Pêches et Océans Canada | Fisheries and Oceans Canada

perspectives maritimes

faits saillants de l'industrie du transport maritime

MAI 2009

NUMÉRO 25

TABLE DES MATIÈRES

Ports du Québec **1**
Voie maritime **6**
Transport maritime au Canada **6**
Transport maritime au Québec **7**
Environnement **7**
Marchandises **9**
Traversiers **11**
Croisières-excursions **11**
Croisières internationales **12**

PORTS DU QUÉBEC

Montréal

Baisse du tonnage manutentionné

Le tonnage manutentionné au port de Montréal a totalisé 5,2 Mt au cours du premier trimestre de 2009, soit une baisse de 14 % par rapport à la même période l'an dernier. Comme bien d'autres ports du Saint-Laurent, le port de Montréal écope de la récession économique mondiale. Toutes les catégories de marchandises ont enregistré un recul de leur tonnage manutentionné. Les marchandises conteneurisées ont diminué de 15 %, alors que les transbordements de vrac liquide et solide ont respectivement reculé de 2 % et 33 %. Parallèlement, le port a accueilli 279 navires, soit une vingtaine de moins qu'au premier trimestre 2008.[1]

En janvier dernier, le port de Montréal a été le récipiendaire de la plaque Green Award. Ce prix de reconnaissance, remis par la fondation Green Award, souligne le fait que l'administration portuaire de Montréal a décidé d'accorder une ristourne de 10 % sur les droits de port à tous les navires certifiés Green Award.[2]

Québec

Baisse du tonnage manutentionné

Au 31 mars 2009, le tonnage manutentionné au port de Québec totalisait 4,7 Mt, soit une baisse de 2,5 % par rapport à la même période l'an dernier. Les transbordements de vrac solide (alumine, nickel, fer, céréales, etc.) ont enregistré une hausse de 12 %, alors que le tonnage de vrac liquide (produits pétroliers et chimiques) a reculé de 7 %. Par ailleurs, le port a accueilli 194 navires au cours du premier trimestre de l'année, soit une vingtaine de moins que lors du premier trimestre 2008.[3]

Les autorités portuaires prévoient une année 2009 difficile au chapitre du tonnage manutentionné, et ce en raison de la récession mondiale qui sévit actuellement. Rappelons que diverses marchandises en vrac sont acheminées à Québec pour y être transbordées dans de plus petits navires à destination des Grands Lacs. Or, la production industrielle y est en forte baisse depuis le début de la récession, réduisant ainsi la demande de matières premières, dont une partie transite par Québec.[4]

---

[1] Administration portuaire de Montréal.

[2] « Le port de Montréal participe à un programme pour encourager les navires certifiés écologiques et sécuritaires », Communiqué de presse, Administration portuaire de Montréal, 29 janvier 2009.

[3] Administration portuaire de Québec.

[4] Saint-Pierre, Annie, « Expansion du port de Québec - Le projet va calmer l'opposition », Le Soleil, 12 mars 2009.

Le port de Québec fonctionne présentement à pleine capacité et ses espaces sont tous utilisés. Conséquemment, le port souhaite réaliser un projet d'expansion portuaire. Plus concrètement, le projet consisterait à construire deux nouveaux quais et à aménager des terrains pour accueillir davantage de vrac solide et de vrac liquide dans le secteur de la baie de Beauport. Le tout ferait passer le tonnage manutentionné au port de Québec de 23 à 32 Mt. Mentionnons que la réalisation du projet d'expansion est conditionnelle à la participation financière du gouvernement fédéral par l'entremise du programme d'infrastructures.[5]

Port-Cartier

Hausse du tonnage manutentionné

Au 31 mars 2009, le tonnage manutentionné au port de Port-Cartier totalisait 3,1 Mt, soit 12 % de plus qu'à la même période l'an dernier. Cette amélioration s'explique essentiellement par l'augmentation des tonnages de concentré et de boulettes de fer. De plus, 49 navires ont transité au port au cours du premier trimestre de 2009, soit 4 de moins qu'à la même période l'an dernier.[6]

Sept-Îles

Baisse importante du tonnage manutentionné

Le port de Sept-Îles connaît un début d'année difficile en raison de la récession économique mondiale. En effet, au terme du premier trimestre, 2,8 Mt de marchandises ont été manutentionnées au port, lesquelles étaient principalement constituées de concentré et de boulettes de fer. Il s'agit d'une baisse de 39 % par rapport au premier trimestre de 2008. À eux seuls, les transbordements de minerai de fer ont chuté de 45 %. Parallèlement, le port a accueilli 64 navires, soit une vingtaine de moins qu'à pareille date l'an dernier.[7]

L'administration portuaire planifie une expansion majeure des installations avec deux projets totalisant 370 M$. Elle veut notamment construire un quai en eau profonde pour usagers multiples, un projet de 350 M$ qui est à l'étape de la recherche de financement. Le second projet consiste à aménager d'un quai pour accueillir des navires de croisière de 315 mètres de long. Le début de la construction pourrait survenir cet été et le cas échéant, le quai serait opérationnel en 2010.[8]

Par ailleurs, le tonnage manutentionné au port de Sept-Îles est appelé à croître substantiellement au cours des prochaines années, en raison de l'exploitation de trois nouvelles mines de fer sur la Côte-Nord. À moyen terme, le volume total de marchandises manutentionnées au port pourrait tripler, passant de 22,6 Mt à plus de 60 Mt par année.[9]

Port-Alfred

Baisse du tonnage manutentionné

Au 31 mars 2009, le tonnage manutentionné au port de Port-Alfred a totalisé 860 000 t, soit 22 % de moins que lors du premier trimestre l'an dernier. La baisse des transbordements de bauxite, d'alumine, de spath fluor et de mazout explique en totalité cette diminution du tonnage manutentionné à Port-Alfred. Parallèlement, 27 navires ont transité au port au cours du premier trimestre de l'année, soit 4 de moins que l'an dernier à pareille date.[10]

---

[5] Ibid; Gougeon, Jean-Guy, « Québec et Sept-Îles - Pas d'expansion portuaire sans l'apport d'Ottawa », Le Journal de Québec, 25 avril 2009.
[6] Administration portuaire de Port-Cartier.

[7] Administration portuaire de Sept-Îles.
[8] Gosselin, Marc, « De grands projets pour le port de Sept-Îles », Les Affaires, du 21 au 27 février 2009; Côté, Caroline, « Quai des croisières - Dévoilement du concept final », Journal Le Nord-Côtier, 28 janvier 2009.
[9] Ibid
[10] Administration portuaire de Port-Alfred.

Baie-Comeau

Légère baisse du tonnage manutentionné

Au 31 mars 2009, le tonnage manutentionné au port de Baie-Comeau totalisait 560 000 t, soit 0,3 % de moins qu'à pareille date en 2008, expliquée par une faible diminution des transbordements de minerai d'aluminium. En matière de trafic maritime, 36 navires ont accosté à Baie-Comeau au cours du premier trimestre de l'année.[11]

À ce tonnage, il faut ajouter 94 000 t de marchandises qui ont transité au port de Baie-Comeau via le traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel* durant le premier trimestre. Cela représente une baisse importante de 45 % par rapport à la même période l'an dernier. Ce recul est attribuable à une diminution importante des tonnages de papier journal et d'aluminium, une tendance observée depuis quelques années. Toutefois, l'actuelle récession économique semble accentuer cette diminution du tonnage en transit entre Baie-Comeau et Matane.[12]

Entre janvier et mars 2009, le traversier-rail a effectué 45 voyages allers-retours, soit 53 % de moins qu'au premier trimestre 2008. Rappelons qu'entre 2004 et 2008, le nombre de traversées n'a cessé de diminuer, passant de 468 à 320, soit une baisse de 32 %.[13]

L'aluminerie Alcoa de Baie-Comeau compte investir une centaine de millions de dollars pour rénover son quai en eau profonde. Le début des travaux de construction est prévu en 2012. Depuis quelques années, seul le quai n° 1 peut être utilisé normalement. Le quai n° 2 est fermé depuis les fortes tempêtes qui ont frappé la baie des Anglais en 2005, alors que le quai n° 3 fait l'objet de fortes restrictions de charge. C'est pourquoi, des travaux de rénovation et dragage sont rendus nécessaires. Par la même occasion, le quai n° 1 sera allongé de 245 mètres afin de pouvoir accueillir des bateaux beaucoup plus gros. Rappelons que les installations portuaires d'Alcoa servent principalement à recevoir l'alumine nécessaire à la production annuelle estimée à 450 000 t d'aluminium et à expédier celui-ci sous forme de lingots.[14]

Trois-Rivières

Baisse du tonnage manutentionné

Au 31 mars 2009, le tonnage manutentionné au port de Trois-Rivières totalisait 424 000 t, soit 7 % de moins qu'à la même période en 2008. Les transbordements de vrac liquide et de marchandises ont diminué de 17 % et de 68 % respectivement. Par ailleurs, le tonnage de vrac solide a augmenté légèrement de 2 %. Le port a accueilli 51 navires au cours des trois premiers mois de l'année, soit une vingtaine de plus que lors du premier trimestre l'an dernier.[15]

En raison de la récession économique, l'administration portuaire de Trois-Rivières prévoit une baisse du trafic de 8 % en 2009. Par ailleurs, le port espère réaliser des travaux de modernisation des installations portuaires d'ici 2020. Le projet prévoit également l'aménagement d'un terminal de marchandises et d'espaces paysagers supplémentaires.[16]

Sorel-Tracy

Baisse du tonnage manutentionné

Au 31 mars 2009, le tonnage manutentionné au port de Sorel-Tracy totalisait 397 000 t, soit 49 % de moins qu'à pareille date l'an dernier. Cette performance s'explique en grande partie par une baisse importante du tonnage d'ilménite. Parallèlement, 31 navires ont transité au port au cours du premier trimestre de

[11] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2008 et 2009.
[12] « Rapports des tonnages manutentionnés sur le traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel* », SOPOR et COGEMA, 2008 et 2009.
[13] Ibid

[14] Paradis, Steeve, « Alcoa veut rénover son quai de Baie-Comeau », Le Soleil, 21 février 2009.
[15] Administration portuaire de Trois-Rivières.
[16] « Augmentation du trafic au port de Trois-Rivières », Les Affaires, du 7 au 13 février 2009.

l'année, soit 5 de moins qu'à la même période l'an dernier.[17]

La société Rio Tinto fermera temporairement son complexe métallurgique de Sorel-Tracy en raison de la crise financière mondiale. La grande majorité des employés de QIT-Fer et Titane, une filiale de Rio Tinto, et de la mine de Havre-Saint-Pierre, se retrouveront donc sans emploi pour cette période. L'usine de Sorel-Tracy fermera ses portes du 12 juillet au 8 septembre prochain pendant l'interruption des activités de la mine de Havre-Saint-Pierre.[18]

La direction précise que la fermeture temporaire pourrait se prolonger, selon la conjoncture économique mondiale, mais qu'une fermeture définitive est d'emblée écartée. La compagnie QIT-Fer et Titane est l'un des principaux fabricants de la matière première nécessaire à l'industrie du bioxyde de titane et un leader mondial dans la production de fonte, d'acier et de poudre métallique.[19]

Bécancour

Hausse du tonnage manutentionné

Au 31 mars 2009, le tonnage manutentionné au port de Bécancour totalisait 376 000 t, soit 25 % de plus qu'à la même période en 2008. La hausse des transbordements d'alumine explique en grande partie cette augmentation du tonnage. Le port a accueilli 25 navires en 2009, soit 2 de plus que lors du premier trimestre l'an dernier.[20]

Rimouski

Hausse du tonnage manutentionné

Au 31 mars 2009, le tonnage manutentionné au port de Rimouski totalisait environ 57 000 t, soit 29 % de plus qu'à la même période l'an dernier. Une hausse des transbordements d'essence et de produits pétroliers expliquent cette augmentation. En outre, le port a accueilli un total de 11 navires durant le premier trimestre, soit 2 de plus que lors de la même période l'an dernier.[21]

Le port de Rimouski profitera de la fermeture des terminaux pétroliers des ports de Gaspé et de Matane. Les installations portuaires accueilleront 20 % de plus de navires pour la livraison de pétrole. Annuellement, on estime qu'environ 30 pétroliers effectueront des transbordements à Rimouski. Mentionnons que les travaux de dragage du chenal prévus cet été faciliteront cette hausse des activités. Le dragage permettra aux pétroliers d'entrer et de sortir du havre sans avoir à attendre les marées hautes.[22]

Port Saguenay

Baisse du tonnage manutentionné

Au 31 mars 2009, le tonnage manutentionné à Port Saguenay totalisait environ 55 000 t, soit 7 % de moins qu'au premier trimestre de 2008. La diminution des transbordements de sel de déglaçage explique en grande partie ce recul du tonnage. De plus, le port a accueilli 11 navires depuis le début de l'année, soit 3 de plus qu'à pareille date l'an dernier.[23]

La ville de Saguenay et Port Saguenay ont lancé officiellement le projet d'aménagement d'un chemin de fer reliant le terminal maritime de Grande-Anse à la voie ferrée actuelle de Rio Tinto Alcan. Le projet devrait être complété d'ici la fin de l'année 2013. Le maire de Saguenay ainsi que l'administration portuaire croient nécessaire d'investir dans la croissance du port et que celle-ci passe par le développement du réseau de chemin de fer.[24]

---

[17] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2008 et 2009.
[18] « Fermeture temporaire de QIT-Fer et Titane », Site Web de Radio-Canada, 6 avril 2009.
[19] Ibid
[20] Administration portuaire de Bécancour.
[21] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2008 et 2009.
[22] « Une fermeture profitable », Site Web de Radio-Canada, 13 mars 2009.
[23] Administration portuaire de Port-Saguenay; Lévesque, Laura, « Augmentation des activités de 16 % », Le Quotidien, 2 janvier 2009.
[24] Gravel, Anne-Marie, « Saguenay veut développer Grande-Anse », Progrès-Dimanche, 22 mars 2009.

Gaspé

Hausse du tonnage manutentionné

Au 31 mars 2009, le tonnage manutentionné au port de Gaspé s'élevait à 33 000 t, soit une hausse de 94 % par rapport au premier trimestre de l'an dernier. Cette hausse s'explique principalement par la manutention de nouvelles marchandises, soit des denrées liquides. Parallèlement, le port a accueilli 7 navires au cours du premier trimestre de l'année, soit 2 de plus que lors de la même période l'an dernier.[25]

Après avoir connu une hausse du tonnage de 165 %, les activités de transbordements s'annoncent très bien pour l'année 2009. La compagnie Construction DJL, qui est en pourparlers pour l'obtention de nouveaux contrats, pourrait recourir aux services d'une dizaine de navires. De plus, la compagnie LM Glasfiber prévoit exporter plus de 300 pales au cours des prochains mois, ce qui permettrait de doubler en une seule année ses exportations des deux dernières années.[26]

Havre-Saint-Pierre

Au 31 mars 2009, le tonnage manutentionné au port de Havre-Saint-Pierre a totalisé 29 560 t. Le port a accueilli 7 navires au cours du premier trimestre.[27]

Pointe-au-Pic

Hausse du tonnage manutentionné

Au 31 mars 2009, le tonnage manutentionné au port de Pointe-au-Pic totalisait 22 200 t, soit une hausse de 15 %, laquelle est attribuable en totalité à une augmentation du tonnage de papier journal. Par ailleurs, le port a accueilli 5 navires, soit 2 de plus que lors du premier trimestre l'an dernier.[28]

Gros-Cacouna

Baisse du tonnage manutentionné

Au 31 mars 2009, le tonnage manutentionné au port de Gros-Cacouna avoisinait les 10 200 t, soit une baisse de 4 % comparativement à la même période l'an dernier. La baisse des transbordements de papier journal explique en totalité ce recul du tonnage à Gros-Cacouna. En ce qui concerne le trafic maritime, le port a accueilli 3 navires au cours du premier trimestre, soit le même nombre qu'à la même date l'an dernier.[29]

BILAN DU PREMIER TRIMESTRE DE 2009

Estimation et comparaison des tonnages manutentionnés dans les principaux ports du Québec au cours du premier trimestre de 2008 et 2009

Liste des ports	2009 janv.-mars	2008 janv.-mars	Variation[30] 2009/ 2008
1. Montréal	5,2 Mt	6 Mt	- 14 %
2. Québec	4,7 Mt	4,8 Mt	- 2,5 %
4. Port-Cartier	3,1 Mt	2,8 Mt	+ 12 %
3. Sept-Îles	2,8 Mt	4,5 Mt	- 39 %
5. Port-Alfred	860 kt	1,1 Mt	- 22 %
6. Baie-Comeau[31]	560 kt	562 kt	- 0,3 %
8 Trois-Rivières	424 kt	455 kt	- 7 %
7. Sorel-Tracy	397 kt	780 kt	- 49 %
9. Bécancour	376 kt	301 kt	+ 25 %
10. Rimouski	57 kt	44 kt	+ 29 %
11. Port-Saguenay	55 kt	59 kt	- 7 %
12. Gaspé	33 kt	17 kt	+ 94 %
13. Havre-Saint-Pierre	30 kt	N.D.	N.D.
14. Pointe-au-Pic	22 kt	19 kt	+ 15 %
15. Gros-Cacouna	10 kt	11 kt	- 4 %
16. Matane[31]	4 kt	36 kt	- 88 %
Total	**18,6 Mt**	**21,5 Mt**	**- 14 %**

Sources : Administrations portuaires et Transports Canada.

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

M : millions; k : milliers

[25] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2008 et 2009.
[26] « La récession n'atteint pas le port de Gaspé », Site Web de Radio-Canada, 25 février 2009.
[27] Corporation de développement et de gestion du port de Havre-Saint-Pierre.

[28] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2008 et 2009.
[29] Ibid

Matane

Baisse du tonnage manutentionné

Au 31 mars 2009, le tonnage manutentionné au port de Matane totalisait 4 430 t, soit 88 % de moins qu'à pareille date l'an dernier. La baisse des transbordements de pâte de bois, attribuable au ralentissement des exportations de la compagnie Tembec, explique en grande partie ce recul du tonnage à Matane au cours du premier trimestre. En ce qui a trait au trafic, le port a accueilli un seul navire au cours des trois premiers mois de l'année.[32]

D'autre part, il faut ajouter à ce tonnage environ 105 350 t de marchandises qui ont transité au port de Matane via le *Georges-Alexandre-Lebel* durant le premier trimestre de l'année. La diminution des transits de produits forestiers et d'aluminium explique en grande partie cette baisse des cargaisons au cours du premier trimestre de 2009. Le traversier-rail a fait 55 voyages allers-retours (45 entre Baie-Comeau et Matane et 10 entre Matane et Sept-Îles).[33]

Valleyfield

Aucun tonnage manutentionné à Valleyfield au cours du premier trimestre de 2009.[34]

VOIE MARITIME

Ouverture de la saison de navigation 2009

La saison de navigation 2009 de la Voie maritime du Saint-Laurent a été inaugurée le 31 mars dernier. La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (CGVMSL) prévoit qu'environ 50 Mt de marchandises transiteront par celle-ci en 2009.[35]

Des travaux à prévoir dans la Voie maritime du Saint-Laurent

Après 50 ans de service, la Voie maritime du Saint-Laurent arrive à la moitié de sa vie utile prévue initialement au moment de sa construction. Environ 2 800 voyages de navires transitent annuellement dans la section canadienne allant de Montréal au lac Ontario. Néanmoins, le taux d'utilisation ou de capacité de transport sur la Voie maritime n'atteint présentement que 55 %, alors qu'il était près de 100 % à la fin des années 70.

Après un demi-siècle de service, des travaux majeurs de restauration s'imposent à la Voie maritime. À titre d'exemple, sur les cinq écluses canadiennes, il y en a quatre dont les parois de béton présentent de sérieux problèmes de gonflement. De l'avis d'experts, il faudra refaire les murs de ces écluses, ce qui devrait coûter environ 350 M$. Cette année, la conversion à l'hydraulique des équipements utilisés pour le fonctionnement des écluses sera complétée. Ajoutons que ce sont près de 50 M$ qui sont investis annuellement dans l'amélioration des infrastructures de la Voie maritime : écluses, chenaux de navigation, ports, ponts et tunnels, contrôle de la navigation.[36]

TRANSPORT MARITIME AU CANADA

Forte diminution du tonnage de marchandises conteneurisées à Halifax

En 2008, le tonnage manutentionné au port de Halifax a totalisé 10,3 Mt, soit une baisse de 16 % par rapport à l'année précédente. Cette diminution est la conséquence d'une baisse importante des marchandises conteneurisées.

---

[30] Les variations des tonnages sont calculées à partir des données non arrondies des tonnages manutentionnés.
[31] Ces données n'incluent pas le tonnage transitant aux ports de Baie-Comeau et de Matane via le traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel.*
[32] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2008 et 2009.
[33] « Rapports des tonnages manutentionnés sur le traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel* », SOPOR et COGEMA, 2008 et 2009.
[34] Société du port de Valleyfield.
[35] « Ouverture de la saison de navigation de 2009 et tirant d'eau permis », Avis de la Voie maritime no 1 - 2009, Le Réseau Grands Lacs - Voie maritime du Saint-Laurent, 17 février 2009.
[36] Turcotte, Claude, « Un avenir à tracer pour la Voie maritime du Saint-Laurent », Le Devoir, 20 avril 2009.

En effet, le nombre de conteneurs manutentionnés au port de Halifax a chuté de 21 % en 2008, pour totaliser 387 347 conteneurs EVP (équivalents vingt pieds), soit en deçà des 400 000 conteneurs, ce qui ne s'était pas vu depuis 1996. De l'avis des autorités portuaires, la récession économique nord-américaine et internationale, le gel de l'accès au crédit, la volatilité du dollar canadien et les hausses du prix du carburant sont autant de raisons qui expliquent ce fort recul.[37]

La récession secoue Canada Steamship Lines

La compagnie Canada Steamship Lines (CSL) n'est pas épargnée par la récession économique. Le transporteur maritime canadien doit composer avec les difficultés financières d'un de ses plus importants clients, U.S. Steel Canada, filiale du géant de l'acier United States Steel Corporation, qui s'apprête à suspendre la plupart des activités dans ses usines du sud de l'Ontario. Pour la CSL, jusqu'à 20 % de sa flotte de 15 navires pourrait devoir rester à quai en raison de ce ralentissement des activités de la U.S. Steel Canada.[38]

Selon la Fédération maritime du Canada, plusieurs autres armateurs vivront semblables difficultés. À l'exception du pétrole, la crise économique frappe tous les types de marchandises. Le pétrole brut demeure la seule marchandise qui résiste encore à la baisse mondiale de la consommation.[39]

[37] Peters, Tom, « Halifax boxes down 21 % in 2008 », Canadian Sailings, 16 février 2009.
[38] « La récession secoue Canada Steamship Lines », Les Affaires, du 28 mars au 3 avril 2009.
[39] Ibid

TRANSPORT MARITIME AU QUÉBEC

Une étude recommande des mesures afin d'améliorer la position stratégique du Saint-Laurent

Une étude réalisée par le Groupe conseil IBI pour le compte du Conseil du Corridor Saint-Laurent-Grands Lacs dresse toute une série de recommandations afin d'éliminer certains facteurs de congestion existants ou éventuels sur les voies navigable et maritime du Saint-Laurent. Ces recommandations visent à positionner stratégiquement le réseau de transport Saint-Laurent - Grands Lacs pour répondre aux besoins du commerce au cours des deux prochaines décennies. À titre d'exemples, en voici quelques-unes :

- Faire du port de Montréal la plaque tournante du trafic international de conteneurs.
- Améliorer et agrandir les installations de transbordement de vrac sec et de vrac liquide au port de Québec.
- Améliorer la capacité des ports et l'accès des ports spécialisés pour les marchandises générales.
- Le gouvernement et l'industrie devraient collaborer pour prolonger la saison de navigation sur la Voie maritime du Saint-Laurent.
- Améliorer l'utilisation des chenaux de navigation et l'accès aux ports grâce à des travaux de dragage qui permettraient aux navires de transporter de plus gros chargements.
- Harmoniser les règlements et les pratiques aux frontières entre les paliers de gouvernement du Canada et des États-Unis.

- Réduire les frais d'utilisation, les droits de pilotage et les frais de sûreté, afin de maximiser la compétitivité du système.[40]

ENVIRONNEMENT

Création d'une zone de contrôle des émissions dans les eaux côtières de l'Amérique du Nord

En avril dernier, Transports Canada et Environnement Canada ont annoncé l'appui du gouvernement fédéral à une proposition conjointe canado-américaine à l'Organisation maritime internationale (OMI) visant à créer une zone de contrôle des émissions (ZCE) dans les eaux côtières de l'Amérique du Nord. Cette proposition contribuera à réduire la pollution atmosphérique, le smog et les pluies acides dans les zones côtières et à l'intérieur des terres.

La proposition de ZCE canado-américaine obligera les grands navires naviguant dans des zones désignées à respecter des normes sévères. Plus particulièrement, les mesures réduiront les émissions d'oxydes d'azote de 80 % et les oxydes de soufre de 96 %.

Un comité de l'OMI examinera la proposition de la création de cette ZCE en juillet prochain, dont l'adoption est prévue en mars 2010. Transports Canada élaborera ensuite le règlement d'application en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.[41]

Amélioration du processus d'inspection de l'eau de ballast

Un récent rapport du gouvernement américain publié en mars dernier indique une augmentation notable du nombre d'inspections des citernes de ballast des navires océaniques commerciaux arrivant dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent en provenance de l'extérieur des eaux américaines ou canadiennes. Selon le rapport, entre 2007 et 2008, les exploitants de navires ont aussi amélioré leur observation des exigences visant l'eau de ballast.

Le rapport nous apprend qu'en 2008, les citernes de ballast de 99 % de tous les navires océaniques se dirigeant vers les ports du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent depuis l'extérieur des eaux américaines ou canadiennes ont été inspectées, contre 74 % en 2007. En outre, 98,6 % de tous les navires respectaient les exigences de la gestion de l'eau de ballast, contre 95 % en 2007.[42]

L'accréditation Green Award

La fondation Green Award, dont le siège social est à Rotterdam, a pour objectif de stimuler la préoccupation environnementale des propriétaires de navires et de leurs équipages. Green Award est un organisme indépendant et impartial qui se consacre, depuis 1994 à la certification des bateaux océaniques dans le monde entier.

Les navires océaniques de plus de 20 000 tonneaux de jauge brute au registre (pétroliers et vraquiers) sont évalués selon leurs conditions techniques, la qualité de l'équipage et leur gestion à quai. Les bateaux qui répondent à ces critères reçoivent la certification Green Award, laquelle est sujette à une vérification annuelle et valide pendant trois ans. Le certificat d'accréditation témoigne que le navire peut être considéré comme « extra-propre et extra-sécuritaire ». En échange, il reçoit des ristournes sur les droits de port dans quelque 30 ports répartis dans 7 pays, dont le Canada. À ce jour, environ 220 navires sont certifiés Green Award.[43]

---

[40] Ryan, Leo, « Problèmes de capacité des ports de Montréal et Québec dénotés », Maritime Magazine, Hiver 2008.
[41] « Le Canada et les États-Unis travaillent ensemble à réduire la pollution provenant des navires », Communiqué de presse, Transports Canada, 9 avril 2009.
[42] « Un nouveau rapport fédéral souligne l'amélioration du processus d'inspection de l'eau de ballast dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent », Réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent, 15 avril 2009.
[43] « Le port de Montréal participe à un programme pour encourager les navires certifiés écologiques et sécuritaires », Communiqué de presse, Administration portuaire de Montréal, 29 janvier 2009.

Un nouveau système de traitement des eaux usées des bateaux de croisières-excursions

Le Canada a adopté en 2007 un nouveau règlement visant à contrer la pollution engendrée par les eaux noires rejetées par les bateaux de toutes catégories. Ce règlement s'appliquera graduellement à partir de 2011 sur la totalité du domaine maritime canadien et visera toutes les catégories de navires, de commerce, de pêche ou de plaisance.

Afin de répondre à cette nouvelle exigence environnementale, Croisières AML a entrepris de développer son propre système de traitement des eaux usées sanitaires avec la collaboration de la firme d'architecture navale Navtech et de Premier Tech Environnement, une entreprise spécialisée dans le traitement des eaux usées résidentielles et municipales. Le système d'épuration, qui a été testé dans le traitement des effluents du *Cavalier Maxim* en juillet 2008, a livré des résultats au-delà des attentes des concepteurs. Tant et si bien que Croisières AML équipera graduellement toute sa flotte avec ce nouveau dispositif qu'il faudra néanmoins adapter pour qu'il puisse aussi fonctionner en eau salée, prochaine étape dans le développement du produit.[44]

MARCHANDISES

Minerai de fer

L'industrie québécoise du minerai de fer tourne au ralenti

La diminution de la demande mondiale de minerai de fer, conséquence de la récession économique mondiale, touche durement l'économie de la Côte-Nord qui dépend, en grande partie, de l'exploitation de ressources naturelles.[45]

La compagnie minière Iron Ore du Canada (IOC) suspend son projet d'expansion majeur annoncé en 2008. Le projet prévoyait une hausse de la production annuelle de 17 à 22 Mt. Le programme aurait fait augmenter la capacité de production de 50 % d'ici 2011. De plus, la minière annonce que ses activités de production seront arrêtées en juillet 2009, pour une période de quatre semaines.[46]

Mines Wabush réduira son budget initial de production de 2009 à 2,3 Mt, soit 2 Mt de moins que la production prévue de 2008. La minière possède la capacité de produire jusqu'à 6 Mt de boulettes de fer par année.[47]

Quant à ArcelorMittal Mines Canada, elle ressent moins les effets du ralentissement économique puisqu'elle parvient à trouver preneur pour le minerai produit. Cependant, la minière adopte une stratégie de réduction des coûts ainsi qu'un moratoire sur l'embauche. À la fin janvier, la minière a annoncé qu'elle interrompait une des deux lignes de production de son usine de boulettes de Port-Cartier.[48]

Céréales et oléagineux

Baisse anticipée de la production et des exportations canadiennes

Les plus récentes estimations d'Agriculture et Agroalimentaire Canada (AAC) prévoient que la production des céréales et oléagineux pour l'année-récolte 2009-2010 devrait diminuer de 10 % pour se situer à 65,2 Mt, mais l'offre totale ne diminuerait que légèrement en raison d'un gonflement des stocks de report. Toujours selon les prévisions d'AAC, l'utilisation totale fléchira en raison d'une légère baisse des exportations de 3 % et d'un léger repli de l'utilisation intérieure, mais devrait dépasser la production. Rappelons que ces prévisions d'AAC sont conditionnelles à des précipitations normales

[44] « Croisières AML expérimente un nouveau procédé de traitement des eaux noires », L'Escale nautique, numéro 61, printemps 2009.
[45] Lévesque, Fanny; Paradis, Steeve, « Les mineurs du Nord québécois inquiets », Le Soleil, 27 janvier 2009.

[46] Ibid
[47] Ibid
[48] Ibid

pour les périodes de croissance et de récolte, ainsi qu'une bonne qualité de récolte.[49]

Aluminium

Réduction de la production mondiale d'aluminium

L'aluminium a été l'une des premières victimes de la récession économique mondiale. De tous les métaux industriels, l'aluminium est celui qui a connu le début d'année le plus difficile. La détérioration de la situation économique mondiale a eu un impact significatif sur la demande et le prix des commodités. Conséquemment, la demande pour l'aluminium a diminué fortement dans tous les marchés. Les prix de l'aluminium ont connu un déclin de plus de 60 % depuis l'été 2008. Tous ces facteurs ont grandement affecté la rentabilité de l'industrie mondiale de l'aluminium.[50]

Au Québec, plusieurs projets d'investissement sont au ralenti ou carrément remis à plus tard, ce qui s'ajoute à la diminution de production de certaines alumineries. Rappelons que l'aluminerie Beauharnois cessera ses activités en 2009. Bref, à l'instar de l'économie mondiale, l'industrie canadienne de l'aluminium, dont environ 95% est produit au Québec, tourne au ralenti.

Bois d'œuvre et papier journal

Les coupes forestières sont en baisse de 30 % au Québec

L'industrie forestière du Québec est confrontée à une grave crise. Bon an mal an, les volumes forestiers attribués au Québec sont de l'ordre de 27,9 millions de mètres cubes par année. Or, les données du ministère des Ressources naturelles démontrent que la récolte confirmée par les entreprises le 31 mars dernier atteint 60 % des attributions et seulement 52 % de la possibilité forestière globale de la province. En d'autres mots, la demande nord-américaine pour le bois d'œuvre est à ce point anémique que les compagnies forestières québécoises n'effectuent pas la totalité de leurs droits de coupe annuels alloués par le gouvernement du Québec.[51]

Contrairement aux États-Unis, le marché immobilier résidentiel reste assez solide au Canada. Les mises en chantier ont légèrement baissé au Québec en 2008, mais cela n'est aucunement comparable à l'effondrement du côté américain. Étant donné la hausse des coûts de construction, la demande d'habitations neuves se déplace vers les segments plus abordables. Les maisons jumelées et en rangée ont la cote tandis que la maison unifamiliale perd du terrain. Ceci dit, une reprise de la demande pour le bois d'œuvre au Québec, et ailleurs au Canada, ne pourra se concrétiser que par une hausse de la demande américaine et ailleurs dans le monde.[52]

En avril dernier, le gouvernement du Canada a présenté les détails entourant les 170 M$ prévus dans le plus récent budget fédéral afin d'aider l'industrie forestière. Cette aide s'inscrit dans le cadre du Plan d'action économique d'Ottawa pour affronter la crise mondiale. Plus précisément, le gouvernement prévoit des investissements de 80 M$ pour la mise au point de produits forestiers de nouvelle génération et de 40 M$ pour en faire la promotion. Quelque 40 M$ sont également prévus afin d'explorer de nouveaux marchés intérieurs et internationaux pour les produits forestiers canadiens. Enfin, 10 M$ serviront à faire la promotion de l'utilisation du bois canadien dans la construction.[53]

---

[49] « Canada : perspectives des céréales et oléagineux », Agriculture et Agroalimentaire Canada, 6 mars 2009.
[50] Desgagné, Nancy, « Alcoa - Les travaux de modernisation vont de l'avant », Le Nord-Côtier Économique, 18 mars 2009; « Tendances des matières premières », Desjardins - Études économiques, 5 février 2009.
[51] Tremblay, Louis, « Coupes forestières en baisse de 30 % », Progrès-Dimanche, 26 mars 2009.
[52] « Spécial secteur forestier - Les règles du jeu changent, l'industrie forestière aussi… », Prévisions économiques et financières, Desjardins Études économiques, volume 18 / Été 2008.
[53] « À la recherche de produits et de marchés », Site Web de Radio-Canada; 14 avril 2009.

Baisse de la demande de papier journal en Amérique du Nord

Loin de s'améliorer, les perspectives de l'industrie canadienne des pâtes et papiers s'assombrissent encore davantage avec la récession aux États-Unis qui demeurent le principal marché de l'industrie canadienne de papier journal. La réduction nord-américaine de la demande est une tendance bien enclenchée depuis plus d'une décennie, mais elle s'aggrave en raison de la diminution actuelle des revenus publicitaires et de la baisse des tirages des quotidiens américains.[54]

Hydrocarbures

Potentiel pétrolifère prometteur en Gaspésie

Les sociétés pétrolières Pétrolia, Junex et Gastem investiront 3 M$ d'ici l'été afin de forer un puits de confirmation qui leur donnera une meilleure idée de l'ampleur et de la façon d'exploiter le puits Pétrolia Haldimand 1 découvert en 2006 dans la région de la Gaspésie. Rappelons que le potentiel pétrolifère de la région de la Gaspésie est à ce point important que d'ici cinq ans, Pétrolia espère produire 5 % du pétrole consommé au Québec, soit 7,5 millions de barils annuellement.[55]

TRAVERSIERS

Le service de traversier en saison hivernale aux Îles-de-la-Madeleine s'avère un franc succès

Le projet pilote des premières traversées hivernales entre l'Île-du-Prince-Édouard et les Îles-de-la-Madeleine s'est avéré un franc succès. Les prévisions d'achalandage ont été largement dépassées. Près de 3 000 passagers ont profité du nouveau service en février et en mars. C'est près d'une fois et demie le nombre de passagers qui avait été prévu par le transporteur. Quant au nombre de véhicules, il a dépassé les attentes de 75 %.

Mentionnons que la décision de maintenir ou non les traversées hivernales revient à Transports Canada, car c'est le financement accordé par le gouvernement fédéral à la compagnie CTMA qui permettrait au service d'être rentable. D'ailleurs, le transporteur CTMA estime que le service hivernal devrait être maintenu, d'autant qu'il pourrait aisément atteindre entre 5 000 et 6 000 passagers à chaque saison hivernale.[56]

Le remplacement du traversier Baie-Comeau/Matane/Godbout

La Société des traversiers du Québec (STQ) se donne d'ici la fin de l'année pour soumettre au gouvernement provincial son option pour remplacer le traversier, qui effectue la liaison entre Matane et la Côte-Nord. Trois options sont présentement étudiées : acheter un nouveau navire, rénover le traversier actuel ou alterner entre un bateau pour l'été et un autre pour l'hiver.[57]

CROISIÈRES-EXCURSIONS

Prolongation de la saison des croisières-excursions grâce aux croisières internationales

Les croisières internationales attendues à Ville de Saguenay à l'automne seront une occasion pour les propriétaires de croisières-excursions de prolonger la saison. Étonnamment, même s'ils passent beaucoup de temps sur l'eau, de nombreux croisiéristes pourraient être intéressés à participer à une croisière-excursion permettant de découvrir le fjord. Les navires de croisière naviguent de nuit, ce qui empêche les passagers d'admirer le fjord. L'an dernier, toutes les places ont été réservées à l'avance et

[54] « La crise financière et économique la plus ardue, Prévisions économiques et financières, Desjardins Études économiques, volume 18 / Été 2008.
[55] Gagné, Gilles, « Trois sociétés pétrolières investiront 3M$ à Gaspé », Le Soleil, 21 février 2009, Thériault, Carl, « Exploration pétrolière en Gaspésie - Pétrolia garde le cap », Le Soleil, 21 novembre 2009.

[56] « Un projet pilote couronné de succès », Site Web de Radio-Canada, 20 avril 2009.
[57] « En attente d'une solution », Site Web de Radio-Canada, 16 février 2009.

avec la venue d'une quinzaine de bateaux cette année, les propriétaires des Croisières du Fjord s'attendent à une année record.[58]

CROISIÈRES INTERNATIONALES

Des nouveautés attendues au port de Québec en 2009

La saison des croisières internationales au port de Québec sera remplie de nouveautés, notamment par la venue inaugurale de quelques navires tels que le *Queen Victoria*, le *Norwegian Spirit* et le *Princess Danae*. De plus, la ligne européenne Costa Cruises sillonnera pour la première fois le fleuve Saint-Laurent. Au total, près de 124 000 passagers et membres d'équipage sont attendus à Québec cette saison en 71 escales.[59]

La venue de *Carnival Cruise Lines* reportée en 2010

L'Administration portuaire de Québec (APQ), en partenariat avec Croisières Baie-Comeau et la Corporation de Développement et de Gestion du Port de Havre-Saint-Pierre, annonce le report de la venue de Carnival Cruise Lines sur le Saint-Laurent en 2010. Plus concrètement, afin d'assurer le succès et la pérennité d'un nouveau produit durant la saison estivale, tout en considérant la précarité du contexte économique actuel, les trois escales composant le nouvel itinéraire « Québec - After the Glaciers » ont décidé en collaboration avec la plus importante ligne de croisières internationales de démarrer la nouvelle excursion en 2010. Par ailleurs, Carnival Cruise Lines utilisera un paquebot plus imposant, le *Carnival Glory*, pour les voyages en 2010.[60]

Les croisières internationales : un marché prometteur en Gaspésie

L'industrie touristique rapporte plus de 300 M$ par année dans les coffres des entreprises de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine. Des recettes que Tourisme Gaspésie souhaite augmenter de 50 % d'ici 2010. Pour y parvenir, la région compte sur l'expansion du marché des croisières. Plus de 10 000 croisiéristes en provenance du nord-est de l'Atlantique feront escale dans la baie de Gaspé de mai à octobre. Selon l'organisme Escale Gaspésie, ce marché pourrait doubler d'ici cinq ans, en raison des nombreux atouts touristiques que recèle la péninsule gaspésienne pour séduire une clientèle internationale en quête d'exotisme.[61]

Sept-Îles se prépare à accueillir

La ville de Sept-Îles accorde une subvention de 60 000 $ à Destination Sept-Îles - Nakauinanu pour permettre à l'organisme d'installer des infrastructures temporaires pour accueillir un premier navire de croisière. Le 19 mai prochain, les premiers croisiéristes débarqueront du *Maasdam*. La ville et ses deux partenaires, le conseil de bande de Sept-Îles-Maliotenam et le port de Sept-Îles prévoient investir 10 M$ pour développer des infrastructures permanentes afin de recevoir encore plus de croisiéristes.[62]

---

[58] Labrie, Isabelle, « Une belle occasion de prolonger la saison », Le Quotidien, 4 avril 2009.
[59] « De belles distinctions pour le port de Québec » Communiqué de presse, Administration portuaire de Québec, 27 mars 2009.
[60] « La venue de Carnival Cruise Lines reportée en 2010 avec un navire de plus gros gabarit », Communiqué de presse, Association des croisières du Saint-Laurent, 23 janvier 2009.

[61] Hébert, Claudine, « Les croisières, un marché prometteur », Les Affaires, du 28 mars au 3 avril 2009.
[62] « Se préparer à recevoir », Site Web de Radio-Canada, 15 avril 2009.

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 trimestrielle 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

Mai 2009