Pêches et Océans Canada | Fisheries and Oceans Canada

perspectives maritimes

faits saillants de l'industrie du transport maritime

MARS 2011

NUMÉRO 28

TABLE DES MATIÈRES

Ports du Québec 1
Voie maritime 5
Transport maritime mondial 5
Transport maritime au Canada 6
Environnement 6
Marchandises 7
Traversiers 7

PORTS DU QUÉBEC

BILAN 2010

En 2010, le tonnage manutentionné dans les principaux ports du Québec a totalisé 118,1 millions de tonnes (Mt), soit 11 % de plus qu'en 2009 (Voir tableau, page suivante), mais néanmoins 11 % de moins que les 128,3 Mt en 2008. Ceci dit, le trafic maritime au Québec est clairement en mode reprise, à l'instar de l'économie mondiale qui reprend du mieux peu à peu.

Augmentation du tonnage manutentionné

Au port de Montréal, le tonnage a augmenté de 6 %. Les trois grands catalyseurs de cette croissance furent le trafic conteneurisé, le minerai de fer et les produits pétroliers. Ailleurs sur le Saint-Laurent, on constate une hausse des tonnages dans la totalité des ports spécialisés dans le transbordement de minerais et de métaux (fer, ilménite, bauxite, alumine, aluminium, nickel). C'est notamment le cas des ports de Sept-Îles (+ 26 %), de Port-Saguenay (+ 31 %), de Havre-Saint-Pierre (+ 25 %), de Baie-Comeau (+ 19 %), de Sorel-Tracy (+ 16 %), de Trois-Rivières (+ 16), de Québec (+ 11 %) et de Port-Alfred (+ 4 %). La forte demande de la Chine pour les matières premières explique en grande partie cette forte croissance du tonnage.

Hausse du trafic maritime

Cette remontée du tonnage manutentionné dans les ports québécois s'est toutefois traduite par une croissance plus modérée du trafic maritime, soit de 5 % par rapport à l'année précédente.

Reprise économique mondiale fragile

La reprise économique mondiale demeure fragile. Dans les économies développées, la confiance des consommateurs, responsables d'une part importante de la demande mondiale, tarde à se raffermir et ce, en raison du chômage et de l'endettement élevé des ménages. De plus, les finances publiques de la Grèce, de l'Irlande et du Portugal demeurent préoccupantes, malgré les plans de sauvetage du FMI et de l'Union européenne.

Heureusement, les exportations américaines ont redémarré en 2010. C'est là une bonne nouvelle pour l'économie mondiale. Ajoutons que la Chine demeure jusqu'à présent l'un des rares moteurs sur lesquels l'économie mondiale peut compter, en raison de la forte demande chinoise en matières premières.[1] Le secteur minier de la Côte-Nord est aux premières loges pour répondre à cette demande et contribuera grandement à l'augmentation du trafic maritime sur le Saint-Laurent au cours des prochaines années.

---

[1] Hall, Peter G., « La rechute marque un temps d'arrêt », Exportation et développement Canada, 27 janvier 2011.

BILAN DE L'ANNÉE 2010p

Estimation et comparaison du tonnage manutentionné et du trafic maritime dans les principaux ports du Québec en 2010p et 2009

LISTE DES PORTS	Tonnage manutentionné (tonnes)			Trafic (nombre de navires en transit)		
	2010p janv.-déc.	2009 janv.-déc.	Variation [2] 2010p/2009	2010p janv.-déc.	2009 janv.-déc.	Variation 2010p/2009
1. Montréal	25,9 Mt	24,5 Mt	+ 6 %	1 221	1 241	- 2 %
2. Sept-Îles	25,1 Mt	19,8 Mt	+ 26 %	562	487	+ 15 %
3. Québec	24,5 Mt	22,1 Mt	+ 11 %	1 172	1 206	- 3 %
4. Port-Cartier	17,9 Mt	18,3 Mt	- 2 %	392	340	+ 15 %
5. Sorel-Tracy	6 Mt	5,2 Mt	+ 16 %	300	259	+ 16 %
6. Baie-Comeau [3]	5,4 Mt	4,5 Mt	+ 19 %	249	235	+ 6 %
7. Port-Alfred	4,5 Mt	4,4 Mt	+ 4 %	118	123	- 4 %
8. Trois-Rivières	2,9 Mt	2,5 Mt	+ 16 %	216	161	+ 34 %
9. Havre-St-Pierre	2,4 Mt	1,9 Mt	+ 25 %	86	91	- 5 %
10. Bécancour	1,6 Mt	1,7 Mt	- 5 %	167	130	+ 28 %
11. Valleyfield	410 kt	421 kt	- 3 %	98	92	+ 7 %
12. Port-Saguenay	384 kt	292 kt	+ 31 %	73	69	+ 6 %
13. Rimouski	348 kt	307 kt	+ 13 %	81	81	---
14. Gaspé	329 kt	433 kt	- 24 %	36	43	- 16 %
15. Matane [3]	214 kt	99 kt	+ 117 %	37	23	+ 61 %
16. Gros-Cacouna	137 kt	174 kt	- 21 %	39	50	- 22 %
17. Chandler	5 kt	4 kt	+ 21 %	13	17	- 24 %
TOTAL	118,1 Mt	106,6 Mt	+ 11 %	4 885	4 670	+ 5 %

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

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

Montréal

Hausse du tonnage manutentionné

Après une année de ralentissement, 2010 a été marquée par une reprise du trafic maritime au port de Montréal. À lui seul, le trafic des conteneurs a enregistré une hausse de 6,2 % en volume et de 6,1 % en nombre de conteneurs. Tous trafics confondus, le port a enregistré une hausse de 6 %, mais tout de même 12 % de moins qu'en 2008 qui, rappelons-le, fut l'année où le port a enregistré sa meilleure performance des 25 dernières années.[4]

Pour bénéficier pleinement de la reprise économique mondiale, le port de Montréal a investi 38 M$ dans divers projets au cours de l'année :

- Mise en service du nouveau portail d'entrée pour camions et des 27 postes de contrôle;
- Prolongement d'un quai au terminal Cast pouvant accueillir simultanément deux porte-conteneurs de plus de 270 mètres;
- Ajout de voies ferrées au réseau ferroviaire du port;
- En 2011, le port terminera les études relatives à l'expansion du terminal de conteneurs à Contrecoeur.[5]

Sept-Îles

Une année record

Le bilan exceptionnel du port de Sept-Îles n'est pas étranger à la compagnie Consolidated Thompson Iron Mines qui a expédié ses premières tonnes de fer en Asie en juillet dernier. Du côté du terminal La Relance dont le principal utilisateur est l'aluminerie Alouette, le service de traversier-rail entre Sept-Îles et Matane a manutentionné près de 100 000 tonnes, une hausse de 85 %. Mentionnons que plus de 60 % des expéditions du port de Sept-Îles prennent la destination de l'Asie.[6]

L'année 2010 a également été remarquable au chapitre des investissements alors que 70 M$ ont été injectés dans le développement du port. Les travaux visaient essentiellement l'optimisation des terminaux de La Relance et de Pointe-Noire, et l'inauguration du quai des croisières.[7]

Port-Cartier

Expansion majeure de la minière ArcelorMittal Mines Canada

ArcellorMittal projette de produire 24 Mt de fer en 2014, soit une hausse de 10 Mt. La compagnie procédera notamment à la construction d'une nouvelle usine de bouletage à Port-Cartier. Celle-ci produira 8 Mt de boulettes de fer. L'usine de bouletage actuelle augmentera quant à elle sa production d'un million de tonnes.

De plus, le site d'entreposage sera modifié et une nouvelle aire de stockage sera construite pour le concentré et les boulettes de fer. Le réseau ferroviaire sera également modifié. Puisqu'il faudra 400 minéraliers pour acheminer ces 24 Mt de fer, la minière prévoit aussi construire un quai en eau profonde et un nouveau chargeur pour le transbordement. Le début des travaux d'agrandissement de la minière est prévu en mai 2012 pour une mise en production en 2014.[8]

Baie-Comeau

Augmentation des expéditions via le traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel*

Après avoir connu des années difficiles en raison de la crise forestière, la Société du port ferroviaire de Baie-Comeau (SOPOR) a renoué avec la croissance en 2010. En effet, environ 535 000 tonnes de marchandises ont transité

[4] « Investir dans l'efficacité », Port de Montréal - Port Info, hiver 2010-2011.
[5] Ibid

[6] Lévesque, Fanny, « Le port fracasse des records vieux de 30 ans », Journal Le Nord-Côtier, février 2011.
[7] Ibid
[8] « Port-Cartier – ArcelorMittal voit grand », Site Web de Radio-Canada, 31 janvier 2011.

au port via le *Georges-Alexandre-Lebel*, ce qui représente une hausse de 13 % par rapport à l'année précédente. Les exportations de bois d'œuvre et de papier journal ont repris au port de Baie-Comeau, après plusieurs années de baisse en raison de la crise forestière et de la récession économique mondiale. Le traversier-rail a fait 290 voyages allers-retours, soit environ une cinquantaine de plus qu'en 2009.[9]

Havre-Saint-Pierre

Maximisation de la production d'ilménite par la minière Rio Tinto Fer et Titane

En 2010, Rio Tinto Fer et Titane de Havre-Saint-Pierre a lancé une étude de faisabilité dans le but de maximiser sa production actuelle. En effet, la compagnie minière est à revoir ses méthodes de travail afin de prolonger la durée de vie de la mine Tio, située près de Havre-Saint-Pierre. La mine recèle le plus grand gisement d'ilménite au monde représentant un potentiel d'exploitation énorme en raison de sa taille exceptionnelle et de sa qualité.[10]

Trois-Rivières

Poursuite du plan stratégique Cap sur 2020

Le port de Trois-Rivières a connu en 2010 une forte croissance du trafic et du tonnage par rapport à 2009. La poursuite du plan stratégique Cap sur 2020 permettra de maintenir cette croissance des activités portuaires à Trois-Rivières. Rappelons que le plan vise à augmenter d'ici 2020 les capacités d'entreposage et de manutention de marchandises du port. Il prévoit notamment les projets suivants :

- Aménagement du périmètre portuaire et la mise en place de nouvelles voies d'accès routier;
- Ajout d'espaces intérieurs et extérieurs d'entreposage de marchandises;
- Instauration d'un nouveau système de chargement des marchandises;
- Ajout de voies ferrées afin de faciliter le transbordement direct de marchandises, d'équipement et de cargaisons spéciales des wagons aux navires, et vice versa.[11]

Port Saguenay

Projets d'expansion à Port Saguenay

Les études d'ingénierie et d'environnement pour la réalisation du projet de desserte ferroviaire sont terminées. Si bien que la construction de la voie ferrée, reliant les installations du terminal maritime de Grande-Anse au réseau de chemin de fer québécois, débutera prochainement en vue de sa mise en service en 2013.

De plus, en octobre dernier, le gouvernement du Canada a annoncé un investissement de 4,7 M$ dans le projet d'aménagement de terrains du parc industriel maritime intermodal. Cela permettra d'ajouter des aires d'entreposage et des terrains industriels et ainsi répondre aux attentes des transporteurs maritimes qui utilisent le port de Saguenay.[12]

Valleyfield

Nouveaux investissements au port

Le port municipal de Valleyfield est en mode expansion. L'administration portuaire projette un agrandissement des quais, un investissement d'une valeur de 35 M$. Concrètement, l'ajout d'un neuvième quai permettrait d'accueillir un plus grand nombre de navires et de manutentionner un plus fort tonnage de marchandises.

De plus, la compagnie *Les Grains Lac Supérieur* a annoncé qu'elle investira 7 M$ afin

---

[9] « Rapports des tonnages manutentionnés sur le traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel* », SOPOR et COGEMA, 2009 et 2010; Gagné, Myriam, « SOPOR remonte la pente », », Le Nord-Côtier Économique, février 2011.

[10] Lévesque, Fanny, « Rio Tinto Fer et Titane lorgne la maximisation de sa mine », Le Nord-Côtier Économique, avril 2010.

[11] « Le port de Trois-Rivières atteint un niveau de trafic inégalé depuis 25 ans », Communiqué de presse, Port de Trois-Rivières, 4 janvier 2011.

[12] Villeneuve, Denis, « Une hausse de 31,5 % pour Port Saguenay, Progrès-Dimanche, 2 janvier 2011.

d'accueillir les récoltes des producteurs de grains de la région. Les travaux d'aménagement de silos, de convoyeurs, mais surtout d'aires de réception des barges commenceront au printemps et devraient être terminés à l'automne.[13]

VOIE MARITIME

Hausse du trafic dans la voie maritime en 2010

En 2010, le volume des marchandises transportées sur la Voie maritime a totalisé 35,5 Mt, une hausse de 15 % par rapport à l'année précédente. Les expéditions de minerai de fer ont augmenté de 35 % par rapport à 2009, et les céréales de 10 %. Par ailleurs, le fret général, principalement constitué de fer, d'acier et de cargaisons spéciales comme des composantes d'éoliennes, a enregistré une hausse de 63 %. La reprise dans le secteur manufacturier et en particulier l'industrie de l'automobile explique cet essor des expéditions de minerai de fer en 2010.[14]

Le bilan de l'année 2010 sur la Voie maritime est excellent. Mentionnons que la décision du gouvernement du Canada de supprimer les droits de douane de 25 % sur les navires importés a suscité un renouvellement de la flotte. Conséquemment, les transporteurs maritimes intérieurs s'apprêtent à remplacer une partie de leurs navires. La gestion des eaux de ballast a aussi été améliorée en 2010, le taux des navires océaniques inspectés arrivant dans la Voie maritime ayant atteint les 100 %. Si bien qu'aucune nouvelle espèce introduite par l'eau de ballast des navires n'a été détectée depuis 2006.[15]

[13] Champagne, Stéphane, « Nouveaux investissements au port de Valleyfield », La Presse, 29 octobre 2010.
[14] « Résultats mensuels du trafic de la Voie maritime en date du 31 décembre 2010 », Réseau Grands Lacs / Voie maritime du Saint-Laurent.
[15] « Remontée du tonnage sur la Voie maritime en 2010 », Réseau Grands Lacs / Voie maritime du Saint-Laurent, 13 janvier 2011.

TRANSPORT MARITIME MONDIAL

Croissance économique mondiale en 2011

Les institutions financières et les organismes économiques internationaux sont unanimes : la récession économique mondiale est bel et bien terminée. 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, prévoient une croissance dans les principales économies de la planète au cours des deux prochaines années.

Prévisions économiques 2011 et 2012 des principales économies du monde

Croissance du PIB en %

	FMI		OCDE		B. Nat.		M. Desj.	
	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012
Canada	2,7	n.d.	2,3	3,0	2,3	2,5	2,3	2,7
États-Unis	2,3	n.d.	2,2	3,1	3,0	3,3	2,4	2,8
Japon	1,5	n.d.	1,7	1,3	1,4	2,0	1,1	2,0
Zone Euro	1,5	n.d.	1,7	2,0	1,5	1,5	1,5	1,6
Russie	4,3	n.d.	4,2	4,5	3,9	4,2	4,3	4,8
Inde	8,4	n.d.	8,2	8,5	9,0	8,0	8,3	8,4
Chine	9,6	n.d.	9,7	9,7	8,5	7,8	8,9	8,9

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

Ainsi, les États-Unis, notre principal partenaire commercial, devraient connaître une croissance du PIB dépassant les 2 %, tant en 2011 qu'en 2012. Dans l'ensemble, la zone euro connaîtra également une croissance, mais avec un peu moins de vigueur que celle anticipée aux États-Unis. En Asie, la Chine demeure le moteur de la reprise du continent avec une croissance anticipée d'environ 9 % et plus en 2010 et de 9 % en 2011. L'Inde n'est pas en reste avec des prévisions de croissance de plus de 8 %, de même que la Russie avec une croissance anticipée de plus de 4 %.

Reprise du transport maritime mondial

Après avoir connu un ralentissement important durant la récession économique mondiale, le commerce maritime mondial reprend son rythme de croisière. En 2009, le trafic de conteneurs a reculé de 10,3 %. Aujourd'hui, on assiste à une reprise des échanges commerciaux, puisque les entreprises exportent et importent davantage. Le FMI prévoit que le commerce mondial des biens et des services connaîtra une croissance de 11 % en 2011. Une part importante de ces échanges se fera par voie maritime. HSBC Global Research prévoit que les expéditions par bateaux, en vrac ou par conteneurs, augmenteront de 12 % cette année et de 6 % l'an prochain.[16]

TRANSPORT MARITIME AU CANADA

Hausse des marchandises conteneurisées au port de Vancouver

À Port Metro Vancouver, le plus important port canadien de marchandises conteneurisées et porte d'entrée du Pacifique, les cargaisons ont totalisé 118,4 Mt en 2010, soit 18 % de plus qu'en 2009. Environ 2,5 millions de conteneurs EVP ont été manutentionnés, soit une hausse de 17 % par rapport à 2009.[17]

Cette hausse du tonnage au port de Vancouver est la conséquence de la reprise du commerce maritime avec l'Asie. Rappelons que les matières premières du Canada sont expédiées en Chine pour y être transformées et reviennent sous forme de divers biens de consommation. Dans un contexte où les Nord-Américains renouent avec la croissance économique, tant les importations que les exportations ont augmenté au port de Vancouver.

ENVIRONNEMENT

2010, l'année la plus chaude au Canada

L'année 2010 a été la plus chaude que le Canada a connu depuis 1948, année où on a débuté les relevés nationaux. Selon Environnement Canada, la température moyenne a été de 3 degrés Celsius supérieure à la moyenne au pays l'an dernier.

C'est surtout dans l'Arctique que la chaleur s'est fait le plus sentir. L'Arctique, un territoire couvrant le Nord du Québec et les territoires du Nord-Ouest ainsi qu'une partie de la terre de Baffin, a connu une hausse de température moyenne d'au moins 4 degrés Celsius, au point de réduire le couvert de glace dans l'Arctique. Au Québec, l'écart à la moyenne a été d'au moins 1,5 degré Celsius dans le sud et de 4 degrés Celsius au Nunavik.

Selon Environnement Canada, quatre des dix années les plus chaudes ont eu lieu au cours de la dernière décennie. Les scientifiques attribuent la chaleur exceptionnelle du Grand Nord à l'inversion de l'oscillation arctique, le même phénomène qui a provoqué du froid inhabituel en Europe dernièrement.[18]

---

[16] Normand, François, « Le transport maritime se remet à flot », Les Affaires, du 6 au 12 novembre 2010.
[17] Port Metro Vancouver, Cargo Statistics Report, 26 janvier 2011.

[18] Côté, Charles, « 2010, l'année la plus chaude au Canada », La Presse, 12 janvier 2011.

MARCHANDISES

Minerai de fer

Hausse de la production de minerai de fer

Les expéditions québécoises de minerai de fer vers la Chine ont plus que triplé depuis les dix dernières années. Et tout laisse entrevoir une forte croissance de celles-ci au cours des prochaines années.

Consolidated Thompson extrait déjà 8 Mt de minerai par année de sa mine du lac Bloom et envisage doubler sa production d'ici 2012. La minière Cliffs Mines Wabush planifie toujours investir 100 M$ pour maximiser la durée de sa mine jusqu'en 2030. La mine Wabush produit en moyenne 4 Mt de minerai de fer par année.[19]

Aluminium

Hausse de la production québécoise d'aluminium

La demande mondiale de l'aluminium augmente au gré de l'amélioration de la conjoncture économique mondiale. Rio Tinto Alcan a annoncé au cours des derniers mois la réalisation du projet AP60 du Complexe Jonquière, la modernisation de l'usine de Grande-Baie et la tenue de travaux de modernisation à l'aluminerie de Vaudreuil.[20]

Par ailleurs, Alcoa va procéder à la modernisation de son usine à Baie-Comeau, ainsi qu'à l'agrandissement et à la réfection de ses installations portuaires. Concrètement, Alcoa procèdera à la construction d'un quatrième quai et à la réfection des trois autres quais. De plus, Alcoa augmentera la production des aluminieries de Deschambault et de Bécancour.[21]

[19] Lévesque, Fanny, « Accord de 4,9 milliards $ », Le Soleil, 13 janvier 2011.
[20] Saint-Gelais, François, « De grands espoirs », Le Quotidien, 5 janvier 2011.
[21] Baril, Hélène, « Alcoa redresse la tête – Des résultats encourageants attendus lundi, La Presse, 8 janvier 2011.

Production prochaine de la première tonne d'alumine québécoise

Exploration Orbite procédera prochainement à la mise en exploitation de son usine de traitement d'argile alumineuse à Cap-Chat. Dans un premier temps, l'objectif est de produire la première tonne d'alumine. Par la suite, si l'expérience est concluante, Exploration Orbite entend construire une usine qui traiterait 500 tonnes par jour d'alumine argileuse extraite près de Grande-Vallée. La compagnie a conclu une entente avec l'aluminerie Alouette de Sept-Îles qui utilisera l'alumine gaspésienne.[22]

TRAVERSIERS

Le traversier en hiver est maintenu aux Îles-de-la-Madeleine

Le gouvernement du Canada financera au cours des quatre prochains hivers le service de traversier entre Souris (Île-du-Prince-Édouard) et Cap-aux-Meules. Cette décision fait suite au projet pilote des deux dernières années. En 2010, 4 684 personnes, 1 618 voitures et 430 camions ont utilisé le service, une hausse respective de 59 %, de 52 % et de 13 % par rapport à 2009.[23]

[22] « Exploration Orbite – Début des opérations à l'usine de Cap-Chat, Site Web de Radio-Canada, 2 février 2011
[23] Gagné, Gilles, « Un traversier à l'année », Le Soleil, 12 février 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 2011