à niveau de certains quais. Les principaux opérateurs privés du port investiront quant à eux 40 M$ supplémentaires. C'est notamment le cas de Bunge, Arrimage Saint-Laurent et IMTT-Québec qui prévoient de nouvelles constructions.[3]

Montréal

Hausse du tonnage de produits pétroliers

En 2011, le port de Montréal a manutentionné 28,5 Mt de marchandises, soit la meilleure performance de son histoire. Cette hausse du tonnage s'explique par l'augmentation des vracs liquides, notamment des produits pétroliers, qui ont bondi de 32 % en un an. Cette hausse est attribuable à la fermeture de la raffinerie Shell de Montréal-Est qui a cessé de raffiner du pétrole brut en octobre 2010 pour devenir un terminal de stockage de produits raffinés. Ces produits pétroliers (essence ordinaire, diesel, carburéacteur) sont maintenant importés par bateau de Québec et d'Europe.[4]

Le port de Montréal projette de l'expansion sur la rive sud. Les installations du port dans l'est de la ville atteindront leur pleine capacité d'ici 2020, si bien que l'Administration portuaire a commandé des études de faisabilité afin de développer ses infrastructures portuaires à Contrecoeur. Ce projet permettra de doubler à 3 millions de conteneurs la capacité maximale du port.[5]

[3] Morin, Annie, « 2012, l'année des investissements au Port », Le Soleil, 18 janvier 2012.
[4] Baril, Hélène, « Une année record grâce à Shell », La Presse, 23 janvier 2012.
[5] Théroux, Pierre, « Le Plan Nord, une manne pour les ports », Les Affaires, 4 février 2012.

Investissements majeurs au port de Montréal

En mars 2012, le gouvernement du Canada a annoncé qu'il investira dans la modernisation du port de Montréal et dans le système de navigation du Saint-Laurent, deux projets importants du réseau de la Porte continentale du Canada.[6]

Le premier projet vise à moderniser le secteur Maisonneuve du port en vue d'optimiser l'utilisation du terminal et ce, en augmentant sa capacité de transbordement d'environ 50 000 conteneurs. De plus, la capacité de manutention de conteneurs des installations portuaires dans le secteur Viau sera augmentée. Plus précisément, le site sera transformé en une aire de manutention de conteneurs qui permettra d'augmenter la capacité de manutention du port de 150 000 conteneurs.[7]

Le deuxième projet, proposé par l'Administration portuaire de Montréal, vise à optimiser la navigation dans le chenal du Saint-Laurent entre Québec et Montréal. Son objectif est de mettre en place une technologie qui va permettre d'accroître la capacité de chargement des navires en maximisant l'utilisation de la colonne d'eau du chenal. Ce projet permettra le chargement optimal des navires grâce à une augmentation potentielle du tonnage de plus de 500 000 tonnes. Grâce à cette technologie, le trafic de conteneurs et de marchandises en vrac pourra augmenter dans les ports de Montréal, Sorel, Trois-Rivières et Bécancour.[8]

Sept-Îles

Forte croissance anticipée du tonnage

En 2011, le port de Sept-Îles a poursuivi sa croissance des dernières années avec un tonnage total de 26 Mt, soit 4 % de plus qu'en 2010. L'augmentation des expéditions de minerai de fer est à l'origine de cette croissance. À

[6] « Le gouvernement Harper annonce des investissements créateurs d'emplois pour le port de Montréal et le Saint-Laurent », Communiqué de presse, Transports Canada, 15 mars 2012.
[7] Ibid
[8] Ibid

lui seul, le terminal de Pointe-Noire a enregistré un accroissement exceptionnel d'activités de 49 % pour atteindre un volume record de 9,5 Mt.

En 2012, l'Administration portuaire prévoit manutentionner un tonnage total de 34 Mt, ce qui en ferait le premier port au Québec et le deuxième au Canada en termes de tonnage manutentionné.[9] Outre la croissance anticipée des expéditions de minerai, qui génèrent 85 % des marchandises manutentionnées, le port compte aussi sur la troisième phase d'expansion de l'aluminerie Alouette pour augmenter le tonnage manutentionné. Pour soutenir cette croissance anticipée, l'Administration portuaire souhaite débuter à l'automne la construction d'un quai capable d'accueillir des vraquiers de plus de 350 000 tonnes.[10]

En novembre dernier, Aluminerie Alouette a reçu la garantie du gouvernement du Québec de l'octroi d'un bloc énergétique de 500 mégawatts, une condition nécessaire à la réalisation de la phase 3 de l'aluminerie. La production annuelle d'aluminium passera alors de 570 000 à 930 000 tonnes d'aluminium.[11]

De l'avis de l'Administration portuaire de Sept-Îles, la forte croissance anticipée du volume de marchandises manutentionnées au cours des prochaines années pourrait faire passer le tonnage de 26 Mt à 100 Mt d'ici 2020.[12]

Port-Cartier

Doubler la production d'ici 2013

D'ici 2013, la minière ArcelorMittal Mines Canada entend doubler sa production de concentré de fer qui devrait passer de 14 à 24 Mt. Pour y parvenir, la minière augmentera sa production à la mine du Mont-Wright et modernisera les équipements de ses installations de Fermont et de Port-Cartier.[13]

Baie-Comeau

Baie-Comeau veut profiter du Plan Nord

La ville de Baie-Comeau espère profiter du Plan Nord. C'est pourquoi, elle a récemment dévoilé un projet visant à doter la ville d'un parc industriel pour les entreprises minières et d'un quai pour minéraliers. Les compagnies minières ont besoin de centres de transbordement et de traitement de minerai et aussi, d'un quai en eau profonde. La ville dispose de plusieurs atouts pour inciter ces entreprises à s'installer à Baie-Comeau. Elle jouit d'une position géographique avantageuse non loin des projets miniers de la Côte-Nord, d'un accès à un port de mer en eau profonde et de vastes terrains pour recevoir ces projets d'entreposage, de transbordement et de traitement du minerai.[14]

Si ce projet se réalise, le visage du centre industriel et du port sera transformé. Le site pressenti situé dans le secteur du parc industriel aurait une superficie de 500 hectares. Il serait divisé en quatre zones consacrées à l'entreposage du minerai, à des usines de transformation et de traitement de minerai et à des aires de chargement et de déchargement de la nouvelle ligne ferroviaire reliant le parc industriel au port.[15]

L'aluminerie Alcoa procèdera à la modernisation de son usine à Baie-Comeau, ainsi qu'à l'agrandissement et à la réfection de ses installations portuaires. Concrètement, elle procèdera à la construction d'un quatrième quai et à la réfection des trois autres quais. Alcoa a l'intention de faire passer la capacité de production annuelle de 438 000 à 548 000 tonnes d'ici 2015.[16]

---

[9] Lévesque, Fanny, « Le Port enregistre une croissance de 4 % en 2011 », Journal Le Nord-Côtier, 18 janvier 2012.
[10] Théroux, Pierre, « Le Plan Nord, une manne pour les ports », Les Affaires, 4 février 2012.
[11] Lévesque, Fanny, « Aluminerie Alouette – Québec octroie un bloc énergétique de 500 MW », Journal Le Nord-Côtier, 2 novembre 2011.
[12] Lévesque, Fanny, « L'autoroute bleue, une alternative appelée à croître », Le Nord-Côtier économique, novembre 2011.
[13] Lévesque, Fanny, « ArcelorMittal Mines Canada en mode action », Journal Le Nord-Côtier, 28 septembre 2011.
[14] Paradis, Steeve, « Baie-Comeau veut sa part », Le Soleil, 1er février 2012.
[15] Paradis, Steeve, « Un visage transformé », Le Soleil, 1er février 2012.
[16] Paquin, Guy, « 2,1 milliards pour le long terme », La Presse, 1er décembre 2011.

Trois-Rivières

Hausse du tonnage manutentionné

En 2011, l'Administration portuaire de Trois-Rivières a procédé à l'inauguration officielle de la phase 1 du plan de modernisation et d'aménagement des infrastructures portuaires tel que prévu dans le plan *Cap sur 2020*. Les travaux ont permis l'aménagement de 26 000 mètres carrés d'espace d'entreposage extérieur additionnel, la construction de nouveaux hangars pour les vracs solide et liquide et l'expansion du réseau ferroviaire.[17]

Le port a manutentionné 3,3 Mt en 2011, dépassant le cap des 3 Mt pour la première fois depuis 1980. Selon l'Administration portuaire, en n'augmentant que de 5 % la superficie, le port a gagné 22 % de capacité de stockage, ce qui a engendré une hausse du trafic portuaire de 15 % par rapport à 2009. En 2020, on prévoit que 7 Mt de marchandises supplémentaires transiteront au port grâce à l'augmentation de la superficie des aires d'entreposage.[18]

Historiquement, le port de Trois-Rivières était essentiellement destiné à la manutention du papier, de pâte de bois et des produits forestiers. Avec les difficultés rencontrées par l'industrie forestière au cours de la dernière décennie, le port a diversifié les marchandises manutentionnées. Aujourd'hui, le port manutentionne des tours d'éoliennes fabriquées par la compagnie Marmen de Trois-Rivières, des céréales de l'ouest à destination de l'Afrique du Nord et d'Amérique du Sud, de l'alumine importée du Brésil et d'Australie, du sel de déglaçage des Îles-de-la-Madeleine, de la glaise liquide et sèche, des produits caustiques et pétroliers des États-Unis, du granit, des engrais, du concentré de zinc, du ciment, de la mélasse et du sucre non raffiné, et aussi, des produits forestiers exportés vers l'Europe.[19]

L'Administration portuaire planche sur la réalisation des phases 2 et 3 du plan de modernisation *Cap sur 2020*. La phase 2 sera réalisée entre 2013 et 2016. Elle consistera notamment à la réfection des quais numéros 13 à 16 et au remblayage de l'immense bassin qui jouxte l'élévateur à grain pour en faire une nouvelle section du quai. De plus, cette phase 2 comprendra le déplacement de quatre hangars, la construction d'un autre entrepôt pour le tonnage supplémentaire de grain, l'ajout de nouveaux équipements de manutention et d'une voie ferrée le long de la nouvelle section de quais. En 2017, le port procédera à la troisième et dernière phase du plan *Cap sur 2020* qui consistera à la reconstruction de la section du port consacrée aux élévateurs à grain.[20]

L'Administration du port de Trois-Rivières espère également tirer avantage du Plan Nord. Le port reçoit plusieurs demandes pour louer de l'espace près de ses quais par des compagnies qui doivent emmagasiner des tonnes de matériaux avant de les expédier vers le Nord : maisons préfabriquées, machinerie, tuyauterie pour les égouts et marchandises diverses.[21]

Port-Saguenay

Une nouvelle desserte ferroviaire à Port-Saguenay

Le gouvernement du Canada investira 36 M$ dans une desserte ferroviaire à Saguenay. Le nouveau tronçon reliera le complexe portuaire au chemin de fer Roberval-Saguenay, un lien ferroviaire vital pour l'industrie minière régionale. Mentionnons que Port-Saguenay est pressenti pour l'expédition en Chine du minerai de fer en provenance de la mine Métaux Black-Rock, près de Chibougamau. L'exploitation de la mine démarrera en 2014.[22]

De l'avis de l'Administration portuaire, le port ne pouvait espérer une croissance importante de son tonnage manutentionné sans desserte

[17] « Inauguration officielle de la Phase I de Cap sur 2020 – Un investissement de plus de 23 millions de dollars », Communiqué de presse, Port de Trois-Rivières, 19 mai 2011.
[18] Lacerte, Pierre, « Cap sur l'avenir de Trois-Rivières », Maritime Magazine, no 61, Été 2011.
[19] Ibid

[20] Ibid
[21] Plante, Louise, « Le port de Trois-Rivières veut tirer du Plan Nord », Le Nouvelliste, 10 janvier 2012.
[22] Corbeil, Michel et Annie Morin, « Le fer de Chibougamau en Chine à partir du Saguenay », Le Soleil, 18 janvier 2012.

ferroviaire. Grâce au lien ferroviaire, le tonnage manutentionné au port devrait bondir de 340 000 t à 5 Mt d'ici cinq ans. Entre temps, l'Administration portuaire travaille à finaliser l'aménagement du parc industriel maritime intermodal amorcé l'an dernier et qui comprend 1,3 million de pieds carrés d'aire d'entreposage et de terrains industriels. Le port souhaite ainsi attirer de nouveaux utilisateurs des installations portuaires de Saguenay.[23]

Valleyfield

Hausse anticipée du tonnage manutentionné grâce au Plan Nord

Le Plan Nord profitera également au port de Salaberry-de-Valleyfield au cours des prochaines années. Le port profite déjà des nombreux projets miniers en développement dans le Nord québécois. Rappelons que le port est déjà le lieu de départ d'une forte proportion de marchandises chargées à bord des quatre navires du Nunavut Eastern Arctic Shipping qui desservent les communautés de Kuujjuaq, Inukjuak, Iqaluit et des dizaines de villages nordiques du territoire. En cinq ans, les cargaisons à destination du Nord québécois ont doublé pour dépasser les 50 000 tonnes, ce qui représente plus de 10 % du tonnage du port. En 2009, un nouvel entrepôt de 50 000 pieds carrés a été construit pour accueillir cette croissance du cargo à destination du Nord.

Dans le cadre du Plan Nord, les collectivités des régions nordiques ont des besoins grandissants de marchandises : machinerie, maisons préfabriquées, réservoirs de vrac liquide, motoneiges, biens et denrées de toutes sortes. Le port de Valleyfield est bien positionné pour accueillir le transit de ce tonnage supplémentaire. D'ailleurs, le port prévoit l'aménagement d'un huitième quai afin de répondre adéquatement aux besoins futurs d'entreposage et de transbordement de ces marchandises.[24]

[23] Théroux, Pierre, « Le Plan Nord, une manne pour les ports », Les Affaires, 2 février 2012.
[24] Théroux, Pierre, « Le Port de Valleyfield profitera du Plan Nord », Les Affaires, 8 octobre 2011.

VOIE MARITIME

Hausse du trafic dans la Voie maritime en 2011

En 2011, le volume des marchandises transportées sur la Voie maritime a totalisé 37,5 Mt, une hausse de 3 % par rapport à l'année précédente. La Voie maritime a accueilli 4 225 navires en transit, soit une hausse de 8 % par rapport à la saison précédente.[25]

L'augmentation du tonnage de vrac liquide, de sel et de ferraille ont contribué à la hausse du volume de marchandises transportées. Par ailleurs, on constate que la nature du commerce a changé sur la Voie maritime, en particulier en ce qui concerne le minerai de fer et le charbon qui sont devenus des produits d'exportation en raison de la forte demande internationale. Le volume des céréales a également baissé et ce, en raison d'une diminution du transport de céréales américaines sur la Voie maritime.[26]

TRANSPORT MARITIME MONDIAL

Faible croissance économique mondiale en 2012

Les institutions financières et les organismes économiques internationaux sont unanimes : l'économie mondiale a connu des difficultés en 2011 et la croissance restera faible en 2012 pour retrouver une vigueur modeste en 2013. Le Fonds monétaire international (FMI), l'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE), la Banque nationale et le Mouvement Desjardins, pour ne nommer que ceux-ci, conviennent que la faible croissance économique anticipée prendra des formes très différentes selon les économies.

[25] « Résultats mensuels du trafic de la Voie maritime en date du 31 décembre 2011 », Réseau Grands Lacs / Voie maritime du Saint-Laurent.
[26] « La voie maritime conclut sa 53e saison de navigation », Réseau Grands Lacs / Voie maritime du Saint-Laurent, 17 janvier 2012.

Prévisions économiques 2012 et 2013 des principales économies du monde

Croissance du PIB en %

	FMI		OCDE		B. Nat.		M. Desj.	
	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013
Canada	1,7	2,0	1,9	2,5	2,0	n.d.	2,1	2,5
États-Unis	1,8	2,2	2,0	2,5	2,5	n.d.	1,8	2,1
Japon	1,7	1,6	2,0	1,6	2,0	n.d.	2,2	1,4
Zone Euro	-0,5	0,8	0,2	1,4	-1,5	n.d.	-0,5	1,2
Russie	3,3	3,5	4,1	4,1	3,2	n.d.	3,3	4,4
Inde	7,0	7,3	7,5	8,4	7,0	n.d.	7,3	8,2
Chine	8,2	8,8	8,5	9,5	7,7	n.d.	8,4	8,4

Sources : FMI, OCDE, Banque Nationale et Mouvement Desjardins.

Au Canada, aux États-Unis et au Japon, la croissance serait modeste avec une hausse anticipée d'environ 2 %. Dans les économies émergentes (ex. : la Russie, l'Inde et la Chine), la croissance resterait très vigoureuse, mais néanmoins elle pourrait connaître un fléchissement par rapport à 2011 et ce, en raison de la détérioration de l'économie extérieure et de l'affaiblissement de la demande intérieure.

Quant à la zone euro, elle pourrait connaître une récession modérée en 2012. Plusieurs pays européens seraient en légère récession, notamment les quatre grandes puissances européennes que sont l'Italie, la France, l'Allemagne et le Royaume-Uni. La croissance économique dans la zone euro devrait être de retour en 2013, mais elle serait à peine au-dessus de zéro. Cette récession en Europe, si elle se concrétise, aura inévitablement un impact sur l'économie mondiale et conséquemment, sur le commerce international et le transport maritime mondial.

Tous ces scénarios de croissance reposent toutefois sur des hypothèses : des politiques monétaires accommodantes dans les grandes économies mondiales, une reprise économique soutenue aux États-Unis et surtout, la capacité de plusieurs états européens à juguler la crise des dettes souveraines et à discipliner la gestion des finances publiques. De plus, les difficultés financières de certains pays membres de l'Union européenne continueront à miner une reprise économique soutenue et durable en Europe en 2012. Dans ce contexte, le retour d'une récession économique mondiale n'est pas écartée, car les risques de dégradation économique en Europe demeurent élevés.[27]

Maersk commande dix porte-conteneurs géants

La société danoise Maersk Line a annoncé qu'elle fera l'acquisition de 10 nouveaux porte-conteneurs géants. La construction de ces dix navires de classe Triple-E, les plus grands porte-conteneurs jamais bâtis, sera réalisée par la société coréenne Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering. Maersk, la plus importante compagnie de transport de conteneurs du monde, prévoit une croissance annuelle de 5 à 8 % du commerce entre l'Asie et l'Europe de 2011 à 2015. Les dix nouveaux porte-conteneurs géants, livrés en 2014 et 2015, pourront transporter jusqu'à 18 000 conteneurs EVP.[28]

Expansion de la flotte de Fednav

La compagnie maritime canadienne Fednav supervise une flotte d'une quarantaine de

[27] « Perspectives de l'économie mondiale – Mise à jour », Fonds monétaire international, 24 janvier 2012; « Prévisions économiques et financières », Mouvement Desjardins, vol.16/Hiver 2012; « Perspectives économiques », Banque nationale-Groupe financier, Hiver 2011.

[28] « Maersk commande dix porte-conteneurs géants supplémentaires », Maritime Magazine, no 61, Été 2011.

vraquiers qui relient principalement les ports du Saint-Laurent et plusieurs destinations sur l'Atlantique. D'ici 2015, la société fera l'acquisition de 15 navires neufs, faisant passer sa flotte à une soixantaine de navires. En investissant pour grossir et rajeunir sa flotte, Fednav compte accélérer son expansion outre-mer, en plus de consolider sa présence sur le marché maritime de l'Atlantique.[29]

TRANSPORT MARITIME AU CANADA

Le Canada signe une convention maritime pour protéger l'environnement

Le 25 octobre dernier, le Canada a signé un protocole qui établira un régime mondial de responsabilité en matière d'environnement et qui protégera mieux l'environnement contre les risques inhérents au transport maritime. Le *Protocole de 2010 à la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses* a été déposé devant le Parlement à l'automne. Par la suite, le gouvernement proposera de modifier la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, afin de mettre le protocole en vigueur en s'assurant qu'une indemnisation soit offerte aux victimes de la pollution marine et que les pollueurs soient tenus responsables. Une fois la loi modifiée, le Canada mettra en œuvre le protocole.[30]

[29] « Secteur maritime : Fednav grossit malgré un marché houleux », La Presse, 14 mars 2012.
[30] « Le Canada signe une importante convention maritime pour protéger l'environnement », Communiqué de presse, Transports Canada, 27 octobre 2011.

TRANSPORT MARITIME AU QUÉBEC

Le débit du Saint-Laurent pourrait être modifié

Les crues du fleuve pourraient à l'occasion être plus importantes et les niveaux pourraient être plus bas l'été avec le nouveau plan de gestion du débit du Saint-Laurent proposé par la Commission mixte internationale (CMI). Ce plan permettrait au débit du fleuve de se rapprocher de son débit naturel moyen, tout en limitant les situations extrêmes de bas ou de hauts niveaux. Le nouveau régime aurait également des effets bénéfiques sur les milieux naturels en amont du barrage de Moses-Saunders, à l'ouest de Cornwall, mais aussi sur les rives du fleuve Saint-Laurent. Le plan proposé par la CMI doit être adopté par les gouvernements du Canada et des États-Unis.[31]

L'industrie maritime au Québec : des retombées économiques de 2,3 milliards $

La Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES) a dévoilé les résultats d'une récente étude réalisée en collaboration avec le ministère des Transports du Québec qui vient chiffrer l'importance économique de l'industrie du transport maritime au Québec et de ses régions. L'étude évalue à environ 27 000 le nombre d'emplois, en mer et à terre, supportés par les activités maritimes et portuaires du Québec. L'industrie maritime contribuerait au produit intérieur brut du Québec pour une valeur de 2,3 milliards $. En impôts et taxes, les gouvernements québécois et fédéral ont retiré respectivement 500 M$ et 180 M$ issus de cette industrie.[32]

[31] Côté, Charles, « Le débit du Saint-Laurent pourrait être modifié », La Presse, 1er février 2012.
[32] « L'industrie maritime : des retombées économiques de 2,3 milliards pour le Québec », Communiqué de presse, Société de développement économique du Saint-Laurent, 13 février 2012.

Projet d'une nouvelle desserte maritime sur la Côte-Nord

Les Armateurs du Saint-Laurent en partenariat avec le ministère des Transports du Québec et Hydro-Québec ont participé à la réalisation d'une étude de viabilité d'une toute nouvelle desserte maritime pour le transport de marchandises des grands centres vers la Côte-Nord. Les conclusions de l'étude pourraient se traduire par la création d'une entreprise responsable de la gestion du nouveau transporteur.

Avec l'arrivée de grands chantiers sur la Côte-Nord, dont celui du complexe hydroélectrique de la rivière Romaine, près de Havre-Saint-Pierre et ceux d'ArcelorMittal Mines Canada, à Fermont et à Port-Cartier, on estime que 10 000 camions additionnels emprunteront annuellement la route 138 au cours des prochaines années. La nouvelle desserte maritime permettrait d'aller chercher une bonne portion de ces passages routiers. Les Armateurs du Saint-Laurent souhaitent que la nouvelle desserte soit en opération dès le printemps 2012.[33]

ENVIRONNEMENT

Nord canadien : diminution du couvert de glace

Au cours des 40 dernières années, la superficie moyenne couverte par la glace de mer pendant l'été a diminué dans chacune des neuf zones de glace de mer du Nord canadien. Elle a également diminué dans deux des trois zones de routes de navigation du Nord. Ces routes ne sont habituellement pas navigables en raison du couvert de glace. Tel est la conclusion d'une étude réalisée par Statistique Canada, *Tendances relatives à la glace de mer au Canada*.

Les baisses les plus marquées ont été observées dans cinq zones de glace de mer du Sud et de l'Est : le nord de la mer du Labrador, le détroit d'Hudson, la baie d'Hudson et la baie de Baffin. Les deux zones de routes de navigation ayant enregistré des baisses sont la zone de la route du pont de l'Arctique et la route du sud du passage du Nord-Ouest.[34]

MARCHANDISES

Minerai de fer

Projet d'une autre mine de fer dans la région de Fermont

La région de Fermont pourrait voir une nouvelle mine de fer apparaître sur son territoire dans les prochaines années. La société Champion Minerals a notamment l'intention d'exploiter une mine de fer à Fire Lake North, à une cinquantaine de kilomètres au sud de Fermont. La minière envisage une production annuelle de 9 Mt de concentré de fer par année. Le gisement recélerait des ressources minières de 922 Mt. Si Champion Minerals devait exploiter la mine en 2015, comme prévu, cela porterait à près de 50 Mt la production annuelle de minerai de fer dans la seule région de Fermont.[35]

Aluminium

Hausse anticipée de la production québécoise d'aluminium

Au cours des prochaines années, l'industrie québécoise de l'aluminium procèdera à des investissements majeurs qui permettront des ajouts de capacité et d'optimisation de leurs usines. À Sept-Îles, Aluminerie Alouette augmentera sa production de 350 000 tonnes grâce à la réalisation de la phase 3. Par ailleurs, Alcoa investira 2,1 milliards de dollars sur cinq ans dans ses trois alumineries de Baie-Comeau, Deschambault et Bécancour, ce qui permettra d'ajouter 120 000 tonnes à sa production annuelle et aussi de réduire ses coûts de production et ses gaz à effet de serre. Cette croissance anticipée génèrera une hausse du trafic maritime de matières premières nécessaires à la pro-

[33] Lévesque, Fanny, « Vers une nouvelle desserte maritime d'ici le printemps », Journal Le Nord-Côtier, 7 décembre 2011.

[34] « Étude : Tendances relatives à la glace de mer au Canada », Le Quotidien, catalogue 11-001-XIF.

[35] Fontaine, Hugo, « Après Lac Bloom et Arcelormittal – Projet de 1,4 milliard $ près de Fermont », Les Affaires, 22 novembre 2011.

duction d'aluminium (bauxite, alumine, divers produits chimiques, etc.) et de produits finis (lingots d'aluminium et autres produits transformés d'aluminium).[36]

TRAVERSIERS

Basse-Côte-Nord : la desserte sera prolongée

Comme l'an dernier, la Société des traversiers du Québec a pris la décision de prolonger le service de desserte maritime en Basse-Côte-Nord, au-delà du 23 février, en raison de l'absence de formation de la Route blanche. Rappelons qu'en hiver, le *Nordik Express* amorce son parcours du port de Havre-Saint-Pierre qui est le port d'approvisionnement pour le chargement des marchandises. Par la suite, il fait escale à Kegaska, La Romaine, Harrington Harbour, Tête-à-la-Baleine, La Tabatière, Saint-Augustin et Blanc-Sablon. Le trajet inverse est effectué selon les mêmes escales. La fréquence du voyage est d'une fois par semaine.[37]

STQ : 40 ans de services de traverse maritime

La Société des traversiers du Québec (STQ) offre depuis 1971 des services de traversiers sécuritaires à la population québécoise. Rappelons que la STQ exploite cinq services de traverses à l'année, six en partenariat pendant la période estivale et exploite deux dessertes maritimes, également en partenariat avec le secteur privé. Les treize traversiers de la STQ effectuent plus de 107 000 traversées par an et transportent quelque 5,4 millions de passagers chaque année. Depuis les débuts de la STQ, plus de 3 millions de traversées ont été effectuées et 160 millions de passagers ont été transportés.[38]

St-Siméon-Rivière-du-Loup : projet d'un traversier à l'année

À la demande de Transports Québec, une étude est en cours pour déterminer la faisabilité et la rentabilité d'un service de traversier à l'année entre Saint-Siméon et Rivière-du-Loup. Des deux côtés du fleuve Saint-Laurent, plusieurs voix s'élèvent pour que le *Trans-Saint-Laurent* fasse la navette à l'année. Actuellement, le service de traversier est interrompu pendant près de trois mois en hiver. Annuellement, le traversier effectue 1 800 traversées et transporte quelque 175 000 passagers.[39]

Des traversiers au gaz naturel liquéfié

Trois nouveaux traversiers, qui utiliseront du gaz naturel liquéfié au lieu du diesel, remplaceront les *N.M. Jos-Deschênes et N.M. Armand Imbeau*, qui assurent la traverse Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine, ainsi que le *N.M. Camille-Marcoux* de la traverse Matane-Baie-Comeau-Godbout. Les traversiers seront livrés à l'automne 2013 et au printemps 2014 pour la première traverse et en 2015 pour la seconde. En plus d'être moins polluants, les nouveaux traversiers auront une plus grande capacité d'accueil et seront plus rapides.[40]

La traverse Trois-Pistoles-Les Escoumins est menacée

L'existence du traversier *L'Héritage 1*, qui assure le service de traversier entre Trois-Pistoles et Les Escoumins, est menacée. Le bateau a besoin de travaux afin de répondre aux normes de sécurité de Transports Canada. En effet, le ministère exige une inspection complète en cale sèche de chaque traversier à tous les quatre ans. Or, la compagnie de navigation des Basques propriétaire du traversier ne dispose pas des fonds nécessaires pour réaliser les travaux estimés à plus d'un million de dollars suite à la dernière inspection. Bon an

[36] Gagné, Jean-Paul, « On oublie que nos alumineries créent de la richesse nette », Les Affaires, 3 décembre 2011.
[37] Lévesque, Fanny, « Le service de desserte sera prolongé », Journal le Nord-Côtier, 25 janvier 2012.
[38] Verville, Julie-Andrée, « Société des traversiers du Québec – 40 ans de services de traverse maritime », Le Nord-Côtier Économique, novembre 2011.

[39] Morin, Annie, « St-Siméon-Rivière-du-Loup : Québec étudie un traversier », Le Soleil, 10 février 2012.
[40] Desmeules, Sylvain et Julie-Andrée Verville, « Des traversiers au gaz naturel liquéfié », Journal Le Nord-Côtier, 2 novembre 2011.

mal an, près de 30 000 personnes transitent d'une rive à l'autre sur *L'Héritage 1*.[41]

CROISIÈRES INTERNATIONALES

40 M$ d'investissements dans les ports d'escale dans l'est du Québec

Les ports d'escale de l'est du Québec ont investi des dizaines de millions de dollars pour accueillir des croisiéristes. D'autres projets sont en cours et de nouveaux seront amorcés en 2012, pour une valeur estimée à 40 millions $.

Baie-Comeau a revampé son centre-ville et le quai d'accueil des croisières. La ville complète actuellement la construction du Carrefour maritime, une installation de près de 11 M$ qui servira entre autres à l'accueil des croisiéristes.

Sept-Îles a construit ces dernières années le Quai des croisières, un investissement de 21 M$. De plus, la municipalité travaille à revitaliser le secteur du quai, alors que la communauté innue de Uashat-Maliotenam revitalise son musée et ses attraits touristiques.

Havre-Saint-Pierre a investi près de 10 M$ dans ses infrastructures portuaires afin d'accueillir des navires de toutes catégories. Le pavillon d'accueil du quai sera aussi rénové, au coût de 2 M$.

À Gaspé, une gare intermodale sera construite à la marina afin d'accueillir les croisiéristes qui prendront un train touristique à destination de Percé.

Aux Îles-de-la-Madeleine, 10 M$ auront été investis à l'issue des travaux prévus au port de Cap-aux-Meules. Un pavillon d'accueil des croisiéristes sera prêt au printemps 2012, après l'installation de pontons cette année.[42]

[41] Larouche, Marc, « La traverse entre Trois-Pistoles et les Escoumins menacée », Le Soleil, 16 novembre 2011.
[42] Paradis, Steeve et Geneviève Gélinas, « Croisières sur le Saint-Laurent – Hausse du trafic en 2012 », Le Soleil, 3 octobre 2011.

COMMENTAIRES

Pour tout commentaire, veuillez vous adresser à :

Martial Ménard, économiste

Direction régionale des politiques et de l'économique

Pêches et Océans Canada, région du Québec

Tél. : **(418) 648-5939**

Fax : **(418) 649-8003**

Courriel : **martial.menard@dfo-mpo.gc.ca**

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

Réalisée par :

Direction régionale des politiques et de l'économique
Pêches et Océans Canada
Québec QC
G1K 7Y7

Mars 2012