

**LE TRANSPORT MARITIME AU QUÉBEC
ANALYSE DES TENDANCES**

Version révisée

Novembre 2002

PÊCHES ET OCÉANS CANADA

RÉGION DU QUÉBEC

PUBLIÉ PAR :

**Direction des politiques et de l'économique
Ministère des Pêches et des Océans
Québec QC
G1K 7Y7**

©Sa Majesté la Reine du Chef du Canada

**Numéro de catalogue Fs 66-5/0000F
ISSN 0847-1185**

Novembre 2002

Cette publication est également disponible en anglais.

ÉQUIPE DE TRAVAIL

Chantal Bernier
Élisabeth Koulouris
Julie Lavallée

Frédéric Lessard
Ali Magassouba
Martial Ménard

Direction des Politiques et de l'économie
Région du Québec
Pêches et Océans Canada
Tél. : (418) 648-3817

COMMENTAIRES

Vos commentaires seraient grandement appréciés. À cet effet, nous vous invitons à compléter le questionnaire inclus à la fin du présent document ou à communiquer avec nous au (418) 648-3817.

SYMBOLES UTILISÉS

Kt : millier de tonnes
Mt : million de tonnes
Gt : milliard de tonnes

K\$: millier de dollars
M\$: million de dollars
G\$: milliard de dollars

PRÉFACE

De par son mandat, qui touche, entre autres, la sécurité, le commerce maritime et la mise en valeur des océans, Pêches et Océans Canada, région du Québec, s'intéresse aux principales tendances et aux dimensions économiques du transport maritime. Le secteur Garde côtière du ministère se doit d'établir et de conserver une vision plus complète du secteur maritime afin de mettre en place, adapter et réaliser l'ensemble de ses programmes et services qui vont de la sécurité de la vie humaine en mer, à la protection de l'environnement et au maintien de voies navigables sécuritaires.

Cette première édition du Transport maritime au Québec – Analyse des tendances présente, de façon exhaustive, des données sur l'évolution du transport maritime au Québec de 1995 à 2000 ainsi que les perspectives plus récentes du transport. Ce document aborde l'ensemble du trafic maritime au Québec, l'évolution du tonnage et des marchandises manutentionnées dans les ports ainsi que les différents secteurs industriels ayant un impact sur le transport maritime. On y retrouve également une section consacrée au transport de passagers.

Cette étude, destinée à tous les intervenants impliqués dans le transport maritime, permet de mieux cerner les grandes tendances et de suivre l'évolution des principaux secteurs industriels liés au transport maritime. Cette étude contribue ainsi à l'établissement d'une vision plus complète et plus intégrée du secteur maritime au Québec.

TABLES DES MATIÈRES

Sommaire xvii

Introduction 1

PARTIE I

1. Le transport maritime au Québec 3
1.1 Transport maritime domestique et international 3
1.1.1 Transport maritime international 5
1.1.2 Transport maritime domestique 9

PARTIE II

2. Principales marchandises 11
2.1 Minerai de fer 11
2.1.1 Transport maritime 11
2.1.2 Survol de l'industrie 14
2.1.3 Situation du marché de l'acier en 2001 15
2.1.4 Situation du marché de l'acier en 2002 18
2.2 Pétrole et produits pétroliers 22
2.2.1 Survol de l'industrie 22
2.3 Blé 29
2.3.1 Survol de l'industrie 29
2.3.2 Transport maritime 30
2.3.3 Perspectives 32
2.4 Aluminium 33
2.4.1 Transport maritime 33
2.4.2 Survol de l'industrie 35
2.4.3 Situation du marché en 2001 37
2.4.4 Situation du marché en 2002 38
2.5 Bois d'œuvre 41
2.5.1 Transport maritime 41
2.5.2 Survol de l'industrie 42
2.5.3 Situation du marché en 2001 43
2.5.4 Situation du marché en 2002 43
2.6 Pâtes, papiers et cartons 45
2.6.1 Transport maritime 45
2.6.2 Survol de l'industrie 47
2.6.3 Situation du marché en 2001 47
2.6.4 Situation du marché en 2002 48

PARTIE III

3. Le transport maritime dans l'Est canadien 51

PARTIE IV

4. Principaux ports du Québec..... 55

4.1 Port de Sept-Îles 55

4.1.1 Principales marchandises manutentionnées 55

4.1.2 Bilan de l'année 2001..... 57

4.1.3 Perspectives en 2002..... 58

4.2 Port de Montréal 59

4.2.1 Transport maritime..... 59

4.2.2 Montréal : un grand port à conteneurs 62

4.2.3 Bilan de l'année 2001..... 64

4.2.4 Perspectives pour 2002 65

4.3 Port de Port-Cartier 66

4.3.1 Principales marchandises manutentionnées 66

4.3.2 Bilan de l'année 2001..... 68

4.3.3 Perspectives en 2002..... 68

4.4 Port de Québec 69

4.4.1 Principales marchandises manutentionnées 70

4.4.2 Bilan de l'année 2001..... 72

4.4.3 Perspectives pour 2002 73

4.5 Port de Sorel 74

4.5.1 Principales marchandises manutentionnées 74

4.5.2 Bilan de l'année 2001..... 76

4.5.3 Perspectives en 2002..... 76

4.6 Port de Baie-Comeau..... 77

4.6.1 Principales marchandises manutentionnées 77

4.6.2 Perspectives en 2002..... 79

4.7 Port de Port-Alfred 80

4.7.1 Principales marchandises manutentionnées 80

4.7.2 Bilan de l'année 2001..... 82

4.8 Port de Trois-Rivières 82

4.8.1 Principales marchandises manutentionnées 82

4.8.2 Bilan de l'année 2001..... 83

4.8.3 Perspectives en 2002..... 84

4.9 Port de Bécancour 85

4.9.1 Principales marchandises manutentionnées 85

4.9.2 Bilan de l'année 2001..... 86

4.9.3 Perspectives en 2002..... 87

4.10 Port Saguenay 88

4.10.1 Principales marchandises manutentionnées	88
4.10.2 Bilan de l'année 2001.....	89
4.10.3 Perspectives en 2002.....	90
4.11 Autres ports.....	92
4.11.1 Port de Havre-Saint-Pierre.....	92
4.11.2 Port des Îles-de-la-Madeleine	92
4.11.3 Port de Matane	93
4.11.4 Port de Gaspé.....	95
4.11.5 Port de Côte Sainte-Catherine	96
4.11.6 Port de Rimouski.....	97
4.11.7 Port de Valleyfield	98
4.11.8 Port de Pointe-au-Pic.....	99
4.11.9 Port de Portneuf.....	100
4.11.10 Port de Baie-Déception	101
4.11.11 Port de Forestville.....	102
4.11.12 Port de Chandler	103
4.11.13 Port de Gros-Cacouna.....	104
4.11.14 Port de Port-Menier	105

PARTIE V

5. Voie maritime du Saint-Laurent	107
5.1 Le trafic de la Voie maritime.....	108
5.2 Perspectives 2002.....	111
5.3 Sécurité.....	112
5.4 Projets futurs.....	113

PARTIE VI

6. Transport de passagers.....	115
6.1 Traverses et dessertes maritimes au Québec.....	115
6.1.1 Évolution du nombre de passagers transportés.....	116
6.1.2 Évolution du nombre de véhicules transportés	117
6.1.3 Évolution du nombre de traversées	118
6.1.4 Saison 2002-2003.....	118
6.1.5 Traverses et dessertes privées	120
6.1.6 Projets futurs.....	121
6.2 Industrie des croisières internationales	122
6.2.1 Amérique du Nord.....	122
6.2.2 Industrie des croisières au Canada.....	123
6.2.3 Industrie des croisières au Québec.....	125
6.2.4 Projets futurs.....	130

Questionnaire – Commentaires

LISTE DES GRAPHIQUES

Graphique 1 Total du fret manutentionné, Québec et principaux ports, 1995-2000.....	3
Graphique 2 Total du fret manutentionné, parts des principaux ports au Québec, 2000.....	4
Graphique 3 Total du fret international manutentionné, Québec et principaux ports, 1995-2000.....	5
Graphique 4 Fret international chargé au Québec, principales régions de destination, 1995-2000	6
Graphique 5 Total du fret international déchargé au Québec, principales régions d'origine, 1995-2000	8
Graphique 6 Total du fret domestique manutentionné au Québec, principaux ports, 1995-2000.....	10
Graphique 7 Évolution des chargements de minerai de fer au Canada, principaux ports et total, 1995-2000	12
Graphique 8 Évolution des déchargements de minerai de fer au Canada, principaux ports et total, 1995-2000.....	13
Graphique 9 Évolution des expéditions de minerai de fer au Canada, 1996-2002.....	20
Graphique 10 Vrac liquide manutentionné dans les ports canadiens, principales marchandises et total, 1995-2000.....	25
Graphique 11 Vrac liquide manutentionné dans les ports du Québec, principales marchandises et total, 1995-2000.....	28
Graphique 12 Évolution des chargements de blé au Canada, principaux ports et total, 1995-2000.....	31
Graphique 13 Évolution des déchargements de blé au Canada, principaux ports et total, 1995-2000	32
Graphique 14 Évolution des déchargements de minerai d'aluminium au Canada, principaux ports et total, 1995-2000.....	34
Graphique 15 Évolution des expéditions d'aluminium au Canada, 1996-2000 et janvier à mars 2001-2002	38
Graphique 16 Évolution du prix moyen de l'aluminium 1990-2002	39
Graphique 17 Évolution du tonnage manutentionné dans l'Est du Canada, bois de sciage et de construction, 1995-2000	41
Graphique 18 Évolution du tonnage manutentionné dans l'Est du Canada, papier journal, pâte de bois, autres papiers et cartons, 1995-2000	45
Graphique 19 Total du fret manutentionné dans les ports de l'Est canadien, parts des principaux ports, 2000.....	51
Graphique 20 Évolution du fret manutentionné dans l'Est canadien, principaux ports et total, 1995-2000	52
Graphique 21 Évolution du tonnage total des principales marchandises manutentionnées au port de Sept-Îles, 1995-2000	55
Graphique 22 Évolution du tonnage des principales marchandises manutentionnées au port de Montréal, 1995-2000	60

Graphique 23 Évolution du fret conteneurisé dans les principaux ports canadiens, 1995-2000	62
Graphique 24 Évolution du tonnage total et des principales marchandises manutentionnées au port de Port-Cartier, 1995-2000.....	67
Graphique 25 Évolution du tonnage total et des principales marchandises manutentionnées au port de Québec/Lévis, 1995-2000	71
Graphique 26 Évolution du tonnage total des principales marchandises manutentionnées au port de Sorel-Tracy, 1995-2000.....	75
Graphique 27 Évolution du tonnage total des principales marchandises manutentionnées au port de Baie-Comeau, 1995-2000	78
Graphique 28 Évolution du tonnage total des principales marchandises manutentionnées au port de Port-Alfred, 1995-2000	81
Graphique 29 Évolution du tonnage total et des principales marchandises manutentionnées au port de Trois-Rivières, 1995-2000	83
Graphique 30 Évolution du tonnage total et des principales marchandises manutentionnées au port de Bécancour, 1995-2000	85
Graphique 31 Évolution du tonnage total des principales marchandises manutentionnées à Port Saguenay, 1995-2000.....	89
Graphique 32 Évolution du tonnage total et des principales marchandises manutentionnées au port de Havre St-Pierre, 1995-2000	92
Graphique 33 Évolution du tonnage total et des principales marchandises manutentionnées au port des Îles-de-la-Madeleine, 1995-2000	93
Graphique 34 Évolution du tonnage total et des principales marchandises manutentionnées au port de Matane, 1995-2000	94
Graphique 35 Évolution du tonnage total et des principales marchandises manutentionnées au port de Gaspé, 1995-2000.....	95
Graphique 36 Évolution du tonnage total et des principales marchandises manutentionnées au port de Côte Sainte-Catherine	97
Graphique 37 Évolution du tonnage total et des principales marchandises manutentionnées au port de Rimouski, 1995-2000	98
Graphique 38 Évolution du tonnage total et des principales marchandises manutentionnées au port de Valleyfield, 1995-2000.....	99
Graphique 39 Évolution du tonnage total et des principales marchandises manutentionnées au port de Pointe-au-Pic, 1995-2000.....	100
Graphique 40 Évolution du tonnage total et des principales marchandises manutentionnées au port de Portneuf, 1995-2000.....	101
Graphique 41 Évolution du tonnage total et des principales marchandises manutentionnées au port de Forestville	102
Graphique 42 Évolution du tonnage total et des principales marchandises manutentionnées au port de Chandler.....	103
Graphique 43 Évolution du tonnage total et des principales marchandises manutentionnées au port de Gros-Cacouna, 1995-1999.....	104
Graphique 44 Évolution du tonnage total et des principales marchandises manutentionnées au port de Port-Menier	105
Graphique 45 Cargaisons transportées dans la Voie maritime du Saint-Laurent, 1 ^{er} janvier au 31 juillet, 2001 et 2002	112

Graphique 46 Nombre d'escales effectuées par les bateaux de croisière internationale au port de Québec, 1990-2002e.....	126
Graphique 47 Nombre de passagers de bateaux de croisière internationale faisant escale au port de Québec, 1990-2002e	127
Graphique 48 Nombre d'escales effectuées par les bateaux de croisière internationale au port de Montréal, 1990-2002e	128
Graphique 49 Nombre de passagers de bateaux de croisière internationale faisant escale à Montréal, 1990-2002e	129

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 Fret international chargé au Québec, dix premières marchandises et principales régions de destination, 2000.....	7
Tableau 2 Fret international déchargé au Québec, dix premières marchandises et principales régions d'origine, 2000.....	9
Tableau 3 Expéditions de minerai de fer par province canadienne, 2000-2001.....	17
Tableau 4 Produits pétroliers manutentionnés dans les principaux ports du Québec, 2000	27
Tableau 5 Produits pétroliers domestiques déchargés dans les autres ports du Québec, 2000	29
Tableau 6 Capacité maximale de production d'aluminium de première fusion au Canada, 2001	36
Tableau 7 Principales marchandises chargées dans les ports de l'Est canadien, transport international, 1995-2000	53
Tableau 8 Principales marchandises déchargées dans les ports de l'Est canadien, transport international, 1995-2000.....	54
Tableau 9 Trafic conteneurisé au port de Montréal, 1991-2001	63
Tableau 10 Évolution des cargaisons transportées dans la Voie maritime du Saint-Laurent, 1995-2001 et cargaisons transportées dans la Voie maritime du Saint-Laurent, 2001	109
Tableau 11 Marchandises transportées dans la Voie maritime du Saint-Laurent selon la classe et le genre de navire, 1995-2001.....	110
Tableau 12 Nombre de passagers transportés par les traverses administrées par la STQ, 1996-2002	116
Tableau 13 Nombre de véhicules motorisés (UEA) transportés par les traverses administrées par la STQ, 1996-2002	117
Tableau 14 Nombre de traversées effectuées par les traverses administrées par la STQ, 1996-2002	118
Tableau 15 Nombre de passagers transportés par les traverses et dessertes privées, 1997-2002	120
Tableau 16 Trafic des croisières internationales en termes de passagers dans les principaux ports canadiens, 1990-2002e.....	124

SOMMAIRE

Partie I – Le transport maritime au Québec

Le tonnage manutentionné dans les ports du Québec représente près de 30 % du total canadien et près de 40 % du fret chargé et déchargé dans les ports de l'Est canadien¹. Par ailleurs, le transport maritime international représente près des trois quarts du total manutentionné au Québec. Ce commerce maritime international s'effectue principalement avec l'Europe et les États-Unis.

Au Québec, le volume total de marchandises manutentionnées dans les ports oscille entre 104 et 111 Mt depuis les six dernières années. Plus de 65 % du tonnage manutentionné est constitué de minerai de fer, de pétrole brut, de blé, de minerai d'aluminium et d'ilménite². Plusieurs industries dépendent donc du transport maritime pour s'approvisionner ou exporter leurs marchandises.

Partie II – Principales marchandises

Le minerai de fer produit au Canada représente 3 % de la production mondiale et sert à la production d'acier. La quasi-totalité de la production canadienne de minerai de fer est concentrée dans la fosse du Labrador. Le Québec se classe au deuxième rang des provinces productrices, derrière Terre-Neuve, avec une part d'environ 35 % du total canadien. De plus, le minerai de fer manutentionné dans les ports du Québec représente 37 % du tonnage total manutentionné dans l'ensemble des ports québécois et a atteint 38,6 Mt en 2000. Le minerai de fer représente aussi 21 % du tonnage total qui transite par la Voie maritime. Les principaux ports de chargement du minerai de fer sont Sept-Îles et Port-Cartier. La principale destination des expéditions est l'Europe, suivie des États-Unis. En 2001, les difficultés de l'industrie sidérurgique et la détérioration du marché européen ont provoqué une baisse d'environ 25 % des expéditions des trois producteurs de minerai de fer du Québec-Labrador. Pour 2002, même si la production de fer des trois minières du Québec-Labrador devrait être comparable à celle de 2001, il n'en demeure pas moins, si les prévisions s'avèrent exactes, qu'elle se situera entre 20 et 25 % de moins que leur capacité maximale de production³.

Le pétrole brut déchargé dans les ports du Québec a atteint 7,7 Mt en 2000 et se classe deuxième en termes de volume manutentionné dans les ports du Québec. De plus, il représente 25 % du tonnage international total déchargé dans les ports du Québec. C'est donc la première marchandise en importance déchargée

¹ L'Est canadien inclut les ports des provinces suivantes : Ontario, Québec, Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Écosse, Île-du-Prince-Édouard, Terre-Neuve et Labrador.

² Minerai de fer et de titane

³ Ministère des Ressources naturelles du Québec, « Bilan et faits saillants de l'industrie minière du Québec en 2001 », p. 9

dans les ports du Québec en provenance de pays étrangers. Plus de 70 % des produits pétroliers (pétrole brut, essence, mazout) qui transitent par les ports du Québec passent par le port de Québec/Lévis. La raffinerie Ultramar de Lévis est la deuxième en importance au Canada. Le port de Montréal, situé près de deux raffineries, manutentionne près de 20 % des produits pétroliers manutentionnés au Québec.

Au Québec, le blé est la troisième marchandise en importance en termes de volume manutentionné dans les ports avec un total de 7,6 Mt en 2000. Les ports du Québec manutentionnent près de 30 % du volume total de blé manutentionné au Canada. La production de blé au Canada se fait principalement dans les Provinces des Prairies⁴. Du côté de l'Est canadien, les principaux ports utilisés pour les expéditions internationales sont Thunder Bay, Québec, Montréal, Port-Cartier et Baie-Comeau. Le tonnage de blé chargé dans ces ports représente 40 % des chargements de blé effectués au Canada. Le blé expédié à partir des ports de l'Est est destiné aux marchés africain, européen, sud-américain et du Moyen-Orient. Le port de Thunder Bay est un lien important entre les Prairies et les marchés internationaux. Les ports du Saint-Laurent sont, quant à eux, le lieu de transbordement du blé qui transite alors par navire océanique vers les marchés internationaux. En raison de la persistance de la sécheresse en Saskatchewan et en Alberta, les analystes d'Agriculture et Agroalimentaire Canada (AAC) prévoient que la production de blé chutera de près de 25 %, comparativement aux résultats obtenus en 2001-2002, pour atteindre 11,8 Mt (à l'exception du blé dur). Ceci représente le plus faible volume de blé produit au Canada depuis 1970-1971. Cette baisse de production aura un impact important sur les volumes de blé manutentionné dans les ports du Saint-Laurent.

L'aluminium se classe au quatrième rang des marchandises manutentionnées dans les ports du Québec. L'alumine et la bauxite sont déchargées afin d'approvisionner les alumineries en matière première. Le minerai d'aluminium se classe d'ailleurs au deuxième rang des marchandises déchargées au Québec, après le pétrole brut. La plus importante part des importations de minerai d'aluminium est déchargée à Port-Alfred pour les usines d'aluminium de la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Les ports de Bécancour, Baie-Comeau, Sept-Îles et Trois-Rivières sont aussi des ports de déchargement pour le minerai d'aluminium. C'est au Québec que la production canadienne d'aluminium se concentre puisqu'on y retrouve 90 % de la capacité de production. L'industrie canadienne de l'aluminium a vu sa production passer de 2,39 Mt en 2000 à 2,45 Mt en 2001, soit une augmentation de près de 3 % malgré le ralentissement de l'économie nord-américaine qui a sévi en 2001. Les analystes canadiens estiment que la consommation devrait augmenter en 2002, à mesure que la conjoncture économique s'améliorera.

⁴ Alberta, Saskatchewan et Manitoba

La production canadienne de bois d'œuvre a totalisé 27 milliards de pieds-planche en 2001, soit une baisse de 6,5 % par rapport à 2000. La Colombie-Britannique occupe le premier rang de la production canadienne avec 47 % du total canadien. Le Québec arrive au second rang, avec une production de 6,4 milliards de pieds-planche, soit 23 % du total canadien. Les ports de Baie-Comeau, de Matane, de Rivière-du-Loup, de Thunder Bay, et d'Halifax ont manutentionné un total de 615 Kt de bois d'œuvre en 2000, soit 87 % du total de bois d'œuvre manutentionné dans les ports de l'Est du Canada. Depuis 1997, le tonnage de bois d'œuvre manutentionné dans les ports de l'Est du Canada n'a cessé de diminuer, passant de 782 Kt à 615 Kt, conséquence de la baisse des exportations canadiennes de bois d'œuvre à destination des États-Unis. Le conflit canado-américain sur le bois d'œuvre, le ralentissement économique et la baisse de l'offre québécoise de bois suite aux incendies de l'été 2002 devraient se traduire par une diminution du tonnage manutentionné dans les ports québécois.

Les ports de Saint John (N.-B.), d'Halifax, de Montréal, de Corner Brook (T.-N.) et de Baie-Comeau ont manutentionné un total de 5 Mt de pâtes et papiers en 2000, soit 57 % du tonnage total de pâtes et papiers dans tous les ports de l'Est du Canada. Les pâtes et papiers représentent environ 3 % de toutes les marchandises manutentionnées dans les ports québécois, soit un tonnage d'environ 2,5 Mt. Les pâtes et papiers comptent néanmoins pour une part importante des marchandises manutentionnées dans certains ports québécois : 100 % au port de Pointe-au-Pic, 38 % à Matane, 36 % à Port-Alfred, 21% à Gros-Cacouna, 12 % à Baie-Comeau et 12 % à Trois-Rivières. À l'exception d'une baisse en 1998, le tonnage manutentionné de pâtes et papiers dans les ports de l'Est du Canada a connu une croissance presque ininterrompue depuis 1995, expliquée principalement par la croissance économique qu'a connue l'Amérique du Nord dans les années 90. La production québécoise de pâtes et papiers voyageant par navire est destinée essentiellement à des marchés étrangers et fait très peu l'objet de cabotage. En 2000, sur le volume total de pâtes et papiers manutentionnés dans la quinzaine de ports québécois, 1,6 Mt, soit près de 65 %, était chargé à destination des marchés internationaux. Il en est de même pour les autres ports de l'Est du Canada.

Partie III – Le transport maritime dans l’Est canadien

En 2000, le tonnage total manutentionné dans l’ensemble des ports de l’Est a atteint plus de 273 Mt. Ces ports manutentionnent les deux tiers du tonnage total manutentionné au Canada. Les ports du Québec manutentionnent 40 % du fret total manutentionné dans les ports de l’Est canadien. De plus, des douze principaux ports de l’Est, cinq sont situés au Québec : Sept-Îles, Montréal, Port-Cartier, Québec et Sorel. Les trois premiers ports en ce qui a trait au volume manutentionné sont Sept-Îles, Montréal et Port-Cartier. Sept-Îles et Port-Cartier manutentionnent principalement du minerai de fer tandis que le port de Montréal est le plus important port à conteneurs de l’Est du Canada. En quatrième position, on retrouve le port de Saint John (Nouveau-Brunswick) suivi du port de Come-by-Chance (Terre-Neuve) et de Port Hawkesbury (Nouvelle-Écosse). Ces ports manutentionnent principalement des produits pétroliers.

On observe une hausse du tonnage total manutentionné dans les ports de l’Est depuis les quatre dernières années ainsi qu’une hausse de 4,5 % en 2000 par rapport à l’année précédente. Ces hausses sont principalement attribuables aux augmentations du tonnage manutentionné dans les ports de Nanticoke (Ontario), Come-by-Chance (Terre-Neuve) et Port Hawkesbury (Nouvelle-Écosse).

Partie IV – Principaux ports du Québec

Les ports de Sept-Îles, Montréal, Port-Cartier et Québec représentent près de 75 % du total manutentionné au Québec. À Sept-Îles, premier port en importance en termes de volume manutentionné, plus de 90 % du tonnage manutentionné est constitué de minerai de fer alors qu’à Port-Cartier, cette proportion atteint près de 75 %. Le port de Montréal est le plus important port à conteneurs de l’Est du Canada. Il se classe deuxième au Canada après le port de Vancouver et troisième sur la côte Atlantique après les ports de New York/New Jersey et Charleston⁵. Le port de Québec, pour sa part, manutentionne principalement des produits pétroliers, du minerai de fer et du blé. Plusieurs autres ports desservent les utilisateurs du transport maritime tels que Sorel, Baie-Comeau, Port Saguenay et Port-Alfred. Ces ports desservent souvent des industries installées à proximité et jouent un rôle important pour le transport des marchandises telles que le minerai d’aluminium, le papier journal et les pâtes et papier.

⁵ O’Keefe, Doug, « Les futures rivalités entre les ports pour conteneurs du Canada et des États-Unis », Division des transports, Statistique Canada, 2000.

Partie V – Voie maritime du Saint-Laurent

En 2001, le tonnage total transitant par la Voie maritime a atteint 42 Mt, soit une baisse de 10 % par rapport à l'année précédente. Cette baisse constitue la troisième diminution annuelle depuis 1999. Le ralentissement économique observé en Amérique du Nord ainsi que la diminution du transport de cargaisons reliées à l'industrie sidérurgique expliquent ce résultat. La diminution des exportations céréalières canadiennes et américaines a également contribué à la baisse du transport de marchandises via la Voie maritime. Près de 35 % des marchandises transportées dans la Voie maritime du Saint-Laurent ont comme origine et destination le Canada. Ces marchandises sont principalement constituées de minerai de fer, de blé et de pierre. Au deuxième rang, avec 23 % du total, on retrouve les expéditions américaines, constituées principalement de charbon, à destination du Canada. Les expéditions canadiennes vers les États-Unis représentent, quant à elles, près de 20 % du total. Au cours du 1^{er} semestre de 2002, la Voie maritime du Saint-Laurent a accueilli près de 1 720 navires comparativement à 1 812 navires pendant la même période en 2001, soit une baisse de 5 %. Ces navires ont transporté 17,9 Mt pour cette période en 2002 comparativement à 18,3 Mt en 2001.

Partie VI – Transport de passagers

Au cours des dernières années, le marché nord-américain des croisières a connu une augmentation significative en termes de passagers. Entre 1998 et 2001, le nombre de croisiéristes est passé de 5,4 à 6 millions de passagers et devrait dépasser les 7 millions en 2002 selon les plus récentes estimations. Environ 127 navires de croisière sont actifs sur le marché nord-américain. De plus, selon les projections de la Cruise Lines International Association (CLIA), la flotte nord-américaine de bateaux de croisière pourrait s'accroître de 47 navires au cours des cinq prochaines années. Au Québec, cette tendance aura aussi un impact sur les ports de Montréal et Québec. En 2002, on prévoit d'ailleurs des augmentations significatives du trafic de croisières dans ces ports. Au port de Montréal, on prévoit atteindre 33 500 passagers en 2002 soit une augmentation de 10 000 passagers par rapport à 2001. Au port de Québec, le nombre de passagers attendus en 2002 est de 70 000, soit une augmentation de plus de 20 000 passagers par rapport à l'année précédente. Le nouveau terminal au port de Québec aurait aussi contribué à la venue de navires de croisière de compagnies comme la *Carnival Corporation*, la plus importante de ce secteur à l'échelle internationale.

Plus de 5 millions de personnes utilisent annuellement les traverses administrées par la Société des Traversiers du Québec depuis les dernières années. Après une augmentation annuelle du nombre de passagers depuis la période 1998-1999, on note une première baisse de 3 % en 2000-2001 par rapport à la période précédente qui avait établi des records dans toutes les catégories. Pour la

période 2001-2002, on observe une stabilité du nombre de passagers comparativement à la saison précédente.

INTRODUCTION

Le transport maritime mondial a enregistré sa quatorzième année de croissance consécutive en 1999, atteignant ainsi un total de 5,2 Gt. Les conditions économiques des pays de l'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE) ont continué d'illustrer une croissance reflétant surtout la performance de l'économie américaine. L'évolution de la libéralisation des échanges ainsi que des conditions économiques qui prévalent dans les pays les plus industrialisés expliquent la croissance du transport maritime mondial⁶.

Au Canada, l'évolution du transport maritime reflète cette tendance et 2000 constitue une année record en termes de volume manutentionné depuis les dix dernières années. Au Québec, le volume total de marchandises manutentionnées dans les ports oscille entre 104 et 111 Mt depuis les six dernières années. De plus, la majeure partie du tonnage manutentionné, soit 66 %, est constituée de minerai de fer, d'ilménite⁷, de pétrole brut, de blé et de minerai d'aluminium. Plusieurs industries dépendent donc du transport maritime pour s'approvisionner ou expédier leurs marchandises. Tant au Canada qu'au Québec, la portion internationale du transport maritime domine avec près de 75 % du total manutentionné.

Ce rapport présente, en premier lieu, une perspective québécoise du transport maritime commercial : transport international et domestique, principales marchandises chargées et déchargées dans les ports du Québec et principaux flux d'échanges maritimes. La deuxième partie comprend une présentation et une analyse des principales marchandises manutentionnées et des principales industries reliées. La troisième partie présente une approche pour l'ensemble des ports de l'Est canadien tandis que la quatrième partie inclut une analyse du tonnage manutentionné et des principales perspectives pour plusieurs ports du Québec. La Voie maritime fait l'objet de la cinquième partie du document.

Outre le transport de marchandises, le transport de passagers tel que les croisières internationales connaît une expansion en Amérique du Nord. La dernière partie du document présente donc un portrait de cette industrie ainsi que les données relatives aux traversiers pour le Québec.

⁶ Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, « Review of Maritime transport 2000 », p. 3

⁷ Minerai de fer et de titane

PARTIE I

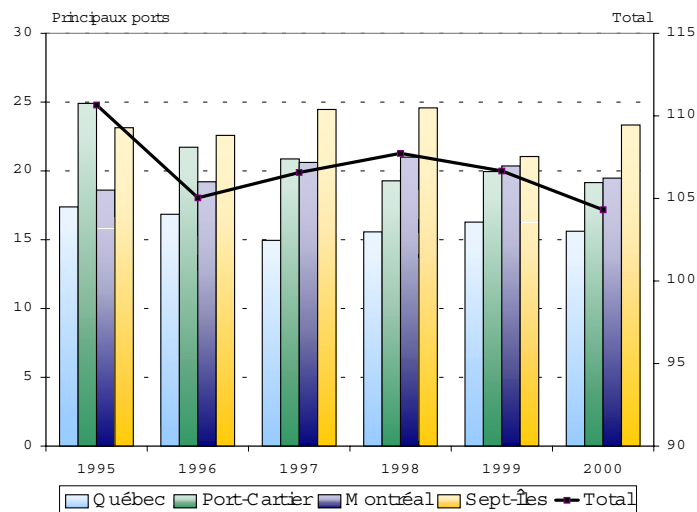
1. Le transport maritime au Québec

Au Québec, les principales marchandises manutentionnées, en termes de volume, sont le minerai de fer, l'ilménite, le pétrole brut, le blé ainsi que le minerai d'aluminium (bauxite et alumine). Le transport maritime est donc un maillon essentiel au développement de plusieurs industries : alumineries, raffineries, minières. De plus, ces entreprises sont parfois situées loin des grands centres et leur production annuelle ou leurs matières premières se mesurent en millions de tonnes. L'évolution du volume manutentionné dans les ports du Québec est donc grandement influencée par ces industries.

1.1 Transport maritime domestique et international

Le tonnage manutentionné dans les ports du Québec représente près de 30 % du total canadien et près de 40 % du fret chargé et déchargé dans les ports de l'Est canadien⁸.

Graphique 1
Total du fret manutentionné
Québec et principaux ports
1995-2000
(Millions de tonnes)



Source : Statistique Canada
Compilation : DRPE, Pêches et Océans Canada, région du Québec

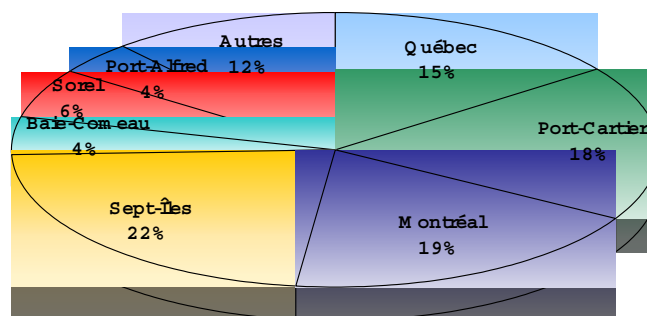
Pour l'année 2000, le tonnage total manutentionné dans les ports québécois a atteint 104 Mt, soit une baisse de 2 % par rapport à l'année précédente. Le

⁸ L'Est canadien inclut les ports des provinces suivantes : Ontario, Québec, Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Écosse, Île-du-Prince-Édouard, Terre-Neuve et Labrador.

transport domestique⁹ est en baisse de près de 6 % alors que le transport international affiche une baisse de moins de 1 %.

Les ports de Sept-Îles, Montréal, Port-Cartier et Québec représentent près de 75 % du total manutentionné au Québec. À Sept-Îles, premier port en importance au Québec en ce qui a trait au volume, plus de 90 % du tonnage manutentionné est constitué de minerai de fer alors qu'à Port-Cartier, cette proportion atteint près de 75 %. Le port de Montréal est le plus important port à conteneurs de l'Est du Canada et se classe deuxième parmi les ports à conteneurs canadiens après le port de Vancouver. De plus, le port de Montréal est le troisième port à conteneurs en importance de la côte Atlantique après les ports de New York/New Jersey et Charleston¹⁰. Le port de Québec, pour sa part, manutentionne principalement du pétrole brut, du mazout, du minerai de fer et du blé.

Graphique 2
Total du fret manutentionné
Parts des principaux ports au Québec
2000



Total : 104,1 M t

Source : Statistique Canada

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

⁹ Le transport maritime domestique, aussi appelé cabotage, comprend les marchandises chargées et déchargées à travers le réseau des ports canadiens.

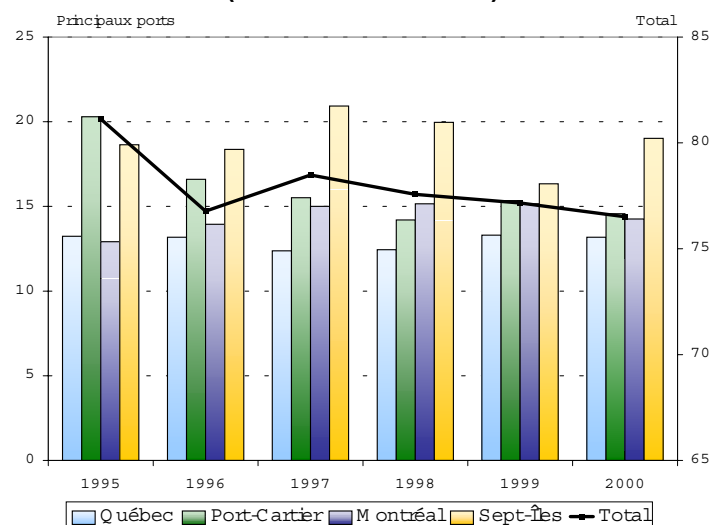
¹⁰ O'Keefe, Doug, « Les futures rivalités entre les ports pour conteneurs du Canada et des États-Unis », Division des transports, Statistique Canada, 2000.

1.1.1 Transport maritime international

Le transport maritime international domine et représente près des trois quarts du total manutentionné au Québec. Le commerce international maritime s'effectue principalement avec l'Europe et les États-Unis.

En 2000, le fret international manutentionné dans les ports du Québec affiche une légère baisse de moins de 1 %. Les ports de Québec, Port-Cartier et Montréal ont manutentionné moins de fret international en 2000. Toutefois, le fret international manutentionné au port de Sept-Îles affiche une hausse de 16,5 % principalement en raison de l'augmentation des expéditions internationales de minerai de fer.

Graphique 3
Total du fret international manutentionné
Québec et principaux ports
1995-2000
(Millions de tonnes)



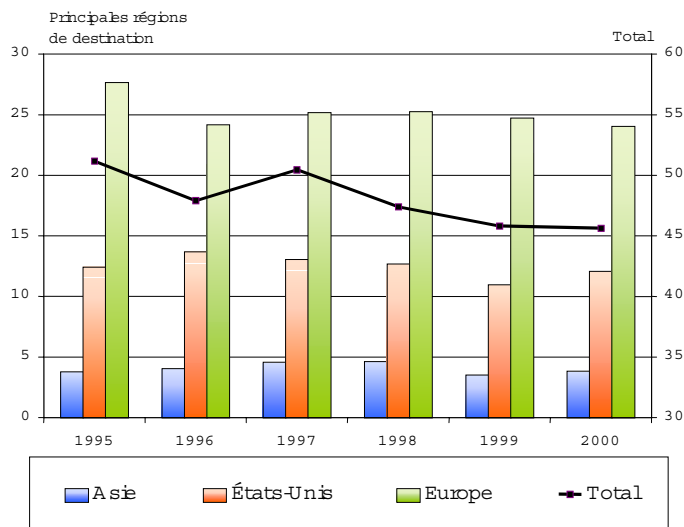
Source : Statistique Canada

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

Les chargements de fret international dans les ports du Québec représentent près de 60 % du fret international manutentionné. En 2000, on observe un niveau de fret chargé pratiquement équivalent à celui de 1999. Toutefois, les chargements à destination de l'Asie et des États-Unis ont augmenté alors que ceux à destination de l'Europe ont diminué. La hausse des chargements à destination de l'Asie est principalement attribuable aux expéditions de minerai de fer, de blé et de fève de soya tandis que du côté des États-Unis, la hausse est attribuable aux expéditions de blé, de minerai de fer, de produits chimiques et de sel. La baisse des expéditions à destination de l'Europe s'explique principalement par la baisse des chargements de blé, de papier journal et d'autres minerais et produits métalliques.

L'Europe demeure tout de même la principale destination des expéditions internationales avec une part de 54 % du total. Les États-Unis se classent en deuxième position avec 26 % du tonnage total chargé. Enfin, l'Asie reçoit 8 % du total des expéditions.

Graphique 4
Fret international chargé au Québec
Principales régions de destination
1995-2000
(Millions de tonnes)



Source : Statistique Canada

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

En termes de tonnage, le minerai de fer est la principale marchandise qui compose les expéditions internationales. En effet, le tonnage de minerai de fer chargé et expédié à l'extérieur du Canada représente près de 65 % du volume total chargé (tableau 1). La principale destination du minerai de fer est l'Europe (Pays-Bas, Royaume-Uni, Italie, France). En 2000, les chargements internationaux de minerai de fer ont progressé de plus de 5 %.

Le blé est la deuxième marchandise en importance et représente 8,8 % du volume total chargé. En 2000, les chargements de blé principalement destinés à l'Afrique (Algérie) ont augmenté de 4,3 %. Les fourrages (composés principalement de fève de soya) représentent 4,7 % du volume total et prennent principalement la route de l'Europe (Pays-Bas, Allemagne, Espagne, Belgique).

Parmi les dix principales marchandises expédiées, les plus fortes baisses sont attribuables au mazout et au papier journal. Les plus fortes hausses sont, quant à elles, associées à la fève de soya et au minerai de fer.

**Tableau 1
Fret international chargé au Québec
Dix premières marchandises et principales régions de destination
2000**

	Marchandises	Total chargé (Millions de tonnes)	Part du total (%)	Variation 00/99 (%)	Principales régions de destination
1.	Minerai de fer et concentrés	29,5	64,7	5,6	Europe, États-Unis
2.	Blé	4,0	8,8	4,3	Afrique
3.	Fourrage/alim. (incluant fèves de soya)	2,2	4,7	6,6	Europe
4.	Machinerie/équip./cargaison divers	1,5	3,4	-4,1	Europe
5.	Autres minerais/prod. Métalliques	1,5	3,2	-1,7	Europe, États-Unis
6.	Produits chimiques divers	1,1	2,4	12,7	États-Unis, Europe
7.	Papier journal	0,7	1,6	-16,4	Europe
8.	Fruits/légumes et produits alimentaires	0,7	1,5	-4,9	Europe
9.	Pâte de bois	0,6	1,3	4,1	Europe
10.	Mazout	0,6	1,2	-25,8	États-Unis
	Sous-total :	42,4	92,9		
	Autres	3,2			
	Total chargé :	45,6	100	-0,4	

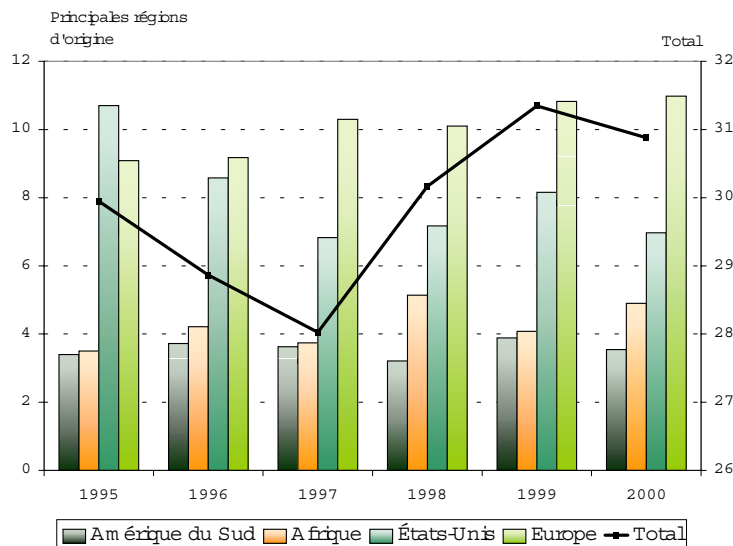
Source : Statistique Canada

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

Les déchargements de fret international représentent 40 % du fret international manutentionné dans les ports du Québec. Depuis les six dernières années, 1997 est l'année pour laquelle les déchargements de fret international ont été les plus bas. Cette situation s'explique principalement par la baisse des déchargements de blé et de maïs en provenance des États-Unis. En 2000, après deux hausses annuelles consécutives, on observe une légère baisse de 1,5 % du volume total déchargé. Le tonnage déchargé en provenance des États-Unis a diminué de 14,6 % principalement en raison de la baisse des déchargements de maïs, de mazout et de fève de soya. Les déchargements de marchandises en provenance d'Amérique du Sud ont diminué de 8,9 %. Cette baisse est principalement attribuable à la diminution des déchargements de minerai d'aluminium et d'autres produits minéraux non-métalliques.

Les déchargements de marchandises en provenance d'Europe ont augmenté de 1,5 % tandis que ceux provenant d'Afrique ont augmenté de 20,2 %. Cette dernière augmentation s'explique par les déchargements de minerai d'aluminium qui ont été multipliés par 3 entre 1999 et 2000.

Graphique 5
Total du fret international déchargé au Québec
Principales régions d'origine
1995-2000



Source : Statistique Canada

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

Le fret international déchargé dans les ports du Québec provient principalement d'Europe et des États-Unis. L'Europe demeure en première position avec 36 % du total déchargé. Les marchandises provenant des États-Unis représentent 26 % du total. L'Afrique se classe troisième avec 16 % du total tandis que l'Amérique du Sud se classe quatrième avec 11 %.

De toutes les marchandises déchargées dans les ports du Québec et provenant de l'extérieur du Canada, le pétrole brut se classe en première position avec près de 25 % du total. Les déchargements de pétrole ont augmenté de 8,4 % entre 1999 et 2000. Le pétrole ainsi déchargé provient principalement d'Europe (Norvège) et d'Afrique (Algérie). Le minerai d'aluminium se classe deuxième et représente près de 20 % du total. Le minerai ainsi importé provient d'Amérique du Sud (Brésil), de l'Océanie (Australie) et des États-Unis.

Parmi les dix principales marchandises déchargées, les plus fortes baisses sont attribuables aux autres produits minéraux non-métalliques et à la fève de soya. Les plus fortes hausses sont, quant à elles, associées à la catégorie de marchandise fer/acier/alliage ainsi qu'au coke de pétrole et de houille.

Tableau 2
Fret international déchargé au Québec
Dix premières marchandises et principales régions d'origine
2000

	Marchandises	Total déchargé (Millions de tonnes)	Part du total (%)	Variation 00/99 (%)	Principales régions d'origine
1.	Pétrole brut	7,6	24,7	8,4	Europe, Afrique
2.	Minerai et produits d'aluminium	6,1	19,9	1,0	Amérique du Sud, Océanie, États-Unis
3.	Machinerie/équip./cargaison diverse	2,3	7,5	-1,0	Europe
4.	Fer, acier et alliage	1,9	6,1	44,6	Europe, Asie
5.	Produits chimiques divers	1,7	5,6	9,8	Europe, États-Unis
6.	Fourrage/alim. (incluant fève de soya)	1,3	4,1	-12,6	États-Unis
7.	Minerai de fer et concentrés	1,3	4,1	-9,6	Amérique du Sud, États-Unis, Océanie
8.	Coke de pétrole et de houille	1,1	3,7	22,8	États-Unis
9.	Autres produits minéraux non-métal.	1,0	3,4	-12,9	Europe, États-Unis
10.	Ciment et produits connexes	1,0	3,1	6,9	Europe, États-Unis
	Sous-total :	25,4	82,20		
	Autres	5,5			
	Total chargé :	30,9	100	-1,5	

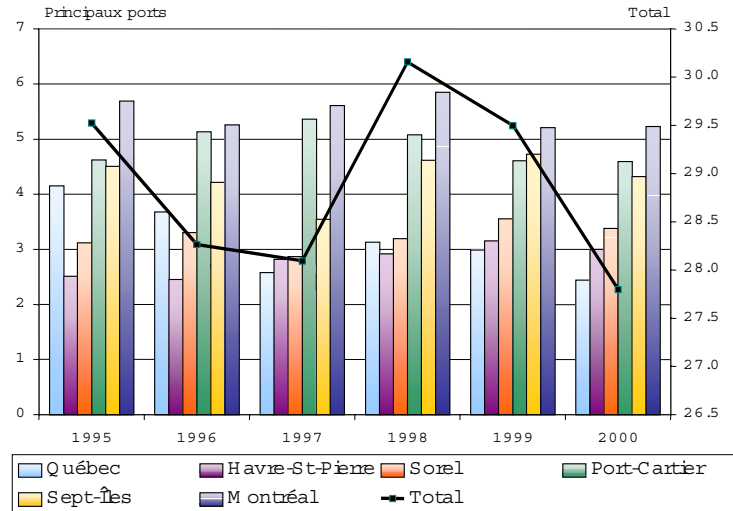
Source : Statistique Canada

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

1.1.2 Transport maritime domestique

Le transport maritime domestique représente 27 % du total manutentionné dans les ports du Québec. En 2000, le tonnage domestique a diminué de 6 %. Cette baisse est principalement attribuable à une diminution des chargements de minerai de fer, de mazout et de sel, ainsi qu'à une diminution des déchargements de blé, de minerai de fer et de sel.

Graphique 6
Total du fret domestique manutentionné au Québec
Principaux ports
1995-2000
(Millions de tonnes)



Source : Statistique Canada

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

Le tonnage des marchandises manutentionnées sur le plan domestique est réparti entre plusieurs ports du Québec. Les ports de Montréal, Sept-Îles et Port-Cartier manutentionnent 50 % du total. De plus, les ports de Sorel, Havre-Saint-Pierre et Québec manutentionnent chacun environ 10 % du total.

Le fret domestique manutentionné dans le port de Québec a diminué de 18,4 % en 2000 principalement en raison de la baisse des déchargements de blé. Les ports de Havre-Saint-Pierre et de Sorel ont aussi affiché une baisse du fret domestique manutentionné. Cette baisse s'explique principalement par la diminution des chargements d'ilménite (minerai de fer et de titane) au port de Havre-Saint-Pierre. Ces chargements, destinés à la société QIT Fer et Titane de Sorel, ont une incidence directe sur la baisse du tonnage domestique manutentionné au port de Sorel. Au port de Sept-Îles, la baisse du fret domestique manutentionné est attribuable au minerai de fer. Pour les ports de Montréal et de Port-Cartier, le fret domestique manutentionné est demeuré sensiblement le même en 2000 si on le compare à l'année précédente.

PARTIE II

2. Principales marchandises

2.1 Minerai de fer

Le minerai de fer produit au Canada représente 3 % de la production mondiale. Le Québec se situe au deuxième rang des provinces canadiennes, derrière Terre-Neuve, avec une part d'environ 35 % du total canadien. Le minerai de fer sert à la production de l'acier. La production des industries minières dépend donc de la demande d'acier à l'échelle mondiale. Au Canada, on compte 17 aciéries réparties dans 5 provinces (Alberta, Saskatchewan, Manitoba, Ontario, Québec). Parmi tous les pays producteurs d'acier, le Canada se classe quatorzième. L'acier sert principalement à l'industrie de la construction, de la construction automobile et de l'emballage. À l'échelle mondiale, l'acier est le matériau le plus important dans les secteurs de l'équipement et de la construction. L'évolution de la production d'acier ainsi que la situation financière de cette industrie sont donc le reflet des conditions économiques dans les différentes régions du monde.

2.1.1 Transport maritime

Au Québec, le minerai de fer chargé et déchargé dans les ports représente 37 % du tonnage total manutentionné. De plus, 21 % du tonnage total qui transite par la Voie maritime est constitué de minerai de fer. Le réseau maritime Saint-Laurent – Grands Lacs est d'une importance capitale pour l'industrie du fer et des produits d'acier. En effet, les aciéries canadiennes et américaines situées aux abords des Grands Lacs doivent s'approvisionner en minerai de fer. Les laquiers¹¹ se dirigent vers les ports des Grands Lacs où ils déchargent le minerai destiné aux aciéries et reviennent au Québec chargés de céréales destinées à l'exportation. Cette interdépendance des flux d'échange maritime est importante pour la Voie maritime. En effet, les céréales et le minerai de fer représentent près de 50 % du tonnage total qui transite par la Voie maritime. De plus, le minerai de fer et le blé représentent 44 % du tonnage total manutentionné dans les ports québécois.

¹¹ Navire des Grands Lacs qui gagne fréquemment les ports du Saint-Laurent. Tiré de : Corporation des Pilotes du Saint-Laurent central, « Vocabulaire maritime anglais-français », 1993, p. 32.

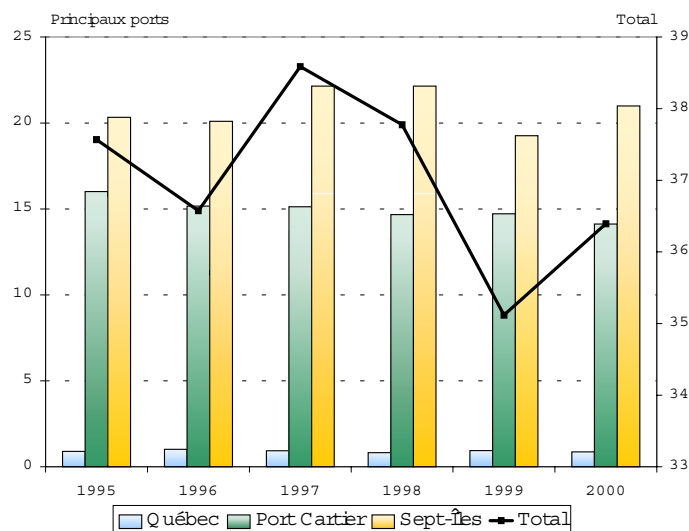
Chargements

Les chargements de minerai de fer représentent près de 65 % du volume total de marchandises chargées dans les ports du Québec. Sept-Îles et Port-Cartier sont les deux principaux ports de chargement de minerai de fer au Canada. À eux seuls, ils combinent 97 % des chargements totaux de minerai de fer au Canada en 2000, et ce, malgré le fait que 35 % de la production canadienne se situe au Québec et 64 % à Terre-Neuve. Cette situation s'explique par le fait que la quasi-totalité de la production canadienne de minerai de fer est concentrée dans la fosse du Labrador, ce qui place les ports de la Côte-Nord dans une position stratégique pour le transport du minerai de fer.

Après deux années de baisses consécutives, le tonnage de minerai de fer chargé dans les ports du Québec en 2000 est passé de 35,1 Mt à 36,3 Mt, soit une augmentation de 4 %. Cette augmentation est principalement attribuable à l'augmentation des expéditions à destination des États-Unis.

L'Europe constitue toutefois la principale destination des expéditions de minerai de fer au Québec avec 55 % du total expédié en 2000. Les États-Unis se classent en deuxième position puisqu'ils reçoivent près de 32 % des expéditions. L'Asie, quant à elle, reçoit près de 10 % des expéditions québécoises de minerai de fer.

Graphique 7
Évolution des chargements de minerai de fer au Canada,
principaux ports et total
1995-2000
(Millions de tonnes)



Source : Statistique Canada

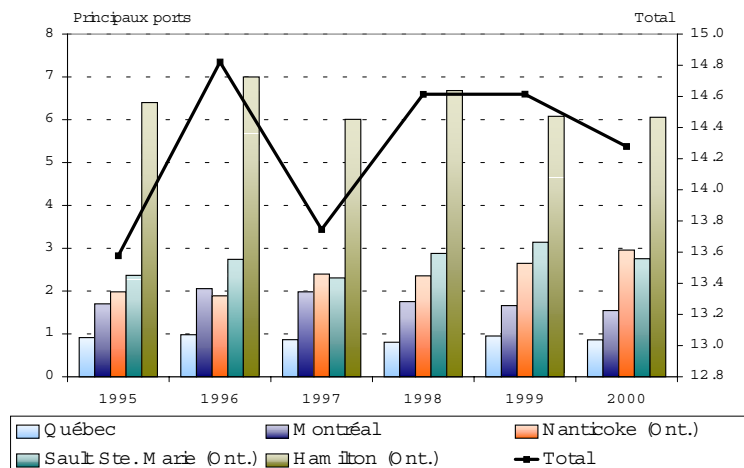
Compilation : DRPE, Pêches et Océans Canada, région du Québec

Déchargements

Les principaux ports de déchargement du minerai de fer au Canada sont tous situés en Ontario, en raison de la présence d'aciéries concentrées aux abords des Grands Lacs. En 1999, 81 % des déchargements totaux au Canada ont été effectués aux ports de Hamilton (42 %), de Nanticoke (21 %) et de Sault Sainte-Marie (19 %).

Les ports de Montréal et de Québec suivent respectivement avec des parts de 11 % et de 7 % des déchargements totaux de minerai de fer au Canada.

Graphique 8
Évolution des déchargements de minerai de fer au Canada,
principaux ports et total
1995-2000
(Millions de tonnes)



Source : Statistique Canada

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

On observe une baisse des déchargements de minerai de fer dans les ports canadiens en 2000. Cette baisse s'explique par les expéditions internationales plus importantes vers les États-Unis. C'est donc que, malgré une hausse des chargements de minerai de fer dans les ports québécois en 2000, les ports canadiens ont vu leurs déchargements diminuer.

Aperçu pour 2001

Les résultats obtenus en 2001 par les différents ports du système Saint-Laurent – Grands Lacs reflètent le ralentissement de l'économie nord-américaine¹² et de façon plus spécifique, la crise au sein de l'industrie sidérurgique. Cette situation s'est aussi répercutée dans le bilan de plusieurs ports québécois en 2001 : Sept-Îles, Port-Cartier, Bécancour, Sorel et Montréal¹³.

Au port de Montréal, le trafic des produits d'acier importés destinés à l'industrie de l'automobile a chuté de 60 % en 2001. Sur la Côte-Nord, les expéditions de minerai de fer ont chuté du tiers, passant de 13 Mt en novembre 2000 à 8,8 Mt en novembre 2001. En résumé, dans la Voie maritime du Saint-Laurent, passage obligé des expéditions vers le bassin sidérurgique nord-américain, le volume des cargaisons de produits d'aciers a diminué de 40 % et celui du minerai de fer de 24 % en 2001¹⁴.

2.1.2 Survol de l'industrie

Situation mondiale¹⁵

La Chine, le Brésil et l'Australie sont les principaux pays producteurs de minerai de fer. À l'échelle mondiale, ils représentent environ 60 % de la production. Ils sont suivis de la Russie, de l'Inde, des États-Unis, de l'Ukraine et du Canada, ce dernier ayant une production d'environ 3,3 % du total mondial. Le Québec se situe au deuxième rang des provinces canadiennes, derrière Terre-Neuve, avec une part d'environ 35 % du total canadien.

Les principaux pays exportateurs de minerai de fer sont l'Australie (34 %), le Brésil (32 %), suivis de l'Inde (7 %), du Canada (6 %), de la Communauté des États indépendants (CEI - 6 %), de l'Afrique du Sud (5 %), de la Suède (3 %) et de la Mauritanie (3 %).

En ce qui concerne les pays importateurs de minerai de fer, le Japon demeure le plus important acheteur avec une part d'environ 28 %, devant la Chine (13 %), l'Allemagne (10 %), la Corée du Sud (8 %), la France (5 %), le Royaume-Uni (4 %), l'Italie (4 %) et les États-Unis (3 %). L'Asie est la principale région du monde consommatrice de minerai de fer avec une part de près de 53 % de la demande mondiale en 1999.

¹² Landry, André, « Une question de perceptions », *Maritime Magazine*, n° 24, p. 13.

¹³ Duhamel, Alain, « La crise de la sidérurgique nord-américaine menace le Saint-Laurent », *Les Affaires*, 2 mars 2002, p. 44.

¹⁴ Ibid

¹⁵ Ministère des Ressources naturelles du Québec, « L'industrie minière du Québec », 2000.

Situation canadienne¹⁶

Depuis la fermeture de la Division Algoma Ore (Ontario) en 1998, la quasi-totalité de la production canadienne de minerai de fer est concentrée dans la fosse du Labrador, formation géologique majeure s'étendant dans le Nord du Québec et au Labrador.

Au Canada, le minerai de fer est exploité par quatre sociétés. Plus de 95 % de la production canadienne provient de trois mines situées à moins de 50 km l'une de l'autre, et ce, dans la région du Québec - Labrador. Ces trois mines sont la Compagnie Iron Ore du Canada, la Compagnie minière Québec-Cartier et Wabush Mines. Une autre mine de fer est également présente en Colombie-Britannique : Craigmont Mines.

Près de 85 % du volume du minerai de fer québécois est exporté vers l'Union européenne (50 %) et les États-Unis (35 %). Le reste de la production québécoise de minerai de fer est destiné au marché domestique canadien de l'acier.

L'industrie sidérurgique canadienne est constituée de plusieurs douzaines d'entreprises, mais seulement les quatre plus importantes compagnies produisent du fer et de l'acier à partir du minerai de fer; les autres utilisent de la ferraille recyclée. Les trois plus grandes compagnies productrices d'acier au Canada sont situées en Ontario : Stelco Inc. (Hamilton), Dofasco Inc. (Hamilton) et Aciers Algoma Limitée (Sault-Ste-Marie). Le quatrième producteur d'acier est Ispat Sidbec Inc. de Contrecoeur au Québec.

2.1.3 Situation du marché de l'acier en 2001

Situation mondiale et nord-américaine

Malgré une baisse de la consommation mondiale de produits d'acier en 2001, la production n'a été que légèrement inférieure à celle de l'année précédente. Cependant, la situation a été différente d'une région à l'autre¹⁷ :

- En Amérique du Nord, la production d'acier a chuté de 11 % en 2001, soit la plus forte baisse à l'échelle mondiale;
- En Chine, la production affichait une légère croissance;

¹⁶ Perron, Louis, « Annuaire des minéraux du Canada, minerai de fer », Ressources naturelles Canada, 2000

¹⁷ Ministère des Ressources naturelles du Québec, Bilan et faits saillants de l'industrie minière du Québec en 2001, p. 8.

— Dans l'Union européenne et au Japon, la situation s'est détériorée en 2001, surtout au cours des derniers mois de l'année.

Le marché nord-américain de l'acier en 2001 a été caractérisé par une baisse de la demande, provoquant ainsi un effondrement des prix des produits d'acier. Ce ralentissement de la production d'acier est attribuable principalement à une baisse de la production d'automobiles et de la construction, combinée à une arrivée massive d'importations d'acier¹⁸. De plus, l'industrie américaine affirme qu'une grande partie de l'acier importé provenant d'Asie fait l'objet de dumping¹⁹. Le gouvernement américain a d'ailleurs émis une ordonnance d'enquête sur le commerce de l'acier. Par ailleurs, s'il est confirmé que des pratiques commerciales déloyales nuisent à la production nationale, le gouvernement américain pourrait éventuellement imposer une amende ou des droits d'entrée à ces importations²⁰.

Parallèlement, l'industrie sidérurgique mondiale est aux prises avec un problème de surproduction qui découle d'un excédent de capacités. Le ralentissement de la demande en 2001 est venu accentuer cette problématique, entraînant un effondrement des prix des produits d'acier²¹.

La chute du prix de l'acier aux États-Unis a été à ce point importante que plusieurs aciéries américaines vivent la plus grave crise financière depuis la récession du début et du milieu des années 1980. En effet, plusieurs fabricants américains se sont placés sous la protection de la Loi sur les faillites depuis les deux dernières années²². De plus, en décembre 2001, les aciéries américaines tournaient aux trois quarts de leur capacité seulement par rapport à 84 % un an auparavant²³.

¹⁸ Landry, André, « Une question de perception », Maritime Magazine, n° 24, p. 12-13 et Ryan, George J., « Difficultés et améliorations du transport maritime sur les Grands Lacs », Maritime Magazine, n° 23, p. 79.

¹⁹ Dumping : Pratique qui consiste à vendre sur les marchés extérieurs à des prix inférieurs à ceux du marché national et parfois au prix de revient.

²⁰ Ibid

²¹ Ministère des Ressources naturelles du Québec, « Bilan et faits saillants de l'industrie minière du Québec en 2001 », p. 8.

²² George J., « Difficultés et améliorations du transport maritime sur les Grands Lacs », Maritime Magazine, n° 23, p. 79.

²³ Duhamel, Alain, « La crise de la sidérurgie nord-américaine menace le Saint-Laurent », Les Affaires, 2 mars 2002, p. 44.

Situation québécoise

Les difficultés de l'industrie sidérurgique nord-américaine et la détérioration progressive du marché européen ont provoqué une baisse d'environ 25 % des expéditions des trois producteurs de minerai de fer du Québec-Labrador en 2001 par rapport à l'année précédente²⁴.

Tableau 3
Expéditions de minerai de fer par province canadienne
2000-2001
(Millions de tonnes)

PROVINCES	2000	2001	Variation 2001/2000 (%)
• Terre-Neuve	21,09	17,33	-18
• Québec	14,06	9,56	-32
Sous-total Québec- Labrador :	35,15	26,89	-25
• Colombie-Britannique	0,10	0,07	-26
Total Canada :	35,25	26,96	-24

Source : Ressources naturelles Canada

Plus concrètement, chacune des trois compagnies de minerai de fer du Québec-Labrador a durement ressenti les contrecoups du ralentissement du marché de l'acier en Amérique du Nord²⁵ :

- La réduction de près de 33 % des ventes de la compagnie minière Québec-Cartier l'a forcée à suspendre ses activités pendant 14 semaines et à réduire son personnel de 10 %. De plus, la compagnie a interrompu l'étude de faisabilité sur l'augmentation de la capacité de production de son usine de bouletage;
- À Mines Wabush, afin de maintenir les inventaires de boulettes à un niveau acceptable, la durée des arrêts de travail a été de 10 semaines. En 2001, la production de Mines Wabush n'a atteint que 75 % des prévisions initiales;
- La compagnie Iron Ore du Canada a suspendu indéfiniment les travaux relatifs au redémarrage de l'usine de bouletage de Sept-Îles et a annoncé qu'une décision quant à l'avenir du projet serait connue ultérieurement.

²⁴ Ministère des Ressources naturelles du Québec, « Bilan et faits saillants de l'industrie minière du Québec en 2001 », p. 8.

²⁵ Ibid

Du côté des aciéries canadiennes, 2001 a aussi été une année difficile²⁶ :

- Les pertes financières de la Stelco ont plus que doublé lors du troisième trimestre de 2001;
- Chez Dofasco, le profit a baissé de moitié en 2001 par rapport à 2000.

2.1.4 Situation du marché de l'acier en 2002

Situation mondiale et nord-américaine

Les analystes anticipent une baisse des prix du minerai de fer en 2002. Par contre, cette baisse pourrait être limitée en raison de la forte hausse des importations de la Chine et d'une importante consolidation au sein de l'industrie au cours des deux dernières années²⁷.

La firme américaine AME Minerals Economics, spécialisée en services conseils sur les marchés des minéraux, prévoit que les difficultés de l'industrie sidérurgique se poursuivront jusqu'au deuxième semestre de 2002. Toutefois, vers la fin de l'année, une reprise devrait s'amorcer et atteindre sa vitesse de croisière en 2003. Après la forte chute enregistrée en 2001, la production de l'acier en Amérique du Nord devrait se stabiliser en 2002 à partir du troisième trimestre. La baisse de la production d'acier amorcée au Japon et dans l'Union européenne devrait se poursuivre en 2002. AME Mineral Economics prévoit également une diminution d'environ 2 % de la consommation mondiale de minerai de fer en 2002²⁸.

Jusqu'à présent, le début de l'année 2002 a été marqué par un raffermissement du prix de l'acier résultant principalement d'une réduction de l'offre. En effet, la consolidation parmi les producteurs d'acier et les nombreuses faillites d'aciéries ont contribué à la réduction de l'offre d'acier²⁹. Toutefois, certains analystes doutent que cette hausse des prix amorcée en janvier puisse se poursuivre puisque tous les signes de redressement de la demande ne sont pas encore au rendez-vous³⁰.

L'augmentation du prix de l'acier devra compter sur la croissance synchronisée de la demande des produits d'acier dans plusieurs secteurs d'activité pour se maintenir à un niveau élevé. On s'attend à un retour du niveau de la demande d'automobiles en raison des rabais importants consentis par les fabricants afin

²⁶ Landry, André, « Une question de perceptions », *Maritime Magazine*, n° 24, p. 12.

²⁷ Ministère des Ressources naturelles du Québec, « Bilan et faits saillants de l'industrie minière du Québec en 2001 », p. 9.

²⁸ Ibid

²⁹ « Lente reprise de l'acier », *Les Affaires*, 16 février 2002, p. 87.

³⁰ Renaud, Daniel, « La hausse du prix de l'acier demeure encore fragile », *Les Affaires*, 6 avril 2002, p. 80.

de stimuler les achats de véhicules. Toutefois, les analystes prévoient une baisse de la construction non résidentielle, un secteur qui consomme beaucoup d'acier. De plus, une diminution de la demande d'acier dans le secteur pétrolier est appréhendée, et ce, en raison de la baisse du prix du pétrole et du gaz naturel³¹.

Malgré la modeste amélioration des perspectives de l'acier, l'industrie mondiale reste aux prises avec des niveaux élevés de capacité excédentaire et de faibles marges bénéficiaires³².

Situation québécoise

Pour s'ajuster à l'évolution de la demande, les producteurs de minerai de fer du Québec-Labrador ont annoncé leur intention de suspendre leurs activités pour des périodes limitées en 2002, à moins d'une reprise soudaine de la demande des produits d'acier³³ :

- La compagnie minière Québec-Cartier prévoit des ventes de l'ordre de 13,5 Mt, soit 1 Mt de moins qu'en 2001. Elle entrevoit également la possibilité d'autres fermetures temporaires si la demande mondiale d'acier ne se raffermi pas au cours des prochains mois;
- Mines Wabush prévoit pour 2002 des ventes de 4,5 M t. La compagnie prévoit garder fermée une de ses trois lignes de production jusqu'en décembre 2002, et ce, dans le meilleur des scénarios;
- La compagnie Iron Ore du Canada entend faire, au début de 2002, une réévaluation de son marché avant de décider si elle maintient le même niveau de production qu'en 2001. Des fermetures temporaires sont envisageables. Par ailleurs, l'arrêt des travaux de modernisation de l'usine de bouletage se poursuit toujours. Ce projet d'une valeur de 360 M\$ a été abandonné à mi-chemin, et ce, dans l'attente d'une conjoncture plus favorable.

La chute des prix de l'acier, causée par une surcapacité de production et une baisse de la demande, a provoqué une consolidation de l'industrie aux États-Unis et tout laisse croire que la Côte-Nord n'échappera pas à ce phénomène. La compagnie Québec-Cartier est à vendre et des rumeurs circulent à l'effet que la compagnie Iron Ore du Canada s'en porterait acquéreur³⁴.

³¹ « Lente reprise dans l'acier », *Les Affaires*, 16 février 2002, p. 87.

³² Ibid

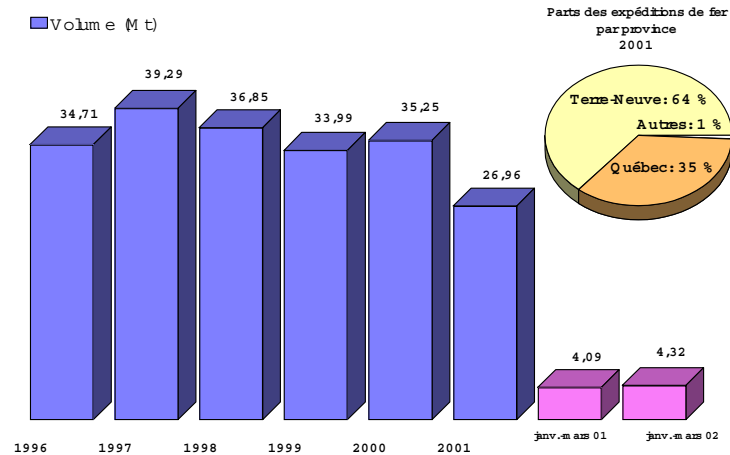
³³ Tremblay, Stéphane, « Québec Cartier cessera ses activités pendant six semaines », *Le Soleil*, 15 novembre 2001, p. C-4; Ministère des Ressources naturelles du Québec, « Bilan et faits saillants de l'industrie minière du Québec en 2001 », p. 9; Trudel, Jean-Sébastien, « La crise mondiale de l'acier frappe durement la région (Côte-Nord) », *Les Affaires*, 16 mars 2002, p. 43.

³⁴ Riverin, François, « Québec-Cartier est mise en vente », *Les Affaires*, janvier 2002.

Même si la production de fer des trois minières du Québec-Labrador en 2002 devrait être comparable à celle de 2001, il n'en demeure pas moins, si les prévisions s'avèrent exactes, qu'elle se situera entre 20 % et 25 % de moins que leur capacité maximale de production³⁵.

Bien que les données disponibles pour l'an 2002 ne portent que pour la période de janvier à mars, on constate déjà que les expéditions canadiennes de minerai de fer totalisaient 4,3 Mt pour les trois premiers mois de 2002, alors qu'elles se sont chiffrées à 4,1 Mt pour la même période en 2001, soit une hausse de 5 %. Toutefois, il est encore trop tôt pour parler d'une tendance à la hausse des expéditions de minerai de fer en 2002, d'autant plus que cette hausse des expéditions ne s'est manifestée qu'au mois de mars.

Graphique 9
Évolution des expéditions de minerai de fer au Canada
1996-2002



Source : Ressources naturelles Canada

³⁵ Ministère des Ressources naturelles du Québec, « Bilan et faits saillants de l'industrie minière du Québec en 2001 », p. 9.

Perspectives en 2002

Après le ralentissement de l'économie américaine qui s'est fait sentir en 2001, un autre élément pourrait avoir un impact sur le trafic de minerai de fer et de produits d'acier qui transite sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs³⁶. En mars dernier, le gouvernement américain a imposé des droits compensateurs de l'ordre de 8 % à 30 % sur l'importation de produits d'acier en provenance de plusieurs pays de l'Europe de l'Est, de l'Union européenne et de l'Asie. Cette mesure du gouvernement américain affectera certainement le volume des importations de produits d'acier en provenance de l'Europe qui transite par le fleuve Saint-Laurent³⁷.

Déjà, l'Union européenne et le Japon n'ont pas tardé à réagir face à cette nouvelle mesure commerciale américaine. L'Union européenne a annoncé son intention de taxer plusieurs produits américains³⁸. Le gouvernement japonais, quant à lui, prévoit imposer une hausse de 100 % des tarifs douaniers sur l'acier américain. Des pourparlers entre les ministres du commerce américain et japonais ont présentement cours afin de débloquer cette impasse commerciale. En juin 2002, aucune entente n'avait encore été conclue entre les deux parties³⁹. Bien que le Canada ait été exempté des tarifs de 8 % à 30 %, les sidérurgistes canadiens appréhendent que le pays puisse devenir une cible pour le dumping d'acier tenu à l'écart du marché américain. En raison de cette situation, le Canada pourrait être fortement tenté d'imiter les États-Unis quant aux tarifs douaniers. Là encore, aucune mesure du genre n'a été annoncée par le gouvernement canadien⁴⁰.

En 2002, le transport maritime du minerai de fer et des produits d'acier en 2002 reflètera l'évolution de la demande nord-américaine et mondiale d'acier.

³⁶ Ibid

³⁷ Exportation et développement Canada, « Moniteur des produits de base – Acier », avril 2002, p. 8-9.

³⁸ « L'UE taxe les slips, les t-shirts et les jus américains », Le Soleil, 14 mai 2002.

³⁹ « Acier : le Japon prépare des représailles », Le Soleil, 17 mai 2002, p. C-8.

⁴⁰ Landry, André, « Par le hublot », Maritime Magazine, n° 25, p. 22-23.

2.2 Pétrole et produits pétroliers

2.2.1 Survol de l'industrie

Situation mondiale

La production mondiale de pétrole brut s'établissait à 66 millions de barils par jour en 2000⁴¹. Les huit principaux pays producteurs de pétrole brut produisaient un peu plus de la moitié du total mondial. Il s'agit de l'Arabie saoudite (12 %), la CÉI (11 %), les États-Unis (9 %), l'Iran (6 %), la Chine (5 %), la Norvège (5 %), le Mexique (5 %) et le Venezuela (4 %). Le reste (49 % du total), soit 32 millions de barils par jour, est produit par 40 autres pays, dont le Canada.

Parmi les principaux pays producteurs de pétrole, on retrouve 11 pays membres de l'Organisation des pays exportateurs de pétrole (OPEP) qui coordonnent et ajustent leur production dans le but d'influencer les prix. Ces 11 pays⁴² produisent environ 28 millions de barils par jour, soit 42 % de la production mondiale. Les pays de l'OPEP exportent plus de 70 % de leur production, soit 20,5 millions de barils par jour. Ces exportations de l'OPEP représentent 55 % du pétrole exporté à l'échelle mondiale.

Les principaux pays exportateurs non-membres de l'OPEP sont la CÉI (8 % du total mondial exporté), la Norvège (8 %), le Royaume-Uni (5 %), le Mexique (5 %) et le Canada (3 %).

C'est aux États-Unis et au Canada que la consommation de pétrole par habitant est la plus élevée au monde⁴³. Elle s'élève à plus de 14 litres par habitant par jour. Ces pays consomment plus de pétrole pour le transport que pour le chauffage et la production d'électricité, alors que c'est l'inverse dans le reste du monde. Dans les autres pays de l'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE)⁴⁴, la consommation moyenne de pétrole est beaucoup plus modeste et se chiffre à environ 7 litres par habitant par jour. Finalement, on estime la consommation de pétrole à un peu moins de 1 litre par habitant par jour dans les pays ne faisant pas partie de l'OCDE.

C'est donc l'Amérique du Nord (~28 %) qui consomme le plus grand volume de pétrole dans le monde, suivie de près par l'Asie (~27 %) et l'Europe (~20 %)⁴⁵.

⁴¹ OPEC, « OPEC Annual Statistical Bulletin », 2000.

⁴² Algérie, Indonésie, Iran, Iraq, Koweït, Libye, Nigeria, Qatar, Arabie Saoudite, Émirats arabes unis, Venezuela.

⁴³ Energy Information Administration, « Oil Market Basics », 2002 (www.eia.doe.gov)

⁴⁴ L'OCDE regroupe 30 pays membres, tous attachés à la démocratie et l'économie de marché.

⁴⁵ Energy Information Administration, « Oil Market Basics », 2002 (www.eia.doe.gov)

Étant donné que l'Amérique du Nord produit elle-même de grandes quantités de pétrole, elle arrive au troisième rang derrière l'Asie et l'Europe pour la quantité de pétrole brut importé. Toutes les autres régions du monde sont exportatrices nettes, dont le Moyen-Orient qui est de loin la principale région exportatrice.

Modes de transport

Il existe deux principaux moyens de transport pour le commerce interrégional du pétrole : les navires-citernes et les oléoducs. Les navires-citernes ont rendu possible le transport intercontinental de pétrole à grande échelle. Ils sont peu coûteux, efficaces et extrêmement flexibles. D'autre part, les oléoducs constituent le choix idéal pour le transport transcontinental⁴⁶.

Différentes dimensions de navire sont utilisées selon la voie commerciale empruntée. Pour chaque voie commerciale, et selon des critères comme la longueur du trajet, le volume transporté et les contraintes des canaux/ports, il y a un navire-citerne idéal. Les navires-citernes qui approvisionnent la raffinerie d'Ultramar à Lévis peuvent contenir jusqu'à 1 million de barils⁴⁷. Les plus gros navires-citernes sont utilisés pour les voyages entre le Moyen-Orient et l'Asie et peuvent contenir jusqu'à 2 millions de barils.

À l'intérieur d'un continent, les coûts de transport par oléoduc sont moindres que les coûts de transport par chemin de fer, route ou barge. Les avantages de l'oléoduc sont encore plus prononcés dans les régions politiquement stables comme l'Amérique du Nord et l'Europe où les risques liés à l'utilisation des oléoducs sont presque inexistants, contrairement à d'autres régions où des conflits rendent l'utilisation des oléoducs moins sécuritaire. En Amérique du Nord, un réseau de plus de 350 000 km d'oléoducs compte pour les deux tiers de tous les déplacements de produits pétroliers (bruts et raffinés) du continent.

Les trains et les camions sont aussi largement utilisés à l'intérieur des continents, surtout pour approvisionner des régions inaccessibles par bateau, et dont la faible densité de la population et l'éloignement ne justifient pas la construction d'oléoducs. La majeure partie du pétrole raffiné par Ultramar à Lévis est expédiée par camion-citerne⁴⁸.

Situation canadienne

Le Canada produit environ 2,3 millions de barils par jour en 2002, ce qui le positionne parmi les 12 principaux pays producteurs de pétrole. De ce total, près

⁴⁶ Ibid

⁴⁷ Site web d'Ultramar Canada, section transport des produits : www.ultramar.ca

⁴⁸ Ibid

de 80 % est exporté essentiellement aux États-Unis via un vaste réseau d'oléoducs⁴⁹.

L'Alberta produit près de 1,5 million de barils par jour dont 0,61 million de barils provenant des sables bitumineux. La production de pétrole en Alberta représente 65 % de la production canadienne⁵⁰. La Saskatchewan, Terre-Neuve et les Territoires du Nord-Ouest produisent aussi d'importantes quantités de pétrole⁵¹.

Un vaste réseau d'oléoducs intégré à celui des États-Unis distribue le pétrole à travers le Canada de Vancouver jusqu'à Montréal, en passant par les Territoires du Nord-Ouest.

L'Est du Canada, dépourvu d'oléoducs, importe près de 29 Mt de pétrole brut d'outre-mer déchargé dans une demi-douzaine de villes portuaires. Le pétrole brut provenant principalement de Norvège, d'Algérie et du Venezuela est raffiné puis réexpédié sous forme de mazout et d'essence. Environ 17 Mt de ces deux produits pétroliers sont expédiés par bateau vers une multitude de ports de l'Est du Canada et des États-Unis.

Depuis que les plates-formes pétrolières Hibernia (1997) et Terra Nova (2002) sont en exploitation au large des côtes de Terre-Neuve, une quantité de plus en plus importante de pétrole brut est exportée par bateau du Canada vers les États-Unis. D'autres plates-formes terre-neuviennes et néo-écossaises devraient débiter leur production au cours des prochaines années⁵². Il y a aussi plusieurs installations de transfert et parcs de stockage de pétrole dans tout le Canada. Les plus importantes installations se trouvent à Point Tupper, près de Port Hawkesbury en Nouvelle-Écosse où des superpétroliers y transbordent le pétrole brut dans de petits pétroliers à destination des ports américains.

Les principales villes portuaires de l'Est du Canada qui déchargent, raffinent et expédient des produits pétroliers sont, en ordre d'importance, Saint John (Nouveau-Brunswick), Come-by-Chance (Terre-Neuve), Québec et Halifax. Le port de Saint John se démarque grâce aux quantités considérables de produits pétroliers chargés à destination des États-Unis.

Montréal et Sarnia, de même que Nanticoke en Ontario, sont des cas particuliers. Ces villes disposent, comme les autres, de raffineries mais elles reçoivent le pétrole brut par oléoduc plutôt que par navire-citerne. Une partie des produits pétroliers qui y est raffinée est ensuite expédiée par bateau, principalement dans les ports du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

⁴⁹ OPEC, « OPEC Annual Statistical Bulletin », 2000.

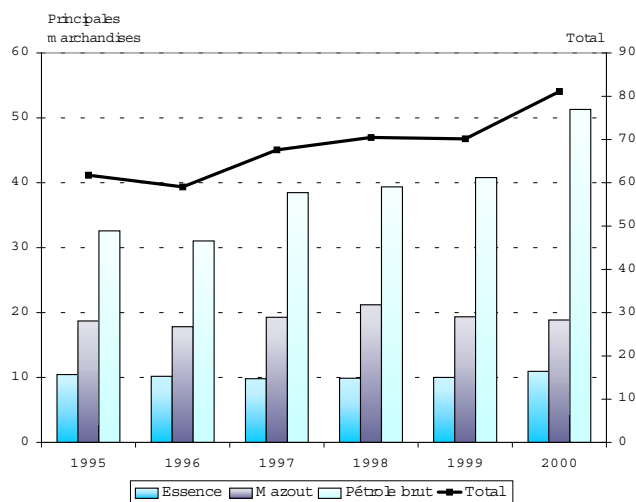
⁵⁰ Site web du gouvernement de l'Alberta : www.gov.ab.ca

⁵¹ Site web du gouvernement de Saskatchewan : www.gov.sk.ca

⁵² Site web du gouvernement de Terre-Neuve : www.gov.nf.ca

Le volume de pétrole brut manutentionné dans les ports du Canada est en constante augmentation depuis quelques années, passant de 33 Mt en 1995 à 51 Mt en 2000. Cette situation s'explique surtout par la mise en production de plates-formes pétrolières au large de Terre-Neuve depuis 1997. On devrait d'ailleurs s'attendre à environ 20 Mt de pétrole brut additionnel qui transiteront au Canada au cours des prochaines années en raison de la hausse de la production de pétrole en mer⁵³.

Graphique 10
Vrac liquide manutentionné dans les ports canadiens,
principales marchandises et total
1995-2000
(Millions de tonnes)



Source : Statistique Canada

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

Environnement⁵⁴

Les dangers du transport maritime des produits pétroliers ont été mis en évidence lors des accidents des pétroliers Nestucca et Exxon Valdez, survenus respectivement en 1988 et 1989, alors que le Canada était mal préparé pour faire face à d'importants déversements d'hydrocarbures en mer.

En 1995, après six années d'études et de consultations, le gouvernement du Canada a approuvé une nouvelle réglementation et adopté un tout nouveau régime national de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin. Ce régime est financé et géré par le secteur privé et a pour but d'assurer que l'industrie possède la capacité voulue pour

⁵³ Garde côtière - Intervention environnementale, « Régime de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin, 2000 », (www.ccg-gcc.gc.ca).

⁵⁴ Ibid

nettoyer ses propres déversements, sous l'autorité de la Garde côtière canadienne (GCC).

Désormais, les navires et les installations de manutention d'hydrocarbures désignés (IMH) doivent conclure des ententes avec un des quatre organismes d'intervention privés agréés (OI) par la GCC afin d'assurer une capacité d'intervention de 10 Kt. En plus de la capacité prescrite par le régime, la GCC maintient elle aussi une capacité de préparation considérable qui tient lieu de filet de sécurité.

L'environnement canadien bénéficie aujourd'hui d'une plus grande protection face aux dangers des déversements.

Situation au Québec

Principaux ports

Le pétrole brut déchargé dans les ports du Québec a atteint 7,7 Mt en 2000 et représente 25 % du tonnage international total déchargé dans les ports du Québec. C'est donc la première marchandise en importance déchargée dans les ports du Québec en provenance de pays étrangers. La majeure partie des produits pétroliers qui transite par les ports du Québec passe par Québec/Lévis et Montréal qui disposent de raffineries. Ces deux grandes villes portuaires importent de grandes quantités de pétrole brut (par mer ou par oléoduc) qui est raffiné puis réexpédié en partie par bateau sous forme d'essence et de mazout. En 2000, 12,5 Mt ou 90 % de tous les produits pétroliers chargés et déchargés au Québec étaient manutentionnés dans les ports de Québec/Lévis et Montréal.

À Lévis, la raffinerie d'Ultramar traite jusqu'à 215 000 barils par jour, ce qui en fait la deuxième en importance au Canada⁵⁵. À Montréal, les raffineries Shell et Pétro-Canada peuvent traiter respectivement 130 000 et 95 000 barils par jour.

Au port de Québec, on décharge chaque année près de 7 Mt (95 millions de barils)⁵⁶ de pétrole brut, principalement de Norvège et d'Algérie. De même, on expédie par bateau près de 2 Mt de produits pétroliers raffinés (essence et mazout), et ce, principalement vers les autres ports du Canada mais aussi vers le Nord-Est des États-Unis. Le transport maritime des produits pétroliers représente 60 % de l'achalandage du port de Québec⁵⁷.

⁵⁵ Ministère des ressources naturelles du Québec, « L'énergie au Québec », 2002, www.mrn.gouv.qc.ca

⁵⁶ Étant donné que les bateaux qui approvisionnent la raffinerie de Lévis peuvent contenir jusqu'à 1 million de barils, on peut estimer à environ 95 le nombre de voyages aller-retour que ces bateaux effectuent chaque année sur le fleuve St-Laurent.

⁵⁷ N. Labrie, Pierre, « La force de l'âge – Ultramar célèbre trente ans à Lévis », *Maritime Magazine*, n° 25, mai 2002, p. 98-108.

Depuis 1997, une quantité significative d'essence et de mazout sortant de la raffinerie de Lévis est envoyée à Montréal par train (CN) plutôt que par bateau, ce qui a fait diminuer les quantités manutentionnées dans les deux ports⁵⁸.

Par ailleurs, l'approvisionnement en produits pétroliers de la région du Saguenay-Lac-St-Jean, qui se faisait par bateau jusqu'en 1992, est aujourd'hui assuré par camion. On évalue présentement la possibilité de revenir aux navires-citernes pour transporter l'essence et le mazout entre Lévis et Port Saguenay (420 Kt par année), ce qui réduirait de 7 % le trafic routier lourd entre les deux régions, soit 12 000 voyages aller-retour par année⁵⁹.

Tableau 4
Produits pétroliers manutentionnés dans les principaux ports du Québec
2000
(Milliers de tonnes)

Ports principaux	Pétrole brut	Essence	Mazout	Total
Québec/Lévis	7 619	652	1 675	9 946
<i>Domestique</i>	-	472	1 099	1 571
<i>International</i>	7 619	179	576	8 374
Montréal	44	951	1 666	2 662
<i>Domestique</i>	42	405	1 206	1 653
<i>International</i>	2	547	460	1 009
Total Québec	7 663	1 929	4 369	13 961

Source : Statistique Canada

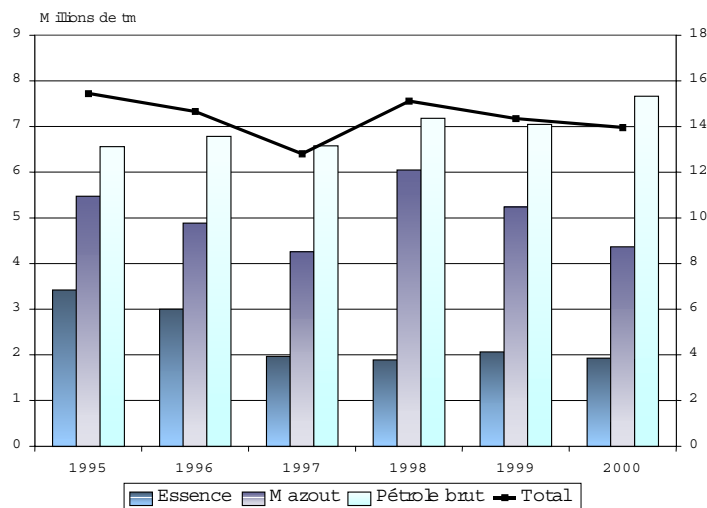
Compilation : DRPE, Pêches et Océans Canada, région du Québec

Le pétrole brut raffiné à Montréal provient essentiellement de Portland (Maine) et est transporté par un oléoduc qui relie les deux villes. Par ailleurs, même avec la mise sur pied en 1997 de l'Ultra-train qui assure le transport des produits pétroliers entre Québec et Montréal, le port de Montréal continue de décharger plus de 2 Mt d'essence et de mazout en provenance de plusieurs villes canadiennes et américaines. Finalement, plus de 1 Mt d'essence et de mazout sont expédiées ailleurs au Canada et aux États-Unis à partir du port de Montréal.

⁵⁸ Site web d'Ultramar Canada, section transport des produits : www.ultramar.ca

⁵⁹ Administration portuaire du Saguenay, « Rapport annuel 2001 - Port Saguenay ».

Graphique 11
Vrac liquide manutentionné dans les ports du Québec,
principales marchandises et total
1995-2000



Source : Statistique Canada

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

Le tableau ci-dessus illustre l'évolution du volume des produits pétroliers manutentionnés dans les ports du Québec entre 1995 et 2000. Grâce notamment à des travaux d'agrandissement majeurs effectués durant cette période à la raffinerie Ultramar, on remarque que le volume de pétrole brut chargé et déchargé a augmenté. Toutefois, les volumes d'essence et de mazout ont connu, à l'inverse, une décroissance. Cette diminution du volume d'essence et de mazout transporté par voie maritime s'est effectuée au profit du transport ferroviaire entre Québec et Montréal.

Autres ports du Québec

Les produits pétroliers sont manutentionnés dans plus d'une dizaine d'autres ports au Québec. L'essence et le mazout sont déchargés dans ces ports et proviennent généralement d'une autre ville portuaire canadienne où le pétrole a été raffiné.

Le tableau suivant énumère ces ports de déchargement québécois et les classe selon le volume d'essence et de mazout manutentionné. Parmi eux, les ports de Sept-Îles, Rimouski, Port-Cartier et Trois-Rivières déchargent plus de 100 Kt par année. Ceux de Port-Cartier et de Port-Alfred ne déchargent que du mazout, vraisemblablement pour approvisionner les industries de fer et d'aluminium qu'on retrouve à proximité.

Tableau 5
Produits pétroliers domestiques déchargés dans les autres ports du Québec
2000
(Milliers de tonnes)

Villes / Ports	Essence	Mazout	Total
Sept-Îles	41	259	300
Rimouski	106	84	190
Port-Cartier	-	127	127
Trois-Rivières	41	84	125
Matane	22	64	86
Baie-Comau	25	46	71
Gaspé	35	35	70
Port-Arthur	-	42	42
Îles-de-la-Madeleine	10	54	65
Kuujuuaq	2	9	11
Blanc Sablon	2	2	4
Sous-total :	284	806	1 090
Total Québec :	561	1 627	2 188
Total Canada :	1 911	4 581	6 492

Source : Statistique Canada

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

2.3 Blé

2.3.1 Survol de l'industrie

La situation canadienne⁶⁰

La production de blé au Canada se fait principalement dans la région des Prairies, soit les provinces de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba. Pour l'année-récolte⁶¹ 1999-2000, la production canadienne de blé se chiffrait à plus de 19 Mt. Au cours des dix dernières années, le niveau de production maximum a été atteint en 1991/1992 avec plus de 25 Mt, tandis que le niveau minimum de production a été réalisé en 1997/1998 avec 16,6 Mt.

Ces variations proviennent principalement de la superficie ensemencée et du rendement obtenu. La superficie dépend majoritairement de la compétitivité monétaire du prix du blé vis-à-vis les autres productions céréalières, tandis que le rendement obtenu dépend principalement de la qualité des sols et des conditions climatiques.

Le Canada est un exportateur net de cette denrée avec une moyenne de plus de 14 Mt expédiées annuellement sur les marchés internationaux depuis 1995. Pour

⁶⁰ Les données sur les récoltes et les exportations proviennent de la Commission canadienne du blé (CCB).

⁶¹ Une année-récolte débute le 1^{er} août et se termine le 31 juillet.

l'année 1999/2000, les exportations de blé totalisaient 18 Mt et étaient principalement destinées au continent asiatique. En effet, l'Iran, le Japon, l'Indonésie et la Chine ont reçu près de 35 % des exportations canadiennes en 2000. De plus, l'Iran, les États-Unis, l'Algérie et le Japon sont les principaux pays qui recevaient du blé canadien en 2000. Ensemble, ces pays ont reçu 43 % des exportations canadiennes de blé.

Le volume total de blé exporté pour l'année récolte 1999/2000 a augmenté de 25 % comparativement à l'année précédente, mais se situe légèrement en dessous de la moyenne des dix dernières années. Les faibles quantités de précipitations reçues dans les Prairies au cours des dernières années en sont la principale cause.

Pour 2001, les exportations de blé affichent une baisse de près de 10 %. Cette situation est principalement attribuable aux précipitations plus faibles des dernières années dans les Prairies.

2.3.2 Transport maritime

En 2000, le volume de blé manutentionné dans les ports canadiens a atteint plus de 25 Mt. Ce volume est supérieur aux exportations puisqu'il comprend les chargements et déchargements domestiques⁶². De plus, le blé manutentionné est principalement chargé. En effet, les chargements de blé représentent 82 % du volume total de blé manutentionné au Canada.

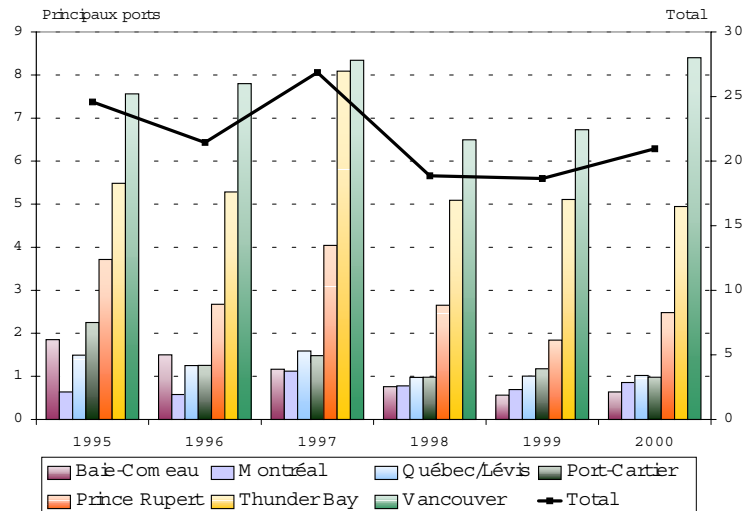
En 2000, l'augmentation des chargements de blé au Canada est principalement attribuable à l'augmentation des expéditions de blé au port de Vancouver à destination de l'Iran.

Du côté de l'Ouest canadien, les principaux ports utilisés pour les expéditions internationales de blé sont Vancouver et Prince Rupert. Ces ports ont chargé 52 % du volume total de blé chargé dans les ports canadiens en 2000.

Du côté de l'Est canadien, les principaux ports utilisés pour les expéditions internationales sont Thunder Bay, Québec, Montréal, Port-Cartier et Baie-Comeau. Le tonnage de blé chargé dans ces ports représente 40 % des chargements de blé effectués au Canada. Le blé expédié à partir de ces ports est destiné aux marchés africain, européen, sud-américain et du Moyen-Orient. Le port de Thunder Bay est un lien important entre les Prairies, les Grands Lacs, le Saint-Laurent et les marchés internationaux pour le blé. Les ports du Saint-Laurent sont, quant à eux, des lieux de transbordement du blé qui transite alors par navire océanique vers les marchés internationaux.

⁶² Le volume manutentionné dans les ports canadiens sur le plan domestique est comptabilisé deux fois puisqu'il est chargé dans un port canadien et déchargé dans un autre.

Graphique 12
Évolution des chargements de blé au Canada,
principaux ports et total
1995-2000
(Millions de tonnes)



Source : Statistique Canada

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

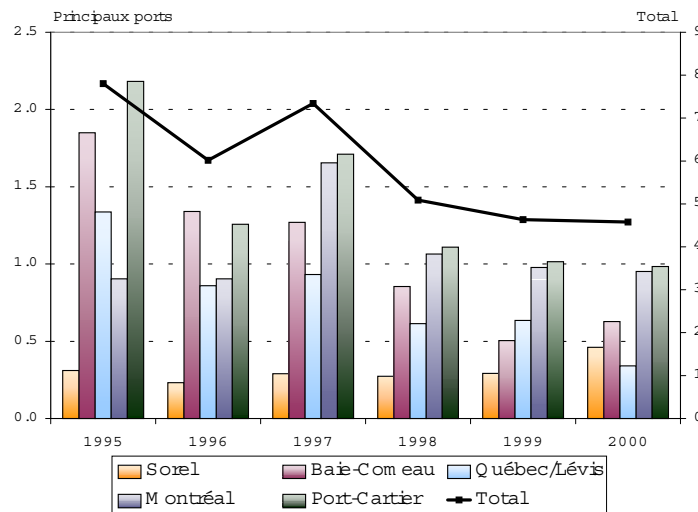
Au Québec, le blé est la quatrième marchandise en importance en termes de volume manutentionné dans les ports. De plus, les ports du Québec manutentionnent près de 30 % du volume total de blé manutentionné au Canada.

L'année 2000 affiche les déchargements les plus faibles dans les ports canadiens depuis 1995 avec 4,6 Mt. La concurrence des modes de transport ferroviaire et routier semble expliquer cette tendance. Les mouvements maritimes intérieurs de blé s'expliquent, en partie, par l'utilisation de bateaux de dimensions réduites lors de la traversée des Grand Lacs et de l'embouchure ouest du fleuve Saint-Laurent, endroit où le canal de navigation est peu profond. Ainsi, une fois arrivées en eaux profondes, les entreprises procèdent au transbordement des chargements de blé sur des bateaux de dimensions supérieures afin de diminuer les coûts d'exportation.

Les principaux ports canadiens où le blé est déchargé sont Port-Cartier, Montréal, Baie-Comeau, Québec et Sorel. Les déchargements de blé de ces ports québécois représentent plus de 73 % du total canadien. Ces cargaisons proviennent presque essentiellement des ports canadiens et américains des Grands Lacs.

Il est intéressant de souligner que les ports de Baie-Comeau, Port-Cartier, Sorel et Trois-Rivières exportent des quantités de blé quasi identiques aux quantités qui y sont déchargées. Ces ports servent donc uniquement au transbordement du blé.

Graphique 13
Évolution des déchargements de blé au Canada,
principaux ports et total
1995-2000
(Millions de tonnes)



Source : Statistique Canada

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

Au niveau du transport maritime, le port de Montréal est un « importateur net » de blé depuis 1995. Ce port expédie environ 30 % moins de blé que les quantités qui y sont déchargées par navire. À l'inverse, le port de Québec est un « exportateur net » de blé du point de vue du transport maritime. Depuis 1995, ce port expédie une quantité de blé de près de 40 % supérieure aux quantités qui y sont déchargées par navire. L'utilisation du transport ferroviaire pour le transport du grain dans ces deux ports semble être le principal facteur expliquant ces écarts dans les données de transbordement.

2.3.3 Perspectives

En raison de la continuité de la sécheresse en Saskatchewan et en Alberta, les analystes d'Agriculture et Agroalimentaire Canada (AAC) ont réduit leurs prévisions sur les rendements de l'année-récolte 2002-2003. Ainsi, AAC prévoit que la production de blé pour l'année-récolte 2002-2003 chutera de près de 25 %, comparativement aux résultats obtenus en 2001-2002, pour atteindre 11,8 Mt (à l'exception du blé dur). Ceci représente le plus faible volume de blé produit au Canada depuis l'année 1970-1971.

Toujours selon AAC, la production des dernières années ayant été faible, les stocks de report sont à des niveaux très bas. Ces derniers se sont contractés de plus de 25 % comparativement à 2001-2002, ce qui amène les experts de ce secteur à prévoir une baisse significative des exportations de blé pour la prochaine année. En effet, les exportations devraient baisser de 45 % pour s'établir à 6,5 Mt, soit le plus faible niveau depuis l'année 1956-1957.

Pour ce qui est du transport maritime de blé dans le Saint-Laurent, on doit s'attendre à une baisse du volume manutentionné en raison de ces prévisions à la baisse des exportations. De plus, des experts d'AAC mentionnent que la croissance de la demande asiatique pour le blé devrait favoriser les ports de Vancouver et Prince Rupert au détriment des ports de l'Est. Une baisse des volumes manutentionnés est donc anticipée pour l'année 2002 dans les ports du Saint-Laurent.

Un article de la revue « Canadian Sailings »⁶³ fait état de ces constats en mentionnant qu'à la fin de juillet 2002, 4,12 Mt de grain (en incluant les grains américains) ont été manutentionnés dans la voie maritime du Saint-Laurent, comparativement à 4,41 Mt pour la même période de l'année précédente. Étant donné que l'année-récolte 2002-2003 ne débute qu'en août 2002, les prévisions à la baisse d'AAC devraient se refléter dans les manutentions de grain du prochain semestre.

2.4 Aluminium

2.4.1 Transport maritime

L'eau est essentielle à la fabrication de l'aluminium. Outre le fait qu'elle soit indispensable au processus de production de l'aluminium, elle est d'une importance capitale pour l'approvisionnement de la matière première et pour l'expédition du produit fini. Les alumineries du Québec doivent s'en remettre au Saint-Laurent pour s'approvisionner en alumine et en bauxite sur les marchés étrangers. Le minerai d'aluminium est d'ailleurs la deuxième marchandise en importance en ce qui a trait au volume déchargé dans les ports du Québec.

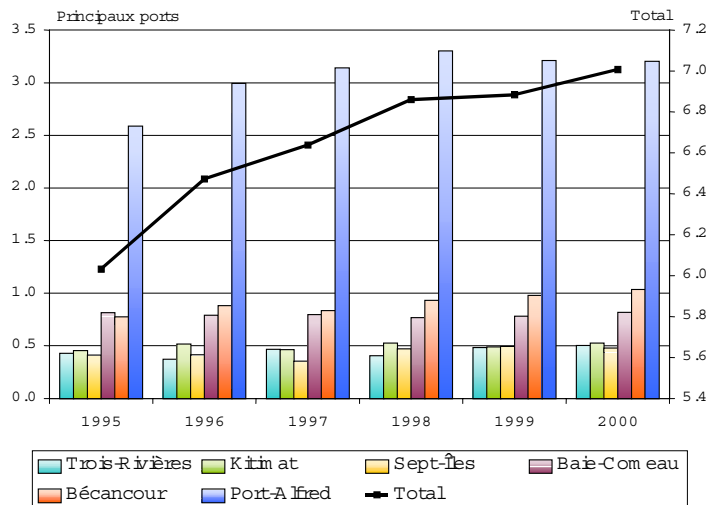
Déchargements

Le plus important minerai alumineux est la bauxite ou l'alumine. Quatre tonnes de bauxite produisent en moyenne deux tonnes d'oxyde d'aluminium, qui, à leur tour, donnent une tonne de métal. Le Canada ne possédant pas de gisements de bauxite, matière première nécessaire à la production de l'aluminium, il lui faut donc en importer de Guinée, du Brésil ou de la Jamaïque. L'alumine, pour sa part, provient de l'Australie, de l'Amérique du Sud ou du sud des États-Unis⁶⁴.

⁶³ Binkley, « Seaway grain shipments slumping », *Canadian Sailings*, 2 septembre 2002, p. 12.

⁶⁴ Datin, Armelle, « De la matière grise ! », *Maritime Magazine*, n° 24, p. 46-48.

Graphique 14
Évolution des déchargements de minerai d'aluminium
au Canada, principaux ports et total
1995-2000
(Millions de tonnes)



Source : Statistique Canada

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

La plus grande part des importations de bauxite est déchargée au port de Port-Alfred pour les usines d'aluminium de la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Sur le volume total de bauxite importée au Canada en 2000, près de la moitié (46 %) est déchargée au port de Port-Alfred. Les autres ports québécois qui reçoivent de l'alumine et de la bauxite sont Bécancour (15 %), Baie-Comeau (12 %), Sept-Îles (7 %) et Trois-Rivières (7 %)⁶⁵.

Les déchargements de minerai d'aluminium sont à la hausse depuis les six dernières années. Ils sont passés de 6 Mt en 1995 à 7 Mt en 2000, soit une croissance de 16 %.

Chargements

La plus grande partie de la production canadienne d'aluminium vendue aux États-Unis est expédiée par voie routière et par voie ferrée. De plus, le service de traversier entre Matane et Baie-Comeau prolonge le réseau du Canadien National le long de la côte sud du Saint-Laurent. Le traversier-rail, d'une capacité de 28 autorails, fournit ainsi aux industries de la Côte-Nord, un moyen d'acheminer leurs marchandises vers le marché nord-américain. Pour les expéditions outre-mer vers le Japon, la Corée et l'Europe, l'aluminium est principalement transporté par navire vraquier.

⁶⁵ Statistique Canada, compilation de la DRPE, Pêches et Océans Canada, région du Québec.

2.4.2 Survol de l'industrie

On a déjà qualifié l'aluminium de métal prestigieux du vingtième siècle. En termes de quantité produite, il surclasse les autres métaux à l'exception du fer et de l'acier⁶⁶. L'aluminium se caractérise ainsi : léger et durable, souple et malléable, résistant à la corrosion et adaptable, flexible et alliable, ductile et recyclable. Les propriétés et les qualités de l'aluminium en font un matériau très utile sur les plans de l'ingénierie et de la métallurgie.

L'aluminium est utilisé pour la fabrication d'un large éventail de biens de consommation et d'équipement. Les principaux segments de marché de l'aluminium sont les transports (29 %), la construction (19 %), l'emballage (18 %), les produits électriques (9 %) et les biens de consommation (7 %)⁶⁷.

Situation canadienne

À l'échelle mondiale, les principaux pays producteurs d'aluminium sont, par ordre d'importance, les États-Unis, la Russie, la Chine et le Canada qui, à lui seul, compte pour 10 % de la production mondiale⁶⁸.

L'industrie canadienne de l'aluminium se distingue des autres industries canadiennes des ressources naturelles par le fait qu'elle importe toute sa matière première, soit l'alumine ou la bauxite. La plupart des gisements commerciaux d'alumine et de bauxite se trouvent dans les régions tropicales ou subtropicales.

L'abondance de l'eau et de l'hydroélectricité au Québec expliquent la présence de plusieurs alumineries, et ce, malgré l'absence de gisements d'alumine et de bauxite. Les alumineries s'implantent là où l'hydroélectricité est abondante et offerte à moindre coût. En effet, le processus de fabrication de l'aluminium inclut un procédé de fusion qui consomme de très grandes quantités d'électricité. L'eau est également directement utilisée dans le processus de production pour refroidir le métal chaud.

L'industrie canadienne de l'aluminium primaire a une capacité maximale de production de 2,7 Mt de métal par année, dont plus de 2,4 Mt au Québec seulement. On entend par, aluminium de première fusion, le produit extrait par réduction électrolytique de l'alumine, elle-même extraite de la bauxite. L'aluminium est coulé dans des moules de tailles différentes, selon l'usage auquel il est destiné, pour former des lingots.

⁶⁶ www.nrcan.gc.ca/mms/daef/dsmam/minerals/alumf.htm

⁶⁷ Wagner, Wayne, « Aluminium », *Ressources naturelles du Canada* - Secteur des minéraux et des métaux, 2000 et Gouvernement du Canada (CRNC, DEC, IC) - le réseau Trans-Al inc. et le cabinet conseil Samson Bélair/Deloitte & Touche, *Carte routière technologique canadienne de l'aluminium 2000*.

⁶⁸ Datin, Armelle, « De la matière grise ! », *Maritime Magazine*, n° 24, p. 41.

À l'exception de l'usine Alcan située à Kitimat en Colombie-Britannique, la production canadienne d'aluminium est concentrée au Québec :

- La compagnie Alcan possède six alumineries au Québec. La plupart de ces alumineries sont situées au Saguenay-Lac-Saint-Jean : Grande-Baie, Alma, Jonquière, Laterrière, Shawinigan, Beauharnois. Alcan possède 53 % de la capacité totale de production d'aluminium de première fusion au Canada;
- Alcoa, premier producteur d'aluminium au monde et deuxième au Canada, possède trois alumineries au Québec : Baie-Comeau, Deschambault et Bécancour. Alcoa a une capacité de production d'aluminium qui représente 38 % de la capacité totale canadienne;
- Le consortium international Alouette exploite une aluminerie à Sept-Îles. Elle est au troisième rang de la capacité totale canadienne avec une part de 9 %.

Tableau 6
Capacité maximale de production d'aluminium
de première fusion au Canada
2001
(Milliers de tonnes)

Producteurs	Capacité maximale de production	Part en %
ALCAN		
Alma (QC)	400	14,8
Kitimat (C.-B.)	274	10,1
Jonquière (QC)	232	8,6
Laterrière (QC)	206	7,6
Grande-Baie (QC)	182	6,7
Shawinigan (QC)	86	3,2
Beauharnois (QC)	50	1,8
Sous-total :	1 430	52,8
ALCOA		
Baie-Comeau (QC)	415	15,3
Bécancour (QC)	385	14,2
Deschambault (QC)	237	8,7
Sous-total :	1 037	38,3
ALOUETTE		
Sept-Îles (QC)	243	8,9
Sous-total :	243	8,9
TOTAL :	2 710	100

Source : Maritime Magazine, n° 24

L'industrie canadienne de l'aluminium est particulièrement orientée vers l'exportation. Avec des livraisons hors Canada estimées à 2,5 G\$ en 1999, le Canada est le deuxième exportateur d'aluminium dans le monde après la Russie⁶⁹.

Au Québec, les produits d'aluminium se classent au quatrième rang des exportations québécoises. Près de 85 % de la production québécoise d'aluminium est exportée. Les expéditions d'aluminium se dirigent principalement vers les États-Unis qui reçoivent 65 % des exportations québécoises. Les expéditions d'aluminium prennent aussi la route du Japon, de la Corée du Sud, de Taiwan et de l'Union européenne⁷⁰.

2.4.3 Situation du marché en 2001

Situation mondiale et nord-américaine

La consommation mondiale d'aluminium a décliné d'environ 4 % en 2001, soit davantage que la baisse de 3 % de la production. Cet écart entre la production et la demande a provoqué un important excédent sur les marchés, ce qui a fait baisser les prix⁷¹.

Le ralentissement économique en Amérique du Nord a contribué en partie à freiner la demande mondiale d'aluminium en 2001. Le cours de l'aluminium est ainsi passé de 70,3 cents US/livre en 2000 à 65,5 cents US/livre en 2001⁷². L'Amérique du Nord a été la région la plus touchée avec une baisse de la consommation d'environ 5 % en 2001, comparativement à une hausse de 1 % en 2000⁷³.

Au ralentissement économique s'ajoute l'importante pénurie d'énergie aux États-Unis provoquant ainsi une hausse importante du coût de l'énergie. Cette situation a provoqué une diminution de 20 % de la production américaine d'aluminium, soit 5,5 % de la capacité mondiale. Dans le Nord-Ouest des États-Unis, région où la crise de l'énergie est la plus aiguë, on estime à 60 % la diminution de la capacité de production de façon temporaire ou permanente⁷⁴.

⁶⁹ Wagner, Wayne, « Aluminium », *Ressources naturelles Canada - Secteur des minéraux et des métaux*, 2000.

⁷⁰ Datin, Armelle, « De la matière grise ! », *Maritime Magazine*, n° 24, p. 48.

⁷¹ Exportation et développement Canada, « Moniteur des produits de base », avril 2002, p. 6.

⁷² Bourse des métaux de Londres, cours de l'aluminium rapportés par le journal *Les Affaires*.

⁷³ Robert Melnbardis, « Alcan prévoit un semestre difficile », *Le Soleil*, 25 janvier 2001, p. B-1.

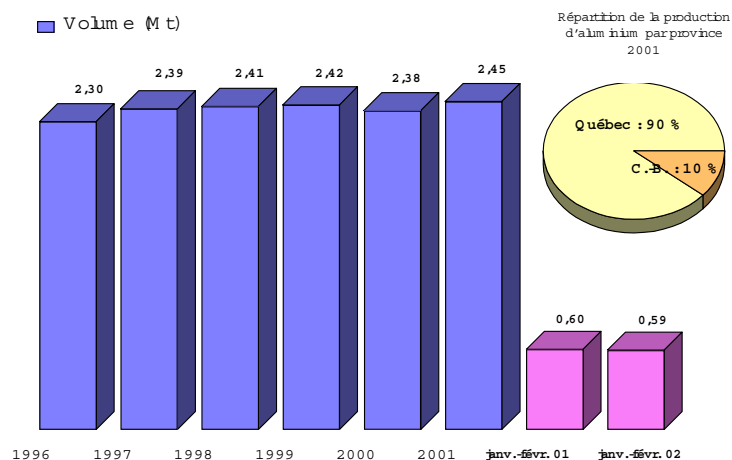
⁷⁴ « Baisse de la demande et de l'offre d'aluminium », *Les Affaires*, 3 février 2001, p. 71

Situation québécoise

La valeur des expéditions de l'industrie de l'aluminium au Canada en 2001 est estimée à 5,5 G\$, pour un volume de production d'environ 2,5 Mt par année⁷⁵. Le Québec produit la majeure partie de l'aluminium au Canada avec 90 % de la capacité totale de production.

Le ralentissement de l'économie nord-américaine qui a sévi en 2001 ne s'est que très peu répercuté sur l'industrie canadienne de l'aluminium, qui a vu sa production passer de 2,39 Mt en 2000 à 2,45 Mt en 2001, soit une augmentation de près de 3 %. Les alumineries québécoises n'ont pas été confrontées à une pénurie d'énergie comme ce fut le cas aux États-Unis.

Graphique 15
Évolution des expéditions d'aluminium au Canada
1996-2000 et janvier à mars 2001-2002



Source : Ministère des ressources naturelles du Canada, mars 2002, www.nrcan.gc.ca/mms/daef/data

2.4.4 Situation du marché en 2002

Situation mondiale et nord-américaine

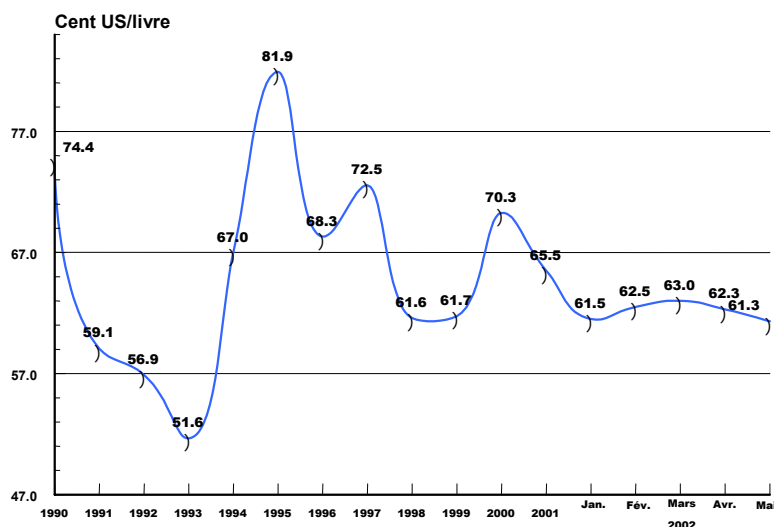
L'Association de l'aluminium du Canada⁷⁶ prévoit une augmentation de la demande de 2 % à 3 % en 2002. Déjà, les manufacturiers commencent à accumuler des stocks en prévision d'une reprise anticipée des ventes pour le deuxième semestre⁷⁷.

⁷⁵ Ministère des Ressources naturelles du Canada, « Production des principaux minéraux du Canada », mars 2002.

⁷⁶ Formée des trois grandes alumineries présentes au Canada, l'Association de l'aluminium du Canada (AAC) est un organisme à but non lucratif ayant pour mission de représenter l'industrie canadienne de l'aluminium auprès des différents intervenants de la vie économique.

⁷⁷ « Stocks de métaux en hausse. », *Les Affaires*, 6 avril 2002, p. 79.

Graphique 16
Évolution du prix moyen de l'aluminium
1990-2002



Source : Bourse des métaux de Londres

Après avoir enregistré une hausse constante au cours des trois premiers mois de l'année 2002, les cours de l'aluminium ont successivement reculé en avril et en mai. La faible consommation mondiale et les stocks élevés expliquent la baisse récente des prix de l'aluminium⁷⁸. Les cours de l'aluminium n'en demeurent pas moins à 10 % au-dessus de leur creux d'octobre 2001 et l'amélioration du marché à long terme devrait empêcher les prix de redescendre en 2002 aussi bas qu'à la fin de 2001⁷⁹.

Les analystes canadiens estiment que la consommation devrait augmenter en 2002, à mesure que la conjoncture économique s'améliorera, mais la production augmentera sans doute elle aussi, de sorte que le marché de l'aluminium devrait rester excédentaire pendant la plus grande partie de l'année. L'excédent projeté devrait limiter la hausse des cours en 2002⁸⁰.

Situation québécoise

Le gouvernement du Québec a annoncé une aide financière de 1,3 M\$ à la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean pour assurer la mise en place et le fonctionnement de la Société de la Vallée de l'Aluminium. Ce financement favorisera l'établissement d'un environnement propice à la création de nouvelles entreprises de deuxième et de troisième transformation d'aluminium. La Société

⁷⁸ Exportation et développement Canada, « Moniteur des produits de base », avril 2002, p. 6.

⁷⁹ Ibid

⁸⁰ Ibid

de la Vallée de l'Aluminium s'affaira notamment à promouvoir les avantages de la région auprès des investisseurs potentiels au Québec et à l'étranger.

La région du Saguenay-Lac-Saint-Jean compte des avantages comparatifs pour la mise en place d'une grappe d'entreprises de production et de transformation de l'aluminium. On y trouve une production primaire représentant 5 % de la production mondiale et 45 % de la production québécoise d'aluminium⁸¹.

L'octroi d'un bloc d'énergie de 500 mégawatts à rabais à l'aluminerie Alouette de Sept-Îles permettra la réalisation de l'agrandissement de son usine, ce qui contribuera à doubler sa capacité de production. Les travaux préliminaires commenceront à la fin de l'été 2002 et les grands travaux au début de 2003. La nouvelle usine devrait entrer en service à l'hiver 2005. L'expansion de l'aluminerie Alouette générera un investissement de 1,4 G\$ et créera environ 2 000 emplois durant les travaux, en plus d'ajouter 350 postes permanents aux 580 déjà existants, soit une augmentation de l'effectif de 60 %.

Le projet d'agrandissement créera d'autres retombées économiques importantes. En effet, le port de Sept-Îles investira 30 M\$ d'ici 2005 pour répondre aux besoins additionnels d'Alouette. Il faudra notamment construire deux silos pour l'entreposage de la bauxite et prolonger le quai La Relance⁸².

Concurrence ⁸³

Plusieurs facteurs, directement liés à la concurrence de l'approvisionnement sur les marchés internationaux et à la possible augmentation des coûts d'expédition, peuvent avoir un impact sur l'industrie de l'aluminium. Les États-Unis, qui sont à la fois premier producteur et premier importateur d'aluminium au monde, pourraient être tentés, dans l'avenir, de gagner des parts de marché si le Canada proposait des coûts en énergie moins concurrentiels. Toutefois, les États-Unis n'ont pas le même bilan énergétique que le Canada et le Québec, ce qui limite leur potentiel d'expansion pour cette industrie.

La Russie, deuxième producteur d'aluminium au monde, a augmenté sensiblement ses capacités de production au cours des dernières années. Située aux portes de l'Europe, troisième marché d'exportation de l'aluminium du Québec, la Russie pourrait approvisionner certains pays européens actuellement desservis par le Québec. De plus, le Japon, qui représente 10 % des exportations canadiennes, est le voisin de l'Australie, quatrième producteur mondial d'aluminium.

⁸¹ Cabinet du premier ministre, « Le gouvernement du Québec annonce une aide financière de 1,3 M\$ pour la Société de la vallée de l'aluminium », Communiqué de presse, 8 septembre 2001.

⁸² Cabinet du premier ministre, « Québec appuie le développement économique de la Côte-Nord », Communiqué de presse, 26 février 2002.

⁸³ Datin, Armelle, « De la matière grise! », *Maritime Magazine*, n° 24, p. 49.

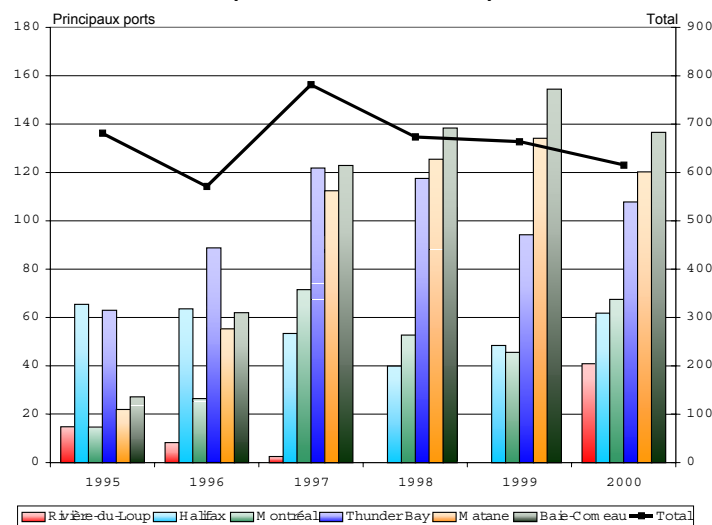
2.5 Bois d'œuvre

Le secteur du bois d'œuvre comprend tous les produits à valeur ajoutée ne dépassant pas le stade de la production en scierie primaire. Utilisé pour la construction, le bois d'œuvre est constitué de bois résineux tels que l'épinette, le pin et le sapin⁸⁴.

2.5.1 Transport maritime

Les ports de Baie-Comeau, de Matane, de Rivière-du-Loup, de Thunder Bay, et d'Halifax ont manutentionné un total de 615 Kt de bois d'œuvre en 2000, soit 87 % du total de bois d'œuvre manutentionné dans les ports de l'est du Canada.

Graphique 17
Évolution du tonnage manutentionné dans l'est du Canada
Bois de sciage et de construction
1995-2000
(Milliers de tonnes)



Source : Statistique Canada

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

Depuis 1997, le tonnage manutentionné de bois d'œuvre dans les ports de l'est du Canada n'a cessé de diminuer passant de 782 Kt à 615 Kt, conséquence de la baisse des exportations canadiennes de bois d'œuvre à destination des États-Unis.

À eux seuls, les ports québécois ont manutentionné 479 Kt de bois de construction et de sciage en 2000. Toutes marchandises confondues, le tonnage manutentionné de bois d'œuvre compte peu sur le total manutentionné dans tous

⁸⁴ Price Waterhouse Coopers, « L'industrie forestière au Canada en 2000 », juillet 2001.

les ports du Québec, soit un peu moins de 1 %. Ceci dit, pour certains ports québécois, le volume manutentionné de bois d'œuvre est important : 34 % du total au port de Gros-Cacouna, 28 % à Rivière-du-Loup, 15 % à Matane et 9 % à Chicoutimi. La moitié du bois d'œuvre manutentionné dans les ports québécois est destinée au marché international et l'autre moitié au marché domestique.

En 2000, 137 Kt de bois de sciage et de construction ont été manutentionnés au port de Baie-Comeau, dont 120 Kt à destination du port de Matane via le traversier Georges-Alexandre-Lebel. Environ 90 % du tonnage manutentionné de bois d'œuvre à Baie-Comeau est chargé à destination du port de Matane.

En plus de jouer un rôle important dans l'exportation de papier journal et de pâte de papier, le port de Gros-Cacouna est le plus important port d'exportation outre-mer de bois d'œuvre au Québec. Les expéditions du bois d'œuvre ont toutefois grandement diminué à Gros-Cacouna depuis les dernières années, passant de 205 Kt en 1995 à 76 Kt en 1999. Les surplus de stock de bois d'œuvre en Europe et la chute des prix du bois d'œuvre sur les marchés internationaux expliquent cette baisse des exportations de bois en partance du port de Gros-Cacouna. Le port reçoit aussi des volumes appréciables de bois rond de l'île d'Anticosti destinés aux scieries de l'arrière-pays du Bas-Saint-Laurent.

En 2000, quelque 41 Kt de bois d'œuvre ont été manutentionnées au port de Rivière-du-Loup. De plus, un grand nombre de véhicules liés au transport de produits forestiers transitent par le port via le service de traversier Saint-Siméon/Rivière-du-Loup.

Le port de Montréal répond également à la demande internationale du bois d'œuvre avec un volume manutentionné de 68 Kt en 2000, ce qui représente à peine 0,5 % du total de toutes les marchandises manutentionnées au port de Montréal.

2.5.2 Survol de l'industrie

Le Canada s'étend sur plus de 10 millions de km², dont 4,2 millions de km² sont des forêts, soit 40 % de la superficie du territoire canadien⁸⁵. Près de 2,4 millions de km² sont constitués de forêts commerciales⁸⁶ dont 0,4 % est coupé annuellement, ce qui équivaut à 10 000 km². Le Québec a une superficie totale de 1,5 million de km², dont 655 000 km² sont couverts de forêts. Environ 80 % de la superficie des forêts du Québec est productive à des fins forestières⁸⁷.

⁸⁵ Le Canada arrive au deuxième rang des plus grands pays au monde en termes de superficie, soit après la Russie. Il est suivi de la Chine, des États-Unis, du Brésil et de l'Australie.

⁸⁶ L'industrie forestière comprend la production du bois d'œuvre et de panneaux, la fabrication de pâtes et papiers, l'aménagement forestier, ainsi que la production de copeaux.

⁸⁷ Ministère des Ressources naturelles, « Rapport synthèse des forêts québécoises », 2002.

Comparativement aux États-Unis, le Canada est unique en ce que 94 % des terres forestières appartiennent à l'État. En vertu de la Constitution canadienne, les provinces possèdent la plupart des terres forestières publiques, soit 71 % du total, et elles en sont légalement responsables. Le gouvernement fédéral est propriétaire de 23 % de la superficie totale des terres forestières du Canada, tandis que les 6 % restant sont de propriété privée⁸⁸.

2.5.3 Situation du marché en 2001⁸⁹

La production canadienne de bois d'œuvre a totalisé 27 milliards de pieds-planche en 2001, soit une baisse de 6,5 % par rapport à 2000. La Colombie-Britannique occupe le premier rang de la production totale canadienne avec 47 % du total canadien. Le Québec arrive au second rang, avec une production de 6,4 milliards de pieds-planche, soit 23 % du total canadien. Au chapitre des exportations de bois d'œuvre, le Québec arrive également au second rang du total canadien avec un volume total de 3,9 Gt, soit 20 % du total canadien.

Après avoir connu une période de forte demande au début de 2001, l'industrie canadienne du bois d'œuvre est entrée dans une période difficile. Le ralentissement économique mondial et la tragédie du 11 septembre ont contribué à la faiblesse de la demande et à des cours peu élevés du bois d'œuvre en 2001.

2.5.4 Situation du marché en 2002⁹⁰

En 2002, l'industrie forestière canadienne a été marquée par l'expiration de l'accord canado-américain sur le bois d'œuvre à l'origine du conflit commercial que nous connaissons actuellement. Depuis mai 2002, des droits compensateurs et antidumping de 27,2 % ont été imposés sur les exportations de bois d'œuvre canadien vers les États-Unis. Cette hausse des droits de douane va probablement exercer des pressions à la hausse sur les prix du bois d'œuvre et réduire les exportations canadiennes vers les États-Unis. Ce conflit explique en grande partie le recul de la production canadienne de bois d'œuvre en 2002.

Au Québec, les régions du Saguenay et de la Côte-Nord ont été parmi les plus touchées par ce conflit. À titre d'exemple, Abitibi-Consolidated a dû fermer certaines scieries et exploitations forestières pour des périodes moyennes de trois semaines. Pour les mêmes raisons, Domtar annonçait qu'elle cessait

⁸⁸ Ressources naturelles Canada, l'état des forêts au Canada 2000-2001 : www.nrcan.gc.ca/cfs-scf/national/what-quoi/sof/sof01/overview_f.html.

⁸⁹ Association des produits forestiers du Canada, « Revue annuelle 2001 – Papier et bois », 2002, p. 2.

⁹⁰ Théroux, Pierre, « Près de 4 000 emplois en péril » et « Des lobbys ont l'espoir de faire reculer les États-Unis », *Les Affaires – Dossier spécial sur le secteur des forêts, du bois et du papier*, 8 juin 2002, p. 53-60.

temporairement, de novembre à janvier, sa production de bois d'œuvre à ses usines de Lebel-sur-Quévillon, de Val-d'Or et de Sainte-Aurélie⁹¹.

Le conflit commercial sur le bois d'œuvre a incité le gouvernement du Canada, des associations d'industries et des entreprises à porter la cause devant l'Organisation mondiale du Commerce (OMC) et à demander officiellement l'examen des décisions rendues par les États-Unis par un groupe spécial de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA). Il s'agit d'un long processus pouvant durer de un à deux ans avant qu'une décision ne soit rendue. D'ici là, certaines entreprises canadiennes, principalement les petites et les moyennes scieries, pourraient être forcées d'interrompre leurs opérations temporairement ou, au pire, définitivement.

Le secteur forestier canadien connaîtra des temps extrêmement difficiles en 2002. C'est en Colombie-Britannique et au Québec que l'incidence des droits américains se fera le plus ressentir. Les droits compensateurs imposés par le gouvernement américain ne visent pas le Nouveau-Brunswick, l'Île-du-Prince-Édouard, la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve. L'exploitation forestière dans les provinces de l'Atlantique se fait principalement sur des terres privées, ce qui les exempte des droits commerciaux américains.

Ceci dit, les entreprises québécoises, surtout les plus solides financièrement, vont dans la mesure du possible, continuer à écouler leur production aux États-Unis de façon à conserver leurs marchés et leurs employés, en absorbant une partie de la taxe et en tentant de refilet le reste de la note aux consommateurs.

Le marché du bois d'œuvre québécois, déjà fortement ébranlé par le conflit commercial canado-américain, devra également faire face à une baisse importante de l'offre de bois causée par les gigantesques feux de forêt de l'été 2002. Selon la Société de protection des forêts contre le feu du Québec (SOPFEU), le nombre total d'hectares de forêts incendiées à la fin de juillet 2001 étaient de 243 000 hectares, soit l'équivalent d'environ quatre fois la superficie de l'île de Montréal⁹².

Le conflit canado-américain sur le bois d'œuvre, le ralentissement économique et la baisse de l'offre québécoise de bois suite aux incendies de l'été 2002 devraient se traduire par une baisse du tonnage manutentionné de bois d'œuvre dans les ports québécois en 2002.

⁹¹ Ibid

⁹² Fleury, Élisabeth, « 2002 aurait pu être une année record », Le Soleil, 3 août 2002, p. A-4.

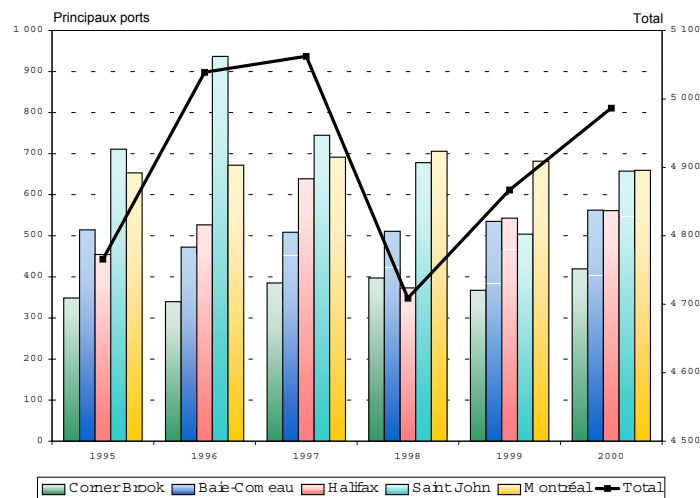
2.6 Pâtes, papiers et cartons

Le secteur des pâtes de bois comprend toutes les catégories de pâte commerciale chimique et mécanique destinée à la fabrication de papiers. Le secteur des papiers inclut le papier journal standard et le papier journal à haut degré de blancheur ainsi que les papiers impression non couchés à base de pâte mécanique. Le secteur des autres papiers et cartons regroupe les papiers fins, le papier kraft, les papiers hygiéniques, le carton-caisse et le carton pour boîte⁹³.

2.6.1 Transport maritime

Les ports de Saint John (N.-B.), d'Halifax, de Montréal, de Corner Brook (T.-N.) et de Baie-Comeau ont manutentionné un total de 5 Mt de pâtes et papiers en 2000, soit 57 % du tonnage total manutentionné dans les ports de l'Est du Canada.

Graphique 18
Évolution du tonnage de papier journal, pâte de bois,
autres papiers et cartons manutentionnés dans l'Est du Canada
Principaux ports et total
1995-2000
(Milliers de tonnes)



Source : Statistique Canada

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

Les pâtes et papiers représentent environ 3 % de toutes les marchandises manutentionnées dans les ports québécois, soit un tonnage d'environ 2,5 Mt. Les pâtes et papiers comptent néanmoins pour une part importante des marchandises manutentionnées dans certains ports québécois : 100 % au port

⁹³ Price Waterhouse Coopers, « L'industrie forestière au Canada en 2000 », juillet 2001.

de Pointe-au-Pic, 38 % à Matane, 36 % à Port-Alfred, 21 % à Gros-Cacouna, 12 % à Baie-Comeau et 12 % à Trois-Rivières.

À l'exception d'une baisse en 1998, le tonnage manutentionné de pâtes et papiers dans les ports de l'Est du Canada a connu une croissance presque ininterrompue depuis 1995, expliquée principalement par la croissance économique qu'a connue l'Amérique du Nord dans les années 90.

La production québécoise de pâtes et papiers voyageant par navire est destinée essentiellement à des marchés étrangers et fait très peu l'objet de cabotage. En 2000, sur le total de pâtes et papiers manutentionnés dans la quinzaine de ports québécois, 1,6 Mt étaient chargées à destination des marchés internationaux. Il en est de même pour les autres ports de l'Est du Canada.

En 2000, 371 Kt de produits de pâtes et papiers venant du Québec et de l'Ontario ont été exportées via le port de Montréal à destination de l'Europe. Le port de Montréal a également accueilli environ 289 Kt de papiers fins spécialisés en provenance de l'Allemagne et de l'Italie.

Au port de Baie-Comeau, 360 Kt de pâtes et papiers ont été chargées à destination de l'Europe, du Brésil et de la Floride. Une part importante, soit 146 Kt, a également été chargée à des fins domestiques. Il s'agit des produits de papiers destinés au port de Matane et acheminés via le traversier-rail Georges-Alexandre-Lebel.

Le port de Trois-Rivières répond également à la demande des papetières du Québec et de l'Ontario. Ce sont 266 Kt de pâtes et papiers qui y ont transité en 2000, dont 184 Kt ou 70 % étaient destinées à l'Europe et l'Amérique du Sud. Depuis 1995, il y a une forte augmentation des exportations de pâtes et papiers via le port de Trois-Rivières. Il faut dire que la région de la Mauricie détient une expertise de longue date dans le domaine des pâtes et papiers. La qualité de la main-d'œuvre et des installations combinée aux investissements réalisés dans les papetières de la région ont grandement contribué à cette croissance.

La totalité des marchandises manutentionnées au port de Pointe-au-Pic est constituée de papier journal et de pulpe de bois en provenance de la compagnie Abitibi-Consolidated de Clermont. En 2000, 155 Kt de papier journal et de pulpe de bois ont été manutentionnées au port de Pointe-au-Pic, soit une baisse de 23 % par rapport à 1999.

À Port Saguenay, le total manutentionné n'a cessé de diminuer depuis 1998, passant de 185 Kt à 72 Kt en 2001. Cette baisse importante a été provoquée par l'arrêt de production d'une des quatre machines à papier de l'usine Port-Alfred d'Abitibi-Consolidated.

2.6.2 Survol de l'industrie⁹⁴

Les entreprises de pâtes et papiers au Canada exploitent plus de 155 usines de l'Atlantique au Pacifique. La production canadienne de pâtes, de papiers et de cartons ont totalisé 29 Mt en 2001, réparties comme suit : 10 Mt de pâtes (34 %), 8 Mt de papier journal (28 %), 6 Mt de papiers d'impression (21 %) et 5 Mt d'autres papiers et cartons (17 %). Le Québec occupe le premier rang avec le tiers de la production canadienne de pâtes, de papiers et de cartons. Il est suivi de la Colombie-Britannique et de l'Ontario avec 26 % et 20 % de la production canadienne respectivement.

Le Canada exporte annuellement plus de 80 % de sa production de pâtes et papiers. À eux seuls, les États-Unis s'accaparent 90 % des exportations canadiennes de papier journal et d'autres types de papier.

Au Québec, l'industrie des pâtes et papiers est un des principaux piliers du développement économique régional. Elle compte une trentaine de compagnies qui détiennent environ 60 usines de pâtes et papiers établies dans 16 des 17 régions administratives du Québec.

L'industrie des pâtes, de papiers et de cartons du Québec se distingue également en tant que producteur de classe mondiale. Le Québec produit 3 % de l'ensemble des pâtes et papiers dans le monde. À elle seule, la production de papier journal au Québec représente 44 % de la production canadienne et environ 12 % de la production mondiale. Le Québec exporte près de 80 % de sa production totale de pâtes et papiers.

2.6.3 Situation du marché en 2001⁹⁵

En 2001, le secteur canadien des pâtes et papiers a subi les contrecoups du ralentissement de l'économie américaine et des événements du 11 septembre : la demande mondiale des pâtes et des papiers d'édition et de cartons a faibli. Seuls les papiers pour imprimantes et les produits d'hygiène personnelle ont vu leur demande stagner.

Conséquence de ce ralentissement économique, la production canadienne de pâtes, de papiers et de cartons a totalisé 29 Mt, soit une baisse de 9 % comparativement à 2000 : une baisse de 6 % au Québec, 10 % en Ontario et 12 % en Colombie-Britannique. Conséquemment, les exportations canadiennes de pâtes et papiers ont été plus faibles.

⁹⁴ Site Web de l'Association des industries forestières du Québec : www.aifq.gc.ca

⁹⁵ Association des produits forestiers du Canada, « Revue annuelle 2001 – Papier et bois », 2002, p. 2.

La pâte de bois

Les producteurs de pâte commerciale ont été durement frappés par le ralentissement des marchés mondiaux de pâtes et papiers en 2001. La capacité mondiale de production de pâte a été amputée d'environ 2,7 Mt en 2001, dont 78 % en Amérique du Nord. À la fin de 2001, les réductions de production ont abaissé les inventaires de pâtes à leur plus bas niveau en un an. Les expéditions canadiennes de pâtes de papier ont chuté globalement de 5 %.

Le papier journal

La consommation et les prix du papier journal sont très sensibles au cycle économique. Le ralentissement économique en 2001 a notamment provoqué une diminution des dépenses en publicité. Les éditeurs américains se sont ajustés en réduisant leur tirage ou l'épaisseur de leurs journaux, ce qui s'est traduit par une baisse de la demande de papier journal. La consommation de papier journal en Amérique du Nord a chuté de 14 %, soit la baisse la plus abrupte depuis les années 70. Les exportations canadiennes de papier journal ont diminué de 10 %.

Les autres papiers et le carton

L'impact du ralentissement économique sur les papiers de reprographie n'a pas été aussi prononcé que pour le papier journal. La demande de papiers pour imprimantes, photocopieurs et télécopieurs est demeurée stable, tout comme celle des papiers destinés à l'hygiène corporelle. Les papiers hygiéniques sont aussi un marché à l'abri des ralentissements économiques. La situation est toutefois contraire pour le papier d'emballage et le carton. En période de récession, la demande de biens de consommation baisse et conséquemment, les papiers et les cartons d'emballage aussi. Les exportations canadiennes de carton ont baissé de 2,5 % en 2001.

2.6.4 Situation du marché en 2002⁹⁶

L'année 2001 a été difficile pour les fabricants de produits forestiers canadiens et l'année 2002 s'annonce tout aussi pénible, selon Exportation et développement Canada.

⁹⁶ Riverin, Stéphane, « L'industrie papetière lutte contre le déclin », *Les Affaires 500*, édition 2002, p. 45; Exportation et développement Canada, « Moniteur des produits de base – Pâte marchande », printemps 2002, p. 17.

La pâte de bois

Le marché de la production de pâte de bois devrait atteindre son plus bas niveau en 2002 et les exportations devraient reculer de 7 % en raison principalement de la faiblesse continue des cours de la pâte. En 2003, les exportations canadiennes de pâte devraient augmenter de 12 %. La hausse de la demande mondiale et de meilleures perspectives des prix devraient permettre la hausse prévue des exportations de pâte l'an prochain, si bien que les ventes de pâte commerciale devraient se redresser sur tous les grands marchés en 2003.

Le papier journal, les autres papiers et le carton

La faiblesse de la demande de papier journal et des autres papiers devrait se poursuivre en 2002. Les événements du 11 septembre ont probablement repoussé la reprise économique au troisième trimestre de 2002. La baisse des cours du papier journal et des autres papiers amorcée au deuxième trimestre de 2001 s'est poursuivie durant le premier semestre de 2002.

À mesure que la reprise économique mondiale prendra de l'élan dans la deuxième moitié de 2002 et en 2003, les secteurs du papier journal et des autres types de papier devraient afficher une hausse correspondante de la demande et des cours. Les exportations canadiennes de ces secteurs devraient augmenter de 11 % en 2003.

Au Québec, c'est la fabrication de produits à valeur ajoutée qui permettra aux industries des pâtes et papiers et des cartons du Québec de tirer leur épingle du jeu sur l'échiquier mondial. Ce sera notamment le cas pour l'usine Gaspésia de Chandler qui avait été fermée en octobre 1999 par Abitibi-Consolidated. L'usine fabriquera du papier couché haut de gamme pour le marché des magazines spécialisés. Les travaux de modernisation de la papeterie Gaspésia ont débuté au printemps 2002 en prévision de la réouverture de l'usine prévue pour juin 2004. Le projet de relance de l'usine Gaspésia nécessitera un investissement de près de 500 M\$, dont 70 M\$ proviendront du Fonds de solidarité de la FTQ et 35 M\$ chacune de la société forestière Tembec et de SGF-Rexfor, une filiale de la Société générale de financement. Les gouvernements du Québec et du Canada contribueront également au financement de ce projet⁹⁷.

La hausse du tonnage manutentionné de pâtes et papiers dans les ports du Québec en 2002 et 2003 est certainement envisageable, mais demeure toutefois conditionnelle à la reprise économique nord-américaine anticipée.

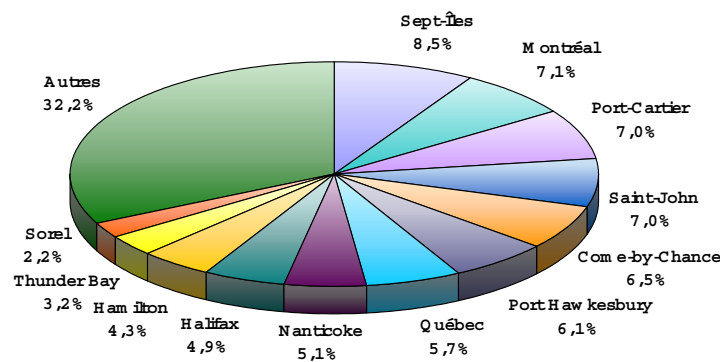
⁹⁷ « Les travaux pour relancer la Gaspésia sont amorcés », *La Presse canadienne*, 24 mai 2002.

PARTIE III

3. Le transport maritime dans l'Est canadien

L'ensemble Grands Lacs – Saint-Laurent constitue une voie de transport importante qui donne un accès privilégié au continent nord-américain et facilite les échanges commerciaux à l'échelle internationale. Au Canada, cette voie d'accès est complétée par le réseau des ports des provinces maritimes. Les ports de l'Est canadien incluent donc les ports de l'Ontario, du Québec et des provinces maritimes.

Graphique 19
Total du fret manutentionné dans les ports de l'Est canadien
Parts des principaux ports
2000



Tonnage total : 273,3 Mt

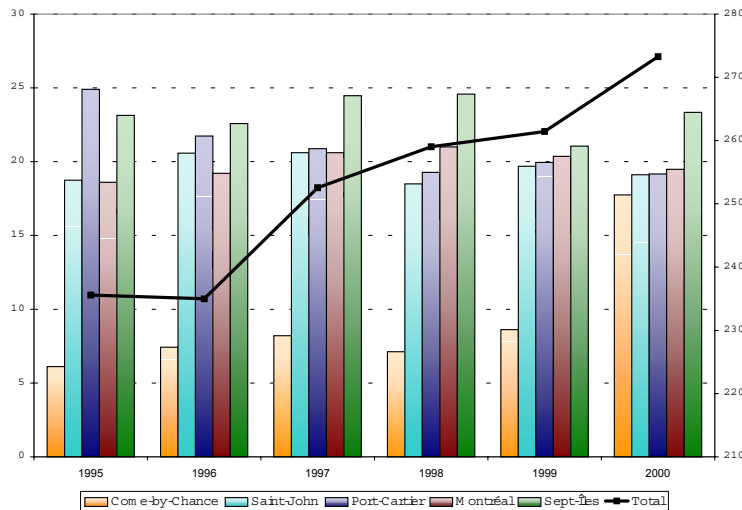
Source : Statistique Canada

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

En 2000, le tonnage total manutentionné dans l'ensemble des ports de l'Est a atteint plus de 273 Mt. Les ports de l'Est manutentionnent les deux tiers du tonnage total manutentionné au Canada. De plus, les ports du Québec manutentionnent 40 % du fret total manutentionné dans les ports de l'Est canadien. Des douze principaux ports de l'Est, cinq sont situés au Québec : Sept-Îles, Montréal, Port-Cartier, Québec et Sorel. Les trois premiers ports, en termes de volume manutentionné, sont Sept-Îles, Montréal et Port-Cartier. Sept-Îles et Port-Cartier manutentionnent principalement du minerai de fer tandis que le port de Montréal est le plus important port à conteneurs de l'Est du Canada. En quatrième position, on retrouve le port de Saint John (Nouveau-Brunswick) suivi du port de Come-by-Chance (Terre-Neuve) et de Port Hawkesbury (Nouvelle-Écosse). Ces ports manutentionnent principalement des produits pétroliers.

On observe une hausse du tonnage total manutentionné dans les ports de l'Est depuis les quatre dernières années ainsi qu'une hausse de 4,5 % en 2000 par rapport à l'année précédente. Ces hausses sont principalement attribuables aux augmentations du tonnage manutentionné dans les ports de Nanticoke (Ontario), Come-by-Chance (Terre-Neuve) et Port Hawkesbury (Nouvelle-Écosse).

Graphique 20
Évolution du fret manutentionné dans l'Est canadien,
principaux ports et total
1995-2000
(Millions de tonnes)



Source : Statistique Canada

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

Le charbon déchargé au port de Nanticoke a contribué à l'augmentation du fret manutentionné dans les ports de l'Est. Le charbon ainsi déchargé sert à l'approvisionnement d'une centrale thermique et d'aciéries. Le développement de la production pétrolière au large de Terre-Neuve (plate-forme Hibernia) explique la hausse des déchargements de pétrole brut au port de Come-by-Chance. De plus, la hausse du pétrole brut chargé à Port Hawkesbury à destination des États-Unis explique aussi la hausse du fret manutentionné pour l'ensemble des ports de l'Est.

Le transport international domine dans les ports de l'Est puisque plus de 70 % du tonnage manutentionné est constitué de marchandises importées et exportées. Les principaux flux d'échange sont réalisés avec les États-Unis et l'Europe.

Chargements

Le minerai de fer est la principale marchandise chargée dans les ports de l'Est. Il représente près de 30 % du fret international chargé et prend principalement la route de l'Europe et des États-Unis à partir des ports de Sept-Îles et Port-Cartier. Les produits pétroliers (pétrole brut, mazout et essence) sont aussi importants puisqu'ils représentent plus de 20 % du fret international chargé. De plus, le pétrole brut chargé affiche une croissance importante depuis 1995. Le pétrole est principalement chargé à destination des États-Unis à partir des ports de Comeby-Chance et Port Hawkesbury.

Tableau 7
Principales marchandises chargées
dans les ports de l'Est canadien
Transport international
1995-2000
(Millions de tonnes)

	Marchandises	1995	1996	1997	1998	1999	2000
1.	Minerai de fer	30,6	29,5	32,8	30,8	28,0	29,9
2.	Pétrole brut	5,1	3,6	7,5	8,3	9,2	12,4
3.	Gypse	5,8	5,5	6,1	6,2	6,7	6,6
4.	Blé	7,7	6,1	7,4	5,2	5,6	6,0
5.	Sable et gravier	0,2	0,3	0,6	0,5	0,8	5,8
6.	Mazout	5,3	6,0	6,2	6,0	6,3	5,6
7.	Essence	3,3	4,0	4,0	3,9	4,1	4,2
8.	Ciment	3,0	3,7	3,1	4,0	4,3	3,7
9.	Sel	2,4	3,5	3,5	4,2	3,7	3,5
10.	Fourrages	2,6	2,4	1,7	2,4	2,8	3,2
	Autres marchandises	24,8	23,9	24,8	25,2	25,6	21,0
	Total chargé :	90,9	88,5	97,7	96,6	97,0	101,9

Source : Statistique Canada

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

Le gypse est principalement chargé dans les ports d'Halifax, Hantsport (Nouvelle-Écosse) et Port Hawkesbury avec, comme principale destination, les États-Unis. Les chargements de blé sont à la baisse tandis que les chargements de sable et gravier sont à la hausse et ont été multipliés par 7 entre 1999 et 2000. Les principaux ports de chargement pour le sable et le gravier sont Meldrum Bay (Ontario), Port Hawkesbury, Whitefish (Ontario) et Port Colborne (Ontario).

Déchargements

À eux seuls, le pétrole et le charbon représentent 54 % de tous les déchargements internationaux dans les ports de l'Est canadien. Les déchargements de charbon ont augmenté de façon significative depuis 1995 et ont atteint près de 23 Mt en 2000. Cette tendance s'explique par la baisse de production de charbon au Canada. Par ailleurs, la consommation canadienne de charbon est à la hausse et est passée de 58 Mt en 1998 à 63 Mt en 2001. La plus grande partie du charbon sert à la production d'électricité. L'industrie de l'acier en consomme aussi une certaine quantité⁹⁸.

Tableau 8
Principales marchandises déchargées
dans les ports de l'Est canadien
Transport international
1995-2000
(Millions de tonnes)

	Marchandises	1995	1996	1997	1998	1999	2000
1.	Pétrole brut	25,7	26,2	30,4	27,9	28,5	29,1
2.	Charbon	9,9	12,3	14,7	19,1	20,4	22,7
3.	Minerai de fer	6,7	7,8	8,0	7,6	7,5	7,7
4.	Minerai et produits d'aluminium	5,4	5,7	5,9	6,1	6,1	6,3
5.	Fer, acier et alliage	2,2	2,2	2,8	3,9	3,0	3,9
6.	Machinerie, équipement	2,3	2,4	2,9	3,3	3,3	3,3
7.	Produits chimiques	2,1	2,3	2,5	2,5	2,5	2,9
8.	Castine	3,6	3,5	3,1	3,0	3,0	2,8
9.	Mazout	2,7	2,0	3,0	4,3	3,1	2,7
10.	Autres produits minéraux non-métalliques	1,6	1,8	1,7	1,8	1,9	1,7
	Autres marchandises	13,0	11,5	10,7	11,4	13,1	12,3
	Total déchargé :	75,2	77,7	85,7	90,9	92,4	95,4

Source : Statistique Canada

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

⁹⁸ Stone, Kevin et Boyd, Bruce, « Annuaire des minéraux du Canada 2001, Charbon », Ressources naturelles Canada, p. 18.4.

PARTIE IV

4. Principaux ports du Québec

4.1 Port de Sept-Îles⁹⁹

Le port de Sept-Îles est un port en eau profonde situé à 650 km en aval de Québec. Grand bassin naturel de 80 mètres et plus de profondeur, le port est ouvert durant toute l'année. Sa profondeur et ses dimensions permettent aux minéraliers géants d'y mouiller et d'y accoster en toute sécurité.

Les installations portuaires de Sept-Îles sont en partie publiques et privées :

- La Compagnie minière Iron Ore du Canada possède ses propres installations contrairement à la Compagnie Mines Wabush qui utilise les quais appartenant à l'administration portuaire de Sept-Îles pour exporter son minerai de fer.
- Il y a cinq terminaux sous la juridiction de l'administration portuaire : Pointe-aux-Basques, Mgr Blanche, Les Pétroliers, Wabush et La Relance. Le plus achalandé est le quai de La Relance, utilisé surtout par la compagnie Mines Wabush et l'aluminerie Alouette.
- Pour sa part, la pétrolière Esso occupe le quai des Pétroliers. Un total annuel d'environ 300 Kt est manutentionné au quai.
- Les terminaux Pointe-aux-Basques et Mgr Blanche sont utilisés principalement pour l'importation et l'exportation de cargo général.

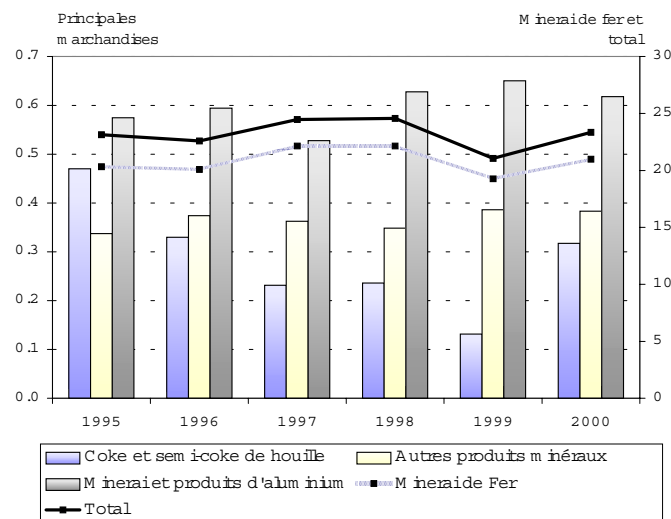
4.1.1 Principales marchandises manutentionnées

Le port de Sept-Îles est l'un des plus achalandés au Canada et figure parmi les trois premiers au pays pour le tonnage : il se classe au deuxième rang après le port de Vancouver et premier au Québec, juste avant le port de Montréal. Le port de Sept-Îles est principalement un port de vrac solide, spécialisé dans l'expédition du minerai de fer.

La majeure partie du tonnage manutentionné au port de Sept-Îles, soit 81 %, est en provenance ou à destination de l'étranger. Le transport international domine et est principalement composé des chargements de minerai de fer vers les États-Unis et l'Europe et des déchargements de minerai d'aluminium en provenance de l'Australie.

⁹⁹ Site web du port de Sept-Îles : www.portsi.com.

Graphique 21
Évolution du tonnage total des principales marchandises
manutentionnées au port de Sept-Îles
1995-2000
(Millions de tonnes)



Source : Statistique Canada

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

Le volume de marchandises manutentionnées depuis les six dernières années a évolué entre 21 et 24 Mt. De plus, près de 645 navires profitent des installations portuaires de Sept-Îles chaque année.

En 2000, le tonnage total manutentionné au port de Sept-Îles a atteint 23,3 Mt, soit une augmentation de 11 %. Cette augmentation est attribuable à la hausse du volume de minerai de fer et de coke/semi-coke de houille manutentionné.

Le minerai de fer

Le minerai de fer est la principale marchandise manutentionnée au port de Sept-Îles et représente près de 90 % du tonnage total. La compagnie minière Iron Ore du Canada exploite les mines de fer de la région du lac Carol près de Labrador City. Elle y exerce aussi des activités de concentration et de bouletage. Les boulettes sont ensuite transportées par wagon jusqu'au port de Sept-Îles. La compagnie Mines Wabush exploite la mine Scully et un concentrateur à Wabush. Le concentré obtenu est par la suite expédié par train à Pointe-Noire, près de Sept-Îles, où l'entreprise exploite une usine de bouletage dont le produit est expédié via le port de Sept-Îles.

Le minerai de fer est destiné principalement aux marchés internationaux pour la production d'acier. Le minerai de fer est acheminé pour la plus grande partie vers les États-Unis et l'Europe. Une partie du minerai de fer est également acheminée vers le port de Hamilton pour approvisionner le marché domestique.

Le minerai et les produits d'aluminium

Le minerai et les produits d'aluminium arrivent au second rang des marchandises manutentionnées au port de Sept-Îles, avec un total de 618 Kt en 2000, soit 3 % du total. La production d'aluminium de l'aluminerie Alouette de Sept-Îles nécessite l'importation d'alumine en provenance de l'Australie. Le minerai d'aluminium est donc déchargé au port de Sept-Îles.

Les autres produits minéraux

La troisième catégorie de marchandises manutentionnées au port de Sept-Îles est celle des autres produits minéraux dont le volume a atteint 0,4 Mt en 2000. Cette catégorie comprend la pierre calcaire (chaux) et la dolomite qui sont manutentionnées au terminal de vrac solide du port. Ces minéraux déchargés au port proviennent de Terre-Neuve, de l'Ontario et de la Grèce. Le charbon et le calcaire sont utilisés pour l'obtention de minerai de fer aggloméré. De l'ilménite en provenance de Havre-Saint-Pierre est également manutentionnée au port de Sept-Îles.

Le coke et le semi-coke de houille

Une importante quantité de coke et de semi-coke de houille est également manutentionnée au port de Sept-Îles et occupe le quatrième rang du tonnage total manutentionné. En 2000, le volume total de coke et semi-coke de houille a été de 317 Kt, soit près du triple de celui de 1999. Les tests effectués avec différents types de charbon comme source d'énergie pour l'industrie du minerai de fer expliquent cette tendance. En effet, afin de réduire leurs coûts, les usines de transformation du minerai de fer ont tenté de mélanger différentes qualités de charbon.

4.1.2 Bilan de l'année 2001¹⁰⁰

Le port de Sept-Îles a manutentionné 20,1 Mt de marchandises en 2001, soit 3,2 Mt de moins qu'en 2000. Malgré cette baisse importante, attribuable à la présente crise mondiale du fer et de l'acier, il a conservé sa position de tête au Québec, devant les ports de Montréal et de Québec, et le deuxième plus fort tonnage au Canada après Vancouver.

À elles seules, les expéditions de minerai de fer ont totalisé 18 Mt en 2001, alors qu'elles atteignaient 21 Mt en 2000. Il s'agit d'une diminution d'environ 3 Mt, soit 14 %. La baisse du tonnage total reflète la situation économique mondiale et plus

¹⁰⁰ Tremblay, Stéphane, « Le port de Sept-Îles reste le 2^e au Canada », Le Soleil, 8 janvier 2002, p. A-13.

particulièrement, la récession qui a frappé durement l'industrie sidérurgique en Amérique du Nord et en Europe en 2001.

L'année 2001 a également été moins achalandée que la précédente dans ce port en eau profonde où la navigation est ouverte durant toute l'année. En effet, 550 bateaux ont mouillé dans les eaux portuaires de Sept-Îles en 2001, comparativement à 643 en 2000.

4.1.3 Perspectives en 2002

Le port de Sept-Îles investira plus de 30 M\$ afin de répondre à l'accroissement des activités découlant de la réalisation de la seconde phase de l'aluminerie Alouette de Sept-Îles¹⁰¹.

La nouvelle usine, qui sera en fonction en 2005, produira plus de 540 Kt d'aluminium, soit 307 Kt de plus qu'actuellement. Le quai de La Relance est considéré trop petit pour répondre à la demande. Des travaux sont donc nécessaires afin d'augmenter la capacité du quai¹⁰².

Les autorités portuaires de Sept-Îles prévoient l'implantation d'un traversier multifonction en collaboration avec des partenaires de l'industrie privée¹⁰³. Le port de Sept-Îles et des entreprises de la Côte-Nord investiront 80 M\$ d'ici 2005 dans le projet de traversier-rail. Le traversier assurera la navette entre les ports de Sept-Îles/Port-Cartier et la rive sud du golfe Saint-Laurent. Ce service permettra de faire le lien entre le port de Sept-Îles et le réseau de chemin de fer nord-américain. Le traversier-rail permettra notamment le transport d'aluminium, de papier et de bois d'œuvre.

Le projet du traversier-rail compte trois phases. La première phase a consisté à rénover le quai de Mines Wabush et fut réalisée en 1998. La seconde phase portera principalement sur la construction d'une digue, l'excavation et le remblai d'une aire d'entreposage par l'entreprise. La troisième phase comprend la construction d'une route d'accès et le prolongement du chemin de fer existant. Il manque présentement 1,6 km de voie ferrée pour relier l'usine de bouletage de Mines Wabush au chemin de fer déjà utilisé par cette dernière. Ces nouvelles infrastructures permettront au port de Sept-Îles d'être doté d'un terminal de vrac.

Le nombre élevé de navires transitant par les ports de Sept-Îles et de Port-Cartier suscite une certaine inquiétude en matière de protection

¹⁰¹ Ibid

¹⁰² Ibid

¹⁰³ « Port of Sept-Îles : Keys decisions made for port's future », Canadian Sailings, 2 octobre 2000, p. 3-11 et Tremblay, Stéphane, « Pour desservir Sept-Îles et Port-Cartier », Le Soleil, 14 octobre 1999, p. B-1.

environnementale. De plus, au Québec, les ports de Sept-Îles et de Port-Cartier sont ceux qui accueillent les plus gros navires : d'énormes minéraliers d'une capacité de plus de 260 Kt, dont les soutes contiennent des milliers de tonnes de mazout pour assurer leur locomotion¹⁰⁴.

4.2 Port de Montréal¹⁰⁵

Situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, le port de Montréal se trouve à 1 600 km de la côte Atlantique. De plus, il est situé à proximité de la région la plus industrialisée du continent nord-américain. Cette région industrielle compte 100 millions de canadiens et d'américains et plusieurs grands centres urbains : Toronto, Boston, New York, Philadelphie, Washington et Détroit. Le port de Montréal est donc un lien important entre l'Europe et le bassin industriel nord-américain. De fait, les flux maritimes entre le port de Montréal et l'Europe dominant avec 70 % du volume de tous les flux d'échanges internationaux.

Le port de Montréal est un terminus où les navires sont complètement déchargés et rechargés à l'un ou l'autre de ses 100 postes à quai. Le port de Montréal est un port aux fonctions diversifiées puisqu'il possède les installations pour manutentionner tous les types de fret :

- quatre terminaux à conteneurs;
- 18 hangars de transit et des aires à ciel ouvert réservés aux marchandises diverses non conteneurisées et aux vracs solides;
- un terminal céréalier;
- des postes à quai pour la manutention du vrac liquide et des produits pétroliers;
- un réseau ferroviaire de plus de 100 km de voies ferrées desservant presque tous les postes à quai et accessible par les compagnies Canadien Pacifique et Canadien National;
- une gare maritime.

4.2.1 Transport maritime

Le port de Montréal se classe deuxième au Québec après Sept-Îles, en termes de volume manutentionné. De plus, c'est le plus important port à conteneurs de l'Est du Canada et le deuxième à l'échelle canadienne après le port de Vancouver. Le port de Montréal est aussi le troisième port à conteneurs en

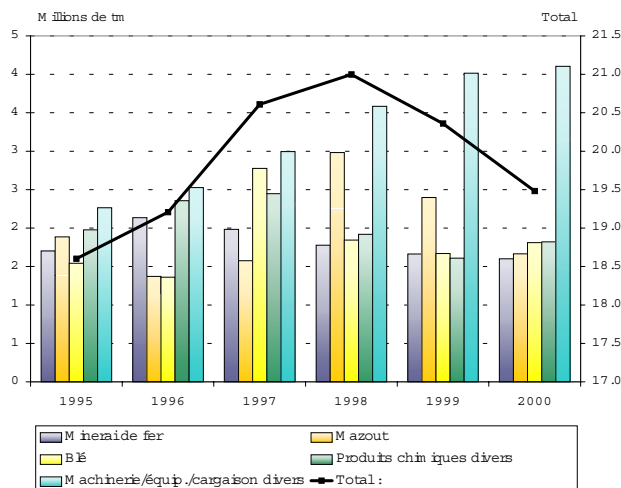
¹⁰⁴ Site web de l'union québécoise pour la conservation de la nature, « Un fleuve à haut risque », www.ugcn.qc.ca

¹⁰⁵ Site web du port de Montréal : www.port-montreal.com et Administration portuaire de Montréal, « Le guide 2001-2002 du Port de Montréal », 2001.

importance de la côte Atlantique après les ports de New York/New Jersey et Charleston¹⁰⁶.

Le transport international domine avec 73 % du tonnage manutentionné au port en 2000. Après plusieurs années de hausses consécutives, le tonnage manutentionné au port de Montréal a diminué en 1999 et en 2000. En 2000, le tonnage total est passé de 20,4 à 19,5 Mt, soit une baisse de 4 %. Cette baisse du trafic maritime au port est principalement expliquée par la diminution des chargements et des déchargements de mazout et d'essence.

Graphique 22
Évolution du tonnage des principales marchandises manutentionnées au port de Montréal 1995-2000
(Millions de tonnes)



Source : Statistique Canada

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

La machinerie, les équipements et les cargaisons diverses

Cette catégorie de marchandise représente 21 % du total manutentionné au port de Montréal et regroupe une grande quantité de produits : marchandises et produits divers (incluant meubles, lampes et articles de sports), matières plastiques, carrosseries de véhicules automobiles, textiles, composantes électriques, fournitures médicales, œuvres d'art, etc. La presque totalité (98 %) de ces produits est transportée par conteneur.

La machinerie, les équipements et les cargaisons diverses occupent le premier rang des marchandises manutentionnées avec un total de 4,1 Mt en 2000, soit 21 % du total. Depuis 1995, le tonnage de cette catégorie de marchandises n'a

¹⁰⁶ O'Keefe, Doug, « Les futures rivalités entre les ports pour conteneurs du Canada et des États-Unis », Division des transports, Statistique Canada, 2000.

cessé d'augmenter au port de Montréal. Elle est passée de 2,3 Mt en 1995 à 4,1 Mt en 2000, soit une augmentation de 78 %. Cette augmentation est attribuable à la bonne santé économique de l'Union européenne et aux bonnes relations commerciales entre l'Europe et l'Amérique du Nord. En effet, 90 % du volume des marchandises de cette catégorie provient ou prend la route de l'Europe.

Les produits chimiques divers

Les produits chimiques divers occupent le deuxième rang des marchandises manutentionnées au port de Montréal avec un total de 1,8 Mt, soit une hausse de 13 % par rapport à 1999. Montréal Est et Varennes regroupent plusieurs industries chimiques, ce qui explique l'importance du volume de produits chimiques manutentionnés au port de Montréal. Les produits chimiques proviennent principalement d'Europe et sont principalement destinés aux États-Unis et à l'Europe. Les chargements sont principalement composés d'hydrocarbures et de composés de sodium et de potassium. Les principaux produits chimiques déchargés sont principalement composés d'engrais, d'hydrocarbures et de composés de sodium et de potassium.

Le blé

Le blé manutentionné a totalisé 1,8 Mt en 2000, ce qui représente 9 % du total manutentionné au port de Montréal. Entre 1997 et 2000, ce tonnage a diminué de 36 %. Le tonnage de blé manutentionné à ce port est tributaire des variations des récoltes et de la demande dans les différents marchés pour le blé canadien. Il provient presque en totalité du port de Thunder Bay et est destiné aux marchés internationaux.

Le mazout

Le tonnage du mazout manutentionné au port de Montréal a atteint 1,7 Mt en 2000, soit 8,6 % du total manutentionné. En 1998 et 1999, ce tonnage a dépassé les 2 Mt, et ce, en raison d'une forte augmentation des exportations à destination des États-Unis.

Le minerai de fer

En 2000, le tonnage de minerai de fer manutentionné au port de Montréal représentait 8,2 % du fret total manutentionné. Le minerai de fer déchargé provient principalement de Port-Cartier. La compagnie Ispat Sidbec inc. située à Contrecoeur produit plusieurs produits d'acier à partir du minerai de fer. Cette aciérie est le quatrième producteur d'acier au Canada¹⁰⁷.

¹⁰⁷ Site web de la compagnie : www.ispat.com

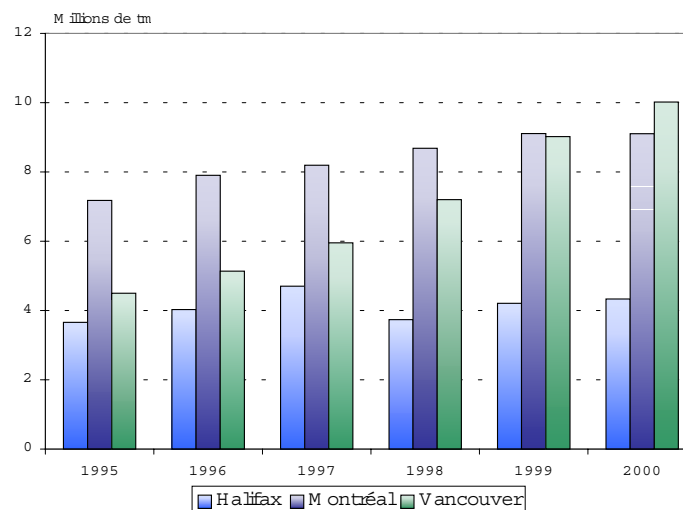
4.2.2 Montréal : un grand port à conteneurs¹⁰⁸

Le port de Montréal est un chef de file parmi les ports à conteneurs desservant le marché de l'Atlantique Nord. C'est le plus important port à conteneurs de l'Est du Canada et le deuxième à l'échelle canadienne après le port de Vancouver. Le port de Montréal est aussi le troisième port à conteneurs en importance de la côte Atlantique après les ports de New York/New Jersey et Charleston¹⁰⁹.

À l'échelle canadienne, le port de Vancouver occupait le premier rang en termes de fret conteneurisé en 2000 avec une part de 40 %. Le port de Montréal arrivait au second rang avec une part de 37 % et le port de Halifax était au troisième rang avec une part de 17 %. Ces trois ports représentent près de 95 % du fret canadien conteneurisé. Jusqu'en 1999, le port de Montréal était le premier port de fret conteneurisé en importance au Canada.

Le port de Montréal compte quatre terminaux à conteneurs modernes couvrant une superficie de plus de 70 hectares. Les marchandises en conteneurs constituent le trafic le plus important au port et celui qui connaît la plus forte croissance. Au cours des cinq dernières années, le nombre de conteneurs s'est accru en moyenne d'environ 7 % par année (à l'exception de 2001). Le taux de croissance annuel moyen du tonnage manutentionné a été de 5 % durant la même période.

Graphique 23
Évolution du fret conteneurisé dans les principaux ports canadiens
1995-2000
(Millions de tonnes)



Source : Statistique Canada
Compilation : DRPE, Pêches et Océans Canada, région du Québec

¹⁰⁸ Site web du port de Montréal : www.port-montreal.com.

¹⁰⁹ O'Keefe, Doug, « Les futures rivalités entre les ports pour conteneurs du Canada et des États-Unis », Division des transports, Statistiques Canada, 2000.

En 2000, pour la première fois de son histoire, le port de Montréal a manutentionné plus d'un million de conteneurs EVP (équivalent vingt pieds). Cela représente un trafic record de 9,2 Mt de marchandises en conteneurs, dont environ 8,6 Mt ou 94 % pour le marché de l'Atlantique Nord, soit à destination ou en provenance des grands ports européens.

Les ports d'Halifax et de New York sont des concurrents pour Montréal dans le trafic de conteneurs puisqu'ils sont géographiquement bien situés pour répondre aux besoins en transport maritime des expéditeurs d'outre-mer. La profondeur d'eau de ces ports leur permet aussi d'accueillir des méga porte-conteneurs qui parcourent des itinéraires reliant un nombre restreint de ports majeurs en Asie, en Europe et en Amérique¹¹⁰.

Tableau 9
Trafic conteneurisé au port de Montréal
1991-2001

Année	EVP ¹ (Milliers)	Millions de tonnes	Variation annuelle du tonnage (%)
1991	575,6	5,79	0,4
1992	537,3	5,78	-0,2
1993	598,1	5,95	2,9
1994	728,8	7,07	18,9
1995	726,4	7,14	1,0
1996	852,5	7,95	11,3
1997	870,4	8,22	3,4
1998	932,7	8,70	5,8
1999	993,5	9,15	5,2
2000	1 014,2	9,21	0,6
2001	989,4	8,71	-5,3

1. EVP : conteneurs équivalent vingt pieds
Source : port de Montréal, 2002

Actuellement, le port de Montréal reçoit des porte-conteneurs de 2 800 EVP. Toutefois, les armateurs ajustent la conception de leurs navires en vue d'optimiser les capacités de chargement et des navires de 3 500 EVP pourraient éventuellement y accéder. Des indicateurs de niveau d'eau viennent appuyer les armateurs en relevant avec précision les tirants d'eau disponibles aux endroits critiques du fleuve. Combinés aux nouvelles performances des systèmes de communication et de positionnement géographique à l'aide de satellites, les navires peuvent désormais ajuster à l'avance et de façon ponctuelle leurs plans de chargement¹¹¹.

¹¹⁰ Gouvernement du Québec, « Politique de transport maritime et fluvial – Le Québec à la barre – Le Saint-Laurent », 2001.

¹¹¹ Ibid

Les perspectives d'avenir pour le trafic de conteneurs au port de Montréal sont excellentes, notamment en raison de sa position géographique. Près de 60 % des conteneurs qui transitent par le port de Montréal empruntent le chemin de fer. Ce moyen de transport place Toronto à 10 heures de Montréal, Détroit à 25 heures et Chicago à 30 heures. Pour atteindre Chicago, un conteneur débarqué à Montréal parcourra 122 km de moins que s'il était parti de New York.

4.2.3 Bilan de l'année 2001¹¹²

Le port de Montréal affichait au 31 décembre 2001 un bénéfice net de 4,8 M\$, comparativement à 6,7 M\$ en 2000. Le port de Montréal a subi les contrecoups du ralentissement économique qui a sévi en 2001, lesquels furent amplifiés par les événements du 11 septembre. Le volume total manutentionné en 2001 a été de 19,1 Mt, soit une baisse du trafic global par rapport à 2000.

Plus spécifiquement, toutes les marchandises les plus importantes transitées au port de Montréal ont connu une baisse de volume en 2001 :

À lui seul, le trafic des conteneurs a subi une baisse du volume manutentionné d'environ 500 Kt (5 %), pour totaliser 8,7 Mt en 2001. En 2000, il avait atteint un record de 9,2 Mt. Le nombre de conteneurs de 20 pieds ou l'équivalent (EVP) est retombé juste au-dessous de la barre du nombre record d'un million de conteneurs atteint pour la première fois en 2000. Le nombre de conteneurs EVP a totalisé 989 K en 2001, soit une baisse de 25 K conteneurs EVP ou de 2,4 % par rapport à 2000.

La forte réduction des entrées des produits d'acier, notamment les rouleaux de feuilles d'acier destinés à l'industrie automobile, a fait passer le tonnage des marchandises diverses non conteneurisées de 817 Kt en 2000 à environ 421 Kt en 2001, soit une baisse de 48 %.

Le trafic maritime des céréales s'est établi à 1,9 Mt en 2001, soit une baisse de 9,5 % par rapport aux 2,1 Mt en 2000. Toutefois, lorsqu'on tient compte des arrivages par train, on constate que l'ensemble du tonnage céréalier au port est demeuré stable à 2,7 Mt en 2001. Le port de Montréal est bien desservi par la polyvalence de son terminal céréalier qui peut être approvisionné par chemin de fer et par camion, en plus de recevoir les navires de lac.

Les vrac solides ont totalisé 3,9 Mt en 2001, comparativement à 4,2 Mt l'année précédente. Malgré les fortes entrées de sucre, de sel, d'engrais, de cuivre et de divers ferro-alliages, le trafic du vrac solide a connu une baisse de 7 % attribuable à une chute importante des entrées de minerai de fer.

¹¹² Site Web du port de Montréal, « Bilan de l'année 2001 au port de Montréal et perspectives d'avenir », 11 avril 2002 et Datin, Armelle, « Montréal – Allegro Portissimo », *Maritime Magazine*, n° 25, p. 58-78.

Le transit du pétrole via le port de Montréal a totalisé 3,5 Mt en 2001, soit un recul de 4 %, une baisse attribuée en partie à la fermeture de la raffinerie Shell de Belledune (N.-B.). Par ailleurs, le trafic des produits pétroliers a augmenté suite à l'accident de l'Ultratrain en 2000.

Le trafic des vracs liquides divers composés d'hydrocarbures autres que les combustibles, de produits chimiques et d'asphalte, de mélasse et d'huile végétale, s'est établi à près de 730 Kt en 2001, comparativement à 774 Kt en 2000, soit une baisse de 6 %.

La chute la plus préoccupante est celle qui touche les marchandises diverses non conteneurisées qui ont accusé, avec 421 Kt, un recul de 48 %. Cette diminution n'est pas seulement la conséquence du ralentissement économique qui sévit en Amérique du Nord, et ce, avant même les événements du 11 septembre. Il n'est pas étonnant que le port de Montréal ait été touché par la baisse sensible du volume de marchandises diverses non conteneurisées, car celles-ci sont composées dans une proportion de 90 % de produits de l'acier. Or, le marché nord-américain de l'acier connaît une crise sans précédent.

4.2.4 Perspectives pour 2002¹¹³

Selon le président-directeur général du port de Montréal, le tonnage manutentionné devrait atteindre les 21 Mt en 2002, soit une légère augmentation par rapport à 2001.

Plus spécifiquement, le port de Montréal prévoit que la reprise économique en Amérique du Nord devrait se traduire par une croissance de ses activités commerciales.

- Le trafic des conteneurs pourrait manifester des signes de croissance à partir du deuxième semestre de 2002. Le mois de mars a été le premier à afficher une véritable augmentation du trafic de conteneurs au port de Montréal depuis le début de la période de ralentissement économique. Le gain est de 5 % par rapport à mars 2001. Le trafic de conteneurs au port de Montréal pourrait connaître un taux annuel de croissance de l'ordre de 4,5 % au cours des cinq prochaines années selon l'Administration portuaire. Si ces prévisions s'avèrent exactes, le nombre de conteneurs totaliserait 1,18 million d'EVP en 2006, pour un tonnage total de 11 Mt;
- Des dépenses en immobilisations de l'ordre de 22 M\$ sont prévues en 2002. Parmi les principaux projets, mentionnons la construction d'un entrepôt

¹¹³ Datin, Armelle, « Montréal – Allegro Portissimo », *Maritime Magazine*, 11 avril 2002, n° 25, p. 58-78 et, « Taddeo reste optimiste pour le port de Montréal », *La Presse Canadienne*, 5 février 2001.

moderne pour les entrées de minerai de cuivre et de zinc destinées à Noranda, des améliorations au terminal céréalier, la réfection et l'ajout de voies ferrées, l'approfondissement de quais au terminal Racine, la mise en place de technologies de l'information et de télécommunication;

- L'administration portuaire de Montréal prévoit des investissements de plus de 120 M\$ pour la période 2002-2006, principalement pour des terminaux à conteneurs. Des améliorations seront aussi apportées aux infrastructures servant à la manutention des autres types de fret.

4.3 Port de Port-Cartier¹¹⁴

Le port de Port-Cartier est un port en eau profonde ouvert à longueur d'année et peut accueillir des navires allant jusqu'à 188 Kt, notamment des minéraliers.

Les installations portuaires de Port-Cartier sont la propriété de la compagnie minière Québec Cartier :

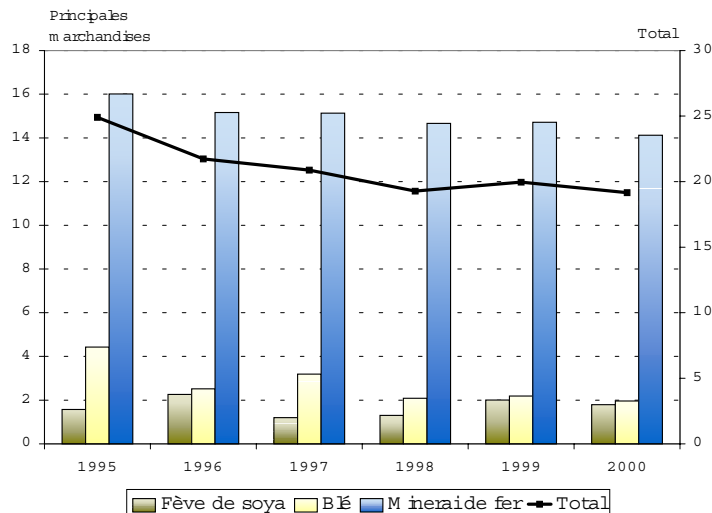
- Québec Cartier exploite à Mont-Wright, dans le nord du Québec, l'une des plus vastes mines de minerai de fer à ciel ouvert au Canada et une usine de concentration de minerai de fer d'une capacité de 18 Mt par année. Elle exploite également à Port-Cartier une usine de bouletage d'une capacité annuelle de production d'environ 9 Mt de boulettes d'oxyde de fer. Le chemin de fer Cartier, filiale de la compagnie, est le lien de transport ferroviaire qui unit les deux sites d'exploitation.

4.3.1 Principales marchandises manutentionnées

Le port de Port-Cartier se classe troisième au Québec en ce qui a trait au tonnage manutentionné. Toutefois, le tonnage total n'a cessé de diminuer depuis 1995, à l'exception de 1999. Entre 1999 et 2000, le tonnage total a diminué de 0,8 Mt, soit 4 %. Une diminution du tonnage manutentionné a été enregistrée pour chacune des principales marchandises : le minerai de fer, le blé et la fève de soya.

¹¹⁴ Site web de la compagnie minière Québec Cartier : www.qcmines.com .

Graphique 24
Évolution du tonnage total et des principales marchandises
manutentionnées au port de Port-Cartier
1995-2000
(Millions de tonnes)



Source : Statistique Canada

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

Le minerai de fer

Le minerai de fer est la principale marchandise manutentionnée à Port-Cartier avec près de 75 % du tonnage total. Entre 1999 et 2000, le tonnage du minerai de fer a diminué de 0,6 Mt, soit 4 %. Depuis 1995, le tonnage de minerai de fer n'a cessé de diminuer, à l'exception de 1999.

Tout comme dans le cas du port de Sept-Îles, le minerai de fer qui transite par Port-Cartier est principalement destiné aux marchés internationaux pour la production d'acier, principalement en Europe et aux États-Unis. Une partie du minerai de fer est également acheminée pour approvisionner le marché domestique, notamment les aciéries canadiennes.

Le blé, la fève de soya et autres marchandises

Le blé occupe le second rang des marchandises manutentionnées au port avec un total de 1,96 Mt en 2000, soit une baisse de 11 % par rapport à 1999. Le tonnage de blé est passé de 4,43 Mt en 1995 à 1,96 Mt en 2000, soit une baisse de 56 %. Le blé provient de Thunder Bay et prend principalement la direction de l'Afrique, de l'Europe, du Moyen-Orient et de l'Asie.

La troisième catégorie de marchandises en importance est celle de la fève de soya avec un volume de 1,79 Mt en 2000. La fève de soya provient des ports américains des Grands Lacs et de l'Alberta et prend le chemin de l'Europe et de l'Asie.

4.3.2 Bilan de l'année 2001

Au cours de 2001, près de 15 Mt ont été expédiées dans 352 navires au port de Port-Cartier. Il s'agit d'une diminution d'environ 4,5 Mt par rapport à l'année précédente, principalement en raison de la crise mondiale du fer et de l'acier¹¹⁵.

En 2001, la compagnie minière Québec Cartier fut la plus durement touchée par la faible demande mondiale du fer et de l'acier. Elle a notamment interrompu sa production pendant 14 semaines, incluant un lock-out de six semaines au printemps. La responsable des communications de la compagnie a qualifié l'année 2001 de « très exigeante et extrêmement difficile financièrement ». Québec Cartier a expédié 10 Mt de boulettes de fer en 2001, soit 4 Mt de moins que l'année précédente. La compagnie a enregistré une perte de 32,5 M\$ en 2001¹¹⁶.

À elles seules, les expéditions de minerai de fer ont été de 18 Mt en 2001, alors qu'elles atteignaient 21 Mt en 2000. Il s'agit d'une diminution d'environ 3 Mt, soit 14 %¹¹⁷. La baisse du tonnage total reflète la situation économique mondiale et plus particulièrement, la récession qui a frappé durement l'industrie sidérurgique en Amérique du Nord et en Europe en 2001.

4.3.3 Perspectives en 2002

L'année 2002 devrait être similaire à 2001. Incapable d'écouler ses stocks, Québec Cartier envisage d'autres arrêts en 2002 à ses installations de Mont-Wright, à Port-Cartier, au chemin de fer, à l'usine de bouletage et au siège social¹¹⁸.

Le président de Québec Cartier estime que le marché de l'acier traverse sa pire crise en 50 ans. Celui-ci précise qu'une vingtaine de producteurs d'acier en Amérique du Nord sont en faillite, soit 40 % de l'industrie. Cependant, il assure que Québec Cartier n'a pas l'intention de fermer ses portes¹¹⁹.

Québec Cartier prévoit produire 13,5 Mt de minerai de fer cette année, soit 1 Mt de moins que l'année dernière¹²⁰.

¹¹⁵ « Le Berge Nord, premier bateau à Port-Cartier », Le Soleil, 15 janvier 2002, p. A-16.

¹¹⁶ Ibid

¹¹⁷ Tremblay, Stéphane, « Dure année pour le fer », Le Soleil, 29 décembre 2001, p. A-17.

¹¹⁸ Ibid

¹¹⁹ Tremblay, Stéphane, « Québec Cartier cessera ses activités pendant six semaines », Le Soleil, 15 novembre 2001, p. C-4.

¹²⁰ Ibid

4.4 Port de Québec¹²¹

Le port de Québec est un port commercial et industriel polyvalent dont la vocation de port de transbordement des vrac solides et liquides s'est confirmée au cours des dernières années. Situé à l'intérieur du continent à plus de 1 370 km de l'océan Atlantique, le port de Québec est un port en eau profonde (15,5 mètres) qui relie le cœur industriel et agricole de l'Amérique du Nord au reste du monde.

Le port de Québec dispose d'installations ultramodernes pouvant accueillir des navires jaugeant jusqu'à 150 Kt de port en lourd¹²². Ouvert à longueur d'année, il est desservi par un réseau ferroviaire et routier menant aux plus grands centres urbains de l'Est de l'Amérique du Nord.

Le port de Québec compte plusieurs terminaux de vrac solide, de vrac liquide et de marchandises générales :

- Trois terminaux spécialisés dans le vrac liquide : Ultramar Canada, IMTT-Québec et le Groupe pétrolier Olco;
- Le port dispose également de plusieurs terminaux de vrac solide. Le terminal de vrac des battures de Beauport permet de procéder au déchargement et au chargement de différents minerais et concentrés (fer, charbon, alumine, clinker, cuivre, etc.). On y retrouve également un hangar d'une capacité de 45 Kt conçu pour entreposer du vrac volatile (sucre brut, engrais, etc.);
- Deux terminaux de nickel dans le secteur de Beauport : l'un spécialisé dans le déchargement de concentré de nickel, l'autre dédié au chargement de nickel matte
- Trois terminaux spécialisés dans la manutention et l'entreposage des céréales et des engrais;
- Un terminal céréalier spécialisé dans le transbordement de blé, d'orge, de soja, de canola et de maïs. De plus, la Coopérative fédérée de Québec dispose d'un terminal d'engrais tels l'urée, la potasse et le phosphate;
- Le port dispose d'autres terminaux spécialisés dans la manutention et l'entreposage de rebuts de métal, de sel, d'agrégats, etc.

¹²¹ Site web du port de Québec : www.portquebec.ca.

¹²² Charge maximale que peut porter un navire dans les limites des règles de sécurité qui lui sont imposées. Le port en lourd comprend la marchandise, l'avitaillement, l'eau et les soutes. Tiré de : Corporation des pilotes du Saint-Laurent central, Vocabulaire maritime anglais-français, 1993, p. 19.

Bien qu'on ne retrouve pas de terminal dédié à la manutention de conteneurs au port de Québec, il s'y manutentionne de petits volumes de conteneurs à chaque année.

Le port de Québec accueille, de mai à octobre, les navires de croisière de l'Europe et des États-Unis. Le nouveau terminal de croisière du port de Québec abrite des guichets d'accueil pour les croisiéristes, des espaces pour la manutention des bagages et l'enregistrement des passagers ainsi que certains services douaniers.

4.4.1 Principales marchandises manutentionnées¹²³

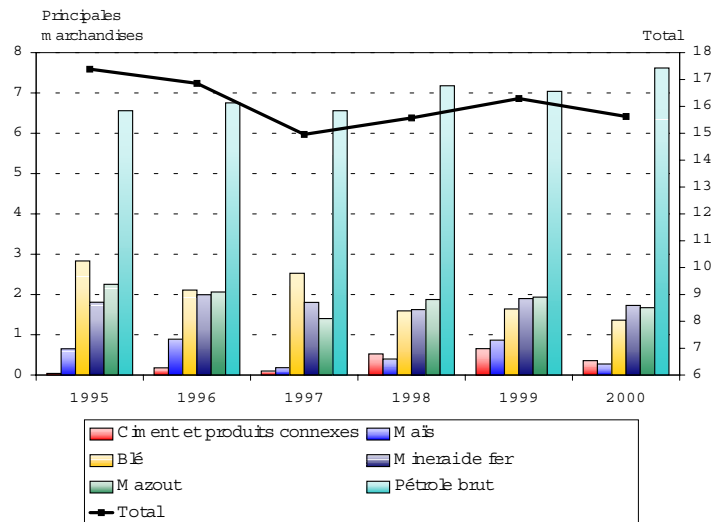
Le port de Québec se classe au quatrième rang des ports québécois en termes de volume. En 2000, le tonnage total manutentionné au port de Québec a atteint 15,6 Mt, soit une baisse de 4 % par rapport à 1999. Malgré une hausse de 8 % du pétrole brut déchargé au port, plusieurs autres marchandises ont affiché des baisses de tonnage en 2000 : le maïs, le ciment, le blé, le mazout et le minerai de fer.

Le pétrole brut

En termes de volume, le pétrole brut est la principale marchandise manutentionnée au port de Québec. Le tonnage total de pétrole brut manutentionné représente 49 % du fret total chargé et déchargé au port. Le pétrole brut est déchargé pour la raffinerie Ultramar qui s'approvisionne principalement en Europe (Norvège) et en Afrique (Algérie). En 2000, le tonnage total de pétrole brut manutentionné a augmenté de 3 % comparativement à l'année précédente.

¹²³ Administration portuaire de Québec, « Rapport annuel 2000 »; et Administration portuaire de Québec, « Le port de Québec dresse un bilan positif, tant sur le plan commercial que sur le plan financier », Communiqué de presse, 5 janvier 2001.

Graphique 25
Évolution du tonnage total et des principales marchandises
manutentionnées au port de Québec/Lévis
1995-2000
(Millions de tonnes)



Source : Statistique Canada
Compilation : DRPE, Pêches et Océans Canada, région du Québec

Le mazout

Le tonnage total de mazout manutentionné en 2000 a diminué de 14 %. Le mazout est principalement chargé vers les ports de Montréal et de Port-Cartier pour le marché domestique canadien.

Le minerai de fer

Le minerai de fer est le plus important minerai transbordé au port de Québec, avec environ 1,67 Mt en 2000, soit une baisse de 13,5 % par rapport à 1999. Cette baisse s'explique par le ralentissement économique aux États-Unis et par les difficultés que connaît l'industrie américaine de l'acier depuis les dernières années. Le minerai de fer provient principalement du Brésil, de l'Australie et des États-Unis et est destiné vers les ports américains des Grands Lacs (Burns Harbour, Détroit).

L'année 2000 fut une année record au chapitre des volumes manutentionnés de concentrés de nickel au port de Québec. En effet, près de 240 Kt ont été manutentionnées en 2000, ce qui fait du port de Québec le plus important port de manutention de nickel au Canada¹²⁴.

¹²⁴ Administration portuaire de Québec, « Rapport annuel 2000 »

Le port de Québec a également terminé la construction et l'aménagement du terminal d'alumine pour la compagnie Alcoa. Ce terminal est maintenant le lieu d'approvisionnement en alumine destinée aux alumineries de Shawinigan et de Beauharnois. Or, des discussions sont en cours entre l'aluminerie Alcoa et l'Administration portuaire de Québec afin d'offrir des services de transbordement d'alumine nécessaire à la production d'aluminium chez Alcoa. Si Alcoa décidait de faire affaire avec le port de Québec, le port de Trois-Rivières perdrait alors le contrat d'approvisionnement d'alumine auprès d'Alcoa¹²⁵.

Le blé

La quatrième marchandise en importance est le blé. Le tonnage de blé manutentionné au port a diminué en 2000 de 17 %. Le blé chargé au port de Québec est transporté vers l'Afrique, l'Amérique du Sud et l'Europe. Bien que le port de Québec soit moins dépendant des volumes de céréales sur le plan financier, le ralentissement des expéditions céréaliers limite le plein potentiel d'exploitation d'un des plus importants actifs du port, soit le terminal de Bunge du Canada.

Le vrac liquide

Le terminal de vrac liquide d'IMTT-Québec a également connu une année exceptionnelle en 2000. Après avoir brisé les records du plus grand nombre de navires accueillis et du plus fort tonnage manutentionné au terminal en 1999, IMTT-Québec a connu la deuxième meilleure année de toute l'histoire du terminal avec environ 450 Kt. En sept ans, IMTT-Québec a réussi à multiplier par dix les volumes de produits chimiques en transit au terminal.

Depuis 1994, près de 10 M\$ ont été investis par IMTT-Québec dans différents projets de développement, dans l'amélioration des équipements de manutention et d'entreposage ainsi que dans la gestion et le contrôle environnemental des opérations de son terminal de vrac liquide.

4.4.2 Bilan de l'année 2001¹²⁶

Environ 15 Mt de marchandises ont été manutentionnées au port de Québec en 2001, soit une légère baisse de 2 % par rapport à 2000. Cette baisse s'explique principalement par le ralentissement économique aux États-Unis, par les difficultés que connaît l'industrie nord-américaine de l'acier et par une diminution des exportations de céréales.

¹²⁵ Langevin, Éric, « Alcoa fait de l'œil à Québec », *Le Nouvelliste*, 5 juillet 2001, p. 9.

¹²⁶ Administration portuaire de Québec, « 2001, une autre année d'investissements et de grands projets pour le port de Québec », Communiqué de presse, 28 décembre 2001 et Samson, J.Jacques, « Une marée de touristes », *Le Soleil*, 4 janvier 2002, p. A-17.

Les volumes de minerai de fer et de clinker¹²⁷ ont connu une baisse importante en 2001, passant ainsi de 2,5 Mt à environ 650 Kt. Le tonnage manutentionné de céréales a totalisé 2 Mt en 2001, soit 400 Kt de moins qu'en 2000. Toutefois, ce fut une bonne année pour la manutention des vrac liquides, dont le kérosène, ainsi que pour le trafic de nickel et de sucre brut.

Au chapitre des marchandises générales, la situation demeure difficile : environ 60 Kt de marchandises auront été manutentionnées en 2001 par rapport à 100 Kt en 2000. Comme c'est le cas pour l'ensemble des ports du Saint-Laurent, les taux avantageux de fret offerts par les lignes de conteneurs à partir de Montréal ont un impact sur les volumes manutentionnés dans les ports n'offrant pas le service de conteneurs.

Aux quais d'Ultramar, ce fut une année record au chapitre des importations de pétrole brut.

4.4.3 Perspectives pour 2002¹²⁸

L'année 2002 s'annonce intéressante pour le port de Québec en ce qui a trait au trafic de marchandises. Les efforts de diversification des dernières années ont sensiblement renforcé la position commerciale du port en réduisant sa dépendance face aux trafics de céréales et de minerai de fer.

L'ouverture du terminal de croisière en juin 2002 permettra au port de Québec d'accroître sa part de marché au sein du marché nord-américain des croisières. De 40 K visiteurs durant la saison 2000, ce nombre est passé à plus de 50 K en 2001 et le port prévoit atteindre 75 K en 2002, provenant d'une centaine de paquebots.

Au cours des prochaines années, l'Association portuaire de Québec et la compagnie Bunge du Canada continueront de faire les efforts nécessaires pour optimiser l'utilisation du terminal notamment en misant davantage sur les liaisons ferroviaires pour approvisionner le terminal. De plus, des investissements de 60 M\$ annoncés en 2000 par la raffinerie augmenteront l'ensemble des activités de manutention chez Ultramar au cours des prochaines années.

Une croisière-excursion sur aéroglisseur débutera également ses activités en 2002. La croisière amènera les passagers au port de Montréal avec un arrêt au port de Trois-Rivières.

¹²⁷ Le clinker est un produit de la cuisson des constituants du ciment à la sortie du four.

¹²⁸ Administration portuaire de Québec, « 2001, une autre année d'investissements et de grands projets pour le port de Québec », Communiqué de presse, 28 décembre 2001 et Samson, J.Jacques, « Une marée de touristes », Le Soleil, 4 janvier 2002, p. A-17.

4.5 Port de Sorel¹²⁹

Situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à l'embouchure de la rivière Richelieu, le port de Sorel se trouve à 75 km en aval de Montréal et de la Voie maritime du Saint-Laurent. Accessible à l'année longue, le port de Sorel gère des postes à quai pouvant atteindre 215 mètres de longueur avec une profondeur d'une dizaine de mètres.

Le port de Sorel joue un rôle de premier plan dans l'économie locale. Ses infrastructures, tant publiques que privées, représentent un avantage pour les industries locales et régionales en leur permettant de vendre leurs produits à des coûts compétitifs sur le marché international. Le port de Sorel est également le site d'une traverse en service toute l'année, faisant la liaison avec Saint-Ignace-de-Loyola sur la rive nord du Saint-Laurent. Un chantier maritime et des élévateurs à grain font également partie des infrastructures du port.

4.5.1 Principales marchandises manutentionnées

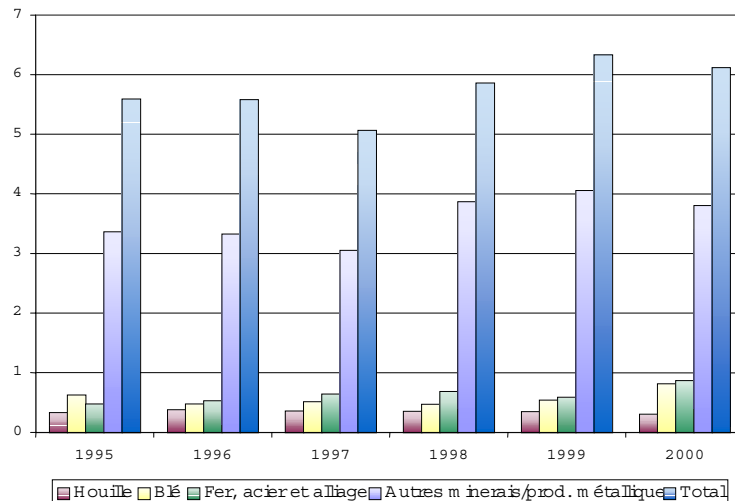
Le tonnage manutentionné au port de Sorel a totalisé 6,1 Mt en 2000, soit une baisse de 3 % par rapport à 1999. Cette baisse est principalement attribuable à la diminution des déchargements d'ilménite pour la compagnie QIT Fer et Titane. Cette société exploite un gisement d'ilménite¹³⁰ au lac Tio, près de Havre-Saint-Pierre, et un complexe métallurgique à Sorel-Tracy où le minerai est traité pour produire du bioxyde de titane, de la fonte en gueuse et de l'acier de haute qualité.

Des poudres de fer et d'acier sont aussi produites par Les Poudres Métalliques du Québec (QMP), une entreprise affiliée à QIT. Les installations de cette dernière sont situées au sein du complexe métallurgique.

¹²⁹ Site Web du Transports Canada : www.tc.gc.ca/quebec/fr/ports/sorel.htm.

¹³⁰ L'ilménite est un oxyde naturel de fer et de titane.

Graphique 26
Évolution du tonnage total des principales marchandises
manutentionnées au port de Sorel-Tracy
1995-2000
(Millions de tonnes)



Source : Statistique Canada

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

Les autres minerais et produits métalliques

Une quantité importante d'ilménite en provenance de Havre-Saint-Pierre (mine du lac Tio) est déchargé au port. Le volume d'ilménite manutentionnée représente 62 % du total chargé et déchargé au port. Par la suite, plusieurs produits transformés par QIT Fer et Titane sont expédiés sur les marchés internationaux : bioxyde de titane, fonte, acier, poudres métalliques, ilménite. Les volumes d'ilménite manutentionnée au port sont donc tributaires des conditions du marché de l'acier.

Le fer, l'acier et les alliages

Le fer, l'acier et les alliages de fer occupent le second rang des marchandises manutentionnées au port de Sorel avec un tonnage de 0,9 Mt en 2000, soit 15 % du total. Contrairement à la catégorie autres minerais et produits métalliques, le volume manutentionné de fer, d'acier et d'alliages a été plus important en 2000.

Le blé

La troisième catégorie de marchandises manutentionnées en importance est le blé avec un volume de 0,8 Mt en 2000. Arrivant par bateau et par train, le grain de l'Ouest est entreposé dans les élévateurs avant d'être expédié en Europe de l'Est et en Amérique du Sud. Le quai des élévateurs à grain au port de Sorel-Tracy est privé.

La houille

La houille de charbon arrive au quatrième rang des marchandises manutentionnées au port de Sorel-Tracy, avec un volume de 300 Kt en 2000.

D'autres marchandises sont manutentionnées au port de Sorel-Tracy. On retrouve notamment le bois sous forme de poteaux traités destinés à la Turquie et au Bangladesh. En quelques occasions, des ballots de bois d'œuvre viennent compléter les chargements des navires. Les poteaux proviennent de la région de Montréal tandis que le bois d'œuvre provient des moulins de la région de Sorel ou des Cantons de l'Est. Enfin, la plupart des marchandises générales (véhicules usagés, matériaux de construction, engrais chimiques et autres) sont destinées à l'Amérique, à Haïti et à Cuba.

4.5.2 Bilan de l'année 2001

Le tonnage total manutentionné au port de Sorel-Tracy en 2000 a totalisé 5,3 Mt, soit une baisse de 13 %. Le ralentissement de la demande pour les produits d'acier en Amérique du Nord a entraîné une baisse du tonnage de minerai de fer au port de Sorel-Tracy en 2000.

4.5.3 Perspectives en 2002

Bien que l'industrie métallurgique ne soit pas visée par les droits supplémentaires de 30 % imposés par les États-Unis, la région de Sorel-Tracy craint l'effet d'un détournement des expéditions européennes et asiatiques d'acier sur le marché canadien, premier et principal marché des usines montérégiennes¹³¹.

La région mise également beaucoup sur le développement de sa filière environnementale, en particulier dans la récupération et le recyclage du fer et de l'acier. Les aciéries de la région traitent la ferraille d'acier et envoient une partie de leurs résidus (scories, poussières d'aciérage et calamine) vers des entreprises spécialisées qui les recyclent à leur tour en d'autres produits. On estime que les recycleurs de deuxième cycle recyclent ainsi près de 2 Mt de déchets industriels¹³².

Avec la création du Parc industriel régional de Sorel-Tracy, la Corporation de développement des parcs industriels et du port de Sorel-Tracy a fait l'acquisition de terrains et de bâtiments afin d'inciter des entreprises à s'installer sur le site. À plus ou moins long terme, l'administration portuaire de Sorel-Tracy croit que le parc industriel aura un impact positif sur les activités du port.

¹³¹ Duhamel, Alain, « La crise de l'acier n'effraie pas la région de Sorel-Tracy », Les Affaires, 6 avril 2002.

¹³² Ibid

4.6 Port de Baie-Comeau¹³³

Le port de Baie-Comeau est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, près de l'embouchure de la rivière Manicouagan, à environ 440 km en aval de Québec.

Les installations du port de Baie-Comeau, tant publiques que privées, facilitent le transport intermodal (routier, ferroviaire et maritime) des marchandises qui y transitent. Les installations portuaires publiques fédérales de Baie-Comeau utilisées pour le transbordement de marchandises offrent quatre postes d'accostage dont un est hors d'usage depuis 1990 : un quai traversier, un quai brise-lames (dont un des trois postes d'amarrage est fermé) et un quai Ro-Ro¹³⁴. Les installations privées du port comprennent, entre autres, quatre quais : le quai de la compagnie Abitibi-Consolidated, le quai Cargill, le quai de l'Alcoa et le Quai Sopor (Cogema).

Le port de Baie-Comeau est desservi par deux services de traversier. Un traversier routier fait la navette entre Baie-Comeau/Godbout et Matane. Ce traversier est exploité par la Société des traversiers du Québec. De plus, Baie-Comeau est la seule ville de l'Est du Québec à assurer à la Côte-Nord un accès au réseau nord-américain grâce à un traversier-rail la reliant à Matane, le Georges-Alexandre-Lebel. Baie-Comeau est donc le lieu de passage de plusieurs expéditeurs aussi éloignés que Sept-Îles pour écouler par voie ferrée leurs productions vers les marchés canadiens ou américains.

Une marina adjacente aux installations publiques du port accommode les activités de pêche et de navigation de plaisance.

4.6.1 Principales marchandises manutentionnées

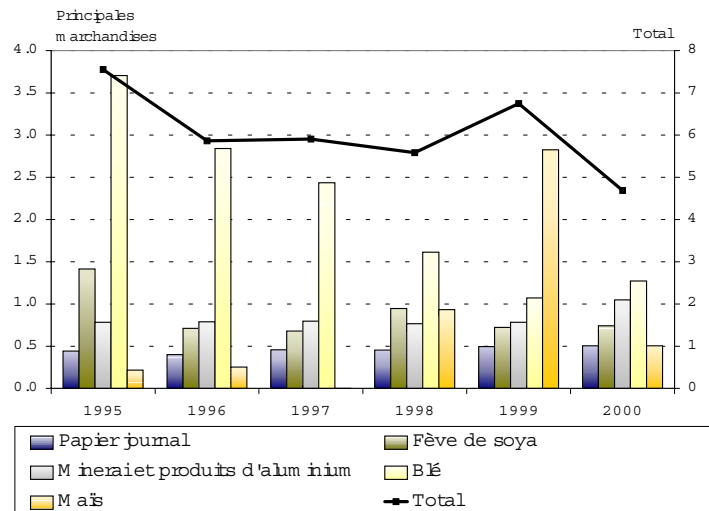
Le tonnage manutentionné au port de Baie-Comeau a totalisé 4,7 Mt en 2000, soit une baisse de 31 % par rapport à 1999.

Les principales marchandises qui composent le transport international au port de Baie-Comeau sont l'alumine, le maïs, le blé, le papier journal ainsi que la fève de soya. Les principales marchandises qui composent le transport domestique sont l'aluminium, le blé, la fève de soya ainsi que le papier journal.

¹³³ Site Web du Transports Canada : www.tc.gc.ca/Quebec/fr/ports/baieComeau.htm .

¹³⁴ Les porte-conteneurs de type Ro-Ro transportent des conteneurs et des marchandises de transroulage. Les marchandises sur véhicule routier peuvent être déchargées en utilisant une rampe du navire prenant appui sur le quai, en même temps que les grues du navire et du port chargent ou déchargent les conteneurs.

Graphique 27
Évolution du tonnage total des principales marchandises manutentionnées
au port de Baie-Comeau
1995-2000
(Millions de tonnes)



Source : Statistique Canada

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

Le blé

Le blé constitue la première marchandise en importance manutentionnée au port de Baie-Comeau avec un tonnage de 1,3 Mt, soit 27 % du total. Le tonnage de blé au port de Baie-Comeau a diminué de façon presque constante depuis 1995. En 2000, le tonnage total de blé était trois fois moins élevé qu'en 1995. La fin des subventions au transport ferroviaire du grain, la concurrence des ports de Vancouver et Churchill, la diminution de la capacité d'entreposage des élévateurs de Thunder Bay et de la flotte de vraquiers sont autant de facteurs qui ont contribué à la diminution du transport du grain par la Voie maritime et le fleuve Saint-Laurent. Le blé déchargé au port de Baie-Comeau provient principalement de Thunder Bay et prend la route du Moyen-Orient et de l'Asie.

Le minerai et les produits d'aluminium

Le minerai et les produits d'aluminium occupent le deuxième rang des marchandises manutentionnées avec un tonnage de 1 Mt, soit 22 % du total. L'alumine, matière première à la fabrication d'aluminium, est déchargée au port de Baie-Comeau pour l'aluminerie Alcoa et provient des ports américains de la côte Atlantique et de la Jamaïque. Une partie de l'aluminium est destinée au marché nord-américain via le traversier-rail qui fait le lien entre Baie-Comeau et Matane. L'aluminium est également exporté vers le marché européen, notamment le Royaume-Uni, les Pays-Bas et l'Italie.

La fève de soya

La fève de soya manutentionnée en 2000 a connu une légère hausse de 3 %. Les ports d'origine de la fève de soya sont tous situés en Ontario et les principales destinations sont l'Europe et le Moyen-Orient.

Le maïs

Le tonnage total de maïs manutentionné en 2000 a été de 500 Kt. Le maïs provient des ports américains des Grands Lacs et prend principalement les chemins de l'Égypte, du Japon et de la Corée du Sud.

Le papier journal

Le tonnage du papier journal manutentionné au port de Baie-Comeau a été de 500 Kt. Le papier journal est produit par l'usine d'Abitibi-Consolidated de Baie-Comeau et une partie transite par le traversier-rail vers Matane alors que l'autre prend la route des ports américains situés le long de l'Atlantique.

4.6.2 Perspectives en 2002

La Société du port ferroviaire de Baie-Comeau-Hauterive (SOPOR) a l'intention de relier par une voie ferrée (8 km) le parc industriel régional et le port de Baie-Comeau. Dès lors, le parc industriel régional se branchera au réseau ferroviaire de l'Amérique du Nord par traversier-rail interposé. Ce lien ferroviaire s'inscrit dans le cadre d'un projet stratégique visant à faire du port de Baie-Comeau un maillon important du réseau des ports commerciaux.

La SOPOR exploite un réseau de 7 km et une gare de triage d'une capacité de 250 wagons. L'an dernier, elle a fait un chiffre d'affaires de 1,5 M\$ et dégagé un bénéfice de 250 K\$. Son trafic, constitué surtout de bois d'œuvre, d'aluminium et de papier, a atteint les 713 K\$, en hausse de 2 % par rapport à l'année précédente, et ce, grâce à la manutention d'un nouveau produit, les billots de bois. La Société s'attend à une hausse de son trafic de 50 Kt au début de l'exploitation du nouveau centre de transbordement. Avant que le projet se réalise, la SOPOR doit convenir d'une servitude de passage avec Abitibi Consolidated et convaincre ses partenaires publics de financer le projet de 11 M\$.

4.7 Port de Port-Alfred¹³⁵

Situé à Ville de Saguenay, sur le bord de la rivière Saguenay, le port de Port-Alfred est un port privé appartenant à la compagnie Alcan. Ouvert à longueur d'année, le port de Port-Alfred offre deux postes à quai : le quai Powell pour les exportations, d'une longueur de 347 mètres, et le port Duncan pour les importations, d'une longueur de 386 mètres. Avec une profondeur d'eau à quai de 11 mètres (quai Powell) et de 12 mètres (quai Duncan), le port de Port-Alfred peut accueillir des navires d'une capacité de 10 Kt à 68 Kt métriques.

Depuis le début de l'année 2000, les installations portuaires de Port-Alfred se sont retirées des activités de manutention au quai Powell; c'est l'Administration portuaire de Grande-Anse (Port Saguenay) qui a pris la relève après qu'une entente commerciale soit intervenue pour la location et l'utilisation de ce quai.

Les installations portuaires de Port-Alfred bénéficient également des services de la compagnie du chemin de fer Roberval-Saguenay qui transporte annuellement quelque 6 Mt de vrac et des marchandises pour les usines d'Alcan et d'autres entreprises régionales (papier journal, bois de sciage, huile). Le réseau ferroviaire comprend 160 km de voies ferrées desservant le territoire entre La Baie et Alma, avec quatre cours de triage, deux gares d'échange avec le chemin de fer Canadien National et un point d'accès aux installations portuaires pour le commerce international.

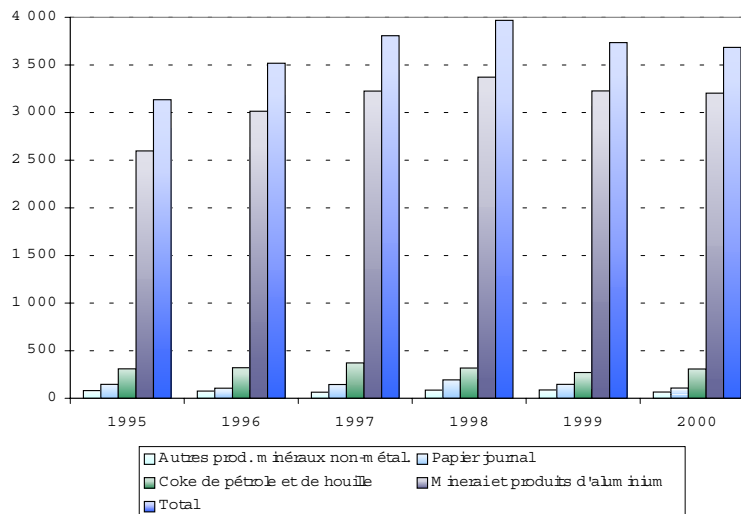
4.7.1 Principales marchandises manutentionnées

Le port de Port-Alfred accueille annuellement une centaine de navires provenant de différents pays du monde. Les principaux produits transportés sont la bauxite, l'alumine, le coke vert, le coke calciné, le mazout et la soude caustique.

Le tonnage manutentionné au port de Port-Alfred a totalisé 3,7 Mt en 2000, soit une légère baisse de 1 % par rapport à 1999.

¹³⁵ Administration portuaire du Saguenay, « Rapport annuel 2001 – Port Saguenay ».

Graphique 28
Évolution du tonnage total des principales marchandises
manutentionnées au port de Port-Alfred
1995-2000
(Milliers de tonnes)



Source : Statistique Canada

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

Le minerai et les produits d'aluminium

Le minerai et les produits d'aluminium occupent le 1^{er} rang des marchandises manutentionnées au port de Port-Alfred avec un tonnage de 3,2 Mt, soit 86 % du total. La bauxite et l'alumine provient principalement du Brésil, de l'Argentine, de l'Australie, de la Guinée, de la Jamaïque et du sud des États-Unis. Une partie de l'aluminium produit est expédiée par navire vers les marchés domestique et international.

Le coke de pétrole et de houille

Le coke de pétrole et de houille arrive au second rang des marchandises manutentionnées avec un tonnage de 307 Kt, soit 8 % du total. Le tonnage de coke de pétrole et de houille a augmenté de 13 % par rapport à 2000.

Le papier journal

Avec un tonnage total de 108 Kt, le papier journal occupe le troisième rang des marchandises manutentionnées au port de Port-Alfred, soit 3 % du total.

4.7.2 Bilan de l'année 2001

Le port de Port-Alfred a accueilli 137 navires en 2001, soit un plus grand nombre que par les années précédentes alors que le nombre moyen de navires transitant par le port était d'environ 105.

Les autorités du port de Port-Alfred prévoient une augmentation des déchargements d'alumine et de bauxite de 200 Kt en 2002, ce qui devrait se traduire par la visite d'environ 8 navires de plus qu'en 2001.

4.8 Port de Trois-Rivières¹³⁶

Le port de Trois-Rivières est situé sur la rive nord du Saint-Laurent à mi-chemin entre Québec et Montréal, et à 35 km du Centre-de-la-Mauricie. Ouvert à l'année longue, le port de Trois-Rivières a une profondeur de 11 mètres et dispose de postes à quai d'une longueur de plus de 3 kilomètres. Il offre plusieurs aires d'entreposage intérieures et extérieures, une rampe de type ro-ro, des élévateurs à grain, un terminal de vrac liquide, un service ferroviaire desservant directement les quais et plusieurs terminaux spécialisés.

4.8.1 Principales marchandises manutentionnées

En 2000, le port de Trois-Rivières se classait au neuvième rang des ports québécois, avec un tonnage total de 2,2 Mt, soit une légère hausse de 2 % par rapport à 1999. Le tonnage manutentionné au port de Trois-Rivières est fortement lié au marché international, soit environ 75 % du total.

Le minerai et les produits d'aluminium

Le minerai et les produits d'aluminium constituent la principale marchandise manutentionnée à Trois-Rivières avec un tonnage d'environ 500 Kt, soit 22 % du total. L'alumine, matière première à la fabrication d'aluminium, est importée de l'Australie et est destinée à l'aluminerie Luralco de Deschambault.

Le blé

Le tonnage de blé manutentionné a totalisé 330 Kt en 2000, ce qui représente environ 15 % du total manutentionné au port de Trois-Rivières. Le blé provient presque en totalité du port de Thunder Bay et est destiné aux marchés internationaux, dont les principaux sont l'Algérie, les États-Unis et le Maroc. Entre 1995 et 2000, le tonnage de blé manutentionné à Trois-Rivières a diminué de 50 %. À l'instar des autres ports québécois, le tonnage de blé manutentionné au port de Trois-Rivières est tributaire des récoltes au Canada et de la demande internationale pour le blé canadien.

¹³⁶ Compagnie d'arrimage de Québec Ltée : www.gsl.com/trois_riv.html

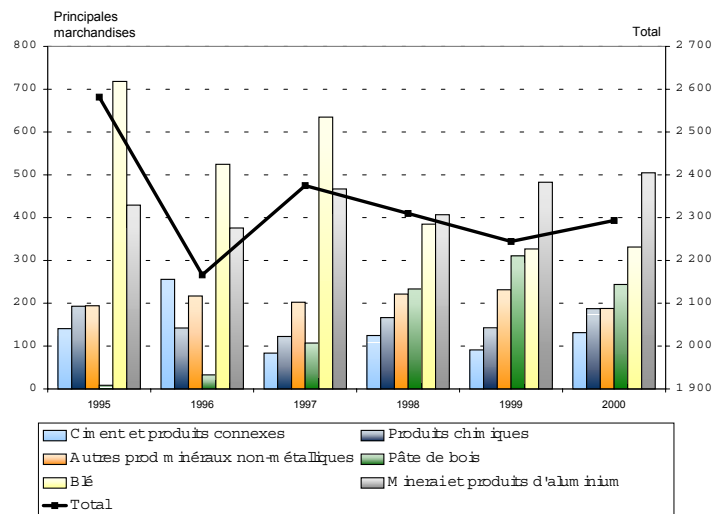
La pâte de bois

La pâte de bois occupe le troisième rang en importance du tonnage des marchandises manutentionnées au port de Trois-Rivières avec un total d'environ 244 Kt en 2000. Malgré une légère baisse du tonnage en 2000, le tonnage de pâte de bois n'a cessé d'augmenter entre 1995 et 1999, et ce, de façon importante. La pâte de bois manutentionnée au port de Trois-Rivières est destinée principalement au marché européen.

Autres marchandises

Parmi les autres marchandises manutentionnées au port de Trois-Rivières, il y a l'acier, le braie, des produits chimiques solides et liquides, du ciment et des produits connexes.

Graphique 29
Évolution du tonnage total et des principales marchandises
manutentionnées au port de Trois-Rivières
1995-2000
(Milliers de tonnes)



Source : Statistique Canada

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

4.8.2 Bilan de l'année 2001

Après une courte période de décroissance en 1998 et 1999, le port de Trois-Rivières a enregistré une hausse importante de 10 % du tonnage manutentionné en 2001 par rapport à 2000, passant de 2,2 Mt à 2,4 Mt avec un total de 194 navires ayant transité au port.

Le secteur des marchandises en vrac a été particulièrement prolifique pour le port de Trois-Rivières en 2001. Bien que les marchandises générales et les

céréales aient diminué respectivement de 12 % et 10 %, le tonnage manutentionné des liquides a augmenté de 35 % et les vracs solides, de 16 %. Les tonnages d'alumine, de sel de déglacage, de glaise, de charbon, de mélasse et de produits pétroliers ont connu des hausses importantes. Ces résultats sont directement attribuables aux améliorations des dernières années apportées au terminal de produits en vrac¹³⁷.

Depuis 1999, le port de Trois-Rivières a investi plus de 5 M\$ pour améliorer ses installations portuaires. Parmi les projets les plus importants, le port a notamment procédé à la reconstruction du hangar 10 (2,2 M\$ en 1999) et à celle du bassin de rétention (1,9 M\$ en 2000)¹³⁸.

L'année 2001 a été marquée par l'adoption d'un plan de développement stratégique 2001-2006, dont l'objectif est de faire du port de Trois-Rivières le port de référence sur le Saint-Laurent de marchandises non conteneurisées. Plus spécifiquement, le port de Trois-Rivières entend diversifier la gamme des marchandises manutentionnées au port et sa clientèle par la même occasion¹³⁹.

4.8.3 Perspectives en 2002

Le tonnage total manutentionné au premier trimestre de 2002 laisse entrevoir une année record pour le port de Trois-Rivières. Au 31 mars 2002, 471 Kt de marchandises avaient été manutentionnées, comparativement à 413 Kt pour la même période l'an dernier, soit une hausse de 14 %.

Les transbordements de céréales expliquent en grande partie ces excellents résultats pour le premier trimestre. Le tonnage des céréales a augmenté de 77 % par rapport à la même période l'an dernier. En ce qui concerne les autres marchandises de vrac sec et de vrac liquide, on remarque une légère hausse. Et dans le reste du cargo, l'augmentation atteint 14 %¹⁴⁰.

L'année 2002 a été marquée au port de Trois-Rivières par l'acquisition d'une grue de 230 tonnes, achetée conjointement par l'Administration portuaire de Trois-Rivières et la compagnie d'arrimeurs Prommel. La supergrue permettra au port de Trois-Rivières de devenir plus compétitif en accélérant le transbordement des navires¹⁴¹.

¹³⁷ Rochette, Marc, « Résultats à contre-courant pour Trois-Rivières », Le Nouvelliste, 16 janvier 2002.

¹³⁸ Théroux, Pierre, « Le port de Trois-Rivières a de grandes ambitions », Les Affaires, 1^{er} décembre 2001, p. 41.

¹³⁹ Ibid

¹⁴⁰ Veillette, Guy, « Le port va de record en record », Le Nouvelliste, 22 avril 2002, p. 9.

¹⁴¹ Biron, Richard, « Une grue de trois millions \$ pour le port – L'acquisition devrait augmenter les activités de transbordement », Le Nouvelliste, 8 avril 2002; Beaudoin, Jean-Marc, « De la grue au vieux moulin », Le Nouvelliste, 23 avril 2002.

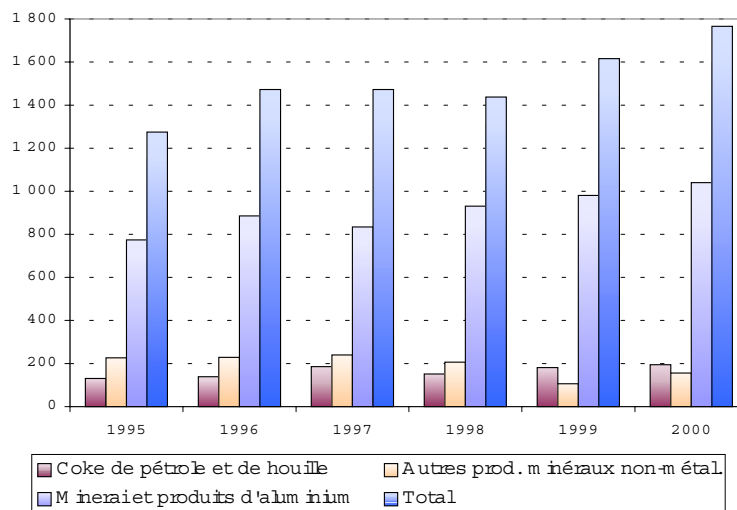
4.9 Port de Bécancour

Le port de Bécancour sur la rive sud du Saint-Laurent est axé en grande partie sur les besoins des industries localisées dans le parc industriel et portuaire de Bécancour. Les postes à quai ont une profondeur de 11 mètres. Accessible à longueur d'année, le port de Bécancour est spécialisé dans les vracs solides tels l'alumine, le charbon, le concentré de magnésite et les marchandises générales (bois de sciage et poteaux de téléphone).

4.9.1 Principales marchandises manutentionnées

Le tonnage manutentionné au port de Bécancour a totalisé 1,8 Mt en 2000, soit une augmentation de 9 %. Cette augmentation est principalement attribuable à la hausse des déchargements de minerai d'aluminium.

Graphique 30
Évolution du tonnage total et des principales marchandises
manutentionnées au port de Bécancour
1995-2000
(Milliers de tonnes)



Source : Statistique Canada

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

Le minerai et les produits d'aluminium

Le minerai et les produits d'aluminium constituent la principale marchandise manutentionnée à Bécancour avec un tonnage d'environ un million de tonnes annuellement, soit 60 % du total. L'alumine, matière première à la fabrication d'aluminium, est importée des États-Unis et de l'Australie et est destinée à l'aluminerie Alcoa de Bécancour.

Le coke de pétrole et de houille

Le coke de pétrole et de houille ainsi que d'autres produits minéraux constituent la seconde catégorie en importance des marchandises manutentionnées. Le tonnage a atteint 165 Kt en 2000, soit 9 % du total. Le coke de pétrole et de houille déchargé provient des États-Unis.

Les autres produits minéraux non-métalliques

Le tonnage manutentionné des autres produits minéraux non-métalliques a totalisé 156 Kt en 2000, soit 9 % du total. Ces marchandises proviennent de Chine et de l'Australie.

4.9.2 Bilan de l'année 2001¹⁴²

Le volume de marchandises qui a transité par le port de Bécancour a totalisé 1,7 Mt en 2001, comparativement à 1,8 Mt en 2000, ce qui représente une diminution de 10 %.

Cette diminution, qui apparaît importante à première vue, l'est un peu moins si on considère que l'année 2000 avait été une année record dans les annales du port. En comparant les chiffres de la dernière année avec ceux des dix dernières années, on constate même que le niveau d'activités portuaires en 2001 a été supérieur de 9,8 % à la moyenne enregistrée entre 1991 et 2000.

Quant au nombre de bateaux qui sont passés par le port de Bécancour, il a aussi décliné de façon importante, passant de 120 en 2000 à 98 en 2001, soit 22 de moins.

La baisse de volume de marchandises transbordées en 2001 est principalement attribuable au marché de l'acier de structure qui a diminué d'environ 50 % durant cette année-là. Or l'année précédente, plus de 100 Kt d'acier de structure servant à la construction de bâtiments industriels et commerciaux avaient transité par le port de Bécancour.

Acier Leroux, un client externe au parc industriel de Bécancour, importe de l'acier de l'étranger, principalement de la Russie mais aussi de la Chine, pour le distribuer ensuite au Québec, en Ontario et même aux États-Unis. L'embargo décrété par les États-Unis concernant l'acier de structure est en partie responsable de cette baisse, tout comme la diminution de la construction dans le domaine industriel.

¹⁴² Aubry, Marcel, « Baisse de 10 % des activités portuaires », Le Soleil, 19 janvier 2002.

Le port a également reçu sa première livraison d'hydroxyde de magnésium, une cargaison de plus de 5 Kt en provenance de la Chine et destinée à l'usine de production de magnésium construite à Danville dans la région d'Asbestos au cours des dernières années.

Deux projets de développement des installations portuaires de Bécancour ont été annoncés en 2001. Le premier comprend l'implantation d'installations de manutention et d'entreposage de vrac liquide. Plus concrètement, ce projet consistera en l'installation de 9 réservoirs d'une capacité totale de 30 000 mètres cubes liquides. À ce projet, s'ajoutera un réseau public de support à tuyaux pour permettre aux entreprises du parc industriel d'être reliées aux nouvelles installations¹⁴³. La Société du parc industriel et portuaire de Bécancour a également décidé d'aller de l'avant avec son projet de prolongement de voie ferrée. Le prolongement de la voie ferrée se fera sur une longueur de 1,3 km¹⁴⁴.

4.9.3 Perspectives en 2002

En 2002, une légère augmentation des activités est prévue au port de Bécancour, suivie d'une hausse plus importante en 2003.

Une nouvelle voie ferrée qui se rend maintenant jusque sur le quai du port a été construite¹⁴⁵. L'administration du port de Bécancour est en discussion avec des entreprises externes au parc industriel qui recevraient par bateau les marchandises nécessaires à la fabrication de leurs produits et qui achemineraient à l'extérieur du Québec leurs produits finis par transport ferroviaire¹⁴⁶.

Par ailleurs, le groupe Servitank, division de Prommel, une entreprise spécialisée dans le transbordement de matières en vrac, va probablement construire et exploiter neuf réservoirs d'entreposage pour le vrac liquide au cours de l'année 2002. Ces installations devraient être fonctionnelles en novembre ou décembre et devraient provoquer une augmentation significative du transbordement en 2003¹⁴⁷.

¹⁴³ Veillette, Guy, « Un atout majeur pour le port de Bécancour », Le Nouvelliste, 15 septembre 2001.

¹⁴⁴ Aubry, Marcel, « Prolongement de la voie ferrée », Le Nouvelliste, 24 août 2001.

¹⁴⁵ Aubry, Marcel, « Baisse de 10 % des activités portuaires », Le Soleil 19 janvier 2002.

¹⁴⁶ Ibid

¹⁴⁷ Ibid

4.10 Port Saguenay¹⁴⁸

Situé à Ville Saguenay, à 54 milles nautiques du confluent de la rivière Saguenay et du fleuve Saint-Laurent, Port Saguenay – terminal de Grande-Anse est un port d'import-export pour toute la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Accessible toute l'année, il offre deux postes à quai d'une longueur de 286 mètres avec une profondeur d'eau à quai de 14,5 mètres qui permet d'accueillir des navires de plus de 100 Kt lourd.

4.10.1 Principales marchandises manutentionnées

Port Saguenay joue un rôle clé dans l'économie locale et fournit des services essentiels aux industries régionales de pâtes et papier, de bois d'œuvre et de production de l'aluminium. Le port possède deux terminaux, l'un pour la réception et l'expédition de marchandises générales, et l'autre pour la réception des produits pétroliers. En 2000, Port Saguenay a traité 414 Kt de marchandises à partir de ses deux terminaux.

Le tonnage manutentionné au terminal de Grande-Anse est composé principalement de bois d'œuvre, de pâte de bois, de papier journal, de sel de déglacage, de charbon et de soude caustique.

Le bois et les sous-produits du bois

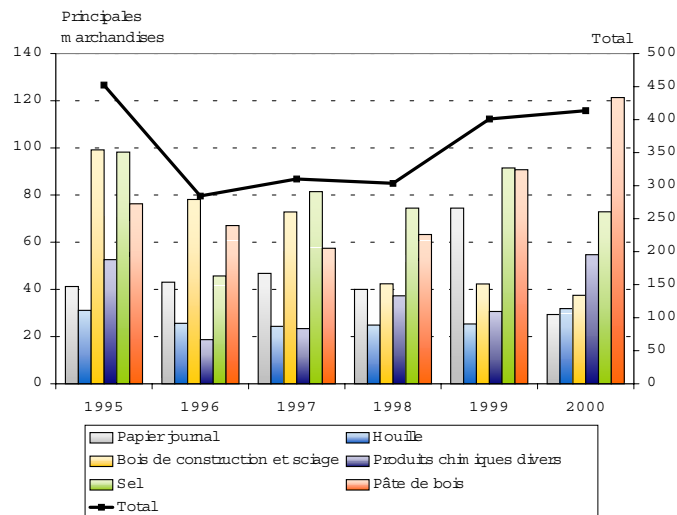
Près de 45 % du total des marchandises manutentionnées à Port Saguenay sont constituées de bois et de sous-produits du bois : pâte de bois (29 %), bois de construction et sciage (9 %) et papier journal (7 %).

Louées de la compagnie Alcan depuis février 2000, les installations du quai Powell ne génèrent pas les volumes anticipés au moment de la signature du bail. Dédiées presque exclusivement au papier journal de l'usine de Port-Alfred du réseau Abitibi-Consolidated, les expéditions internationales n'ont cessé de diminuer depuis ce temps, passant de 185 Kt en 1998 et 177 Kt en 1999 à 72 Kt en 2001.

La pâte de bois, le bois d'œuvre et le papier journal sont expédiés sur les marchés internationaux. Les principaux pays en termes de volume exporté sont le Brésil pour le papier journal, l'Angleterre, les Pays-Bas, la Belgique et l'Écosse pour la pâte de bois, et l'Égypte et l'Angleterre pour le bois d'œuvre.

¹⁴⁸ Administration portuaire du Saguenay, « Rapport annuel 2001 – Port Saguenay ».

Graphique 31
Évolution du tonnage total des principales marchandises
manutentionnées à Port Saguenay
1995-2000
(Milliers de tonnes)



Source : Statistique Canada
 Compilation : DRPE, Pêches et Océans Canada, région du Québec

Le sel

Le sel constitue la deuxième catégorie en importance des marchandises manutentionnées à Port Saguenay avec un tonnage de 73 Kt, soit 18 % du total. Le sel de déglacage provient en totalité des provinces maritimes.

Les produits chimiques divers et la houille

Les produits chimiques divers occupent le troisième rang des marchandises manutentionnées avec un total de 55 Kt, soit 13 % du total. Ils sont suivis de la houille avec un total de 32 Kt en 2000, soit 8 % du total. La houille de charbon sert de source d'énergie pour l'industrie de pâtes et papiers de la région.

4.10.2 Bilan de l'année 2001¹⁴⁹

Le tonnage manutentionné en 2001 à Port Saguenay a totalisé environ 460 Kt. En 2001, les produits déchargés au port ont totalisé 216 Kt et sont, en ordre d'importance : le sel de déglacage, le charbon, le brai liquide, la soude caustique et d'autres marchandises diverses. Pour les expéditions, la pâte de bois, le

¹⁴⁹ Administration portuaire du Saguenay, « Rapport annuel 2001-Port Saguenay »; « Politique de diversification », *Le Quotidien*, 10 janvier 2002, p. 10; Néron, Carol, « Un long hiver attend l'économie régionale », *Le Quotidien*, 23 novembre 2001, p. 8.

quartzite, l'aluminium, le papier journal, le granit, le bois d'œuvre et d'autres marchandises ont généré 245 Kt.

Le conflit commercial sur le bois d'œuvre qui oppose le Canada et les États-Unis a eu un impact sur le tonnage manutentionné à Port Saguenay en 2001. L'administration portuaire de Saguenay, qui comprend le port de Grande-Anse et le quai Powell d'Alcan, a accusé une baisse d'environ 5 % des volumes manutentionnés au cours des 12 derniers mois. Or, cette diminution est un moindre mal aux yeux de l'administration portuaire, car n'eut été de l'augmentation des autres types de produits, elle aurait été beaucoup plus lourde.

Depuis octobre 2001, le gouvernement américain a imposé une surtaxe de 33 % sur tous les produits finis canadiens en provenance de la forêt. Conséquemment, le quai Powell, dédié presque exclusivement à l'expédition outre-mer du papier produit à l'usine d'Abitibi-Consol de Port-Alfred, a enregistré une baisse de 32 % du fret manutentionné. Cette baisse a été engendrée par plusieurs semaines de fermeture de l'usine en 2001 et par l'arrêt d'une des quatre machines à papier de l'usine.

En revanche, le terminal de Grande-Anse enregistre, pour la même période, une hausse de ses activités de 4 %, grâce notamment à la réception, pour la première fois en 2001, de 39 Kt de brai liquide¹⁵⁰; s'y ajoute une augmentation notable des volumes de sel de déglacage, de charbon et de soude. En tout, 78 navires ont été accueillis aux terminaux du Port Saguenay en 2001, soit entre 5 à 10 navires par mois.

Selon le président de Port Saguenay, la polyvalence du terminal de Grande-Anse constitue un atout important, car elle aura permis de contrer, avec d'autres types de produits, les effets négatifs des ralentissements marqués des exportations de bois d'œuvre et de papier en 2001. Les baisses les plus importantes ont été de 15 Kt d'aluminium, 23 Kt de bois d'œuvre et 18 Kt de pâtes et papier.

4.10.3 Perspectives en 2002

Le rêve de voir disparaître les 24 000 camions-citernes qui circulent dans le parc des Laurentides depuis 10 ans pourrait se réaliser d'ici 2004. En effet, l'Administration portuaire du Saguenay a entrepris des démarches pour que l'approvisionnement du Saguenay-Lac-Saint-Jean en produits pétroliers se fasse par bateau comme ce fut le cas jusqu'en 1992. Le projet a été soumis aux compagnies pétrolières et aux gouvernements fédéral et provincial, et

¹⁵⁰ Le brai liquide est le résidu pâteux de la distillation de la houille ou du pétrole.

l'Administration portuaire de Saguenay attend des nouvelles positives pour la première moitié de 2002¹⁵¹.

Si le projet venait à se réaliser, cela impliquerait la construction d'un nouveau quai à Grande-Anse, de sept immenses citernes, l'élargissement de la route d'accès au port et l'aménagement de certaines autres infrastructures, notamment pour la lutte aux incendies, soit des travaux évalués à environ 30 M\$¹⁵².

Le directeur de l'administration portuaire explique la démarche que Port Saguenay a entreprise par les changements survenus depuis l'abandon de la Voie maritime du Saguenay par les pétroliers en 1992. À cette époque, les contraintes faisaient en sorte qu'il était beaucoup plus rentable de transporter le pétrole par camion à partir de la raffinerie d'Ultramar à Saint-Romuald que par bateau¹⁵³.

Tout d'abord, le terminal pétrolier était situé en eaux peu profondes, au terminal Albert-Maltais dans le rang Saint-Martin, ce qui nécessitait un dragage du chenal à tous les deux ans, entraînant des problèmes environnementaux. Ces eaux peu profondes faisaient en sorte que le terminal était inaccessible en hiver (quatre mois par année), obligeant les pétrolières à exploiter 21 citernes pour l'entreposage hivernal. De plus, le manque de profondeur du chenal limitait la capacité des bateaux à 5 Kt¹⁵⁴.

Depuis, les choses ont bien changé. Avec la mise en service du port de Grande-Anse et l'augmentation constante des prix de l'essence et de l'huile à chauffage, l'écart entre les coûts du transport par camion et par bateau s'est réduit suffisamment pour qu'on puisse maintenant envisager le retour des pétroliers. En effet, en offrant un port en eaux profondes accessible 12 mois par année, le terminal pétrolier de Grande-Anse n'aurait besoin que de 7 citernes au lieu de 21, et il pourrait accueillir un pétrolier de 20 Kt, à raison de 30 à 40 navires par année. Ce projet s'inscrit dans la nouvelle politique maritime québécoise qui vise à augmenter le volume du cabotage. Il est question d'un volume annuel de 400 Kt d'hydrocarbures¹⁵⁵.

¹⁵¹ Boivin, Normand, « Paquin attend des nouvelles positives », Le Quotidien, 10 janvier 2002, p. 10.

¹⁵² Duhamel, Alain, « La crise de l'acier n'effraie pas la région de Sorel-Tracy », Les Affaires, 6 avril 2002.

¹⁵³ Ibid

¹⁵⁴ Ibid

¹⁵⁵ Ibid

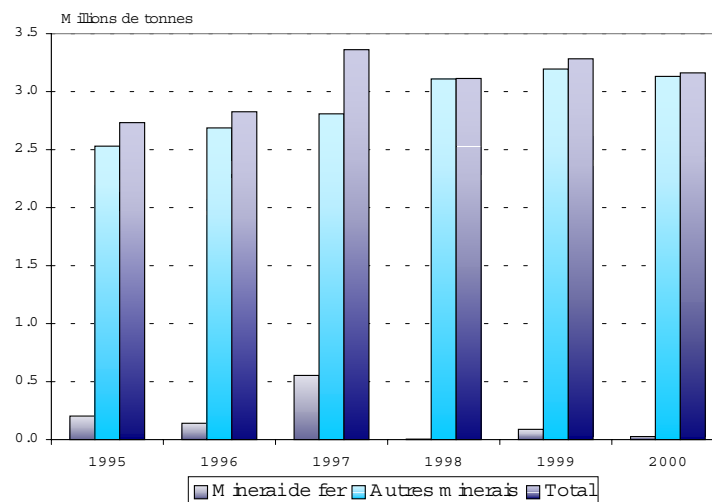
4.11 Autres ports

4.11.1 Port de Havre-Saint-Pierre¹⁵⁶

Le quai de Havre-Saint-Pierre constitue la dernière escale pour les navires de la desserte maritime de la Basse Côte-Nord. Le Relais Nordik recueille des marchandises toutes les semaines pour les livrer sur la Basse Côte-Nord. Le quai est aussi utilisé par les pêcheurs de la région.

Le total du tonnage manutentionné a été de 3 Mt en 2001, soit une légère baisse de 4 % par rapport à 2000. La principale marchandise manutentionnée est l'ilménite, un oxyde naturel de fer et de titane. La société QIT Fer et Titane exploite la mine du Lac Tio, près de Have-Saint-Pierre, et expédie le minerai au port de Sorel-Tracy pour y être traité dans la région.

Graphique 32
Évolution du tonnage total et des principales marchandises
manutentionnées au port de Havre-St-Pierre
1995-2000
(Millions de tonnes)



Source : Statistique Canada
Compilation : DRPE, Pêches et Océans Canada, région du Québec

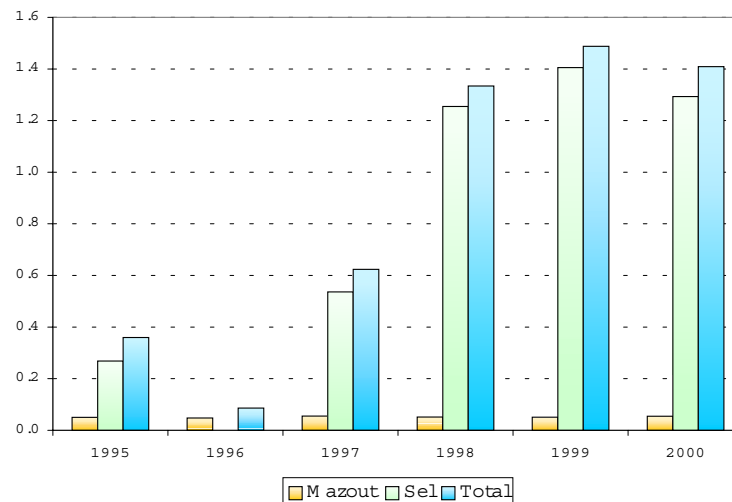
4.11.2 Port des Îles-de-la-Madeleine

La principale marchandise manutentionnée au port des Îles-de-la-Madeleine est le sel, dont l'extraction à la mine Seleine a été momentanément arrêtée lors d'une inondation au printemps 95. Ce n'est qu'en 1998 que les chargements de sel ont atteint un niveau équivalent à ceux qui prévalaient avant l'inondation. En

¹⁵⁶ Transports Canada : www.tc.gc.ca/quebec/fr/ports/havrestpierre.htm

1996, le tonnage manutentionné de sel était nul alors qu'il totalisait les 1,4 Mt en 2000.

Graphique 33
Évolution du tonnage total et des principales marchandises
manutentionnées au port des Îles-de-la-Madeleine
1995-2000
(Millions de tonnes)



Source : Statistique Canada

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

Le sel est principalement destiné aux villes nord-américaines pour le déglacage des routes. Les principales destinations du sel en partance des Îles sont les ports de Montréal/Contrecoeur, Québec, Mulgrave (N.-É.) et Trois-Rivières. Elles représentent environ 80 % des destinations totales pour le marché domestique. Quant aux destinations internationales, le sel des Îles est acheminé vers les ports américains de la côte de l'Atlantique et du Golfe du Mexique.

En ce qui a trait aux marchandises déchargées au Îles, elles sont principalement constituées de mazout lourd, d'huile diesel et d'essence. Le diesel est essentiel au fonctionnement des centrales thermiques d'Hydro-Québec qui produisent l'électricité aux Îles.

4.11.3 Port de Matane¹⁵⁷

Le port de Matane est situé à environ 400 km à l'Est de Québec et 100 km à l'Est de Mont-Joli, sur la rive sud du Saint-Laurent.

Le port de Matane regroupe plusieurs installations appartenant à diverses entités. Transports Canada est propriétaire du quai commercial, du quai éperon et du brise-lames ouest. Le quai commercial sert à l'exportation de la pâte de

¹⁵⁷ Transports Canada : www.tc.gc.ca/quebec/fr/ports/matane.htm

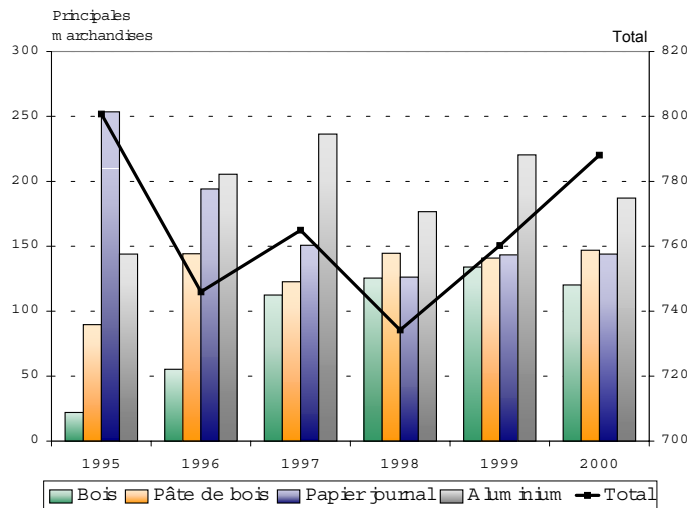
bois vers le marché international et à l'importation du bois de pulpe vers les scieries régionales, de produits pétroliers, de sel et d'autres marchandises. Il sert également de quai d'escale et d'hivernage à quelques navires. On y trouve également des pipelines de la compagnie Irving et Carton Saint-Laurent.

Le secteur de la cour de triage et le brise-lames est la propriété de Transport Québec. Ces infrastructures servent principalement au service de traversier entre Matane, Baie-Comeau et Godbout.

En 2000, le total des marchandises manutentionnées a été de 788 Kt. De ce total, une part importante est liée au traversier-rail Georges-Alexandre-Lebel qui livre entre Baie-Comeau et Matane quelque 600 Kt d'aluminium, de papier, de bois d'œuvre, de billes de bois et de produits chimiques, soit 76 % du total manutentionné au port. Des produits pétroliers pour Irving et la cartonnerie de Smurfit-Stone et du sel de déglacage sont également débarqués au port de Matane.

Après avoir connu une baisse en 1997, le tonnage manutentionné au port de Matane a connu une hausse constante jusqu'en 2000, attribuable à l'augmentation du tonnage de pâte de bois et de papier journal.

Graphique 34
Évolution du tonnage total et des principales marchandises manutentionnées au port de Matane 1995-2000
(Milliers de tonnes)



Source : Statistique Canada
Compilation : DRPE, Pêches et Océans Canada, région du Québec

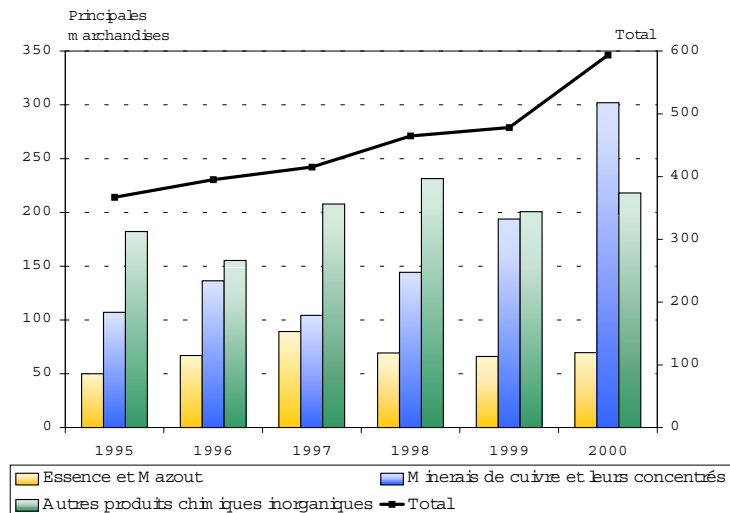
4.11.4 Port de Gaspé¹⁵⁸

Le port de Gaspé est situé à l'intérieur du havre de Gaspé, plus précisément à l'extrémité est de la péninsule gaspésienne. On y opère deux postes à quai d'une longueur allant de 175 à 180 mètres, avec une profondeur d'eau d'une dizaine de mètres. Le port abrite également un chantier maritime privé ainsi qu'une marina à l'embouchure de la rivière York.

Les avantages naturels du port de Gaspé en font un port unique. Le havre de Gaspé et son port de Sandy-Beach se retrouvent à l'intérieur d'un brise-lames naturel, laissant un canal d'entrée d'au moins 500 mètres et d'une profondeur constante de 20 mètres.

En 2000, le tonnage manutentionné a été de 594 Kt. Le concentré de cuivre (51 %), l'acide sulfurique (37 %), les produits pétroliers (12 %) et le sel constituent les principales marchandises transbordées au quai du secteur Sandy Beach.

Graphique 35
Évolution du tonnage total et des principales marchandises
manutentionnées au port de Gaspé
1995-2000
(Milliers de tonnes)



Source : Statistique Canada

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

¹⁵⁸ Transports Canada : www.tc.gc.ca/quebec/fr/ports/gaspe.htm

La fermeture récente de la fonderie Noranda de Murdochville aura des répercussions énormes sur le transport maritime en transit au port de Gaspé. On estime que le port perdra environ 80 % de son trafic¹⁵⁹. Les autres entreprises actives au port de Gaspé sont les pétrolières Ultramar et Irving. Ces compagnies transbordent principalement des produits pétroliers importés pour subvenir aux besoins de la région.

Les quais du port de Gaspé sont également utilisés à des fins touristiques ainsi que pour le ravitaillement des navires appartenant à Pêches et Océans Canada. Le port est également utilisé pour le déchargement de sel destiné au déglacage des routes et sert également à quelques navires de pêche.

4.11.5 Port de Côte Sainte-Catherine¹⁶⁰

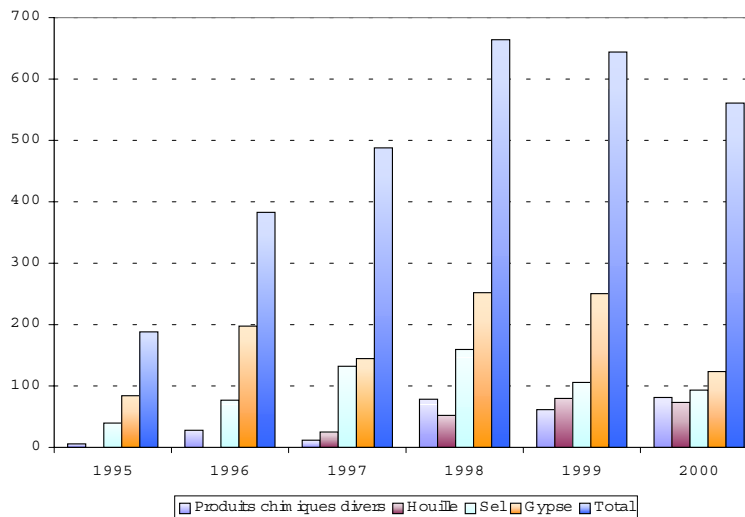
Situé sur la Voie maritime du Saint-Laurent, à proximité de Montréal, le port de Côte Sainte-Catherine est accessible aux navires océaniques. Il dispose de deux postes à quai d'une longueur totale de 298 mètres avec une profondeur d'eau de 8 mètres. Desservi par trois réseaux ferroviaires, le port dispose de plusieurs aires d'entreposage intérieures et extérieures.

Le tonnage au port de Côte Sainte-Catherine a été de 561 Kt en 2000, soit une baisse de 13 % par rapport à 1999. Les principales marchandises manutentionnées sont le gypse, les produits chimiques divers, le sel et la houille. À elles seules, elles représentent environ 66 % du fret manutentionné. D'autres marchandises y sont également transbordées: céréales, charbon, engrais et gypse.

¹⁵⁹ « La fonderie Gaspé de Murdochville ferme », Presse Canadienne, 27 avril 2002.

¹⁶⁰ Terminaux portuaires du Québec inc. : www.gsl.com/ste.cath.html

Graphique 36
Évolution du tonnage total et des principales marchandises
manutentionnées au port de Côte Sainte-Catherine
1995-2000
(Milliers de tonnes)



Source : Statistique Canada

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

4.11.6 Port de Rimouski¹⁶¹

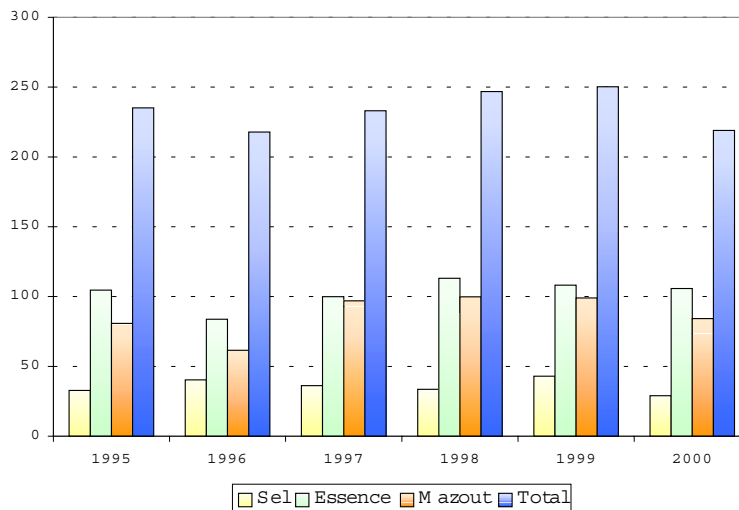
Le port de Rimouski est situé sur la rive sud du Saint-Laurent à environ 315 km en aval de Québec. On y opère cinq postes à quai d'une longueur allant de 150 mètres à 213 mètres, avec une profondeur d'eau de 7,3 mètres. Il est accessible à l'année longue, avec l'aide occasionnelle d'un brise-glace.

Le port est avant tout un point de distribution régional des produits pétroliers, de réception de bois de pulpe destiné aux scieries de la région, d'approvisionnement en marchandises générales pour la Basse-Côte-Nord et de manutention de sel et de sable en vrac. Ces deux derniers produits sont entreposés en permanence sur l'aire d'entreposage. De nombreux bateaux de pêche utilisent également le quai à l'intérieur du quai éperon pour le débarquement des prises et pour se ravitailler.

Un volume de 288 Kt de marchandises a transité par le port de Rimouski en 2001, soit une hausse de 32 % par rapport à 2000, alors que le total manutentionné avait été de 219 Kt.

¹⁶¹ Transports Canada : www.tc.gc.ca/quebec/fr/ports/rimouski.htm

Graphique 37
Évolution du tonnage total et des principales marchandises
manutentionnées au port de Rimouski
1995-2000
(Milliers de tonnes)



Source : Statistique Canada

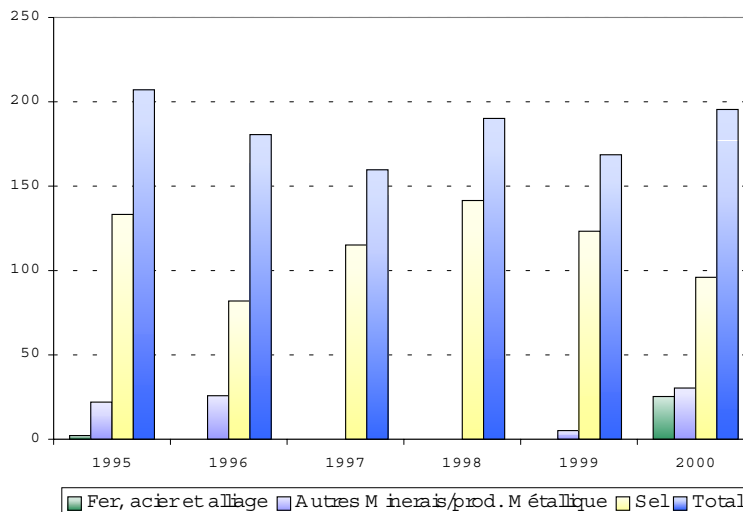
Compilation : DRPE, Pêches et Océans Canada, région du Québec

4.11.7 Port de Valleyfield¹⁶²

Situé sur la rive nord de la portion Beauharnois de la Voie maritime du Saint-Laurent, le port de Valleyfield est à 60 km au sud-ouest de Montréal. Le port de Valleyfield dispose d'un poste à quai de 1 100 mètres et d'une profondeur de 8 mètres.

¹⁶² Brent Frederick, « Transportation & Trade Logistics - Port of Valleyfield », *Canadian Sailings*, 10 juin 2002, p. PF2-PF7.

Graphique 38
Évolution du tonnage total et des principales marchandises
manutentionnées au port de Valleyfield
1995-2000
(Milliers de tonnes)



Source : Statistique Canada

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

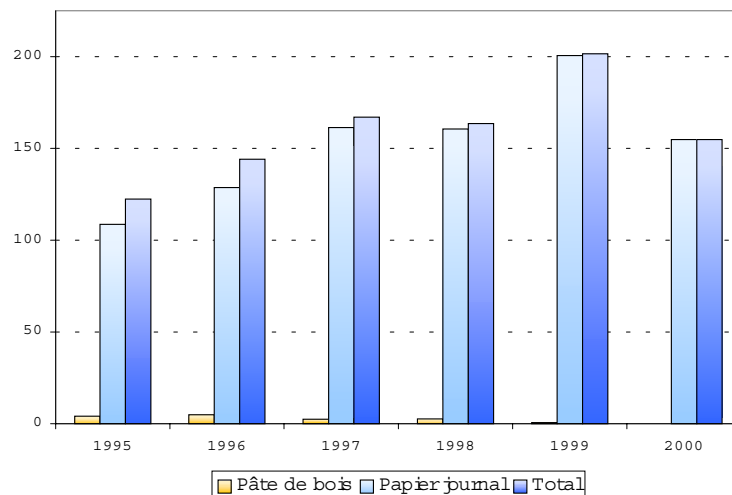
Le port de Valleyfield a manutentionné 308 Kt de marchandises en 2001, soit une hausse de 35 % par rapport à l'année précédente. Les marchandises manutentionnées au port de Valleyfield sont très variées : fer et produits d'acier, produits forestiers, produits chimiques divers, sel, bauxite et concentré de zinc.

4.11.8 Port de Pointe-au-Pic¹⁶³

Accessible à l'année longue, le port de La Malbaie/Pointe-au-Pic possède un poste à quai d'une longueur de 120 mètres avec une profondeur d'eau de 8,2 mètres. L'expédition de papier journal et de pulpe de bois (Abitibi Consolidated à Clermont) constitue l'activité principale de l'installation. Le tonnage total manutentionné en 2001 a été de 260 Kt, soit 58 % de plus qu'en 2000.

¹⁶³ Transports Canada : www.tc.gc.ca/quebec/fr/ports/pointeaupic.htm

Graphique 39
Évolution du tonnage total et des principales marchandises
manutentionnées au port de Pointe-au-Pic
1995-2000
(Milliers de tonnes)



Source : Statistique Canada

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

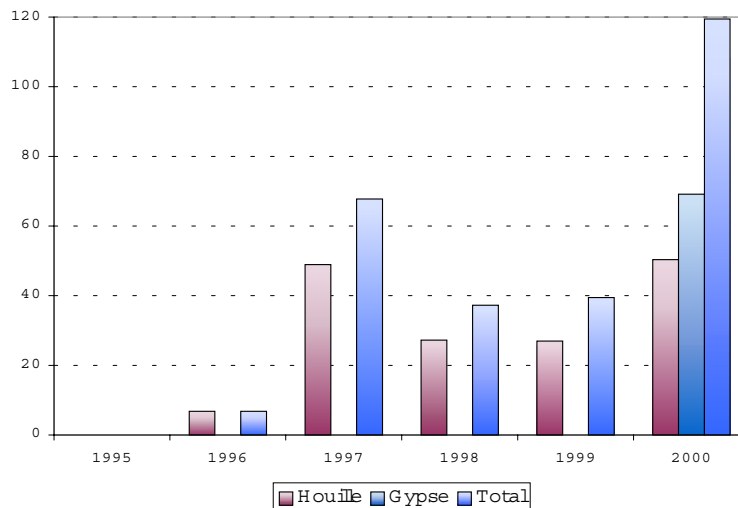
4.11.9 Port de Portneuf¹⁶⁴

Le port de Portneuf est situé sur la rive nord du Saint-Laurent à environ 65 km en amont de Québec. On y opère un poste à quai d'une longueur de 85 mètres avec une profondeur d'eau de 11 mètres. On y offre aussi des services de provisions, de réparations mineures, de carburant, de débardeurs et de gardiens de quai. Le port est accessible à l'année longue.

En 2001, le tonnage total manutentionné a totalisé 220 Kt, soit presque le double qu'en 2000. Le gypse et la houille sont les principales marchandises manutentionnées au port de Portneuf.

¹⁶⁴ Transports Canada : www.tc.gc.ca/quebec/fr/ports/portneuf.htm

Graphique 40
Évolution du tonnage total et des principales marchandises
manutentionnées au port de Portneuf
1995-2000
(Milliers de tonnes)



Source : Statistique Canada

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

4.11.10 Port de Baie-Déception

Le port de Baie-Déception est situé à quelques kilomètres du village nordique de Salluit au sud du détroit d'Hudson et à 600 km au nord-est de Kuujuaq. Le total manutentionné en 2000 a totalisé 185 000 t et était constitué de minerai de nickel, de mazout, de machinerie, d'équipements et de cargaisons diverses.

Depuis avril 1998, la compagnie Falconbridge exploite une mine de nickel située dans la péninsule d'Ungava. D'une capacité d'extraction d'un million de tonnes par année, l'exploitation de la mine devrait durer une vingtaine d'années. Le minerai est traité sur le site minier. Le concentré de nickel est par la suite acheminé par camion aux installations portuaires de Baie-Déception, situées à une centaine de kilomètres au nord de la mine, où il est expédié à destination du port de Québec. De là, le concentré est acheminé par bateau et par chemin de fer jusqu'à l'usine de Sudbury où il sera transformé afin de produire de la matte¹⁶⁵ de nickel-cuivre-cobalt. La matte est ensuite retournée au port de Québec pour y être expédiée à destination de l'affinerie de Falconbridge en Norvège¹⁶⁶. Le tonnage de nickel manutentionné à Baie-Déception est d'environ 150 000 tonnes par année.

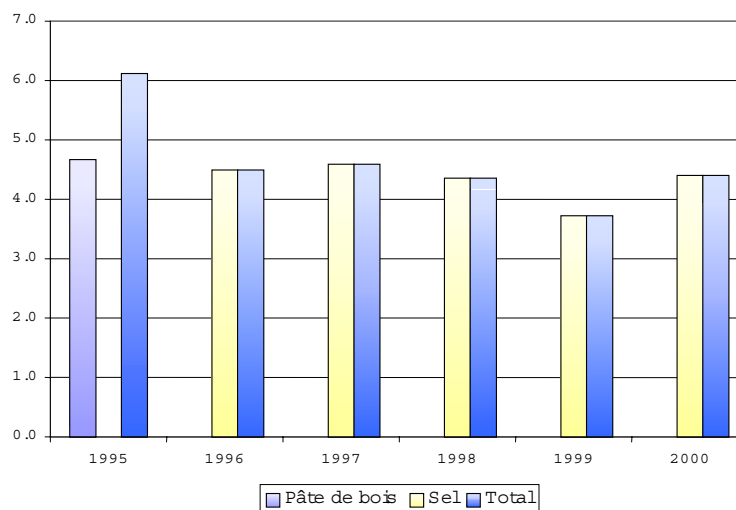
¹⁶⁵ La matte est une substance métallique sulfureuse résultant de la première fusion d'un minerai traité et non suffisamment affiné.

¹⁶⁶ Perron, Louis, « Annuaire des minéraux du Canada, Cobalt », *Ressources naturelles*, 2000; Site web de la compagnie Falconbridge : www.falconbridge.com ;

4.11.11 Port de Forestville

Le port de Forestville est situé à mi-chemin entre Québec et Sept-Îles et à une centaine de kilomètres de Tadoussac et Baie-Comeau. Le total des marchandises manutentionnées au port de Forestville a été de 4 400 t en 2000, soit une hausse de 20 % par rapport à 1999. Le sel constitue l'unique marchandise manutentionnée à Forestville depuis 1996.

Graphique 41
Évolution du tonnage total et des principales marchandises
manutentionnées au port de Forestville
1995-2000
(Milliers de tonnes)



Source : Statistique Canada
Compilation : DRPE, Pêches et Océans Canada, région du Québec

Un projet de traversier pour camions-remorques entre Forestville et Rimouski est présentement sous étude. Ce projet, dont le coût est estimé à 23 M\$, contribuerait à accroître le trafic maritime au port de Forestville. Selon des études de faisabilité, le traversier Mer et Terre permettrait de désengorger la route 138 en accaparant entre 8 et 10 % du trafic des 148 000 camions lourds qui circulent annuellement entre Tadoussac et Forestville. Aucune décision n'a encore été prise quant à la concrétisation de ce projet¹⁶⁷.

Transports Canada : www.tc.gc.ca/Quebec/tp13298/98-99/fr/transport_f.html

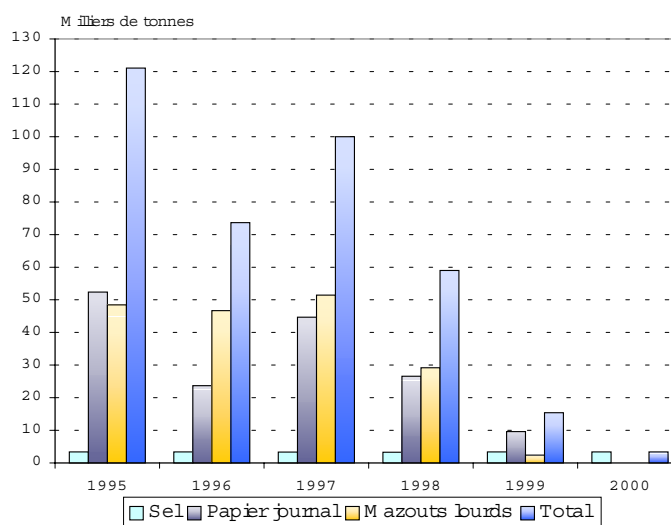
¹⁶⁷ Tremblay, Stéphane, « Forestville : les projets de développement foisonnent », *Le Soleil*, 23 août 2002.

4.11.12 Port de Chandler

Situé à 120 km de Gaspé et 65 km de Paspébiac, le port de Chandler est un port en eaux profondes de 9 mètres et ouvert à longueur d'année.

Le total du tonnage manutentionné au port de Chandler en 2000 a été de 3 Kt, une baisse de 78 % par rapport à 1999 et de 97 % par rapport à 1995.

Graphique 42
Évolution du tonnage total et des principales marchandises
manutentionnées au port de Chandler
1995-2000
(Milliers de tonnes)



Source : Statistique Canada
Compilation : DRPE, Pêches et Océans Canada, région du Québec

Depuis les deux dernières années et demie, le tonnage manutentionné à Chandler est presque nul en raison de la suspension de la production de papier à l'usine Gaspésia d'Abitibi-Consolidated. Seuls de faibles volumes de sel de déglacage sont encore manutentionnés au port de Chandler. Les expéditions de papier ne reprendront pas avant 2004, suite aux travaux de 500 M\$ à la papeterie¹⁶⁸. L'usine Papiers Gaspésia fabriquera du papier couché haut de gamme pour le marché des magazines spécialisé¹⁶⁹.

¹⁶⁸ Gagné, Gilles, « Ports de la Gaspésie et du Bas-Saint-Laurent », Le Soleil, 6 janvier 2002, p. A-8.

¹⁶⁹ « Les travaux pour relancer la Gaspésia sont amorcés », La Presse canadienne, 24 mai 2002.

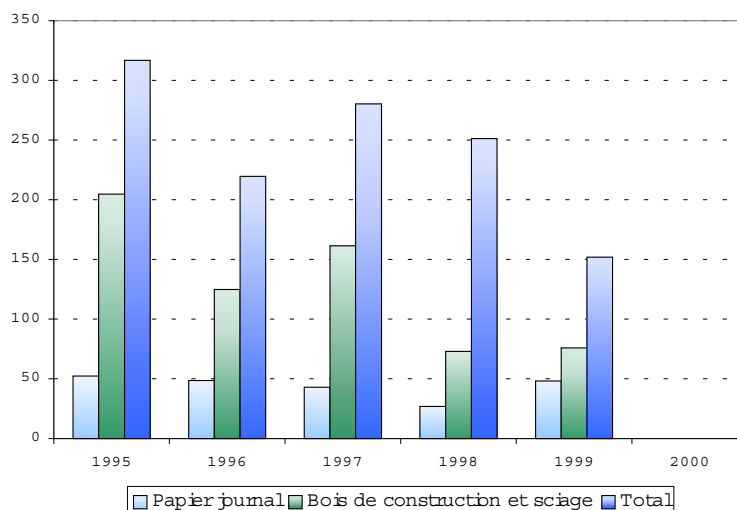
Il est également question d'ici 2004, qu'un service de croisière soit inauguré entre Chandler et les Îles-de-la-Madeleine. Le port de Chandler deviendrait alors une importante escale entre Montréal et l'archipel¹⁷⁰.

4.11.13 Port de Gros-Cacouna¹⁷¹

Le port de Gros-Cacouna est situé à la limite est de la municipalité de Saint-Georges-de-Cacouna sur la rive sud du Saint-Laurent, à environ 190 km en aval de Québec. Avec son bassin enclos et ses jetées, le port de Gros-Cacouna dispose de deux postes à quai d'une longueur totale de 270 mètres et d'une profondeur de 10,2 mètres à marée basse. Le port est ouvert durant toute l'année.

Le total des marchandises manutentionnées au port de Gros-Cacouna a été de 270 Kt en 2001, les principales étant le bois d'œuvre et les pâtes et papiers. À elles seules, ces marchandises représentent environ 80 % du fret manutentionné.

Graphique 43
Évolution du tonnage total et des principales marchandises
manutentionnées au port de Gros-Cacouna
1995-1999
(Milliers de tonnes)



Source : Statistique Canada

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

¹⁷⁰ Gagné, Gilles, « Ports de la Gaspésie et du Bas-Saint-Laurent », *Le Soleil*, 6 janvier 2002, p. A-8.

¹⁷¹ Transports Canada : www.tc.gc.ca/quebec/fr/ports/groscacouna.htm et www.tc.gc.ca/quebec/fr/ports/stat2000.htm

Le port de Gros-Cacouna constitue le principal centre d'exportation outre-mer de bois d'œuvre au Québec. La tourbe, le carton, la perlite¹⁷², le sel et le lait en poudre sont d'autres marchandises manutentionnées au port de Gros-Cacouna. Des volumes appréciables de bois rond en provenance de l'Île d'Anticosti et destinés aux scieries de la région, sont également manutentionnés au port.

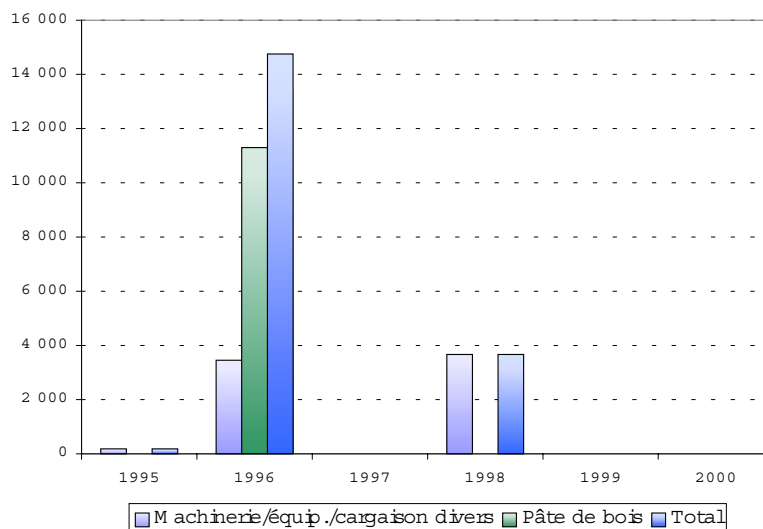
Depuis 1998, le tonnage total a chuté de 33 % en raison d'une baisse importante des expéditions de bois d'œuvre et des pâtes et papiers. Tout laisse croire que la situation ne s'améliorera pas de sitôt si le conflit commercial opposant le Canada et les États-Unis sur le bois d'œuvre perdure.

4.11.14 Port de Port-Menier

Le village de Port-Menier est le point d'entrée principal de l'Île d'Anticosti, située à l'embouchure du fleuve Saint-Laurent.

Le total manutentionné au port en 1998 a été de 3 666 tonnes et était constitué en totalité de machinerie, d'équipements et de cargaisons diverses. De la pâte de bois a également été manutentionnée en 1996.

Graphique 44
Évolution du tonnage total et des principales marchandises manutentionnées au port de Port-Menier 1995-2000 (Tonnes)



Source : Statistique Canada
Compilation : DRPE, Pêches et Océans Canada, région du Québec

¹⁷² La perlite est un constituant microscopique des alliages ferreux.

PARTIE V

5. Voie maritime du Saint-Laurent¹⁷³

La Voie maritime du Saint-Laurent désigne la voie en eau profonde qui relie le port de Montréal au lac Érié. Elle comprend l'ensemble des écluses, canaux et eaux adjacentes qui font partie de cette Voie. La Corporation de Gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent¹⁷⁴ est responsable de l'administration de cette voie navigable qui est en fonction habituellement de la fin mars à la fin décembre.

La Voie maritime du Saint-Laurent est une voie maritime de grande importance pour le transport de marchandises entre le centre de l'Amérique du Nord et les marchés internationaux.

De Montréal, la Voie maritime du Saint-Laurent permet aux bateaux d'atteindre le lac Ontario et le lac Érié par le canal Welland grâce à quinze écluses¹⁷⁵.

Section Montréal - lac Ontario

La section Montréal - lac Ontario possède 2 écluses américaines (Snell et Dwight D. Eisenhower) et 5 écluses canadiennes.

Entre le port de Montréal et le lac Ontario, les navires sont soulevés jusqu'à 63,9 m. La dernière écluse d'Iroquois, sert surtout d'écluse de réglage, permettant aux navires d'atteindre le niveau du lac Ontario grâce à une ascension pouvant varier entre 0,6 m et 1,8 m. Une fois sorti de l'écluse d'Iroquois, le navire traverse les Mille Îles, passe dans Kingston et Cap Vincent, puis vogue sur le lac Ontario, jusqu'au port de Toronto, pour atteindre ensuite le port Weller, à l'entrée du canal Welland.

¹⁷³ La majorité des informations de ce document provient du document «La voie navigable des Grands Lacs et du Saint-Laurent – Une vision claire pour l'avenir» de l'Association des armateurs canadiens, de la Chambre de commerce maritime et de la Corporation de la Voie maritime du Saint-Laurent, 2000, et du site internet du Réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent (www.grandslacs-voiemaritime.com)

¹⁷⁴ Le Canada, par le biais de la Corporation de Gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL), et les États-Unis, par la Saint-Lawrence Seaway Development Corporation, sont conjointement responsables de l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

¹⁷⁵ Chaque écluse mesure 233,5 m de longueur, 24,4 m de largeur et 9,1 m de profondeur. Les navires ayant jusqu'à 225,5 m de longueur, 23,8 m de largeur et chargés à un tirant d'eau maximum de 8 m peuvent franchir les écluses de la Voie maritime.

Section du canal Welland

Le canal Welland et ses huit écluses canadiennes présentent une dénivellation totale de 99,5 m et une distance de 43,4 km entre les lacs Ontario et Érié. Dans 7 des 8 écluses, les bateaux sont soulevés d'environ 14,2 m, alors que la huitième écluse en est une de contrôle de faible hauteur (0,3 à 1,2 m), permettant les derniers ajustements pour atteindre le niveau du lac.

5.1 Le trafic de la Voie maritime

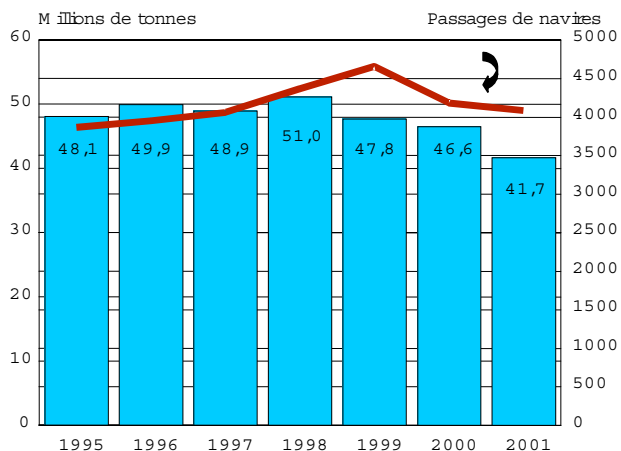
Près de 35 % des marchandises transportées dans la Voie maritime du Saint-Laurent ont comme origine et destination le Canada. Ces marchandises sont principalement du minerai de fer, du blé et de la pierre. Au deuxième rang, avec 23 % du total, on retrouve les expéditions américaines, constituées principalement de charbon, à destination du Canada. Les expéditions canadiennes vers les États-Unis représentent quant à elles, près de 20 % du total.

Du côté canadien, les deux ports les plus importants, quant au tonnage total manutentionné dans la Voie maritime, sont Hamilton et Thunder Bay. Du côté américain, les principaux ports ou régions sont Détroit, Duluth et Toledo.

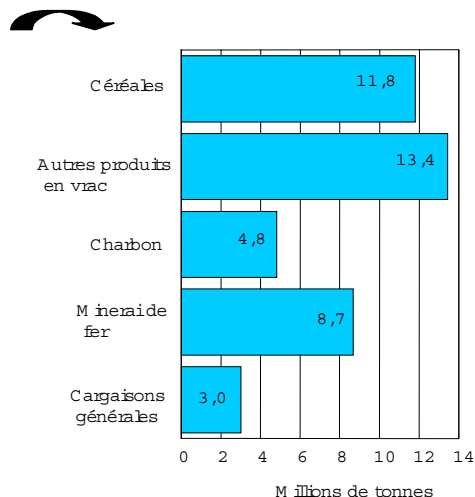
Parmi les marchandises expédiées via la Voie maritime du Saint-Laurent, les céréales sont les plus importantes. Elles sont transportées par des navires américains et canadiens et sont principalement destinées à l'exportation vers les pays d'Europe. Les chargements comprennent du blé, du maïs, des fèves de soya, de l'orge, de l'avoine et de la graine de lin. Ils représentent près du tiers de toutes les cargaisons qui transitent sur cette voie maritime. Cependant, une importante diminution du transport de céréales a été notée en 2001. On a ainsi enregistré une baisse de 11 % du volume transporté.

Tableau 10

Évolution des cargaisons transportées dans la Voie maritime du Saint-Laurent, 1995-2001



Cargaisons transportées dans la Voie maritime du Saint-Laurent, 2001



Source : Site internet de Réseau Grands Lacs – Voie maritime du Saint-Laurent www.grandslacs-voiemaritime

La même tendance est également observée pour le minerai de fer transporté des mines du Québec et du Labrador vers les aciéries de la région des Grands Lacs. Il est important de noter que le transport de minerai de fer est complémentaire au transport de blé puisqu'un même navire de lac peut décharger du minerai de fer dans les ports des Grands Lacs et charger du blé vers les ports du Saint-Laurent.

Une baisse de 23 % du minerai de fer transporté en 2001 a été notée par rapport à 2000 et le même constat est observé pour les cargaisons générales avec une baisse de 41 %.

Ces diminutions sont grandement responsables de la baisse de 10 % observée en 2001 comparativement à 2000 pour le total des cargaisons manutentionnées qui se chiffrent à 42 Mt. Cette baisse du tonnage total transitant par la Voie maritime constitue la troisième diminution annuelle depuis 1999. On attribue principalement cette diminution du volume total au ralentissement économique observé en Amérique du Nord ainsi qu'à la diminution du transport de cargaisons reliées à l'industrie sidérurgique. La diminution des exportations céréalières canadiennes et américaines a également contribué à la baisse du transport de marchandises via la Voie maritime.

Contrairement à cette tendance, les expéditions de charbon et de produits en vrac¹⁷⁶ ont augmenté respectivement de 11 % et 7 % en 2001. Le charbon occupe le troisième rang des principales marchandises transitant par la Voie maritime en 2001 avec une part de 12 %.

Le charbon est une source d'énergie encore largement utilisée dans le monde. Les entreprises européennes de services publics sont de grandes consommatrices de charbon provenant du bassin de la rivière Powder, au Wyoming et au Montana, et transporté via la Voie maritime.

Le nombre de passages de navires a suivi la même tendance que le tonnage transporté. Ainsi, la Voie maritime a accueilli 4 085 navires en 2001, soit une baisse de 2 % par rapport à l'année 2000. C'est le niveau le plus bas des trois dernières années.

Le tableau suivant présente le volume des marchandises transportées par les classes de navires transitant dans la Voie maritime du Saint-Laurent. On y retrouve : les navires «océaniques» et les navires «de lac»¹⁷⁷. Ces classes comprennent des cargos, des chalands et des pétroliers.

Tableau 11
Marchandises transportées dans la Voie maritime du Saint-Laurent
selon la classe et le genre de navire
1995-2001
Millions de tonnes

Classe et genre de navire	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Navire de lac :							
Cargo	34,6	34,6	33,4	31,4	31,4	29,6	27,7
Chaland	1,4	1,3	1,5	1,7	1,8	1,4	1,5
Pétrolier	0,8	0,9	0,9	1,2	0,8	0,6	0,8
Total navire de lac :	36,8	36,8	35,8	34,3	34,0	31,6	30,0
Océanique :							
Cargo	10,4	12,2	12,1	15,5	12,5	13,8	10,2
Pétrolier	0,9	0,9	1,0	1,2	1,3	1,2	1,5
Total océanique :	11,3	13,1	13,1	16,7	13,8	15,0	11,7
Total	48,1	49,9	48,9	51,0	47,8	46,6	41,7

Source : La Voie maritime du Saint-Laurent, Rapports sur le trafic 1995-2001

¹⁷⁶ Les principales marchandises en vrac sont le coke, le pétrole, la pierre, le ciment, le sel et les produits chimiques.

¹⁷⁷ Les navires « de lac » (laquiers) sont des navires navigant seulement dans les Grands Lacs, sur le fleuve et dans la Voie maritime du Saint-Laurent. En plus de ces plans d'eau, les navires «océaniques» naviguent également dans les eaux internationales (océans).

«Les navires de lac» ont transporté 30 Mt de marchandises en 2001 soit 72 % du total de marchandises transitant dans la Voie maritime du Saint-Laurent. Près de 28 Mt de marchandises ont été transportées par des cargos, 1,5 Mt par des chalands et 0,8 Mt par des pétroliers. Comparativement à l'année 2000, ces navires ont transporté moins de marchandises. Une baisse de 5 % du volume est ainsi observée en 2001 comparativement à l'année 2000. Depuis 1995, les volumes de marchandises transportées annuellement par ces navires ont subi une diminution.

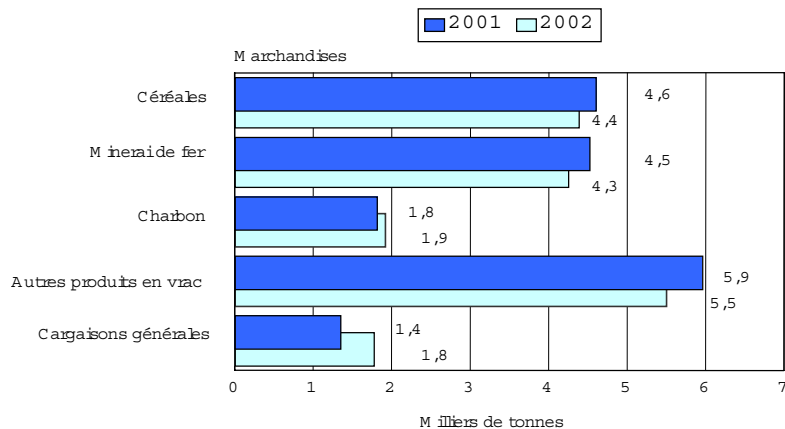
Les navires de classe «océanique» ont transporté 28 % du total des marchandises de la Voie maritime du Saint-Laurent en 2001 et ce sont principalement des cargos qui ont transporté ces marchandises. Le volume total des marchandises transportées par ce type de navire est estimé à 11,7 Mt en 2001, ce qui représente le plus bas niveau des cinq dernières années.

5.2 Perspectives 2002

Pour le 1^{er} semestre de 2002, la Voie maritime du Saint-Laurent a accueilli près de 1 720 navires comparativement à 1 812 navires pour la même période en 2001, ce qui représente une baisse de 5 %. Ces navires ont transporté 17,9 Mt pour cette période en 2002 comparativement à 18,3 Mt en 2001.

Comme le démontre le tableau suivant, les produits en vrac ont été la principale catégorie de marchandises transportées pour ce premier semestre de 2002, soit 5,5 Mt. Les céréales et le minerai de fer occupent la deuxième et la troisième place avec respectivement 4,4 Mt et 4,3 Mt. On retrouve ensuite le charbon avec 1,9 Mt et finalement les cargaisons générales qui totalisaient 1,8 Mt. Comparativement à la même période en 2001, ce sont les produits en vrac et le minerai de fer qui ont subi les plus importantes baisses avec respectivement 8 % et 6 %. Le transport des céréales a également subi une baisse de 5 %. Notons que la sécheresse dans l'Ouest canadien affecte le volume de céréales transportées dans la Voie maritime. Les cargaisons générales et le charbon ont, quant à eux, subi des augmentations respectives de 31 % et de 6 % comparativement à 2001.

Graphique 45
Cargaisons transportées dans la Voie maritime du Saint-Laurent,
1^{er} janvier au 31 juillet, 2001 et 2002



Source : Site internet de Réseau Grands Lacs – Voie maritime du Saint-Laurent
www.grandslacs-voiemaritime.com.

5.3 Sécurité

Le Canada et les États-Unis travaillent conjointement à échanger de l'information sur les navires et à resserrer le contrôle des navires empruntant la Voie maritime du Saint-Laurent et le réseau des Grands Lacs à la suite des attentats du 11 septembre. Les mesures comprennent un pré-contrôle des navires étrangers par la Garde côtière américaine, Transports Canada et les deux corporations administrant la Voie maritime¹⁷⁸ avant qu'ils n'entrent sur le fleuve Saint-Laurent pour se rendre aux Grands Lacs. Des inspections à bord sont également effectuées avant que les navires n'entrent dans les ports¹⁷⁹. Un inventaire des infrastructures les plus importantes près des voies maritimes a été réalisé et 24 zones de sécurité ont été mises en place. Ces zones sont régulièrement patrouillées par les gardes côtières américaine et canadienne et d'autres organismes publics et privés. Les services des deux pays escortent également tous les bateaux ainsi que tous les navires étrangers transportant une cargaison dangereuse pendant leur passage¹⁸⁰.

De plus, afin d'améliorer la sécurité et l'efficacité de la navigation sur la Voie maritime du Saint-Laurent, le nouveau système d'identification automatique des navires (SIA) est en place depuis le 5 septembre 2002. Grâce à la communication SIA, il est possible d'obtenir en temps réel des données sur la navigation. Le SIA est un dispositif de communication utilisant un transpondeur à

¹⁷⁸ « Protéger nos côtes après le 11 septembre », *Maritime Magazine*, n° 25, p. 9.

¹⁷⁹ « Canada et USA resserrant le contrôle des voies maritimes », *Yahoo actualités*, 26 mars 2002, <http://cf.news.yahoo.com/020323/3/6pkz.html>.

¹⁸⁰ « Protéger nos côtes après le 11 septembre », *Maritime Magazine*, n° 25, p. 9.

bord des navires. Ce transpondeur peut envoyer et recevoir des données sur le navire (identité, position, cap, vitesse, longueur, largeur, type, tirant d'eau, cargaison, etc.), et ce, à d'autres navires et à la côte. De plus, les centres de contrôle transmettent des données comme l'ordre d'éclusage, le niveau d'eau, le courant, la vitesse et la direction du vent, en plus de différents messages et avis. Le SIA deviendra obligatoire pour tous les navires commerciaux empruntant la Voie maritime au début de la saison de navigation 2003. Les avantages de ce système sont de permettre un meilleur contrôle de la vitesse, une meilleure gestion du trafic et des flottes, une réduction de la durée des transits, une amélioration des capacités d'intervention en cas d'accident ou d'incident, etc. Les gardes côtières du Canada et des États-Unis se proposent d'étendre d'ici quelques années la portée du SIA à l'ensemble du bassin du fleuve Saint-Laurent et des Grands Lacs¹⁸¹.

5.4 Projets futurs

Expansion de la Voie maritime

Une étude, commandée par le Congrès des États-Unis, analyse présentement un projet d'expansion de la Voie maritime du Saint-Laurent, entre Montréal et le lac Ontario ainsi que pour les installations maritimes entre les Grands Lacs. Cela permettrait le passage à l'année de navires de même taille que ceux circulant sur le canal de Panama, c'est-à-dire d'une longueur de 1 000 pieds (par rapport à 740 pieds actuellement dans la Voie maritime) et d'une largeur de 105 pieds (par rapport à 78 actuellement). La profondeur minimale du réseau devrait passer de 26 à 35 pieds. Les travaux les plus importants seraient réalisés dans le canal et dans les sept écluses entre Montréal et le lac Ontario ainsi que dans le canal Welland (entre les lacs Ontario et Érié). L'analyse préliminaire a été complétée en juin. Viendra ensuite l'étape de l'étude de faisabilité qui devrait durer de 2 à 3 ans¹⁸². Les gouvernements américain et canadien, par l'entremise de Transports Canada, participent financièrement à l'étude estimée à 20 M\$¹⁸³.

Par ailleurs, comme en 2001, la Voie maritime espère maintenir son tirant d'eau à 26 pieds 3 pouces pendant toute la saison. Une étude de faisabilité sur l'augmentation du tirant d'eau a été réalisée et des travaux de dragage d'entretien prévus permettront de l'augmenter de 3 pouces pour 2003. Chaque pouce supplémentaire augmente de 100 tonnes la charge que peut transporter un navire empruntant la Voie maritime peut transporter.

¹⁸¹ Réseau Grands Lacs Voie maritime du Saint-Laurent, « La Voie maritime du Saint-Laurent déploie le premier SIA au monde sur une voie navigable intérieure », Communiqué de presse, Montréal, 5 septembre 2002.

¹⁸² Vallière Martin, « Projet d'expansion majeure de la Voie maritime à l'étude; Washington examine l'agrandissement du Saint-Laurent pour les gros navires », *Le Soleil*, 9 août 2002.

¹⁸³ Editorial, « Giant ships on seaway a high-stakes debate; Shipping : Economy, environment at odds », *The Hamilton Spectator*, 20 août 2002.

Notons que les fortes pluies de l'automne dernier ont permis aux niveaux d'eau des Grands Lacs d'atteindre le seuil le plus élevé de cette saison. Les lacs Huron et Michigan ont vu leur niveau d'eau augmenter de 28 centimètres par rapport à l'an dernier. Toutefois, le niveau d'eau du lac Supérieur est resté stable et les Grands Lacs n'ont toujours pas retrouvé des niveaux historiquement plus élevés¹⁸⁴.

Modernisation des services

La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (CGVMSL) participe avec plusieurs intervenants du réseau Grands Lacs/Voie maritime à divers projets visant à améliorer la navigation et assurer la planification à long terme de la voie navigable. Cette année, la CGVMSL espère réaliser une vaste étude sur la modernisation des services de navigation en collaboration avec la Saint-Lawrence Seaway Development Corporation des États-Unis, les deux gardes côtières, les organismes de pilotage, Transports Canada et Pêches et Océans Canada. Elle a également reconnu la nécessité d'une étude de faisabilité pour déterminer l'orientation future du réseau Grands Lacs/Voie maritime¹⁸⁵.

¹⁸⁴ CKPR-TV et CBCS-FM, 22 août 2002.

¹⁸⁵ Réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent, « La cérémonie du haut-de-forme du Canal Welland inaugure la saison de navigation 2002 sur la Voie maritime du Saint-Laurent », Communiqué de presse, St. Catharines, 26 mars 2002.

PARTIE VI

6. Transport de passagers

6.1 Traverses et dessertes maritimes au Québec

Il y a plusieurs traverses et dessertes assurant le transport de personnes, de véhicules ou de marchandises au Québec. Ces traverses sont administrées soit par la Société des traversiers du Québec (STQ), soit par des administrateurs privés ou par un partenariat des deux. Cependant, la majorité de ces traverses sont sous la responsabilité de la STQ¹⁸⁶.

Cinq traverses sont ainsi exploitées seulement par la STQ:

- Sorel/Saint-Ignace-de-Loyola;
- Québec/Lévis;
- Île-aux-Grues/Montmagny;
- Île-aux-Coudres/Saint-Joseph-de-la-Rive;
- Tadoussac/Baie-Sainte-Catherine.

Les trois traverses suivantes sont administrées par la STQ en collaboration avec des entreprises privées :

- Matane/Baie-Comeau/Godbout;
- Rivière-du-Loup/Saint-Siméon;
- Île-d'Entrée/Cap-aux-Meules.

Il y a cinq traverses privées sur le Saint-Laurent qui ne sont pas sous la responsabilité de la STQ, mais qui sont toutes aussi importantes. Ces traverses sont celles de :

- L'Îsle-Verte/Notre-Dame-des-Sept-Douleurs;
- Trois-Pistoles/Les Escoumins;
- Rimouski/Forestville;
- Rimouski/Côte-Nord;
- Montréal/Les Îles-de-la-Madeleine.

La Société des traversiers du Québec gère une flotte de 11 navires ainsi que les infrastructures terrestres des traverses dont elle est responsable.

¹⁸⁶ Les services offerts par la Société permettent :

- de rompre l'isolement de la population de certaines îles situées sur le Saint-Laurent (Île-aux-Coudres, Île-aux-Grues et Île-d'Entrée);
- le transport de travailleurs et d'étudiants, par exemple entre Sorel et Saint-Ignace-de-Loyola, entre Québec et Lévis ou encore entre Tadoussac et Baie-Sainte-Catherine;
- l'approvisionnement des régions et particulièrement de la Côte-Nord.

6.1.1 Évolution du nombre de passagers transportés

Plus de cinq millions de personnes utilisent annuellement les traverses administrées par la STQ depuis les dernières années. Après une augmentation annuelle du nombre de passagers depuis la période 1998-1999, on note une première baisse de 3 % en 2000-2001 par rapport à la période précédente qui avait établi des records dans toutes les catégories. Pour la période 2001-2002, on observe une stabilité du nombre de passagers utilisant les traverses comparativement à la saison précédente.

La traverse Tadoussac/Baie-Sainte-Catherine est la plus importante de toutes les traverses québécoises pour ce qui est du nombre de passagers. Malgré le fait que près de 1,9 million de passagers ont utilisé cette traverse en 2001-2002, l'achalandage de cette dernière a connu une baisse de 6 % au cours de la dernière période. Au deuxième rang, on retrouve la traverse Québec/ Lévis qui a accueilli plus de 1,6 million de passagers en 2001-2002, ce qui représente une augmentation de 5 % comparativement à la période précédente. En plus de la traverse Tadoussac/Baie-Sainte-Catherine, celle de Matane/Baie-Comeau/Godbout a également subi une diminution de 4 %. Toutes les autres traverses administrées par la STQ ont connu une augmentation de leur achalandage en 2001-2002.

Tableau 12
Nombre de passagers transportés par les traverses administrées par la STQ
1996-2002
(Milliers)

Traverses	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002
Tadoussac/Baie-Sainte-Catherine	1 738,8	1 777,9	1 902,9	1 998,8	1 990,9	1 872,0
Québec/Lévis	1 527,9	1 377,6	1 606,9	1 633,0	1 518,2	1 601,2
Sorel/ Saint-Ignace-de-Loyola	991,4	865,2	896,5	906,9	874,6	879,4
Île-aux-Coudres/ Saint-Joseph-de-la-Rive	571,7	584,2	594,0	623,4	601,1	627,1
Matane/Baie-Comeau/Godbout	239,0	231,5	228,5	231,2	226,2	216,1
Rivière-du-Loup/ Saint-Siméon	169,9	183,8	175,7	178,4	171,7	179,6
Île-aux-Grues/Montmagny	45,4	44,1	51,5	54,8	54,9	63,3
Île-d'Entrée/Cap-aux-Meules	4,4	4,8	4,6	5,0	4,6	6,1
Total :	5 288,5	5 069,3	5 460,6	5 631,4	5 442,2	5 444,8

Exercice terminé au 31 mars de l'année mentionnée.

Société des traversiers du Québec, Rapport d'activités 2000-2001 et Statistiques pour la période de douze mois se terminant le 31 mars 2002.

6.1.2 Évolution du nombre de véhicules transportés

Le nombre de véhicules transportés suit la même tendance que le nombre de passagers, soit une augmentation annuelle depuis la période 1997-1998 et une première baisse de 2 % en 2000-2001 par rapport à la période précédente. Toutefois, au cours de la période 2001-2002, une hausse d'achalandage de 2 % des véhicules sur les traversiers a été observée comparativement à l'année précédente. Le nombre de véhicules qui ont pris place à bord de l'un ou l'autre des navires se situait à plus de 2,5 millions d'unités équivalentes automobiles (UEA)¹⁸⁷.

La traverse Tadoussac/Baie-Sainte-Catherine est celle qui a transporté le plus grand nombre de véhicules motorisés, suivie de la traverse Sorel/Saint-Ignace-de-Loyola.

Tableau 13
Nombre de véhicules motorisés (UEA) transportés par les traverses
administrées par la STQ
1996-2002
(Milliers)

Traverses	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002
Tadoussac/Baie-Sainte-Catherine	1 038,2	1 149,5	1 207,6	1 295,7	1 294,1	1 306,1
Sorel/ Saint-Ignace-de-Loyola	516,5	439,1	473,5	500,8	474,6	488,4
Île-aux-Coudres/ Saint-Joseph-de-la-Rive	258,8	271,5	281,0	292,7	278,9	291,1
Québec/Lévis	218,6	200,7	248,6	242,1	238,0	251,9
Matane/Baie-Comeau/Godbout	115,6	115,2	127,2	124,6	117,8	105,6
Rivière-du-Loup/ Saint-Siméon	75,1	80,0	78,1	82,2	75,3	77,9
Île-aux-Grues/Montmagny	17,1	16,8	17,4	18,1	18,4	18,6
Île-d'Entrée/Cap-aux-Meules	0,003	-	-	-	0,012	0,003
Total :	2 240,0	2 272,8	2 433,4	2 556,2	2 497,1	2 539,6

Exercice terminé au 31 mars de l'année mentionnée.

Société des traversiers du Québec, Rapport d'activités 2000-2001 et Statistiques pour la période de douze mois se terminant le 31 mars 2002.

¹⁸⁷ Unités équivalentes automobiles (UEA)

Motocyclette, motoneige	0,5 automobile
Équipements supplémentaires	0,5 automobile
Camion	2,0 automobiles
Camion-remorque	4,0 automobiles
Train routier	5,0 automobiles
Autobus	3,0 automobiles
Remorque : Petite et 6 à 8 mètres (non commerciale)	1,0 automobile
Plus de 8 mètres et commerciale plus de 6 mètres	2,0 automobiles
Autres	1,0 automobile

6.1.3 Évolution du nombre de traversées

Lors de la période 2001-2002, le nombre de traversées effectuées par les traversiers administrés par la STQ a connu une augmentation de 2 % par rapport à la période précédente. Plus de 100 000 traversées ont été réalisées. Le premier rang, pour le nombre de traversées effectuées, est occupé par la traverse Tadoussac/Baie-Sainte-Catherine (près de 40 000 traversées), suivie de la traverse Québec/Lévis avec plus de 25 000 traversées.

Tableau 14
Nombre de traversées effectuées par les traverses administrées par la STQ
1996-2002
(Milliers)

Traverses	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002
Tadoussac/ Baie Sainte-Catherine	36,4	32,6	34,5	38,4	38,8	39,9
Québec/Lévis	25,7	23,1	23,9	25,3	25,1	25,1
Sorel/ Saint-Ignace-de-Loyola	19,7	18,1	19,7	20,4	20,1	20,9
Île-aux-Coudres/ Saint-Joseph-de-la-Rive	10,1	9,9	10,1	10,5	10,5	10,8
Rivière-du-Loup/ Saint-Siméon	1,7	1,7	1,8	1,8	1,6	1,7
Matane/ Baie-Comeau/Godbout	1,6	1,6	2,1	2,0	1,8	1,5
Île-aux-Grues/Montmagny	1,1	1,1	1,2	1,2	1,2	1,2
Île-d'Entrée/ Cap-aux-Meules	0,736	0,718	0,742	0,744	0,716	0,764
Total :	97,0	88,8	94,0	100,3	99,8	101,9

Exercice terminé au 31 mars de l'année mentionnée.

Société des traversiers du Québec, Rapport d'activités 2000-2001 et Statistiques pour la période de douze mois se terminant le 31 mars 2002.

Enfin, certaines de ces traverses sont fermées l'hiver en raison des glaces ou de la baisse d'achalandage. Ces traverses sont Île-aux-Grues/Montmagny, dont la période d'activité est d'avril à décembre, Rivière-du-Loup/Saint-Siméon, dont la période d'activité est de la fin mars au début janvier et Île-d'Entrée/Cap-aux-Meules, qui fonctionne d'avril à novembre.

6.1.4 Saison 2002-2003

Un troisième navire d'une capacité de 70 véhicules a été ajouté à la traverse Tadoussac/Baie-Sainte-Catherine. Ce service était offert jusqu'au 2 septembre 2002 afin de répondre à l'accroissement de l'achalandage. La

fréquence des traverses a également été augmentée et les départs étaient disponibles aux 13 minutes environ¹⁸⁸.

Une légère hausse de l'achalandage à la traverse Rivière-du-Loup/Saint-Siméon a été observée cette saison étant donné que le traversier reliant Trois-Pistoles et Les Escoumins n'était pas en service¹⁸⁹.

Du 1^{er} avril 2002 (début de l'année financière 2002-2003 pour la STQ) au 30 juin 2002, près de 1,3 million de passagers et 681 000 véhicules¹⁹⁰ ont utilisé les services de traverse de la STQ. Comparativement à la même période l'an dernier, on observe une baisse de près de 5 % du nombre de passagers, mais une hausse de près de 7 % du nombre de véhicules¹⁹¹.

Les données préliminaires pour le mois de juillet 2002 présentent une augmentation de 5 650 passagers et de 27 000 véhicules (UEA) pour l'ensemble de la Société comparativement au même mois l'an dernier. C'est à la traverse Québec/Lévis que l'on observe la plus importante hausse de passagers pour le mois de juillet avec 24 %, suivie de la traverse Tadoussac/Baie-Sainte-Catherine où l'augmentation observée est de 19 %. Au chapitre du nombre de véhicules, c'est à la traverse Matane/Baie-Comeau/Godbout que l'on observe la plus importante augmentation avec 23 %, suivie des traverses de Sorel/Saint-Ignace-de-Loyola et Tadoussac/Baie-Sainte-Catherine avec une augmentation de 17 % chacune¹⁹².

Le mois d'août s'annonçait également exceptionnel. La STQ prévoyait toutefois une stabilité par rapport aux années précédentes à compter du mois de septembre¹⁹³.

La STQ attribue l'augmentation des déplacements en véhicule motorisé à bord des traversiers à la température exceptionnelle que l'on a connue au cours de la période estivale ainsi qu'au taux de change. De plus, les Québécois voyagent de plus en plus au Québec, ce qui a probablement contribué à la hausse enregistrée par la STQ. Enfin, la promotion accrue des services de traversier aurait également favorisé les déplacements en véhicule motorisé à bord des traversiers¹⁹⁴.

¹⁸⁸ Société des traversiers du Québec, « Traverse Tadoussac/Baie Sainte-Catherine – Le ministre Baril annonce le début du service à trois traversiers », Communiqué de presse, 20 juin 2002.

¹⁸⁹ Larouche, Marc, « Trois-Pistoles; La saison du traversier est à l'eau », *Le Soleil*, 13 juin 2002.

¹⁹⁰ Convertis en unités équivalentes automobiles (UEA).

¹⁹¹ Société des traversiers du Québec, « Statistiques pour la période de trois mois de terminant le 30 juin 2002 », juillet 2002.

¹⁹² Ibid.

¹⁹³ Société des Traversiers du Québec, 21 août 2001.

¹⁹⁴ Société des Traversiers du Québec, « Rapport d'activités 2000-2001 », 2001.

6.1.5 Traverses et dessertes privées

Afin d'avoir une vue d'ensemble de l'importance des services de traverse et de desserte privées sur le Saint-Laurent, on doit se référer à la période 1999-2000, dernière année où le total du nombre de passagers est disponible. Au cours de cette période, 126 000 passagers ont emprunté ces traverses. Pour les années subséquentes, il est difficile d'interpréter la tendance puisque la traverse desservant le plus grand nombre de personnes n'est pas comptabilisée. Toutefois, on note une augmentation de l'achalandage pour les traverses Îsle-Verte/Notre-Dame-des-Sept-Douleurs et Rimouski/ Côte-Nord.

Tableau 15
Nombre de passagers transportés par les traverses et dessertes privées
1997-2002
(Milliers)

Traverses et dessertes privées	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002
Trois-Pistoles/Les Escoumins ³	43,1	35,6	39,8	36,0	34,6
Îsle-Verte/Notre-Dame-des-Sept-Douleurs ²	N/D	13,5	14,4	15,7	16,8
Rimouski/Côte-Nord ⁵	N/D	5,6	5,8	7,10	9,3
Montréal/Matane/Îles-de-la-Madeleine ⁶	0,851	0,907	1,0	1,1	0,795
Rimouski/Forestville ⁴	N/D	62,0	65,0	N/D	N/D
Total :	N/D	117,6	126,0	N/D	N/D

² La Compagnie Inter-Rives.

³ La Compagnie de navigation des Basques inc. et Ministère des Transports du Québec.

⁴ Ministère des Transports du Québec, « Utilisation optimale des modes de transport ou l'intermodalité, octobre 2001 ».

⁵ La Compagnie Relais Nordik inc et Ministère des Transports du Québec, « Utilisation optimale des modes de transport ou l'intermodalité », octobre 2001.

⁶ Ministère des Transports du Québec, « Utilisation optimale des modes de transport ou l'intermodalité », octobre 2001 et le Groupe CTMA.

D'ailleurs, au cours de l'année 2001-2002, c'est le service Rimouski/Côte-Nord qui a connu la plus importante hausse d'achalandage avec 31 % d'augmentation par rapport à la saison précédente. Il est toutefois important de noter que ce service n'est pas seulement une traverse mais qu'il offre également des cabines pour les passagers. En outre, les augmentations de passagers survenues sont reliées aux améliorations apportées au navire et notamment aux cabines.

La traverse Îsle-Verte/Notre-Dame-des-Sept-Douleurs a quant à elle connu une hausse du nombre de passagers de 7 % lors de la période 2000-2001 comparativement à la période précédente.

Les traverses de Trois-Pistoles/Les Escoumins et de Montréal/Matane/Îles-de-la-Madeleine ont subi une baisse d'achalandage respective de 4 % et de 28 %. Concernant cette dernière traverse, notons que depuis juin 002, un nouveau bateau, «Le Vacancier», effectue la navette entre Montréal et les Îles-de-la-

Madeleine en remplacement du bateau «Le Voyageur», avec escales à Québec et à Matane. Contrairement au «Voyageur» qui n'avait pas de cabine, le «Vacancier» peut accueillir 500 personnes en cabine ainsi qu'un maximum de 300 voitures¹⁹⁵.

Enfin, le service de traversier rapide offert par l'entreprise privée depuis 1997 entre Rimouski et Forestville pourrait éventuellement disparaître puisque l'entreprise souhaite concentrer ses activités dans la construction de navires. Puisqu'il s'agit d'un service privé non subventionné, l'entrepreneur n'est pas tenu d'assurer le service au même titre que la STQ pour les liaisons essentielles¹⁹⁶.

En raison de l'état de délabrement du quai de Les Escoumins, le traversier reliant Trois-Pistoles et Les Escoumins n'est pas en service cette saison. La Compagnie de navigation des Basques stipule que les discussions en cours sont positives afin que le service reprenne ses opérations la saison prochaine¹⁹⁷.

Il existe également d'autres traverses privées au Québec. Les traverses de Pointe-Fortune et Carillon, de Saint-Denis-sur-le-Richelieu et Saint-Antoine-sur-le-Richelieu, de Saint-Juste-du-Lac et Notre-Dame-du-Lac en sont quelques-unes. Le peu de données disponibles à leur sujet ne nous permet toutefois pas d'élaborer sur ces services.

6.1.6 Projets futurs

La STQ poursuit ses démarches en vue d'obtenir son accréditation au code ISM (International Safety Management) qui couvre tous les processus de contrôle de la sécurité et des risques de pollution à bord des navires¹⁹⁸.

Le gouvernement du Québec et la Société des traversiers du Québec a l'intention de toujours améliorer les services de traverse au Québec et plus particulièrement dans l'Est. En effet, la STQ analyse présentement plusieurs scénarios afin d'offrir de meilleurs services entre la Côte-Nord, le Bas-Saint-Laurent et la Gaspésie. Il y a plusieurs hypothèses, dont la mise en service d'un nouveau traversier rapide reliant Rimouski ou Matane à Forestville, Baie-Comeau ou Godbout. Aucune décision n'est encore arrêtée¹⁹⁹.

¹⁹⁵ <http://www.ilesdelamadeleine.com/ctma/index2.htm>.

¹⁹⁶ Société des traversiers du Québec, «La Société des traversiers du Québec dépose son rapport d'activités pour l'exercice financier 2000 et 2001», Communiqué de presse, 18 décembre 2001.

¹⁹⁷ Contact personnel.

¹⁹⁸ Ibid.

¹⁹⁹ Ministère des Transports du Québec, «Traversier Rimouski-Forestville – Le ministre Jacques Baril réaffirme l'intention du gouvernement du Québec d'améliorer les services de traverses dans l'Est du Québec», Communiqué de presse, 11 avril 2002.

Le gouvernement du Québec a également annoncé la réalisation d'une étude portant sur la circulation entre les deux rives de Québec et de Lévis et les infrastructures de transport aux approches des ponts sur le territoire de Lévis. D'ici 2015, le débit de circulation sur les ponts Pierre-Laporte et de Québec occasionnera des périodes de congestion importantes étant donné une augmentation prévue de véhicules de l'ordre de 30 %. Le ministère des Transports dressera alors un portrait des problématiques de circulation actuelles et prévisibles à long terme. Plusieurs aspects seront considérés dans l'étude, notamment les améliorations aux services des traversiers²⁰⁰.

6.2 Industrie des croisières internationales

Selon Tourisme-Québec, les croisières sont le principal choix touristique au monde. Au cours des deux dernières décennies, les croisières internationales sont devenues le produit touristique par excellence. Le texte qui suit présente un état de la situation de l'industrie des croisières ainsi que le potentiel de développement de cette activité économique.

6.2.1 Amérique du Nord

Les impacts économiques générés par l'industrie des croisières aux États-Unis étaient estimés à 17,9 G\$ en 2000. Il s'agit d'une hausse de 15 % par rapport à 1999, alors que les retombées économiques étaient estimées à 15,5 G\$²⁰¹.

Au cours des dernières années, le marché nord-américain des croisières a connu une augmentation significative du nombre de passagers. Entre 1998 et 2001, le nombre de croisiéristes est passé de 5,4 à 6 millions de passagers et il devrait dépasser les 7 millions en 2002 selon les plus récentes estimations. D'après le GP Wild, une importante compagnie de consultation spécialisée dans l'industrie des croisières, le nombre de croisiéristes doublera d'ici 2010 en Amérique du Nord²⁰².

Environ 127 navires de croisière sont actifs sur le marché nord-américain. De plus, selon les projections de Cruise Lines International Association (CLIA), la flotte nord-américaine de bateaux de croisière pourrait s'accroître de 47 navires au cours des 5 prochaines années. En 2002 seulement, 14 nouveaux bateaux sillonneront les eaux nord-américaines, portant la capacité d'accueil des ports à 10 millions de passagers²⁰³. Certains ports de la côte Atlantique des États-Unis

²⁰⁰ Ministère des Transports du Québec, «Déplacement entre Québec et Lévis – Le ministre Jacques Baril lance une étude de circulation sur le territoire de la ville de Lévis», Communiqué de presse, 23 avril 2002.

²⁰¹ « Cruise North America », *Canadian Sailings*, mars 2002

²⁰² Ibid

²⁰³ UQAR, « Estimation de la valeur économique des industries associées au domaine maritime au Québec », 2002

et du Canada prévoient même une année record du nombre de croisières en 2002²⁰⁴.

À l'échelle mondiale, il est estimé que plus de 50 nouveaux bateaux de croisières s'ajouteront à la flotte existante en 2005²⁰⁵.

Les attaques terroristes du 11 septembre aux États-Unis, suivies de la riposte américaine en Afghanistan, ont eu un impact très important sur l'industrie des croisières nord-américaines. Suite à ces événements, plusieurs bateaux de croisière localisés en Méditerranée ont été redéployés vers des ports et havres plus sécuritaires en Amérique du Nord. Un autre facteur contribuant à ce redéploiement est l'augmentation des mesures de sécurité des autorités canadiennes et américaines ainsi que des opérateurs des navires. L'Amérique du Nord devient ainsi une destination de plus en plus importante puisque l'aspect sécuritaire des croisières devient un facteur influençant le choix des touristes.

6.2.2 Industrie des croisières au Canada

Au Canada, on estime à un milliard de dollars les retombées économiques annuelles de l'industrie des croisières²⁰⁶.

Le tableau qui suit montre qu'un grand nombre de passagers ont fréquenté les ports de Vancouver, Montréal, Québec et Halifax en 1991, conséquence de la guerre du Golfe persique. En effet, les compagnies de croisière offrent depuis, des croisières vers des régions du globe considérées plus sécuritaires. Le Québec accueille quelques-uns de ces navires de croisière.

²⁰⁴ « Cruise North America », Canadian Sailings, mars 2002

²⁰⁵ Leake, Jonathan, « Cruise ships cause major pollution, says group », The Sunday Herald, July 21 2002.

²⁰⁶ Ibid

Tableau 16
Trafic des croisières internationales en termes de passagers
dans les principaux ports canadiens
1990-2002e
(Milliers de passagers)

Année	Vancouver ¹	Montréal ²	Québec ³	Halifax ¹	Saint John (N.B.) ¹
1990	388,3	30,9	34,8	24,4	1,7
1991	423,9	47,0	51,4	43,5	3,4
1992	449,2	34,9	41,1	30,1	5,5
1993	519,9	30,6	38,6	30,9	12,4
1994	591,4	33,9	36,4	37,7	23,6
1995	596,7	27,4	39,0	30,3	12,2
1996	701,5	19,1	21,3	36,6	8,5
1997	816,5	29,3	35,5	44,3	19,8
1998	873,1	32,6	43,9	48,0	28,4
1999	947,7	18,3	34,6	107,8	40,0
2000	1 054,0	25,2	35,9	138,3	101,4
2001	1 060,4	23,8	48,8	160,2*	88,0*
2002e	*1 113,7	32,8	70,0	165,0*	80,0*

e : estimation

Sources : 1. Transport Canada

2. Administration portuaire de Montréal,

3. Administration portuaire de Québec

* Contacts avec le port de l'endroit

Depuis les dernières années, le nombre de croisiéristes est en hausse dans la plupart des ports canadiens et la majorité d'entre eux prévoient que ce nombre augmentera en 2002. Seul le port de Saint John au Nouveau-Brunswick prévoit une diminution. La Compagnie Carnival n'a pas prévu de croisière vers cette destination en 2002, ce qui diminuera le nombre d'escales de bateaux de croisière et par conséquent, le nombre de croisiéristes²⁰⁷.

Le port de Vancouver est celui qui accueillera le plus grand nombre de croisiéristes au Canada en 2002, avec un nombre estimé à plus d'un million de passagers. En 2001, le port de Vancouver s'est classé bon premier au Canada puisqu'il a accueilli 77 % des croisiéristes. La croisière Vancouver/Alaska est la troisième plus populaire au monde après les Caraïbes et la Méditerranée. Les quatre autres ports accueillant des croisiéristes internationaux sont situés dans l'Est du Canada et représentent 23 % du nombre total de passagers en 2001. Halifax se classe donc deuxième au Canada, suivi du port de Saint John au Nouveau-Brunswick. Québec et Montréal se classent respectivement quatrième et cinquième au Canada.

²⁰⁷ Administration portuaire de St John au Nouveau-Brunswick

Pour les ports de la côte Est du Canada et du Saint-Laurent, notamment ceux de Halifax et de Québec, le marché des croisières offre un potentiel intéressant selon les statistiques. Le port de Halifax a accueilli près de quatre fois plus de croisiéristes en 2001 que la moyenne des années 90. Quant au port de Québec, avec l'ouverture de son terminal de croisière à l'été 2002, il prévoit presque doubler le nombre de croisiéristes.

L'essor du secteur des croisières touristiques sur l'Atlantique s'explique en partie par les efforts combinés de commercialisation de l'Atlantic Canada Cruise Association (créée en 1998) et du New Atlantic Frontier, un groupe d'environ 30 ports situés entre New York et Montréal, qui ont décidé de mettre en commun leurs ressources commerciales. La plupart des bateaux qui font escale à Saint John et Halifax proviennent du Nord-Est des États-Unis, plus particulièrement de New York²⁰⁸, d'où l'intérêt pour les ports de l'Est de l'Amérique du Nord d'unir leurs forces afin de promouvoir l'industrie des croisières.

En octobre 2000, une initiative semblable a permis aux ports de la Voie maritime du Saint-Laurent de créer l'Association des croisières du Saint-Laurent. Le mandat de l'Association est de regrouper la plupart des intervenants privés et publics de l'industrie québécoise des croisières afin de promouvoir et de développer l'industrie des croisières internationales dans la Voie maritime du Saint-Laurent²⁰⁹.

6.2.3 Industrie des croisières au Québec

Au Québec, l'industrie des croisières internationales s'est surtout développée au milieu des années 80. Les compagnies de croisière étaient à la recherche de nouvelles destinations afin d'éviter les régions tropicales fortement touchées par des ouragans en septembre et octobre. Cette initiative a permis d'offrir des croisières vers d'autres destinations, notamment sur le Saint-Laurent entre septembre et octobre afin de découvrir les décors enchanteurs de l'automne québécois.

Au port de Québec, 65 % des escales internationales ont été concentrées en septembre et octobre en 2001, alors qu'elles ont été de 50 % au port de Montréal durant la même période. En 2001, tous les bateaux de croisière internationale d'une capacité de plus de 500 passagers à destination de Montréal y ont fait escale lors des mois de septembre et octobre.

²⁰⁸ Ibid

²⁰⁹ Site web de l'Association des croisières du Saint-Laurent : www.st-laurent.org

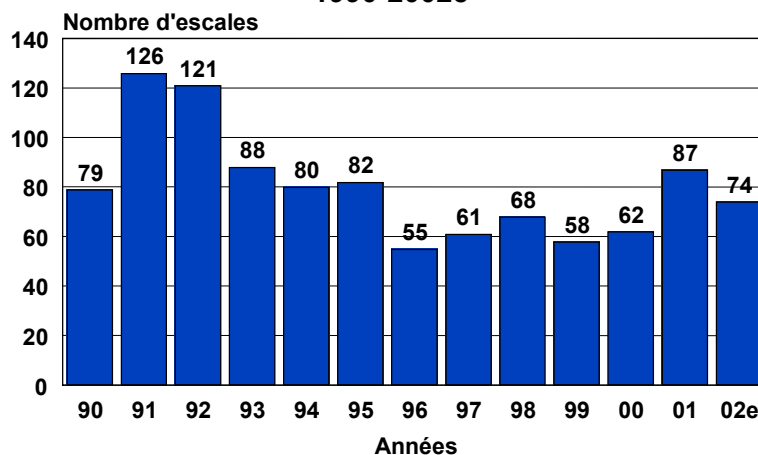
Port de Québec

Au sein du marché nord-américain, la ville de Québec est l'une des destinations de prédilection de plusieurs croisières en provenance de l'Europe et des États-Unis²¹⁰. En 2001, les croisières au port de Québec ont généré des retombées économiques de 7,5 M\$²¹¹.

À l'exception de l'année 1991, alors que la guerre du Golfe persique avait favorisé la venue d'un plus grand nombre de croisières sur le Saint-Laurent, l'année 2001 a été la deuxième meilleure année de toute l'histoire des croisières au port de Québec. En effet, 87 navires de croisière ont fait escale au port de Québec pour un total de 48 800 croisiéristes, soit une hausse de 36 % par rapport à 2000. De plus, 11 navires en étaient à leur première escale à Québec²¹².

Au chapitre des escales au port de Québec, le graphique suivant montre que l'année 2001 a été la plus achalandée des 5 dernières années. Depuis 1996, on observe une tendance à la hausse du nombre d'escales dans ce port.

Graphique 46
Nombre d'escales effectuées par les bateaux de croisière internationale au port de Québec 1990-2002e



e : estimation

Source : Administration portuaire de Québec

Le port de Québec devrait accueillir un nombre record de 70 000 croisiéristes en 2002. Cette forte hausse du nombre de croisiéristes, en dépit d'une baisse du nombre d'escales, s'explique par la visite de plus gros navires de croisière. L'ouverture du nouveau terminal de croisière aurait convaincu plusieurs

²¹⁰ Site web du Port de Québec : www.portquebec.ca

²¹¹ *Le Journal de Québec*, jeudi 16 mai 2002

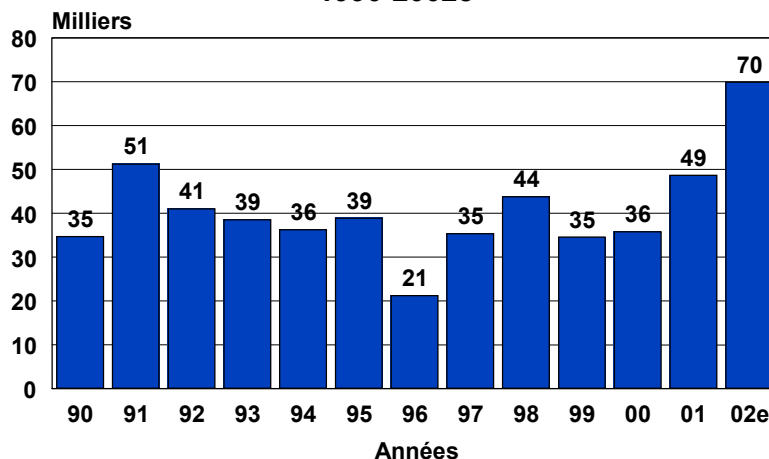
²¹² Port de Québec, « 2002, une autre année d'investissements et de grands projets pour le Port de Québec », Communiqué de presse, 28 décembre 2001

compagnies d'offrir des croisières à destination du Québec. Les retombées économiques pour la saison 2002 sont estimées à 10 M\$²¹³.

Parmi les 74 escales prévues en 2002, 9 bateaux en seront à leur première visite au port de Québec. Des navires de la *Carnival Corporation*, la plus grosse compagnie de croisière au monde ainsi que la compagnie *Celebrity*, *Heritage Cruise Line* et *ResidenSea* s'arrêteront à Québec en 2002 pour la première fois²¹⁴.

Le port de Québec a effectué plusieurs missions commerciales afin de promouvoir la destination de Québec auprès des grandes compagnies de croisière. Les autorités du port travaillent également avec plusieurs groupes régionaux pour développer des liens aériens à l'Aéroport international Jean-Lesage à Québec, le service aérien étant un élément important pour le marché des croisières²¹⁵.

Graphique 47
Nombre de passagers de bateaux de croisière internationale
faisant escale au port de Québec
1990-2002e



e : estimation

Source : Administration portuaire de Québec

La plus forte hausse en termes de passagers se manifestera de façon plus éloquente encore au cours des deux prochaines années. Dès 2004, le port de Québec prévoit accueillir 150 000 croisiéristes²¹⁶. Le terminal de croisière permettra au port de Québec, en plus d'être un lieu d'escale, de devenir un lieu de départ et d'arrivée d'un plus grand nombre de croisières. Présentement, seuls

²¹³ Green Lakes and Seaway Shipping News, «New cruise terminal opened in Quebec city», 11 septembre 2002.

²¹⁴ Ibid

²¹⁵ Port de Québec « L'Administration portuaire de Québec joint les rangs du groupe d'action pour les liaisons aériennes », Communiqué de presse, 14 novembre 2001.

²¹⁶ « Le nouveau terminal pour les croisières prêt en juin », *Les Affaires*, 3 novembre 2001

le *Queen Elizabeth 2*, le *Seabourn Sun* et quelques petits bateaux de croisière de 250 passagers ou moins utilisent le port de Québec comme lieu de départ et d'arrivée des croisières.

Selon une étude de l'Administration portuaire de Québec, le terminal devrait générer, à moyen terme, des retombées économiques annuelles de l'ordre de 200 M\$ et la création d'environ 1 700 emplois²¹⁷.

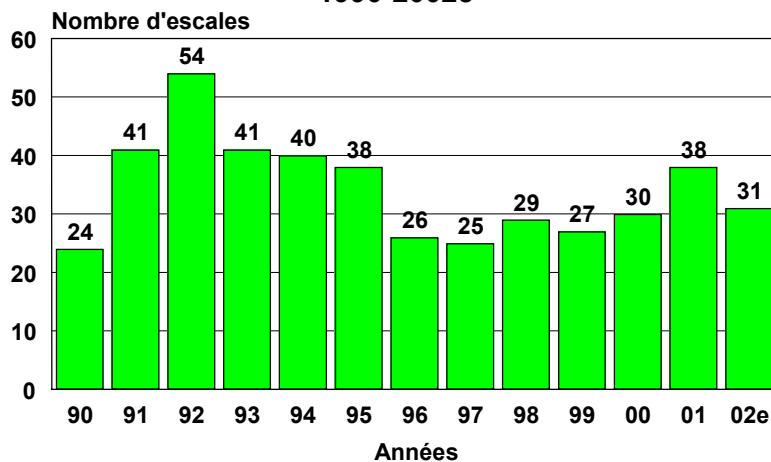
En août 2002, 12 escales ont été effectuées au port de Québec et près de 21 000 personnes ont été accueillies. En septembre et en octobre, 28 escales sont prévues et 49 000 croisiéristes sont attendus²¹⁸.

Port de Montréal

Montréal est une autre destination importante pour plusieurs croisières. Grâce à ses installations portuaires et à sa situation géographique, Montréal est souvent le point de départ et d'arrivée de croisières sur le Saint-Laurent et le long de la côte est nord-américaine²¹⁹.

En 2001, le nombre d'escales de bateaux de croisière au port de Montréal a été supérieur à la moyenne des 5 années précédentes. Depuis 1996, il y a une légère tendance à la hausse du nombre d'escales au port de Montréal.

Graphique 48
Nombre d'escales effectuées par les bateaux de croisière internationale
au port de Montréal
1990-2002e



e : estimation

Source : Administration portuaire de Montréal

²¹⁷ Ibid

²¹⁸ St-Pierre, Annie, « Québec prête à recevoir 70 000 croisiéristes », *Journal de Québec*, 16 mai 2002.

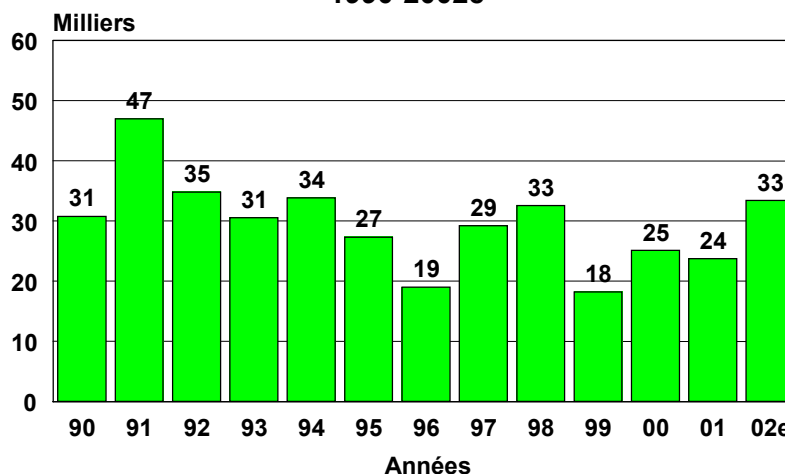
²¹⁹ « Cruise North America », *Canadian Sailings*, mars 2002

À l'instar du port de Québec, le port de Montréal prévoit accueillir 31 navires de croisière pour un total de 32 815 croisiéristes en 2002²²⁰. Cela représente une hausse de 38 % par rapport à 2001 alors que 23 800 passagers y furent accueillis. Une des raisons de cette augmentation est que plusieurs lignes de croisière ont inclus Montréal dans leur itinéraire, et ce, pour la première fois.

Depuis 1997, l'industrie des croisières sur les Grands Lacs semble de plus en plus populaire. En 2000, environ 3 000 passagers ont navigué sur les eaux des Grands Lacs. En 2002, il y en aura environ 15 000. Cette destination est très importante pour le port de Montréal puisque plusieurs de ces bateaux de croisière s'arrêtent à Montréal.

En 2000, 14 escales au port de Montréal étaient constituées de lignes de croisière partant ou à destination des ports américains des Grands Lacs. En 2001, il y en a eu 23, soit 9 de plus qu'en 2000. Cela reflète une augmentation importante de la popularité de ce type de croisière et de l'affluence au port de Montréal²²¹.

Graphique 49
Nombre de passagers de bateaux de croisière internationale
faisant escale à Montréal
1990-2002e



e : estimation

Source : Administration portuaire de Montréal

À la fin du mois de juillet 2002, 16 escales ont été effectuées au port de Montréal pour un total de 11 200 passagers et 15 autres escales sont prévues pour les mois de septembre et d'octobre.

²²⁰ Administration portuaire du port de Montréal; Site internet « Bilan de l'année 2001 au port de Montréal et perspectives d'avenir », 11 avril 2002.

²²¹ « Cruise North America », *Canadian Sailings*, mars 2002

6.2.4 Projets futurs

Le quotidien *Le Soleil* rapportait récemment que certaines compagnies de croisières, notamment la Princess Cruise Lines de Los Angeles et la Holland America Cruise Lines de Seattle, auront possiblement des navires ayant leur port d'attache à Québec en 2003²²².

Un projet de promenade sur la rive-nord le long du fleuve Saint-Laurent, reliant les ponts jusqu'à la base de la Garde côtière, a été annoncé par la Commission de la capitale nationale du Québec. Ce projet inclurait, entre autres, des parcs, des jardins, un marais, une piste cyclable et de patinage et une plage. Il est même mentionné que dans cinq ou six ans, les navires de croisières mouilleraient au quai de la gare maritime Champlain et à l'Anse au Foulon au lieu de la Pointe-à-Carcy. Le projet a été présenté au Port de Québec²²³.

²²² Pelchat, Pierre, « Un vol Québec-Chicago en vue », *Le Soleil*, 9 juillet 2002.

²²³ Fleury, Robert, « 175 M\$ sur 10 ans pour la promenade Samuel-de-Champlain », *Le Soleil*, 27 juin 2002.

PAGE DE COMMENTAIRES

Nous apprécierions grandement recevoir vos commentaires afin de pouvoir assurer une amélioration constante de notre produit

Veillez nous indiquer votre appréciation pour chacun des éléments suivants :

Présentation générale

Analyse générale

PARTIE I – Le transport maritime au Québec

PARTIE II – Principales marchandises

PARTIE III – Le transport maritime dans l'Est canadien

PARTIE IV – Principaux ports du Québec

Le transport maritime au Québec, analyse des tendances

PARTIE V – Voie maritime du Saint-Laurent

PARTIE VI – Transport de passagers

Autres secteurs/ports/autres que vous aimeriez retrouver dans le document

Retourner à :

Julie Lavallée/Élisabeth Koulouris

Fax : 649-8003

Tél. : 648-5926/5929

Courriels : lavalleej@dfo-mpo.gc.ca/koulourise@dfo-mpo.gc.ca