



perspectives maritimes

faits saillants de l'industrie du transport maritime

SEPTEMBRE - 2011

NUMÉRO 29

TABLE DES MATIÈRES

Ports du Québec	1
Voie maritime	6
Transport maritime mondial	7
Transport maritime au Canada	7
Transport maritime au Québec	8
Environnement	9
Marchandises	9
Traversiers	10

PORTS DU QUÉBEC

BILAN DU PREMIER SEMESTRE 2011

En 2010, les résultats sur le tonnage manutentionné dans les ports du Québec ont démontré que le trafic maritime était clairement en mode reprise, soit 11 % de plus qu'en 2009, à l'instar de l'économie mondiale qui reprenait du mieux peu à peu. Toutefois, les résultats du premier semestre 2011 font état d'une croissance du trafic sur le Saint-Laurent moins élevée.

Faible hausse du tonnage manutentionné

Entre janvier et juin 2011, le tonnage manutentionné dans les principaux ports du Québec a totalisé 52,9 Mt, soit 4 % de plus qu'au cours de la même période en 2010, ce qui témoigne d'une croissance du trafic maritime plus lente. En comparaison, le tonnage manutentionné avait augmenté de 10 % au cours du premier semestre 2010 par rapport à la même période en 2009.

Au port de Montréal, le tonnage a augmenté de 12 %. La hausse de 56 % des transbordements des produits pétroliers explique principalement cette hausse. Par ailleurs, les marchandises conteneurisées n'ont augmenté que de 2 %. Au port de Québec, le tonnage a augmenté de

17 %, grâce à une hausse de 27 % du vrac liquide. Ailleurs sur le Saint-Laurent, on constate une baisse des tonnages dans la presque totalité des ports spécialisés dans le transbordement de minerais et de métaux. C'est notamment le cas des ports de Sept-Îles (- 3 %), Port-Cartier (- 36 %), Sorel-Tracy (- 9 %) et Baie-Comeau (- 0,2 %).

Cette faible augmentation du tonnage manutentionné dans les ports québécois s'est traduite par une croissance du trafic maritime de 8 % au cours du premier semestre 2011.

Ralentissement économique mondial

L'économie mondiale montre des signes de ralentissement et cela pourrait se répercuter sur le trafic maritime mondial. D'aucuns évoquent même la possibilité d'un retour à la récession.

De nombreux facteurs alimentent la crainte des marchés financiers et des investisseurs, notamment des mauvais indicateurs économiques au Japon, une interrogation sur la solvabilité des banques européennes, la dégringolade de l'euro, l'endettement de certains pays membres de l'UE et la lente remontée de la confiance des consommateurs aux États-Unis. Le Canada n'est pas en reste. Le produit intérieur brut (PIB) s'est contracté de 0,4 % au deuxième trimestre en raison d'un recul des exportations. Il s'agit de la première contraction de l'économie canadienne après sept trimestres consécutifs de croissance depuis la fin 2009, date de sortie de récession pour le pays¹. Heureusement, la Chine demeure jusqu'à présent l'un des rares moteurs économiques à soutenir les exportations canadiennes.

¹ « Le PIB recule de 0,4 % au Canada, Jim Flaherty se veut rassurant », Site Web de Radio-Canada, 31 août 2011.



BILAN DU PREMIER SEMESTRE 2011p

Estimation et comparaison du tonnage manutentionné et du trafic maritime dans les principaux ports du Québec au cours du premier semestre 2011p et 2010

LISTE DES PORTS	Tonnage manutentionné (tonnes)			Trafic (nombre de navires en transit)		
	2011p janv.-juin	2010 janv.-juin	Variation ² 2011p/2010	2011p janv.-juin	2010 janv.-juin	Variation 2011p/2010
1. Montréal	13,8 Mt	12,3 Mt	+ 12 %	637	542	+ 18 %
2. Québec	11,4 Mt	9,8 Mt	+ 17 %	524	433	+ 21 %
3. Sept-Îles	10,6 Mt	11 Mt	- 3 %	224	266	- 16 %
4. Port-Cartier	7,5 Mt	8 Mt	- 5 %	168	156	+ 8 %
5. Port-Alfred	2,24 Mt	2,17 Mt	+ 3 %	63	57	+ 11 %
6. Baie-Comeau ³	2 Mt	2,1 Mt	- 0,2 %	114	106	+ 8 %
7. Sorel-Tracy	1,8 Mt	2 Mt	- 9 %	98	106	- 8 %
8. Trois-Rivières	1,4 Mt	1 Mt	+ 40 %	150	121	+ 24 %
9. Bécancour	845 kt	644 kt	+ 31 %	58	61	- 5 %
10. Havre-St-Pierre	759 kt	1,3 Mt	- 36 %	30	48	- 21 %
11. Rimouski	149 kt	168 kt	- 11 %	35	36	- 3 %
12. Valleyfield	148 kt	144 kt	+ 2 %	29	26	+ 12 %
13. Port-Saguenay	130 kt	148 kt	- 12 %	25	23	+ 9 %
14. Matane ³	67 kt	94 kt	- 30 %	16	13	+ 23 %
15. Gros-Cacouna	48 kt	51 kt	- 6 %	11	16	- 31 %
16. Gaspé	45 kt	123 kt	- 63 %	11	15	- 27 %
17. Chandler	---	0,04 kt	N.A.	---	2	N.A.
18. Pointe-au-Pic	---	61 kt	N.A.	---	13	N.A.
TOTAL	52,9 Mt	51,1 Mt	+ 4 %	2 193	2 027	+ 8 %

Sources : Administrations portuaires et Transports Canada.

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

M : millions; **k :** milliers

p : préliminaire

² Les variations des tonnages sont calculées à partir des données non arrondies des tonnages manutentionnés.

³ Ces données n'incluent pas le tonnage transitant aux ports de Baie-Comeau et de Matane via le traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel*.

Montréal

Expansion au port de Montréal

En 2010, le port de Montréal a investi 41,2 M\$ dans ses infrastructures portuaires. Trois projets d'importance ont été mis en chantier : l'allongement d'un quai au terminal CAST, l'augmentation du réseau électrique du port et l'aménagement d'un portail commun d'entrée des camions. Tous ces projets visent à améliorer la chaîne logistique de transport du port et ce, afin de demeurer la porte d'entrée maritime privilégiée en Amérique du Nord.⁴

Selon l'Administration portuaire de Montréal, le port est bien positionné pour profiter de l'élargissement du canal de Panama. D'ici 2014, le célèbre canal d'Amérique centrale aura doublé sa capacité d'accueil et permettra notamment le passage de navires de plus grande taille en provenance d'Asie. Ces navires prendront ensuite le chemin de centres de transbordement situés dans les Antilles. L'Administration portuaire de Montréal souhaite que certains de ces navires accosteront dans la métropole québécoise. Pour ce faire, le port devra investir dans de nouvelles infrastructures afin de répondre à la croissance prévue du trafic de conteneurs.⁵

Les récents investissements du port et de ses clients permettront de porter la capacité maximale annuelle du port de 1,6 à 2 millions de conteneurs d'ici 2016. Le port envisage déjà d'augmenter sa capacité de transbordement à 3 millions de conteneurs par année. Il procèdera, dès le printemps, au changement de vocation de certains de ses terrains, présentement utilisés pour d'autres types de cargo, et ce pour accueillir davantage de conteneurs. L'expansion du port devrait se poursuivre éventuellement aux installations portuaires de Contrecoeur, situées sur l'autre rive du Saint-Laurent.⁶

⁴ « La reprise des trafics contribue à la croissance en 2010 », *Administration portuaire de Montréal*, 26 mai 2011.

⁵ Tison, Marie, « Le port de Montréal envisage une expansion », *La Presse*, 16 février 2011.

⁶ Ibid

Sept-Îles

Forte hausse anticipée du tonnage manutentionné

En 2010, le port de Sept-Îles a enregistré la meilleure performance de son histoire en manutentionnant 25,1 Mt, une hausse de 27 % par rapport à 2009. Par ailleurs, le nombre de navires en transit a fait un bond prodigieux de 15 %. Et ce n'est qu'un début, puisque le port est à l'aube d'un développement sans précédent. En effet, d'ici les 10 prochaines années, six nouveaux joueurs miniers devraient débiter leurs expéditions au port de Sept-Îles. Des projections optimistes laissent entrevoir que le tonnage manutentionné au port pourraient atteindre les 100 Mt en 2020.⁷

À court terme, la société New Millenium Capital Corporation prévoit extraire 4 Mt de fer du gisement DSO (Direct Shipping Ore) dès l'an prochain. La minière planche également sur le projet Taconite qui entraînerait la production de 22 Mt d'ici 2016. Quant à la minière Consolidated Thompson Iron Mines, elle extrait annuellement 8 Mt de fer de sa mine du lac Bloom et prévoit doubler sa production d'ici 2012.⁸

Le port ne compte pas seulement sur les minières pour augmenter son volume d'activités. La réalisation prochaine de la troisième phase d'Alouette va positionner le port comme premier terminal portuaire de l'industrie de l'aluminium des Amériques. Au terme de la troisième étape d'expansion, la production passera de 575 000 à 900 000 t d'aluminium.⁹

À ces projets, ajoutons que la Société générale de financement du Québec souhaite également l'exploitation d'une mine d'apatite près de Sept-Îles. Par ailleurs, l'aciérie russe Severstal et son partenaire Iron Mineral Beneficiation Services envisagent d'implanter une usine de fabrication

⁷ Lévesque, Fanny, « Port de Sept-Îles – Meilleure année en 30 ans », *Le Soleil*, 18 juin 2011.

⁸ Ibid

⁹ Ibid

de boulettes à haute teneur en fer dans le secteur de Pointe-Noire.

Québec

Projets d'investissements

L'Administration portuaire de Québec veut profiter du Plan Nord et de la forte demande internationale de matières premières pour se positionner comme un chef de file de l'exportation de minerais vers les pays émergents. Le port de Québec dispose de tous les atouts nécessaires afin de jouer ce rôle, en raison de la présence du réseau de chemins de fer à proximité et de quais en eaux profondes capables d'accueillir de gros bateaux.¹⁰

Toutefois, malgré les nombreux investissements réalisés au cours des dernières années afin de moderniser les équipements et les terminaux, le port estime que plus de 150 M\$ d'investissements seront nécessaires afin d'améliorer l'efficacité de certaines infrastructures portuaires. Parmi les projets du port de Québec, il y a notamment :

- la construction d'un quai pour le vrac liquide, un projet relié à des investissements des compagnies exploitant les terminaux de produits liquides à Beauport;
- le réaménagement des aires d'entreposage et la mise en place de nouveaux équipements de manutention dédiés au vrac solide;
- la construction d'une ligne à quai à l'est de Beauport;
- la construction d'un hangar dédié à l'entreposage de produits agricoles au terminal de Bunge du Canada;
- le réaménagement du bassin Louise et des terrains l'entourant en collaboration avec la

¹⁰ « Le port de Québec veut sa part du Plan Nord », *Le Devoir*, 14 juin 2011.

Ville de Québec et la Commission de la capitale nationale du Québec.¹¹

Port-Cartier

Augmentation de la production de minerai de fer d'ici 2013

ArcelorMittal Mines Canada haussera sa production annuelle de la mine du Mont-Wright de 14 à 24 Mt de concentré de fer d'ici 2013. Cette augmentation du volume de minerai de fer obligera la construction d'une deuxième usine de bouletage du côté de Port-Cartier. La production de boulettes de fer passerait ainsi de 9,2 à 18,5 Mt, par année.¹²

Baie-Comeau

Modernisation de l'aluminerie Alcoa

L'aluminerie Alcoa procèdera à la modernisation de son usine à Baie-Comeau, ainsi qu'à l'agrandissement et à la réfection de ses installations portuaires. Concrètement, elle procèdera à la construction d'un quatrième quai et à la réfection des trois autres quais. La multinationale a pour projet de faire passer la capacité de production de 438 000 à 548 000 t d'ici 2015.¹³

Havre-Saint-Pierre

Augmentation de la production d'ilménite en Minganie

Le géant minier anglo-australien Rio Tinto investira 800 M\$ au cours des cinq prochaines années dans ses installations au Québec, soit 200 M\$ à Havre-Saint-Pierre et 600 M\$ à Sorel-Tracy. Ces investissements permettront de prolonger jusqu'à 2050 la durée de vie de la mine d'ilménite (minerai de fer et titane) au lac Tio en

¹¹ « Projets, défis et croissance au port de Québec », Communiqué de presse, *Administration portuaire de Québec*, 13 juin 2011.

¹² Lévesque, Fanny, « Investissements de 2,1 milliards \$ - Le projet d'expansion d'ArcelorMittal prend forme », *Journal Le Nord-Côtier*, 25 mai 2011.

¹³ Baril, Hélène, « Alcoa redresse la tête - Des résultats encourageants attendus lundi », *La Presse Canadienne*, 8 janvier 2011; « Contrat de travail de huit ans chez Alcoa », *Le Quotidien*, 1^{er} juin 2011.

Minganie et ce, afin de répondre à la croissance de la demande mondiale. Rio Tinto compte également poursuivre la modernisation des équipements et des systèmes à son complexe métallurgique de Sorel-Tracy, pour en améliorer la productivité. Rio Tinto projette également de refaire et de doubler la capacité d'accueil de son quai de Havre-Saint-Pierre. Ces investissements s'inscrivent dans le cadre du Plan Nord, un vaste projet de développement économique, social et environnemental du Nord québécois présenté par le gouvernement du Québec en mai dernier.¹⁴

Rappelons que la mine d'ilménite du Lac Tio recèle le plus grand gisement d'ilménite au monde représentant un potentiel d'exploitation énorme en raison de sa taille exceptionnelle et de sa qualité. Rio Tinto Fer et Titane extrait annuellement 3 Mt d'ilménite, lesquelles sont chargées à ses installations portuaires de Havre-Saint-Pierre. Cette production emprunte le fleuve, pour être déchargée à Sorel-Tracy où le minerai est transformé en produits au complexe métallurgique pour être réacheminé.

En 2010, Rio Tinto a augmenté sa production de 21 % par rapport à 2009 afin de répondre à la demande croissante en Chine et dans les autres économies émergentes.

Trois-Rivières

Inauguration de la phase 1 de *Cap sur 2020*

En mai dernier, l'Administration portuaire de Trois-Rivières procédait à l'inauguration officielle de la Phase 1 du plan de modernisation et d'aménagement des infrastructures portuaires *Cap sur 2020*. Les travaux réalisés au cours des derniers mois ont permis l'aménagement de 26 000 mètres carrés d'espace d'entreposage extérieur additionnel, la construction de deux nouveaux hangars pour les vracs solide et liquide, l'expansion du réseau ferroviaire, l'amélioration de l'accès routier et la délimitation du périmètre portuaire. Globalement, l'ensemble

¹⁴ Paradis, Steeve et Fanny Lévesque, « Rio Tinto ajoute 800 M\$ », *Le Soleil*, 27 mai 2011.

de ces travaux ont permis d'augmenter la capacité du port de 22 %.¹⁵

Alcoa Canada et l'Administration portuaire de Trois-Rivières ont annoncé le renouvellement de leur entente contractuelle pour les dix prochaines années. Alcoa assure, à partir de ses installations au port de Trois-Rivières, l'approvisionnement en alumine et en coke calciné de son aluminerie située à Deschambault.

Les matières premières arrivent de l'étranger, notamment du Brésil, d'Australie et des États-Unis, par navires vraquiers et sont entreposées au port pour ensuite être acheminées quotidiennement vers Deschambault par train. L'ajout de capacité ferroviaire dans le cadre de la Phase 1 de *Cap sur 2020* a notamment contribué à la conclusion de cette entente. L'amélioration de la desserte ferroviaire entre le port et l'usine permettra à Alcoa d'augmenter sa production d'aluminium au cours des prochaines années.¹⁶

Port Saguenay

Le parc industriel intermodal en voie de réalisation

La première phase du projet d'implantation d'un parc industriel intermodal au port de Saguenay va bon train si bien que les travaux devraient être terminés cet été. Au terme du projet, environ 1,3 million de pieds carrés d'aires d'entreposage et de terrains industriels auront été aménagés. Par ailleurs, l'administration portuaire travaille déjà à obtenir les autorisations environnementales nécessaires pour poursuivre les travaux visant à construire une gare et à relier par voie ferroviaire le port aux installations du réseau ferroviaire Roberval-Saguenay.¹⁷

¹⁵ « Inauguration officielle de la Phase I de Cap sur 2020 – Un investissement de plus de 23 millions de dollars », Communiqué de presse, *Port de Trois-Rivières*, 19 mai 2011.

¹⁶ « Alcoa et l'Administration portuaire de Trois-Rivières renouvellent leur entente de partenariat », Communiqué de presse, *Port de Trois-Rivières*, 26 mai 2011.

¹⁷ Labrie, Isabelle, « Tout se passe bien », *Le Quotidien*, 26 mars 2011.

La direction de Port Saguenay a rencontré récemment l'ex-ministre des Ressources naturelles et de la Faune du Québec, Mme Nathalie Normandeau, pour demander que les installations portuaires de Grande-Anse fassent partie du Plan Nord. Le projet de desserte ferroviaire reliant le port de Grande-Anse au chemin de fer propriété de Rio Tinto Alcan consisterait à l'ajout d'une douzaine de kilomètres de voie ferrée.¹⁸

Gros-Cacouna

Projet d'une cale sèche

La compagnie Méridien Maritime de Matane projette implanter à Gros-Cacouna une cale sèche. Le site pressenti comporte plusieurs avantages. Il est situé en eaux profondes, à proximité de Québec et est très bien protégé par un brise-lames. De l'avis du pdg de Méridien Maritime, Angello Marcotte, l'imposante infrastructure projetée de 4 200 mètres carrés servirait à construire des navires pour les domaines public et privé. La flotte des navires publics est vieillissante, la majorité des navires gouvernementaux ont entre 20 et 30 ans. Au cours des prochaines années, les gouvernements et le secteur privé devront investir annuellement jusqu'à 2 milliards de dollars dans le secteur maritime afin notamment de rajeunir la flotte de navires publics.¹⁹

Forestville

Possibilité d'un nouveau tonnage manutentionné à Forestville

La compagnie minière Argex Mining produira entre 30 000 et 50 000 tonnes de dioxyde de titane dès la fin de 2012 au lac La Blache, situé sur le territoire de Pessamit. Le site contiendrait 79 Mt de minerai, soit 20 % de titane et 48 % de fer, ainsi qu'une petite quantité de vanadium. La

compagnie envisage d'utiliser le quai de Forestville pour le transbordement du minerai.²⁰

Baie-Déception

Augmentation de la production de nickel

La minière Xstrata investira 530 millions \$US dans le développement de nouveaux projets miniers à la mine Raglan, située au Nunavik, dans le Nord-du-Québec. Grâce à ces fonds, Xstrata doit creuser une nouvelle mine et développer une zone en profondeur d'une autre mine déjà en activité. Ces investissements permettront d'augmenter la production de nickel de 40 %. Rappelons que le concentré de nickel est expédié par bateau jusqu'à Québec via le port de Baie-Déception, puis transbordé dans des trains jusqu'à la fonderie de Sudbury. La matte²¹ produite est retournée par train au port de Québec pour y être expédiée en Europe.²²

VOIE MARITIME

Hausse du tonnage en transit sur la Voie maritime

En mars dernier, la Voie maritime a entamé sa 53^e saison sur une note optimiste. La Corporation de Gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL) prévoit une hausse d'environ 7 % en 2011 et ce, malgré une conjoncture économique mondiale incertaine. Selon les plus récentes projections de 2011, l'expédition des marchandises traditionnelles – les céréales et le minerai de fer – se maintiendront à un bon niveau. Les cargaisons de sel routier augmenteront pour reconstituer les stocks après l'hiver 2010.²³

¹⁸ « Demande pour intégrer le port de Grande-Anse au Plan Nord », [Site Web de Radio-Canada](#), 24 mai 2011.

¹⁹ Larouche, Marc, « 30 millions \$ en cale sèche », [Le Soleil](#), 2 juin 2011.

²⁰ Boivin Forcier, Karine, « Lac La Blache – La production pourrait commencer dès 2012 », [Le Nord-Côtier économique](#), avril 2011; Kennedy, Shirley, « Argex Mining a des vues sur le port de Forestville », [Le Nord-Côtier économique](#), mai 2011.

²¹ La matte est une substance métallique sulfureuse résultant de la première fusion d'un minerai traité et non suffisamment affiné.

²² Fontaine, Hugo, « 530 millions dans le nord du Québec », [La Presse](#), 3 août 2011.

²³ « La Voie maritime entame sa 53^e saison de navigation en prévoyant une hausse de 7 % du trafic en 2011 », [Réseau Grands Lacs / Voie maritime du Saint-Laurent](#), 22 mars 2011

Au 30 juin 2011, le volume des marchandises transportées sur la Voie maritime a totalisé 12,8 Mt, soit 4 % de plus que pour la même période l'an dernier. Elle a accueilli 1 432 navires en transit, soit une hausse de 11 %. Outre la hausse des expéditions de céréales, de charbon et de vrac divers, on constate une baisse de 31 % des expéditions de minerai de fer. Cette baisse importante du tonnage de minerai de fer destiné aux fabricants d'acier dans la région des Grands Lacs rappelle que l'économie nord-américaine demeure fragile et que la reprise de la production industrielle n'est pas chose acquise.²⁴

TRANSPORT MARITIME MONDIAL

Retour d'un ralentissement économique mondial

Depuis la récession mondiale qui a durement touché la plupart des économies au milieu de 2008 jusqu'en 2009, la situation des ports canadiens du réseau Grands-Lacs – Saint-Laurent s'est grandement améliorée. La tendance à la hausse du tonnage manutentionné dans les ports québécois en 2010 devrait se maintenir en 2011. La forte demande de la Chine pour les matières premières explique en grande partie cette croissance du tonnage. Toutefois, plusieurs signes actuels laissent craindre le retour d'un ralentissement économique mondial.

Tout d'abord, en Europe, la reprise économique est caractérisée par des écarts importants entre les états membres de l'Union européenne. La Grèce, l'Espagne, le Portugal et l'Irlande sont aux prises avec de graves problèmes financiers. Tout récemment, on apprenait que l'Italie et l'Espagne tentent également d'éviter un effondrement des finances publiques en demandant une aide d'urgence à la Banque centrale européenne.

²⁴ « Résultats mensuels du trafic de la Voie maritime en date du 30 juin 2011 », *Réseau Grands Lacs / Voie maritime du Saint-Laurent*, juillet 2011.

Ajoutons qu'en août dernier, l'agence Standard & Poor's a abaissé la cote de crédit des États-Unis d'un cran, la faisant passer de « AAA » à « AA+ ». C'est la première fois que la cote de crédit des États-Unis est abaissée par l'une des trois agences. La crise de la dette américaine et la décote de crédit des États-Unis, combinées aux problèmes financiers rencontrés par plusieurs pays européens sont autant de raisons qui ont provoqué une perte de confiance des investisseurs et conséquemment, ont ébranlé les marchés boursiers en août.²⁵

Rappelons que les conjonctures économiques aux États-Unis, en Europe, en Asie, de même qu'au Canada, influencent l'activité maritime sur le réseau Grands-Lacs – Saint-Laurent. Bien sûr, dans un contexte de mondialisation des marchés, les échanges commerciaux du Canada avec l'Asie, spécialement la Chine, pourraient également écopier du ralentissement économique actuel si jamais il perdurait et/ou s'amplifiait. Si cela s'avérait, le trafic maritime dans le réseau Grands-Lacs – Saint-Laurent pourrait s'en ressentir, comme ce fut le cas en 2009. Dans ce contexte, la reprise du trafic maritime sur le Saint-Laurent, tel qu'il était avant la récession de 2009, est incertaine.

TRANSPORT MARITIME AU CANADA

Renouvellement imminent de la flotte intérieure canadienne

En octobre dernier, le ministre fédéral des Finances a annoncé l'élimination du droit tarifaire de 25 % sur les importations de cargos classiques, de pétroliers et de traversiers de plus de 129 mètres. Grâce à cette décision, une nouvelle ère de renouvellement de la flotte canadienne des Grands Lacs s'est amorcée. Concrètement, cela laisse présager plusieurs commandes pour moderniser la flotte intérieure

²⁵ Couture, Pierre, « Le plafond de la dette des États-Unis pour les nuls », *Le Soleil*, 28 juillet 2011; Couture, Pierre, « Dégringolade sur les marchés boursiers », *Le Soleil*, 9 août 2011; « Attention au ressac », *La Presse Canadienne*, 9 août 2011; Cameron, Daphné, « Le monde retient son souffle », *La Presse*, 8 août 2011.

canadienne de 67 navires dont l'âge moyen est d'environ 36 ans. Selon les estimations du gouvernement, l'élimination du droit tarifaire va permettre à l'industrie d'épargner annuellement 25 millions de dollars au cours des 10 prochaines années.²⁶

TRANSPORT MARITIME AU QUÉBEC

Lancement du Plan Nord

Le premier ministre du Québec a dévoilé en mai dernier les détails du Plan Nord, un projet de développement du Nord québécois, un chantier de 80 milliards de dollars en investissements publics et privés qui s'étalera sur 25 ans. Le Plan Nord prévoit le développement énergétique, minier, forestier, bioalimentaire, touristique et du transport. Toutefois, il sera d'abord et avant tout un mégaprojet minier. Onze nouveaux projets d'exploitation minière sont en voie de réalisation (fer, nickel, cuivre, or, diamant). Ces projets représentent des investissements privés de 8,2 milliards de dollars au cours des cinq prochaines années. Ces projets miniers généreront notamment des travaux majeurs en infrastructures maritimes et portuaires.²⁷

De l'avis des Armateurs du Saint-Laurent, le Plan Nord sera l'occasion idéale pour l'industrie maritime du Québec et le gouvernement de se pencher sur les avantages et les opportunités qu'offre le transport maritime pour le développement économique de grands chantiers miniers et autres dans le nord québécois.²⁸

Les exportations québécoises augmenteront en 2011 et 2012

Selon Exportation et Développement Canada (EDC), les exportations du Québec devraient augmenter de 12 % cette année, puis 6 % en

2012. La hausse des cours des produits de base sera le principal moteur de la croissance anticipée des exportations québécoises.

L'an dernier, la Chine est devenue la première destination étrangère des exportations de minerai de fer du Québec. Les expéditions du lac Bloom marquant le début d'une production destinée uniquement au marché chinois. Le projet de New Millenium de minerai expédié sans traitement préalable depuis Schefferville fera encore augmenter le volume, le minerai étant destiné aux usines de Tata Steel en Europe. Quant aux exportations du secteur forestier québécois, elles devraient augmenter de 7 % en 2011, puis de 8 % en 2012, en raison de la hausse de la demande chinoise du bois d'œuvre québécois.²⁹

Hausse des investissements miniers au Québec

Selon l'Institut de la statistique du Québec, les sociétés minières ont investi un montant record de 2,5 milliards \$ en 2010, soit une hausse de 22 % par rapport à 2009. L'or occupe toujours la plus grande place des investissements avec 53 %, suivi du fer avec 19 %. En 2011, le secteur minier québécois pourrait enregistrer de nouveaux records en atteignant 2,9 milliards \$. L'Abitibi-Témiscamingue est la région ayant reçu le plus d'investissements en 2010 avec 1,1 milliard \$, soit 45 %. Le Nord-du-Québec et la Côte-Nord suivent avec des investissements de 643 millions \$ (26 %) et 601 millions \$ (24 %) respectivement.³⁰

Rappelons que les matières premières sont en forte demande en Asie et dans les économies émergentes, et le secteur minier de la Côte-Nord et du Nord-du-Québec est aux premières loges pour y répondre. C'est grâce à ce créneau que le trafic maritime au Québec pourrait connaître la croissance la plus significative au cours des prochaines années,

²⁶ Ryan, Leo, « Renouveau imminent de la flotte intérieure canadienne », *Maritime Magazine*, no 59, hiver 2011.

²⁷ Lévesque, Fanny, « Investissements de 80G\$ - Jean Charest lève le voile sur le Plan Nord » *La Presse*, 4 mai 2011.

²⁸ « Le rôle du transport maritime pour la réussite du Plan Nord » *Bulletin des Armateurs du Saint-Laurent*, mai 2011.

²⁹ « Les exportations du Québec carburent aux ressources de base », *Site Web de Radio-Canada*, 31 mai 2011.

³⁰ Lévesque, Fanny, « Investissements miniers – Le Québec pourrait atteindre de nouveaux sommets », *Le Nord-Côtier économique*, mars 2011.

dans l'éventualité que la conjoncture économique mondiale s'améliore.

Étude sur les perspectives de transport maritime sur la Côte-Nord

La forte expansion des projets en cours et prévus sur la Côte-Nord est à l'origine d'une étude confiée à la firme CPCS Transcom, une société de conseil en gestion qui se spécialise dans la prestation de conseils stratégiques au secteur du transport. Les Armateurs du Saint-Laurent, Hydro-Québec et Transports Québec sont les mandataires de cette étude dont l'objectif est le suivant:

- ÉVALUER le degré et les conditions de faisabilité ainsi que les paramètres logistiques et la viabilité économique d'un service maritime capable d'assurer une partie du transport de marchandises nécessaires pour les grands chantiers de construction de la Côte-Nord.

Au cours des dernières années, plusieurs projets reliés à l'exploitation du minerai de fer ont été annoncés. À cela s'ajoute la construction du gigantesque complexe hydro-électrique La Romaine qui devrait se poursuivre jusqu'en 2020. De plus, l'aluminerie Alouette de Sept-Îles prévoit réaliser une troisième phase d'expansion visant à augmenter la production. Enfin, les plans sont bien avancés au port de Sept-Îles pour l'aménagement d'un nouveau quai multi-usagers en eau profonde à Pointe-Noire. Bref, les chantiers majeurs abondent sur la Côte-Nord.³¹

ENVIRONNEMENT

La fonte des glaces des calottes polaires s'accélère

Les glaces du Groenland et de l'Antarctique perdent de leur masse à un rythme accéléré, ce qui laisse craindre une montée des océans plus

³¹ Ryan, Leo, « Un groupe de travail évalue les perspectives de transport maritime sur la Côte-Nord », *Maritime Magazine*, no 60, printemps 2011.

importante que ce que l'on a prédit jusqu'à présent. Ce sont là les conclusions d'une étude financée par la NASA réalisée à partir d'observations satellitaires. De plus, tout laisse croire que les pertes subies aux deux pôles dépassent celles des glaciers et des calottes de glace des montagnes pour devenir le principal contributeur à la montée des océans. En outre, l'augmentation du niveau des océans pourrait se produire beaucoup plus tôt que prévu par les modèles actuels, selon les conclusions de l'étude.³²

MARCHANDISES

Minerai de fer

Investissements importants à venir dans le minerai de fer

Le marché québécois de minerai de fer est en forte croissance et ce, afin de répondre à la forte demande de la Chine et des économies émergentes. Les grandes compagnies minières ont toutes annoncé une hausse de production de minerai de fer. En outre, d'autres compagnies minières planchent sur des projets d'exploitation de mines de fer au Québec et au Labrador.

La minière canadienne New Millenium et le géant de l'acier Tata Steel ont annoncé une entente en vue de développer deux gisements de fer dans la région de Schefferville. L'entente concerne deux gisements du projet Taconite, celui de Labmag, au Labrador, et celui de KéMag, au Québec. Les deux gisements recèlent des réserves de 5,5 milliards de tonnes de fer. Rien n'est encore décidé concernant l'exploitation des mines, mais une étude de faisabilité des deux projets sera réalisée prochainement.³³

³² « La fonte des glaces arctiques s'accélère », *La Presse*, 9 mars 2011.

³³ « Mines – Investissements dans le fer canadien », *Site Web de Radio-Canada*, 7 mars 2011.

Projets de mines de fer à la baie James

D'ici cinq à dix ans, deux importantes exploitations minières de fer pourraient voir le jour près du village de Radisson à la Baie James. Le projet comprendrait le creusage de mines à ciel ouvert, la construction d'un concentrateur, d'un pipeline pour acheminer le concentré et d'une usine de bouletage. La construction d'installations portuaires en eau profonde aussi importantes que celles de Sept-Îles serait nécessaire pour expédier le concentré. Conséquemment, le projet prévoit la construction d'un ou des ports près de Whapmagoostui-Kuujuarapik – anciennement Poste-à-la-Baleine –, sur la rive de la Baie James.³⁴

Aluminium

Investissements à l'aluminerie de Laterrière

Rio Tinto Alcan injectera 36 M\$ au cours des deux prochaines années pour moderniser le système de contrôle des cuves de son usine Laterrière au Saguenay. L'investissement permettra notamment à l'usine de maintenir ses équipements à la fine pointe de la technologie et de réduire ses coûts d'exploitation. Le projet permettra également d'éventuelles augmentations de la production d'aluminium.³⁵

Bois d'œuvre

Hausse de la demande chinoise de bois d'œuvre

Selon l'Institut du Conference Board du Canada, l'industrie canadienne de bois d'œuvre reprend peu à peu du mieux, après avoir connu des années très difficiles. En effet, elle devrait connaître une deuxième année de profits en 2011, tout de même en perte de vitesse par rapport à 2010. En effet, l'Institut prévoit une croissance de la production de l'ordre de 3,9 % cette année, une baisse marquée par rapport à la hausse de 10,7 % en 2010. La production canadienne de bois d'œuvre devrait continuer à

s'améliorer à partir de 2012 en fonction de trois facteurs :

- la relance des activités de construction résidentielle au Canada;
- l'accroissement des exportations vers la Chine;
- la reprise attendue du marché américain du logement.

La moitié de la production canadienne est destinée aux marchés d'exportation pour une valeur de 8,4 milliards \$ en 2010. Plus des deux tiers de ces ventes sont réalisées aux États-Unis. Par ailleurs, les exportations canadiennes vers la Chine ont augmenté de 79 % en 2010 par rapport à l'année précédente et pourraient doubler en cinq ans selon les experts.³⁶

Le marché immobilier américain est toujours aussi déprimé, mais le prix du bois d'œuvre est en hausse et ce, en raison de la demande croissante des Chinois pour le bois canadien. La Chine sauvera-t-elle l'industrie canadienne du bois d'œuvre? C'est bien possible. En 2010, la Chine a acheté 2,5 milliards de pieds-mesure-de-planche, soit un record. C'est l'équivalent de 200 000 mises en chantier aux États-Unis. Ce nouveau débouché pour le bois d'œuvre canadien est très prometteur, puisque les importations chinoises devraient passer de 2,5 à 4 milliards de pieds-mesure-de-planche au cours des prochaines années. Notons qu'il n'y a aucune barrière à l'exportation vers la Chine comme celles imposées par les États-Unis.³⁷

TRAVERSIERS

Essor du traversier-rail entre Matane et Sept-Îles

L'utilisation du traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel* entre Matane et Sept-Îles connaît un essor fulgurant depuis deux ans. En effet, les

³⁴ Riverin, François, « Des projets d'exploitation de fer à la baie James » *La Presse*, 4 mai 2011.

³⁵ « Rio Tinto Alcan investit 36 M\$ à l'usine Laterrière », *Site Web de Radio-Canada*, 17 mai 2011.

³⁶ Tanguay, Louis, « L'industrie du bois se dresse », *Les Affaires*, 23 juin 2011.

³⁷ Baril, Hélène, La Chine donne un coup de pouce au secteur du bois d'œuvre et à Tembec », *La Presse*, 28 janvier 2011.

transbordements ferroviaires ont connu une hausse de volume de 85 % l'an dernier, entre Matane et Sept-Îles. Près de 100 000 tonnes de marchandises, en majorité constituées d'équipements lourds destinés aux minières, ont traversé le fleuve par train en 2010. De l'avis de l'Administration portuaire de Sept-Îles, les volumes de marchandises transbordées pourraient tripler d'ici deux ou trois ans.³⁸

Un nouveau traversier entre L'Isle Verte et l'île Notre-Dame-des-Sept-Douleurs

Le traversier actuel *La Richardière* exploité par la Société Inter-Rives a cumulé 52 ans de service. Le temps est venu de le remplacer par un traversier plus performant. En avril dernier, Transports Québec a annoncé que les résidents de l'île Notre-Dame-des-Sept-Douleurs de même que les touristes bénéficieront d'un nouveau traversier en 2013. Plus rapide, il pourra effectuer cinq allers-retours quotidiens, deux de plus qu'actuellement. Sa capacité d'accueil sera de 12 véhicules, soit le double qu'auparavant, et il pourra accueillir 70 passagers, soit une vingtaine de plus. Rappelons que le traversier actuel *La Richardière*, en service d'avril à novembre, transporte annuellement environ 18 000 passagers et 5 000 véhicules.³⁹

Le Trans-Saint-Laurent de nouveau en service

Le *N.M. Trans-Saint-Laurent* a repris du service le 15 juin dernier. Le traversier assure la desserte maritime entre Rivière-du-Loup et Saint-Siméon. Le transport avait été interrompu pendant neuf mois pour permettre la réalisation d'importants travaux de rénovation au quai de Rivière-du-Loup.⁴⁰

Par ailleurs, l'inauguration récente du nouveau quai de Rivière-du-Loup a permis de ramener à l'avant-plan le dossier de l'implantation d'un service de traversier à l'année, tant souhaité par les communautés et élus des deux rives. Une

³⁸ « Côte-Nord : l'utilisation du traversier-rail en croissance », [Site Web de Radio-Canada](#), 21 juin 2011.

³⁹ Larouche, Marc, « Un traversier tout neuf », [Le Soleil](#), 10 avril 2011.

⁴⁰ Larouche, Marc, « Un nouveau quai pour le traversier », [Le Soleil](#), 11 juin 2011.

étude commandée par le gouvernement du Québec pourrait être réalisée cet automne afin d'évaluer la faisabilité et la rentabilité d'un tel projet.⁴¹

Projet de bateau-taxi entre Rivière-au-Tonnerre et Anticosti

Les citoyens de la Minganie et d'Anticosti souhaitent un lien plus abordable, plus pratique, plus fréquent et plus convivial pour voyager du continent vers l'île d'Anticosti. Les municipalités de Rivière-au-Tonnerre et d'Anticosti travaillent conjointement afin de mettre sur pied un projet de bateau-taxi qui pourrait offrir son premier voyage dès 2012. Le bateau-taxi proposerait une douzaine de places et le trajet précis est toutefois en cours d'évaluation.⁴²

Le *Bella-Desgagné* mis en service en 2012

Le *Bella-Desgagné*, qui doit remplacer le *Nordik Express*, sera mis en service en 2012 pour poursuivre la desserte maritime de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord. Le nouveau navire de 95 mètres de long sur 19,5 mètres de large accueillera 70 % plus de passagers que le *Nordik Express*, soit 380, et le double de conteneurs, soit 125. Rappelons que le *Nordik Express* s'approvisionne au départ du port de Rimouski-Est, sur la rive sud, et à Sept-Îles avant de faire sa tournée sur 900 kilomètres.⁴³

⁴¹ Larouche, Marc, « Vers un traversier à l'année », [Le Soleil](#), 2 juillet 2011.

⁴² Bergeron, Michaël, « Un bateau-taxi reliant Rivière-au-Tonnerre et Anticosti serait mis en place pour 2012 », [Journal Le Nord-Côtier](#), 29 juin 2011.

⁴³ « Desserte maritime nord-côtière – Le *Bella-Desgagné* pour 2012 », [Le Soleil](#), 17 août 2011.

COMMENTAIRES

Pour tout commentaire, veuillez vous adresser à :

Martial Ménard, économiste

Direction régionale des politiques et de l'économique

Pêches et Océans Canada, région du Québec

Tél. : **(418) 648-5939**

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

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

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

Réalisée par :

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

Septembre 2011