

Le **transport des marchandises** sur le **Saint-Laurent** depuis 1995

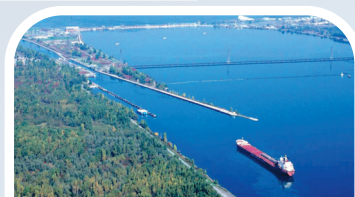
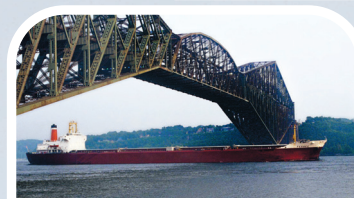
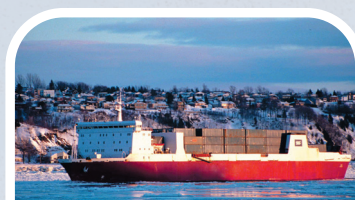


Québec 

Le **transport des marchandises**

sur le **Saint-Laurent**

depuis 1995



Québec 

La présente publication a été produite par le :
Service de la modélisation des systèmes de transport,
Direction de la planification et de la coordination des ressources,
Direction générale de Montréal et de l'Ouest.

en collaboration avec la :
Direction des communications du ministère des Transports du Québec,
Direction du transport maritime, aérien et ferroviaire,
Direction des affaires corporatives.

L'information présentée dans cette publication était à jour en février 2009.

Coordination, analyse et rédaction

France-Serge Julien, analyste en transport,
Service de la modélisation des systèmes de transport,

Analyse et rédaction

Assia Bellazoug, statisticienne,
Service de la modélisation des systèmes de transport,
Michel Dignard, économiste,
Secrétariat au transport maritime et à la mise en valeur du Saint-Laurent,
Youssef Hajoui, économiste,
Service de la modélisation des systèmes de transport,
Marguerite Simo, économiste,
Service de la planification et des stratégies d'intervention.
Jean-Guy Loranger, économiste,
Service de la planification et des stratégies d'intervention.

Figures, graphisme et édition

Carole Robitaille, technicienne en cartographie,
Service des affaires socio-économiques.

Le ministère des Transports encourage le téléchargement de cette publication à l'adresse suivante :
www.mtq.gouv.qc.ca

Pour obtenir des exemplaires de ce document ou pour tout renseignement, on peut aussi :

- composer le 511
- expédier un courriel à : communications@mtq.gouv.qc.ca
- ou écrire à l'adresse suivante : Direction des communications
Ministère des Transports du Québec
700, boul. René-Lévesque Est, 27^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

ISBN (version imprimée) : 978-2-550-55320-5

ISBN (PDF) : 978-2-550-55321-2

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2009

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives Canada, 2009

Table des matières

Introduction	1
Partie 1	
Vue d'ensemble des flux maritimes des ports du Québec	5
Mise en contexte.....	7
Évolution des tonnages chargés et déchargés dans les ports du Québec.....	9
Côte-Nord	9
Gaspésie et Bas-Saint-Laurent.....	9
Sud du Québec	10
Saguenay et Charlevoix	10
Échanges économiques effectués grâce au réseau maritime	13
Flux intra-Québec	13
Flux maritimes entre le Québec et les autres provinces	17
Flux maritimes entre le Québec et le marché international	21
Flux en transit sur le Saint-Laurent	25
Sollicitation des tronçons fluviaux du Saint-Laurent	29
Destination des chargements de marchandises dans les ports du Québec, selon les régions du monde	31
Europe	31
Grands Lacs	31
Asie	32
Afrique	32
Côte Est des États-Unis.....	32
Golfe du Mexique (États-Unis).....	32
Amérique latine	32
Moyen-Orient	33
Provinces de l'Atlantique	33
Océanie.....	33
Arctique	33
Côte du Pacifique (Canada)	33
Origine des déchargements de marchandises dans les ports du Québec, selon les régions du monde.....	37
Europe	37
Grands Lacs	37
Amérique latine	38
Afrique	38
Côte Est des États-Unis.....	38
Golfe du Mexique (États-Unis).....	38
Provinces de l'Atlantique	39
Océanie.....	39
Asie.....	39
Moyen-Orient	39
Côte du Pacifique (États-Unis)	39
Arctique	39

Partie 2

Tableau des flux maritimes de chacun des ports du Québec.....	43
1 - Baie-Comeau	44
2 - Bécancour	46
3 - Chandler	48
4 - Côte-Sainte-Catherine.....	50
5 - Forestville.....	52
6 - Gaspé.....	54
7 - Gros-Cacouna	56
8 - Havre-Saint-Pierre	58
9 - Îles-de-la-Madeleine	60
10 - Matane	62
11 - Montréal	64
12 - Pointe-au-Pic.....	72
13 - Ports du Saguenay.....	74
14 - Port-Cartier.....	76
15 - Portneuf.....	78
16 - Québec.....	80
17 - Rimouski	84
18 - Sept-Îles.....	86
19 - Sorel	88
20 - Trois-Rivières.....	90
21 - Valleyfield.....	92

Liste des figures

Partie 1

1.1	Évolution du tonnage manutentionné dans les ports du Québec.....	7
1.2	Évolution du tonnage chargé et déchargé dans les ports du Québec.....	11
1.3	Flux maritimes intra-Québec, 1995	14
1.4	Flux maritimes intra-Québec, 2005	15
1.5	Flux maritimes entre le Québec et les autres provinces, 1995	18
1.6	Flux maritimes entre le Québec et les autres provinces, 2005	19
1.7	Flux maritimes entre le Québec et le marché international, 1995	22
1.8	Flux maritimes entre le Québec et le marché international, 2005	23
1.9	Flux en transit sur le Saint-Laurent, 1995	26
1.10	Flux en transit sur le Saint-Laurent, 2005	27
1.11	Flux maritimes totaux sur le Saint-Laurent, selon les marchés, 1995 et 2005	29
1.12	Destination du tonnage chargé dans les ports du Québec, 1995.....	34
1.13	Destination du tonnage chargé dans les ports du Québec, 2005.....	35
1.14	Origine du tonnage déchargé dans les ports du Québec, 1995.....	40
1.15	Origine du tonnage déchargé dans les ports du Québec, 2005.....	41

Partie 2

1. Baie-Comeau

2.1.1	Évolution du tonnage des marchandises manutentionnées.....	44
2.1.2	Évolution du tonnage par catégorie de marchandises chargées.....	44
2.1.3	Destination du tonnage chargé, 1995.....	44
2.1.4	Destination du tonnage chargé, 2005.....	45
2.1.5	Origine du tonnage déchargé, 1995.....	45
2.1.6	Origine du tonnage déchargé, 2005.....	45

2. Bécancour

2.2.1	Évolution du tonnage des marchandises manutentionnées.....	46
2.2.2	Évolution du tonnage par catégorie de marchandises déchargées	46
2.2.3	Destination du tonnage chargé, 1995.....	46
2.2.4	Destination du tonnage chargé, 2005.....	47
2.2.5	Origine du tonnage déchargé, 1995.....	47
2.2.6	Origine du tonnage déchargé, 2005.....	47

3. Chandler

2.3.1	Évolution du tonnage des marchandises manutentionnées.....	48
2.3.2	Évolution du tonnage par catégorie de marchandises chargées.....	48
2.3.3	Destination du tonnage chargé, 1995.....	48
2.3.4	Destination du tonnage chargé, 2005.....	49
2.3.5	Origine du tonnage déchargé, 1995.....	49
2.3.6	Origine du tonnage déchargé, 2005.....	49

4. Côte-Sainte-Catherine

2.4.1	Évolution du tonnage des marchandises manutentionnées.....	50
2.4.2	Évolution du tonnage par catégorie de marchandises déchargées	50
2.4.3	Destination du tonnage chargé, 1995.....	50
2.4.4	Destination du tonnage chargé, 2005.....	51
2.4.5	Origine du tonnage déchargé, 1995.....	51
2.4.6	Origine du tonnage déchargé, 2005.....	51

5. Forestville	
2.5.1	Évolution du tonnage des marchandises manutentionnées..... 52
2.5.2	Évolution du tonnage par catégorie de marchandises déchargées 52
2.5.3	Destination du tonnage chargé, 1995..... 52
2.5.4	Destination du tonnage chargé, 2005..... 53
2.5.5	Origine du tonnage déchargé, 1995..... 53
2.5.6	Origine du tonnage déchargé, 2005..... 53
6. Gaspé	
2.6.1	Évolution du tonnage des marchandises manutentionnées..... 54
2.6.2	Évolution du tonnage par catégorie de marchandises déchargées 54
2.6.3	Destination du tonnage chargé, 1995..... 54
2.6.4	Destination du tonnage chargé, 2005..... 55
2.6.5	Origine du tonnage déchargé, 1995..... 55
2.6.6	Origine du tonnage déchargé, 2005..... 55
7. Gros-Cacouna	
2.7.1	Évolution du tonnage des marchandises manutentionnées..... 56
2.7.2	Évolution du tonnage par catégorie de marchandises chargées..... 56
2.7.3	Destination du tonnage chargé, 1995..... 56
2.7.4	Destination du tonnage chargé, 2005..... 57
2.7.5	Origine du tonnage déchargé, 1995..... 57
2.7.6	Origine du tonnage déchargé, 2005..... 57
8. Havre-Saint-Pierre	
2.8.1	Évolution du tonnage des marchandises manutentionnées..... 58
2.8.2	Évolution du tonnage par catégorie de marchandises chargées..... 58
2.8.3	Destination du tonnage chargé, 1995..... 58
2.8.4	Destination du tonnage chargé, 2005..... 59
2.8.5	Origine du tonnage déchargé, 1995..... 59
2.8.6	Origine du tonnage déchargé, 2005..... 59
9. Îles-de-la-Madeleine	
2.9.1	Évolution du tonnage des marchandises manutentionnées..... 60
2.9.2	Évolution du tonnage par catégorie de marchandises chargées..... 60
2.9.3	Destination du tonnage chargé, 1995..... 60
2.9.4	Destination du tonnage chargé, 2005..... 61
2.9.5	Origine du tonnage déchargé, 1995..... 61
2.9.6	Origine du tonnage déchargé, 2005..... 61
10. Matane	
2.10.1	Évolution du tonnage des marchandises manutentionnées..... 62
2.10.2	Évolution du tonnage par catégorie de marchandises déchargées 62
2.10.3	Destination du tonnage chargé, 1995..... 62
2.10.4	Destination du tonnage chargé, 2005..... 63
2.10.5	Origine du tonnage déchargé, 1995..... 63
2.10.6	Origine du tonnage déchargé, 2005..... 63
11. Montréal	
2.11.1	Évolution du tonnage des marchandises manutentionnées..... 64
2.11.2	Évolution du tonnage par catégorie de marchandises déchargées 64
2.11.3	Destination du tonnage chargé, 1995..... 64
2.11.4	Destination du tonnage chargé, 2005..... 65
2.11.5	Origine du tonnage déchargé, 1995..... 65
2.11.6	Origine du tonnage déchargé, 2005..... 65
2.11.7	Destination du tonnage des marchandises conteneurisées et non conteneurisées chargées au port de Montréal, 1995 66

2.11.8	Origine du tonnage des marchandises conteneurisées et non conteneurisées déchargées au port de Montréal, 1995	67
2.11.9	Destination des marchandises conteneurisées chargées, 2005	68
2.11.10	Origine des marchandises conteneurisées déchargées, 2005	68
2.11.11	Destination des marchandises non conteneurisées et en vrac chargées, 2005	68
2.11.12	Origine des marchandises non conteneurisées et en vrac déchargées, 2005	69
 12. Pointe-au-Pic		
2.12.1	Évolution du tonnage des marchandises manutentionnées	72
2.12.2	Évolution du tonnage par catégorie de marchandises chargées	72
2.12.3	Destination du tonnage chargé, 1995	72
2.12.4	Destination du tonnage chargé, 2005	73
2.12.5	Origine du tonnage déchargé, 1995	73
2.12.6	Origine du tonnage déchargé, 2005	73
 13. Ports du Saguenay		
2.13.1	Évolution du tonnage des marchandises manutentionnées	74
2.13.2	Évolution du tonnage par catégorie de marchandises déchargées	74
2.13.3	Destination du tonnage chargé, 1995	74
2.13.4	Destination du tonnage chargé, 2005	75
2.13.5	Origine du tonnage déchargé, 1995	75
2.13.6	Origine du tonnage déchargé, 2005	75
 14. Port-Cartier		
2.14.1	Évolution du tonnage des marchandises manutentionnées	76
2.14.2	Évolution du tonnage par catégorie de marchandises chargées	76
2.14.3	Destination du tonnage chargé, 1995	76
2.14.4	Destination du tonnage chargé, 2005	77
2.14.5	Origine du tonnage déchargé, 1995	77
2.14.6	Origine du tonnage déchargé, 2005	77
 15. Portneuf		
2.15.1	Évolution du tonnage des marchandises manutentionnées	78
2.15.2	Évolution du tonnage par catégorie de marchandises déchargées	78
2.15.3	Destination du tonnage chargé, 1995	78
2.15.4	Destination du tonnage chargé, 2005	79
2.15.5	Origine du tonnage déchargé, 1995	79
2.15.6	Origine du tonnage déchargé, 2005	79
 16. Québec		
2.16.1	Évolution du tonnage des marchandises manutentionnées	80
2.16.2	Évolution du tonnage par catégorie de marchandises déchargées	80
2.16.3	Destination du tonnage chargé, 1995	80
2.16.4	Destination du tonnage chargé, 2005	81
2.16.5	Destination et évolution du tonnage des minéraux	81
2.16.6	Origine du tonnage déchargé, 1995	82
2.16.7	Origine du tonnage déchargé, 2005	82
2.16.8	Origine et évolution du tonnage des carburants et produits chimiques de base	82
 17. Rimouski		
2.17.1	Évolution du tonnage des marchandises manutentionnées	84
2.17.2	Évolution du tonnage par catégorie de marchandises déchargées	84
2.17.3	Destination du tonnage chargé, 1995	84
2.17.4	Destination du tonnage chargé, 2005	85
2.17.5	Origine du tonnage déchargé, 1995	85
2.17.6	Origine du tonnage déchargé, 2005	85

18. Sept-Îles	
2.18.1	Évolution du tonnage des marchandises manutentionnées..... 86
2.18.2	Évolution du tonnage par catégorie de marchandises chargées..... 86
2.18.3	Destination du tonnage chargé, 1995..... 86
2.18.4	Destination du tonnage chargé, 2005..... 87
2.18.5	Origine du tonnage déchargé, 1995..... 87
2.18.6	Origine du tonnage déchargé, 2005..... 87
19. Sorel	
2.19.1	Évolution du tonnage des marchandises manutentionnées..... 88
2.19.2	Évolution du tonnage par catégorie de marchandises déchargées 88
2.19.3	Destination du tonnage chargé, 1995..... 88
2.19.4	Destination du tonnage chargé, 2005..... 89
2.19.5	Origine du tonnage déchargé, 1995..... 89
2.19.6	Origine du tonnage déchargé, 2005..... 89
20. Trois-Rivières	
2.20.1	Évolution du tonnage des marchandises manutentionnées..... 90
2.20.2	Évolution du tonnage par catégorie de marchandises déchargées 90
2.20.3	Destination du tonnage chargé, 1995..... 90
2.20.4	Destination du tonnage chargé, 2005..... 91
2.20.5	Origine du tonnage déchargé, 1995..... 91
2.20.6	Origine du tonnage déchargé, 2005..... 91
21. Valleyfield	
2.21.1	Évolution du tonnage des marchandises manutentionnées..... 92
2.21.2	Évolution du tonnage par catégorie de marchandises déchargées 92
2.21.3	Destination du tonnage chargé, 1995..... 92
2.21.4	Destination du tonnage chargé, 2005..... 93
2.21.5	Origine du tonnage déchargé, 1995..... 93
2.21.6	Origine du tonnage déchargé, 2005..... 93

Liste des annexes

Annexe 1

Composition des neuf grandes catégories de marchandises 97

Annexe 2

Composition des régions canadienne et états-unienne..... 101

Le fleuve Saint-Laurent relie l'océan Atlantique aux Grands Lacs. Au Québec, 21 ports commerciaux répondent aux besoins de l'industrie et du commerce intérieur et extérieur.

Puisqu'il s'agit d'un mode de transport vital pour assurer le commerce outre-mer, le transport maritime est largement tributaire de l'économie mondiale. Le volume de marchandises manutentionnées dans les ports du Québec a été en moyenne de 98 Mt de 1995 à 2005 (fig. 1.1). Plus de 90 % de ce trafic était tourné vers les marchés extérieurs. En 2006 et 2007, le trafic a continué d'augmenter, particulièrement celui relatif au commerce extérieur, en raison notamment de la conjoncture internationale favorable dans le secteur des ressources (ce secteur dépend entièrement des mouvements maritimes et le Québec y participe activement). En 2008, malgré un premier trimestre très actif, une certaine stabilisation des activités a été constatée en raison du ralentissement économique mondial prévalant durant la deuxième moitié de cette année.

Au cours de la dernière décennie, les économies québécoise et mondiale se sont transformées et cela s'est reflété dans la géographie du commerce du Québec au sein des marchés autant intérieurs qu'extérieurs. Les réseaux et modes de transport qui soutiennent ces échanges se sont adaptés aux nouvelles réalités économiques. Le transport maritime réagit directement à ces transformations, lesquelles se sont amorcées antérieurement, dont la baisse de l'utilisation de la Voie maritime du Saint-Laurent

pour l'acheminement des concentrés de minerai de fer et des grains. En regard de ces marchandises, il importe de souligner que la chute des expéditions de grains est un phénomène structurel, alors que les cycles liés au fer sont conjoncturels.

En effet, les changements structurels ayant cours dans d'importants secteurs d'activité économique du Québec, le déclin de certaines régions, la demande accrue de matières premières, les nouveaux marchés d'exportation du minerai de fer et le renforcement de la conteneurisation des cargaisons ont contribué à modifier la géographie et la structure des échanges maritimes.

Les besoins sans cesse croissants du Québec en produits pétroliers ainsi qu'en bauxite et alumine pour approvisionner les usines d'aluminium ont fait en sorte que le tonnage de nos importations a connu une hausse considérable.

L'Asie, l'Amérique latine, l'Océanie et l'Afrique sont les marchés avec lesquels les échanges économiques du Québec, effectués par transport maritime, ont le plus crû (en tonnes) de 1995 à 2005. L'augmentation du trafic avec l'Asie s'explique surtout par les exportations québécoises de minerai de fer, alors que la hausse du commerce avec l'Amérique latine, l'Océanie et l'Afrique est principalement attribuable aux importations québécoises de matières premières et de pétrole.

L'objectif de ce document est de présenter l'état du transport maritime au Québec, tant en ce qui a trait aux

marchés desservis qu'au type et au volume des marchandises transbordées. Ce panorama des flux maritimes générés par les ports du Québec repose sur l'analyse évolutive des tonnages transportés au cours de la période 1995-2005, avec un coup d'œil complémentaire sur les activités récentes, et ce, jusqu'en 2008. L'étude vise à décrire les modifications qui se sont produites quant à la sollicitation des différents tronçons du réseau maritime (la Voie maritime, le fleuve, l'estuaire et le golfe) et des ports du Québec.

Il est à noter que l'analyse des tendances du transport maritime est dérivée de l'étude des flux exprimés en tonnage. Bien sûr, il aurait été intéressant de faire un parallèle avec la valeur des échanges maritimes, mais comme les assises méthodologiques des bases de données diffèrent selon qu'il s'agit de valeur économique et de tonnage, le lien entre ces deux variables n'est pas faisable¹.

Il est toutefois évident que le transport maritime soutient des échanges économiques importants. Par exemple, plus de 740 millions de dollars² de minerais de fer et leurs concentrés ont été exportés par le Québec en 2007. Il va de soi que ces exportations sont acheminées exclusivement par transport maritime. Par contre, des matières moins pondéreuses, capitales sur le plan de l'économie québécoise, sont aussi expédiées en partie par mode maritime, mais n'apparaîtront que marginalement dans les faits saillants relatifs à la manutention du fret maritime. C'est le cas pour les alumineries qui recourent, entre autres,

¹ Comme il sera possible de le constater plus loin, l'analyse repose sur les données de Statistique Canada « Le transport maritime au Canada », n° 54-205-X au catalogue. Ces données concordent avec celles des administrations portuaires. Elles ne contiennent toutefois que des renseignements sur les tonnages. Seules les données de commerce international sur base douanière de Statistique Canada permettraient de fournir un tableau des échanges économiques soutenus par le transport maritime. Toutefois, la comparaison des tonnages manutentionnés dans les ports québécois, selon les deux bases de données, montre qu'il existe des différences majeures entre elles et qu'il est donc impossible de les utiliser concomitamment. (http://www.statcan.ca/francais/sdds/document/2201_D7_T2_V1_F.pdf).

² <http://diff1.stat.gouv.qc.ca/hkb/hkb.php#tag>.

au transport maritime sur courte ou longue distance pour acheminer des produits (aluminium sous forme brute : billettes, blocs, lingots, etc.) dont les exportations totalisent 6,4 milliards de dollars et qui représentent, à elles seules, 9 % de la valeur totale des exportations du Québec. Le poids de ces produits ne représente toutefois qu'une faible portion de l'ensemble des chargements maritimes et leur visibilité dans ce document sera donc minime puisque l'indicateur du flux maritime utilisé ici est associé au tonnage.

La première partie du document dresse un tableau de l'évolution de l'ensemble des flux maritimes se rapportant aux ports du Québec et présente un survol de leurs caractéristiques selon les grandes zones géographiques québécoises : Côte-Nord, Gaspésie et Bas-Saint-Laurent, sud du Québec, ainsi que Saguenay et Charlevoix. On y illustre ensuite l'achalandage du réseau maritime du fleuve Saint-Laurent selon les marchés : intra-Québec, les autres provinces, l'international ainsi que la circulation en transit. La partie 1 se termine par une description de la répartition des chargements et déchargements dans les ports du Québec, selon les régions du monde. Cette section permet de comprendre l'évolution géographique des mouvements maritimes générés par l'activité portuaire du Québec.

La deuxième partie du document présente les faits saillants associés à chacun des ports du Québec quant à l'évolution des tonnages, des marchés et des marchandises, et ce, autant en matière d'activités de chargement que de déchargement.

Symboles :

Mt : million de tonnes
kt : millier de tonnes
t : tonne métrique

Les données

À la base, toutes les données sur lesquelles s'appuient les analyses présentées dans ce document proviennent de Statistique Canada. Une compilation spéciale de ces dernières a été effectuée par Innovation Maritime, un centre de recherche appliquée en technologies maritimes de l'Institut maritime du Québec³. Cette compilation décrit, pour tous les ports du Québec, les marchandises transportées par mode maritime, pour toutes les années de 1995 à 2005, selon les marchés géographiques. L'assemblage des données comprend aussi le volume des flux ayant transité sur le Saint-Laurent pour assurer les échanges entre les ports ontariens et états-uniens des Grands Lacs et le reste du monde. Il convient de souligner qu'au moment de la rédaction de ce document les dernières données détaillées dataient de 2005. Le bulletin Perspectives maritimes de Transports Canada, qui présente les faits saillants de l'actualité maritime au Québec, a permis d'actualiser sommairement le bilan global des tonnages chargés et déchargés de la plupart des ports, et cela, jusqu'au troisième trimestre de 2008.

Les données maritimes sont issues de deux enquêtes : l'Enquête sur le cabotage (enquête n° 2751) et l'Enquête sur l'origine et la destination des marchandises au titre du transport maritime international (enquête n° 2791). Ces enquêtes recueillent des données sur :

- le transport maritime côtier ou intérieur : le transport de marchandises par navire entre des ports canadiens dans les eaux canadiennes;
- le transport maritime international : le transport de marchandises entre des ports canadiens et des ports étrangers, des États-Unis ou d'ailleurs.

Les populations cibles de l'Enquête sur le cabotage et de l'Enquête sur l'origine et la destination des marchandises au titre du transport maritime international sont constituées de l'ensemble des navires qui transportent des marchandises entre des ports canadiens ou entre des ports canadiens et des ports étrangers. Pour obtenir de l'information plus détaillée sur la portée et les limites des données, il est possible de consulter le document de Statistique Canada intitulé Le transport maritime au Canada, N° 54-205-XIB au catalogue, à cette adresse : <http://dsp-psd.tpsgc.gc.ca/Collection-R/Statcan/54-205-XIB/54-205-XIB-f.html>.

Entre leurs lieux d'origine et de destination, une bonne partie des marchandises transportées par bateau fait appel à d'autres modes. En fait, plus que tout autre mode, le transport maritime sous-tend la multimodalité. Par exemple, des conteneurs peuvent partir d'Asie, transiter par des ports européens, être réacheminés vers le port de Montréal d'où ils seront envoyés, par chemin de fer, vers une gare de triage du Midwest à partir de laquelle ils seront livrés à leur destinataire par camion. Bien que ces mouvements soient importants en volume et en valeur, et très importants du point de vue de l'économie, aucune base de données ne permet d'obtenir des renseignements sur la chaîne modale du fret transporté par bateau. Ce rapport repose donc strictement sur des données qui nous fournissent un compte rendu de la portion maritime des flux de marchandises entre les ports du Québec et le reste du monde.

³ <http://www.innovationmaritime.ca/Fr/index.htm>.

Par ailleurs, aux fins d'analyse et d'illustration, les marchandises sont ici regroupées en neuf grandes catégories. Pour le marché international, les données disponibles sont beaucoup plus fines. Ce raffinement des données a été souvent utilisé, dans le texte, pour appuyer l'étude de certaines particularités des flux maritimes ou des activités portuaires. L'annexe 1 présente les neuf grandes catégories de marchandises et la ventilation, pour le marché québécois, en quelque 65 sous-catégories de marchandises. Il est à noter que les données relatives aux marchandises ne sont disponibles, pour le marché intérieur canadien, qu'agrégées en grandes catégories.

L'annexe 2 présente quant à elle la composition des régions canadienne et états-unienne auxquelles on réfèrera tout au long du document. ■

Partie 1 :

Vue d'ensemble des flux maritimes des ports du Québec

Mise en contexte

En 2005, le trafic sur le réseau navigable des Grands Lacs et du Saint-Laurent a atteint environ 255 Mt⁴. Le trafic maritime spécifiquement attribuable aux ports du Québec a été d'environ 105 Mt (soit 40 %). Outre son importance, ce qui caractérise l'activité portuaire au Québec, c'est son ouverture sur le monde, car les opérations de chargement et de déchargement concernent surtout les marchés d'outre-mer. Le tiers (34,9 Mt) des échanges portuaires du Québec (105 Mt) a été effectué avec l'Europe, qui est la principale région du monde avec laquelle se pratique le commerce de marchandises transportées par bateau. C'est aussi avec l'Europe qu'ont été échangées 95 % des 11 Mt de marchandises conteneurisées ayant été chargées et déchargées au Québec (port de Montréal). Il est toutefois essentiel de souligner que, derrière ce chiffre, se cachent des conteneurs dont l'origine ou la destination se trouvent ailleurs qu'en Europe et qui transitent par les ports européens pour être transbordés sur un service Europe-Montréal.

Toujours en 2005, presque un autre tiers des échanges a été effectué avec l'Afrique (10,8 Mt), l'Amérique latine (9,7 Mt), l'Asie (7,9 Mt), le Moyen-Orient (7,9 kt) et l'Océanie (2,4 Mt). Environ 28 Mt (27 %) ont aussi été échangées, par bateau, avec nos deux principaux partenaires économiques : les États-Unis et l'Ontario. Une partie importante de ces mouvements se rapporte, en fait, au commerce des marchandises entre les ports canadiens et états-uniens des Grands Lacs de même qu'aux origines ou aux

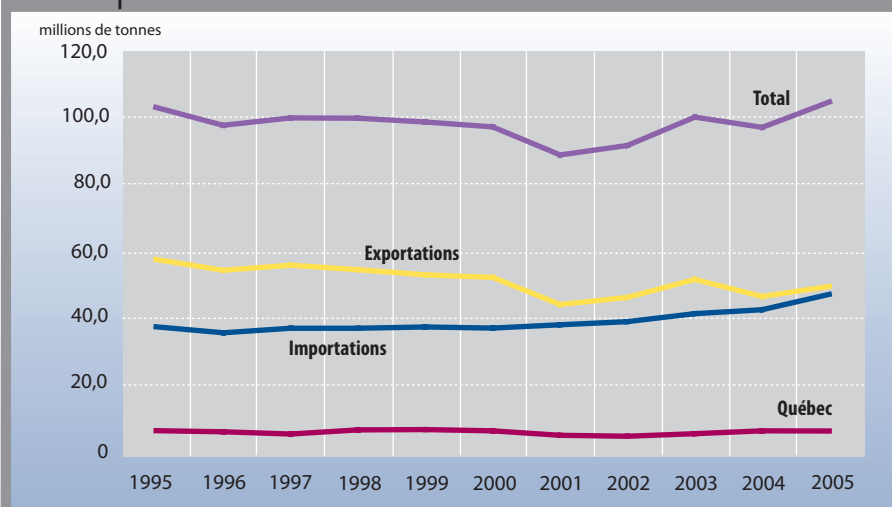
destinations outre-mer qui ne concernent les ports du Saint-Laurent que pour le transbordement entre navires et laquiers (bateaux aux dimensions des écluses de la Voie maritime), ou inversement.

Le trafic maritime sur courte distance entre les ports du Québec n'a représenté que 7 % (7 Mt) des 105 Mt de marchandises ayant été manutentionnées au Québec en 2005. Ce sont les ports longeant les Grands Lacs qui ont généré l'essentiel de ce type de mouvements. En effet, à eux seuls, les échanges entre les ports états-uniens bordant les Grands Lacs se sont chiffrés à près de 90 Mt⁵. Le trafic sur courte distance entre les ports ontariens (9,5 Mt en 2005), ainsi que celui entre ces mêmes ports et les ports états-uniens des Grands Lacs (43,3 Mt en 2005), ont totalisé 57,8 Mt.

De 1995 à 2005, le tonnage total des marchandises manutentionnées dans les ports du Québec a généralement oscillé entre 90 Mt et 105 Mt (fig. 1.1). Bien que le tonnage net ait été relativement stable, cela ne signifie pas qu'il n'y a pas eu de changements. En effet, la structure des échanges s'est considérablement modifiée : elle a engendré, entre autres, une sollicitation moindre de la Voie maritime (portion du Saint-Laurent reliant Montréal aux Grands Lacs grâce à un réseau de canaux et d'écluses) et une activité accrue à la hauteur de l'estuaire et du golfe du Saint-Laurent.

Que ce soit en 1995 ou en 2005, les matières pondéreuses représentaient environ 90 % du tonnage manutentionné dans les ports du Québec. Moins de biens du groupe « Agriculture et produits alimentaires », sur-

Figure 1.1 Évolution du tonnage manutentionné dans les ports du Québec



⁴ 105 Mt (trafic des ports du Québec) + 11,2 Mt (trafic en transit sur le Saint-Laurent : mouvements directs vers les ports des Grands Lacs et le reste du monde sans transbordement dans les ports du Saint-Laurent) + 9,5 Mt (trafic intra-Ontario) + 43,3 Mt (échanges entre les ports ontariens et états-uniens des Grands Lacs) + 87,3 Mt (mouvements internes entre les ports états-uniens des Grands Lacs).

⁵ www.marad.dot.gov/documents/US_Water_Transportation_Statistical_snapshot.pdf.

tout des céréales, furent transportés en 2005, 14,2 Mt, comparativement à 22,8 Mt en 1995. Cela reflète une continuité de la tendance amorcée dans les années 1980 vers une réduction des exportations nord-américaines de céréales vers les marchés d'outre-Atlantique.

Par contre, 7 Mt de plus de « Carburants et produits chimiques de base », principalement des produits pétroliers, furent débarquées. Un peu moins de « Minéraux » (52,2 Mt en 2005 versus 53,4 Mt en 1995) et de « Charbon » (2,4 Mt en 2005 versus 2,7 Mt en 1995) furent manutentionnés en 2005 que 10 ans auparavant. Le volume de 2,7 Mt, en 1995, de « Produits forestiers et produits du bois » et de « Pulpe et produits de papiers », transportés par bateau et manutentionnés dans les ports du Québec, a par la suite diminué de 500 kt (2,2 Mt en 2005) en raison notamment de la baisse de la demande des produits dérivés de l'industrie forestière. Il est à noter que « Biens manufacturés et divers » est la catégorie de produits manutentionnés dans les ports du Québec qui a connu la plus forte croissance, celle-ci atteignant 200 % de 1995 (2,3 Mt) à 2005 (7 Mt). ■

Évolution des tonnages chargés et déchargés dans les ports du Québec

Plusieurs ports du Québec constituent un lieu de transit pour des importations et des exportations appartenant au Québec ainsi qu'à ses partenaires économiques nord-américains. En somme, l'activité portuaire du Québec est bien sûr tributaire de ses ressources et de son économie, mais elle repose aussi sur les conditions du marché chez ses voisins. Il importe de mentionner que les ports du Québec sont également des points de transbordement entre navires et laquiers (ou l'inverse) pour une partie importante des flux de vrac solide et liquide entre les ports canadiens et américains des Grands Lacs et le reste du monde. Il faut ajouter à cela le rôle que joue le port de Montréal comme point de transfert des conteneurs maritimes internationaux entre les navires des lignes océaniques et les réseaux terrestres, non seulement pour les marchés du Québec et de l'Ontario, mais également pour les marchés du Nord-est et du Midwest des États-Unis, en concurrence notamment avec les ports de New York et Norfolk.

En 2005, le recours aux installations portuaires du Québec pour les exportations du Québec et de ses voisins canadiens et américains a été plus faible qu'en 1995. La différence était d'à peu près 8 Mt, alors que, pendant la même période, les importations avaient augmenté de 9,6 Mt (fig. 1.1). La diminution des exportations de grain et surtout de minerai de fer à destination de l'Europe explique en partie cette baisse. Quant à la hausse des importations, elle s'explique principalement par les produits pétroliers.

Examinons ici comment se caractérisent ces évolutions dans chacune des grandes régions du Québec. ■

Côte-Nord

Le bloc des quatre principaux ports de la Côte-Nord (Sept-Îles, Port-Cartier, Havre-Saint-Pierre et Baie-Comeau) a longtemps été prédominant quant aux tonnages manutentionnés dans les ports du Québec (fig. 1.2). En 1995, ces ports transbordaient 55 % du tonnage total des marchandises transportées par bateau au Québec. Dix ans plus tard, leur part relative avait glissé de plus de 10 points : ils ne représentaient plus, en 2005, que 44 % des échanges totaux (en tonnes) des ports du Québec. Ce sont surtout les ports de Baie-Comeau et de Port-Cartier qui ont connu une baisse considérable de leurs activités de 1995 à 2005 (de 2 Mt et 9,5 Mt, respectivement). Cela est principalement attribuable à la diminution du trafic du grain qui était chargé sur des laquiers à partir des ports des Grands Lacs et acheminé jusqu'aux ports du Saint-Laurent, notamment ceux de Baie-Comeau et de Port-Cartier, où il était transbordé de nouveau sur des navires à destination des marchés d'outre-mer. C'est la raison pour laquelle tant les chargements que les déchargements ont connu un fléchissement au cours de la décennie 1995-2005.

Il faut toutefois souligner que le Québec a connu, au cours des dernières années, un boom minier attribuable à une demande accrue en minerai, ce qui se répercute sur des trafics qui sont fortement à la hausse dans les ports de la Côte-Nord depuis 2005. À titre d'exemple, comparativement au premier trimestre de 2007, les activités du port de Sept-Îles ont connu, au cours du même trimestre de 2008, une croissance de 45 % et ceux de Port-Cartier et Baie-Comeau, de 18 %. À ce moment-là, les prévisions quant à la demande du minerai de fer laissaient entrevoir un avenir prometteur, ce qu'on doit maintenant relativiser à

la lumière du ralentissement économique observé durant la deuxième moitié de 2008. D'ailleurs, le trafic des trois premiers trimestres des ports de Baie-Comeau et de Port-Cartier ont subi une baisse par rapport à la même période en 2007. En 2008, le port de Sept-Îles a quant à lui connu une légère hausse.

Depuis l'abandon du transport par barge de copeaux de bois entre Forestville et une papetière de Trois-Rivières, en 2007, les activités portuaires de Forestville sont minimales. ■

Gaspésie et Bas-Saint-Laurent

Sur l'autre rive (fig. 1.2), les fermetures de la mine de cuivre et de l'usine de pâtes et papiers sur la péninsule gaspésienne ont durablement nui aux activités des ports de Chandler (4,4 kt en 2005) et de Gaspé (67 kt en 2005), dont les opérations, en 2005, ne concernaient plus que l'approvisionnement en abrasifs pour les besoins locaux et régionaux.

Le port des Îles-de-la-Madeleine (1,2 Mt en 2005) a, quant à lui, triplé le tonnage qui y a été transbordé de 1995 à 2005. Il s'agit d'une des plus fortes augmentations, toute proportion gardée (en %), du tonnage manutentionné dans les ports du Québec. Le tonnage du port de Matane (1,1 Mt en 2005) a, pour sa part, crû de 32 %. Cette croissance est principalement attribuable aux activités générées par le traversier-rail Georges-Alexandre-Lebel reliant Baie-Comeau à Matane.

Bien qu'il y ait eu une forte diminution de 1995 à 2004, le port de Gros-Cacouna a connu un regain en 2005 (220 kt). Enfin, l'activité du port de Rimouski a quelque peu diminué au fil des années, mais 200 kt y étaient encore manutentionnées en 2005. ■

Sud du Québec

Plusieurs ports du sud du Québec ont connu un accroissement important du tonnage manutentionné dû principalement à la hausse du déchargement des marchandises. Les ports les plus importants sont ceux de Québec (22,6 Mt en 2005) et de Montréal (24 Mt en 2005), lesquels ont tous les deux vu augmenter leur volume manutentionné de 30 % de 1995 à 2005 (fig. 1.2). Les produits pétroliers expliquent, pour l'essentiel, la hausse au port de Québec et, en partie, celle au port de Montréal qui la doit également à l'accroissement du trafic de conteneurs.

Le port de Sorel (5,2 Mt en 2005) a conservé son niveau d'activité (fig. 1.2), tout comme celui de Trois-Rivières (2,5 Mt en 2005), quoique ce dernier a connu, comme nous le verrons dans la partie 2, une modification quant à la nature des marchandises transportées.

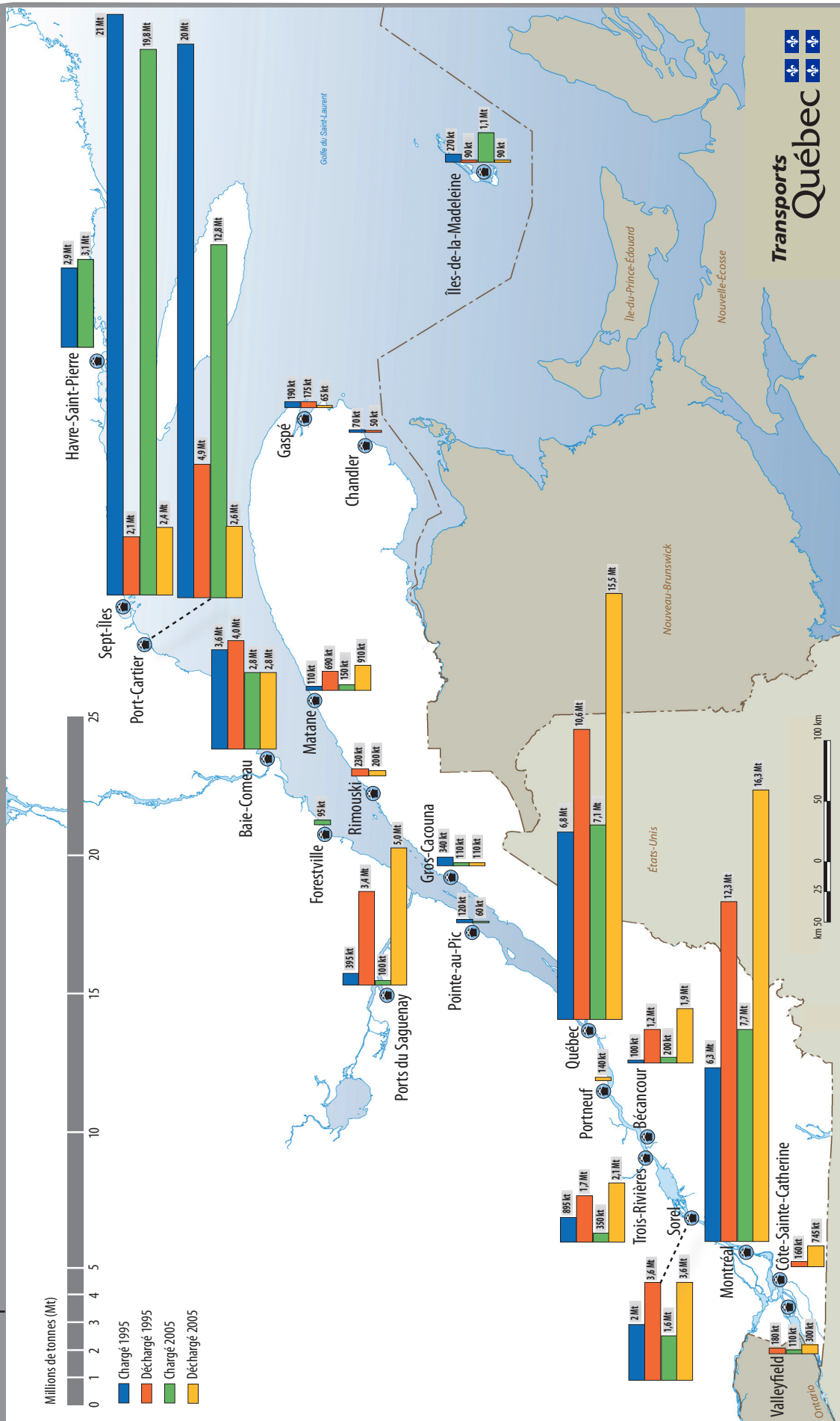
En 2005, le tonnage des marchandises transbordées au port de Bécancour (2,1 Mt) était plus élevé de 60 % par rapport à celui de 1995. Au cours de la même période, 1995 à 2005, les plus petits ports de Côte-Sainte-Catherine et de Valleyfield ont respectivement quadruplé et doublé le volume de biens qui y étaient manutentionnés. Quant au port de Portneuf, il semble que la vocation commerciale du quai sera abandonnée. ■

Saguenay et Charlevoix

Le tonnage des ports du Saguenay (Port Saguenay et Port-Alfred : 5 Mt en 2005) a crû de plus du tiers depuis 1995 (fig. 1.2), notamment en raison de l'augmentation des importations d'alumine alimentant les alumineries de la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean.

Le tonnage manutentionné au port de Pointe-au-Pic a diminué presque de moitié de 1995 (120 kt) à 2005 (65 kt). ■

Figure 1.2 Évolution du tonnage chargé et déchargé dans les ports du Québec



Flux intra-Québec

Tel que l'illustrent les figures 1.3 et 1.4, le trafic maritime sur courte distance, entre les ports du Québec, a surtout circulé, tant en 1995 qu'en 2005, de l'aval vers l'amont du fleuve Saint-Laurent, et le gros du tonnage a été concentré sur un nombre limité de liaisons.

Sur les 7,1 Mt de marchandises qui ont circulé entre les ports du Québec en 2005, 80 % (5,7 Mt) ont été transportées sur des bateaux qui remontaient le Saint-Laurent (fig. 1.4). Une part importante de ce trafic était attribuable aux activités des ports de la Côte-Nord qui ont expédié 3,9 Mt vers les ports du Québec en amont de l'estuaire du Saint-Laurent. À lui seul, le port de Havre-Saint-Pierre a expédié 2,7 Mt d'ilménite au port de Sorel-Tracy. D'importants chargements de boulettes de fer et de concentrés de minerai de fer ont aussi été expédiés de Port-Cartier à Contrecoeur (615 kt). Le transport par barge entre les ports de Forestville et de Sept-Îles à destination de Trois-Rivières a créé, en 2005, un trafic supplémentaire de l'ordre de 200 kt par rapport à 1995. Depuis 2007 cependant, il n'y a plus de transport par barge à partir de Forestville. À cette circulation à partir de la Côte-Nord s'ajoute, vers l'amont, près de 1 Mt de produits pétroliers du port de Québec à destination du port de Montréal ainsi que 800 kt de sel de déglacage en provenance des Îles-de-la-Madeleine vers plusieurs ports longeant le Saint-Laurent.

Par ailleurs, c'est surtout l'approvisionnement en produits pétroliers des ports de l'estuaire et du golfe (410 kt), en provenance du port de

Québec, qui a généré, en 2005, les déplacements maritimes inverses, soit de l'amont vers l'aval.

Appartenant également au marché sur courte distance, la liaison maritime, perpendiculaire au Saint-Laurent, effectuée par le traversier-rail entre Baie-Comeau et Matane, totalisait 820 kt.

Le même phénomène de la prédominance des flux vers l'amont du Saint-Laurent existait en 1995. Le transport par bateau des 7 Mt de marchandises ayant circulé en 1995 entre les ports du Québec était encore plus regroupé qu'en 2005. Les principaux générateurs étaient les mêmes, mais leur contribution au trafic était plus importante (fig. 1.3). Les échanges entre Havre-Saint-Pierre et Sorel (2,5 Mt), comparables à ceux de 2005, se conjuguèrent aux 1,1 Mt de Port-Cartier vers Contrecoeur (2,5 fois plus importants qu'en 2005) et au trafic des produits pétroliers, plus volumineux (1,5 Mt), du port de Québec vers celui de Montréal.

Tant en 1995 qu'en 2005, un important déséquilibre directionnel des flux entre les ports du Québec est constaté. On conçoit par conséquent qu'une partie importante des mouvements maritimes se fasse sans cargaison à bord.

Il est également intéressant de noter que les flux intra-Québec sont essentiellement composés de marchandises en vrac, dont une bonne partie sera expédiée vers des industries québécoises de transformation, notamment à Sorel et à Contrecoeur.

La desserte du marché intérieur génère donc des retombées économiques importantes bien qu'elle comporte de plus faibles tonnages que les échanges effectués avec les partenaires extérieurs.

En 2005, les flux maritimes au sein du marché intérieur incluaient 4,4 Mt de « Minéraux », surtout du minerai de fer et de l'ilménite, ainsi que 1,5 Mt de « Carburants et produits chimiques de base », constitués principalement de produits pétroliers expédiés du port de Québec. Ces deux seules catégories représentaient 84 % des quelque 7,1 Mt de marchandises circulant entre les ports du Québec. ■

Figure 1.3 Flux maritimes intra-Québec, 1995

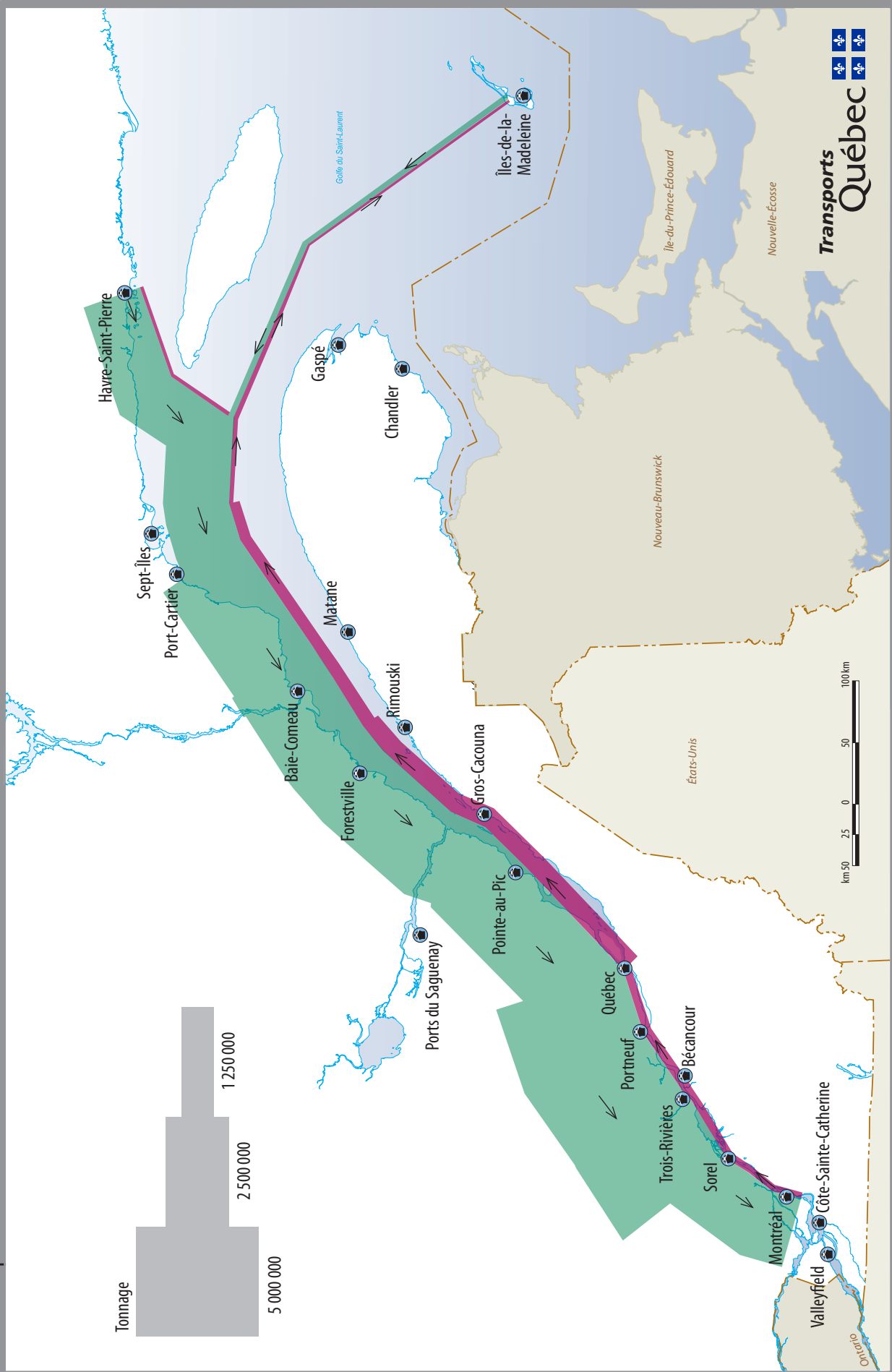
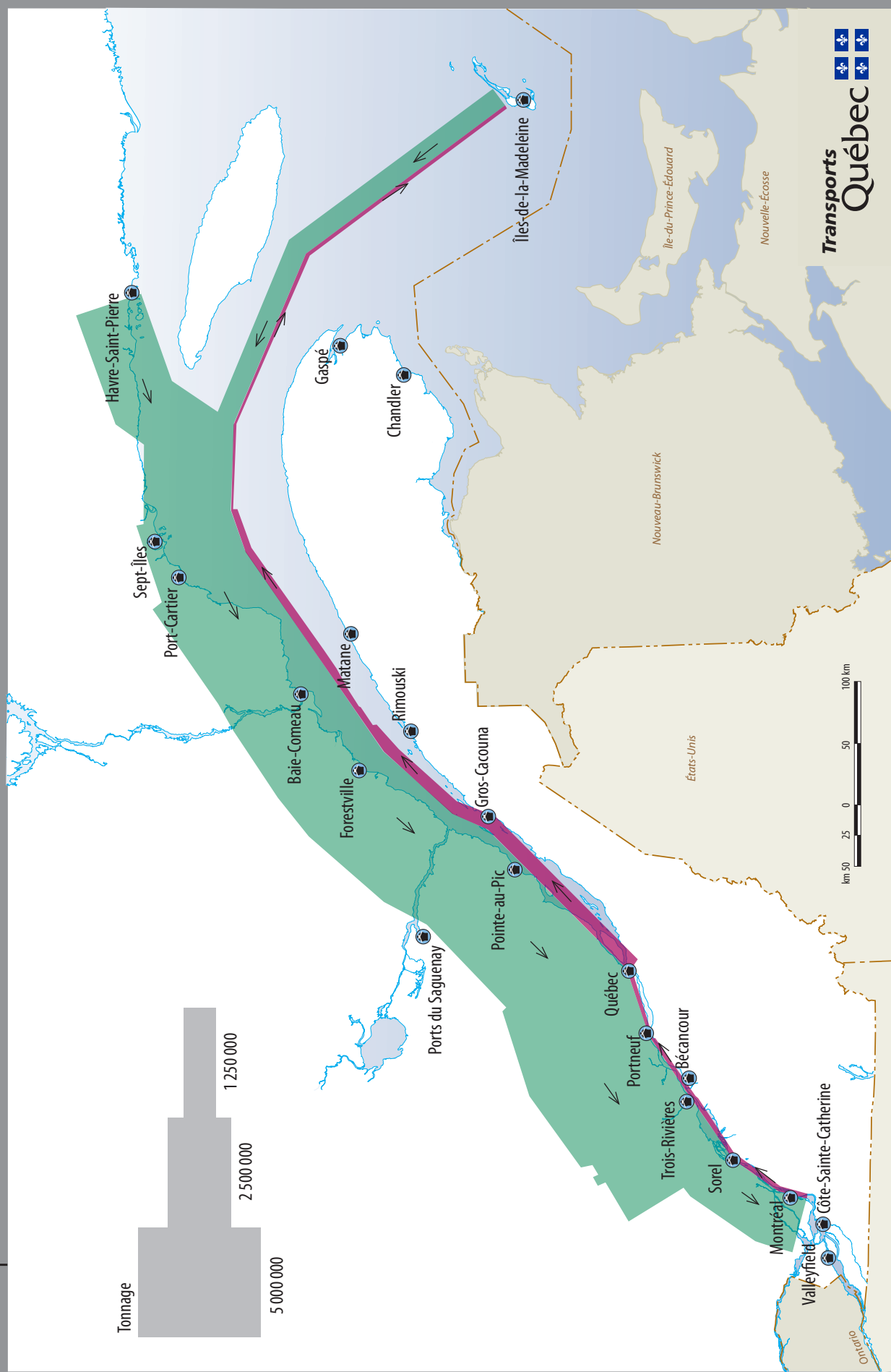


Figure 1.4 Flux maritimes intra-Québec, 2005



Tel que l'illustre la figure 1.6, le tonnage des marchandises exportées du Québec (5,2 Mt) en 2005 par mode maritime, vers l'Ontario, était assez similaire au volume importé de la même province (5,7 Mt). De l'aval vers l'amont, les bateaux transportaient surtout du minerai de fer et ses concentrés (3,9 Mt). Les ports de Sept-Îles et de Port-Cartier étaient à la source de la quasi-totalité (3,8 Mt) des expéditions de minerai de fer vers les ports ontariens. Le principal port de destination était Hamilton (4 Mt).

Dans l'autre sens, des Grands Lacs vers le fleuve Saint-Laurent, presque les deux tiers du flux étaient constitués de marchandises faisant partie de la catégorie « Agriculture et produits alimentaires ». Il s'agissait essentiellement de céréales qui partaient principalement du port de Thunder Bay, à l'extrémité ouest du lac Supérieur, qui est la principale porte maritime par laquelle la production de céréales de l'Ouest canadien est acheminée, par laquière, vers les ports du Québec, en vue d'être réacheminée par navire vers les marchés d'outre-mer. Les ports de Port-Cartier (1,5 Mt), Baie-Comeau (1,1 Mt), Québec (1 Mt) et Montréal (815 kt) traitaient 4,5 Mt des 5,7 Mt expédiées depuis les ports ontariens.

Le transport maritime entre le Québec et l'Ontario a diminué de 17 % en 2005 (fig. 1.6) par rapport à 1995 (fig. 1.5). Il est à noter que le volume des deux principaux groupes de marchandises, « Agriculture et produits alimentaires » et « Minéraux », s'est affaibli de plus de 30 % durant cette période.

De 1,9 Mt en 1995, les flux de transport maritime entre le Québec et les provinces de l'Atlantique ont augmenté de près de 1 Mt pour totaliser 2,8 Mt en 2005 (fig. 1.5 et 1.6). Ce sont les importations qui ont doublé leur importance au cours de cette période (de 950 kt en 1995 à 2 Mt en 2005). Les envois de « Minéraux » qui ont presque triplé expliquent en bonne partie cette hausse. Les expéditions des ports de la Nouvelle-Écosse (865 kt), de Terre-Neuve-et-Labrador (780 kt) et du Nouveau-Brunswick (395 kt) allaient principalement vers Sept-Îles (540 kt), Montréal (555 kt) et Port-Cartier (210 kt). ■

Figure 1.5

Flux maritimes entre le Québec et les autres provinces, 1995

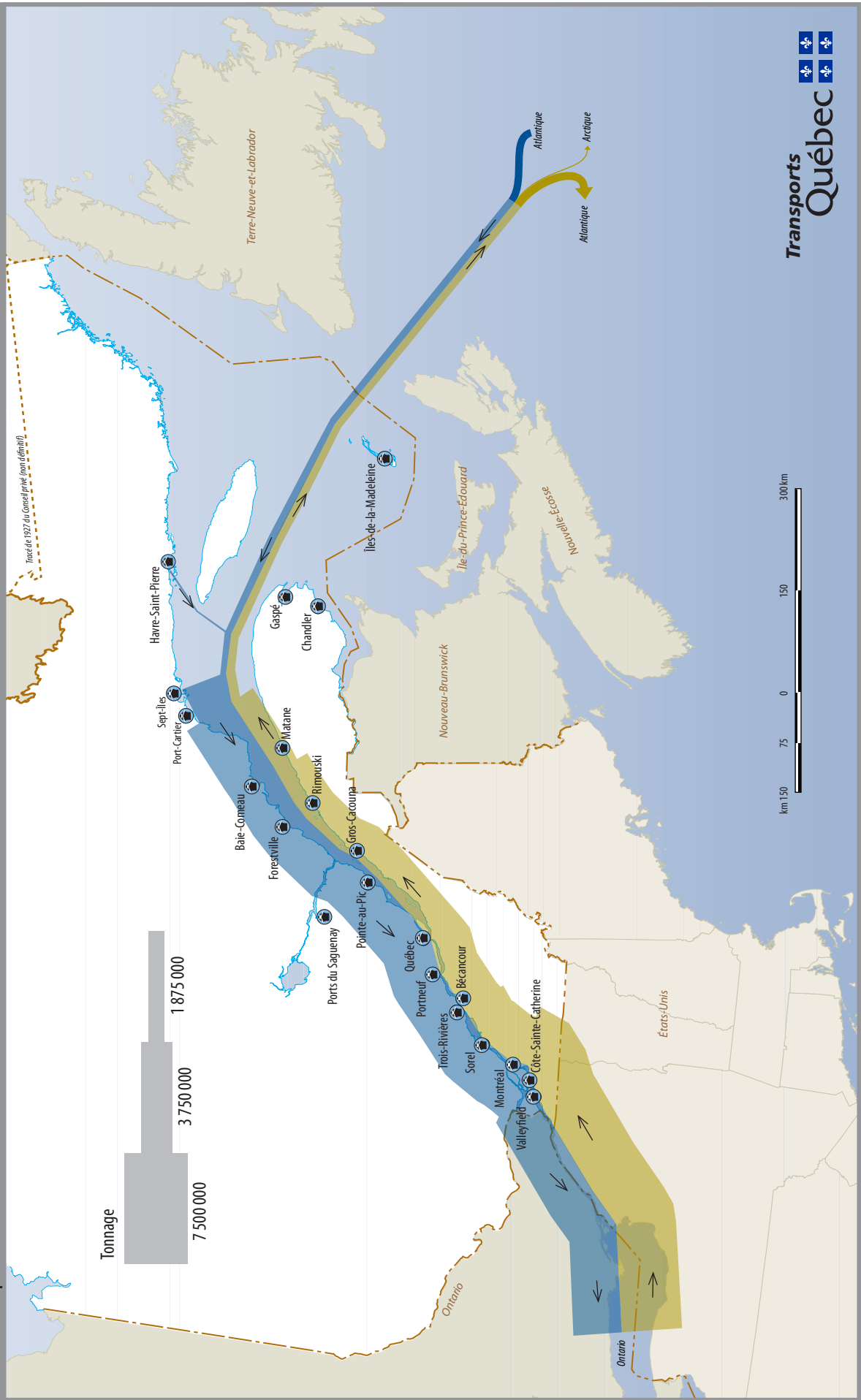
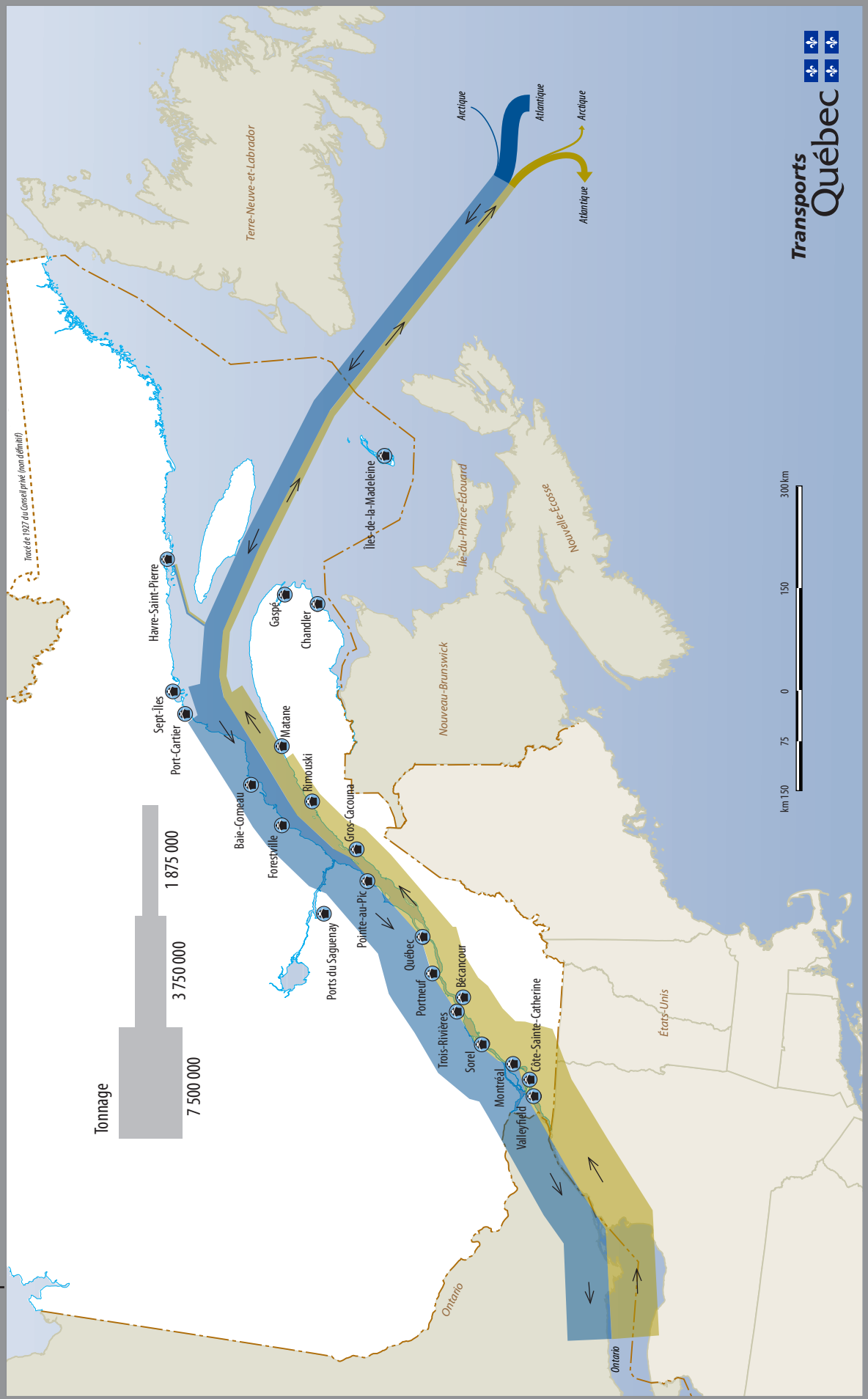


Figure 1.6

Flux maritimes entre le Québec et les autres provinces, 2005



Le trafic maritime international des ports du Québec totalisait 83,8 Mt en 2005. Bien que ce volume fût semblable à celui prévalant en 1995 (81,2 Mt), la desserte des marchés ainsi que la répartition entre le fret chargé et déchargé ont passablement été modifiées. Tel qu'il est possible de le constater à partir des figures 1.7 et 1.8, le tonnage des importations a crû du tiers (de 30 Mt en 1995 à 39,8 Mt en 2005), alors que celui des exportations a diminué de 14 % (de 51,2 Mt en 1995 à 44 Mt en 2005).

Il y a eu une forte augmentation des flux avec les régions du monde qui alimentaient l'économie québécoise en matières premières. C'était le cas de nos échanges (fig. 1.7 et 1.8) avec l'Amérique latine qui ont crû de 6,1 Mt (en 1995) à 9,7 Mt (en 2005), de l'Afrique avec laquelle le volume commercial maritime est passé de 7,7 Mt (en 1995) à 10,8 Mt (en 2005) et de l'Océanie (de 1,7 Mt à 2,4 Mt). Le commerce maritime entre le Québec et l'Asie s'est aussi amplifié de 1995 (4,6 Mt) à 2005 (7,9 Mt), où l'on observe une forte asymétrie entre les exportations (6,9 Mt) et les importations (980 kt).

Le volume des échanges entre le Québec et les États-Unis a, pour sa part, diminué de près de 6 Mt de 1995 (23,1 Mt) à 2005 (17,2 Mt). Cette diminution a touché particulièrement certaines routes maritimes, notamment celle reliant le fleuve Saint-Laurent aux Grands Lacs. En effet, comme le montrent les figures 1.7 et 1.8, il se faisait moins d'échanges en 2005 (8,6 Mt) qu'en 1995 (13,7 Mt) entre les ports états-uniens des Grands Lacs et les ports du Québec. En gros, le Québec expédiait moins de minerai de fer et ses concentrés vers les ports des Grands Lacs. Mais, surtout,

les ports du Québec recevaient, en 2005, moins de céréales en provenance des ports des Grands Lacs qu'en 1995. Ces constatations sont explicitées dans les sections ultérieures.

Le trafic entre les ports du Québec et le marché international représente des volumes très importants dans le golfe du Saint-Laurent. En 2005, il était de 75,2 Mt, comparativement à 67,2 Mt en 1995. En 2005, ces flux étaient relativement symétriques, avec 38,6 Mt destinées à l'exportation contre des importations de 36,6 Mt de marchandises. Environ 46 % de ces tonnages concernaient les échanges du Québec avec ses partenaires européens.

Une bonne partie de la circulation maritime dans le golfe était générée par les exportations de céréales et de minerai de fer et ses concentrés à partir des ports de la Côte-Nord. C'est ce qui explique que l'estuaire est moins achalandé, tel que le montre la figure 1.8. En effet, le volume des flux maritimes engendré par le commerce entre le Québec et ses partenaires internationaux a diminué, à la hauteur de Rimouski, à 51,4 Mt transportées surtout sur des navires qui remontaient le Saint-Laurent, car il s'agissait surtout de fret importé (37,8 Mt), dont une partie importante était principalement destinée au port de Québec (en amont duquel le flux des importations a baissé à 21 Mt) et au port de Montréal. Une portion significative du trafic qui empruntait le fleuve et l'estuaire était aussi attribuable aux 6,2 Mt exportées du port de Montréal vers les marchés extérieurs (autres que les ports états-uniens des Grands Lacs), dont 5,4 Mt vers l'Europe. À ce débit s'ajoutaient, entre autres, 3,6 Mt du port de Québec vers les marchés extérieurs (en aval du port de Québec). ■

Figure 1.7

Flux maritimes entre le Québec et le marché international, 1995

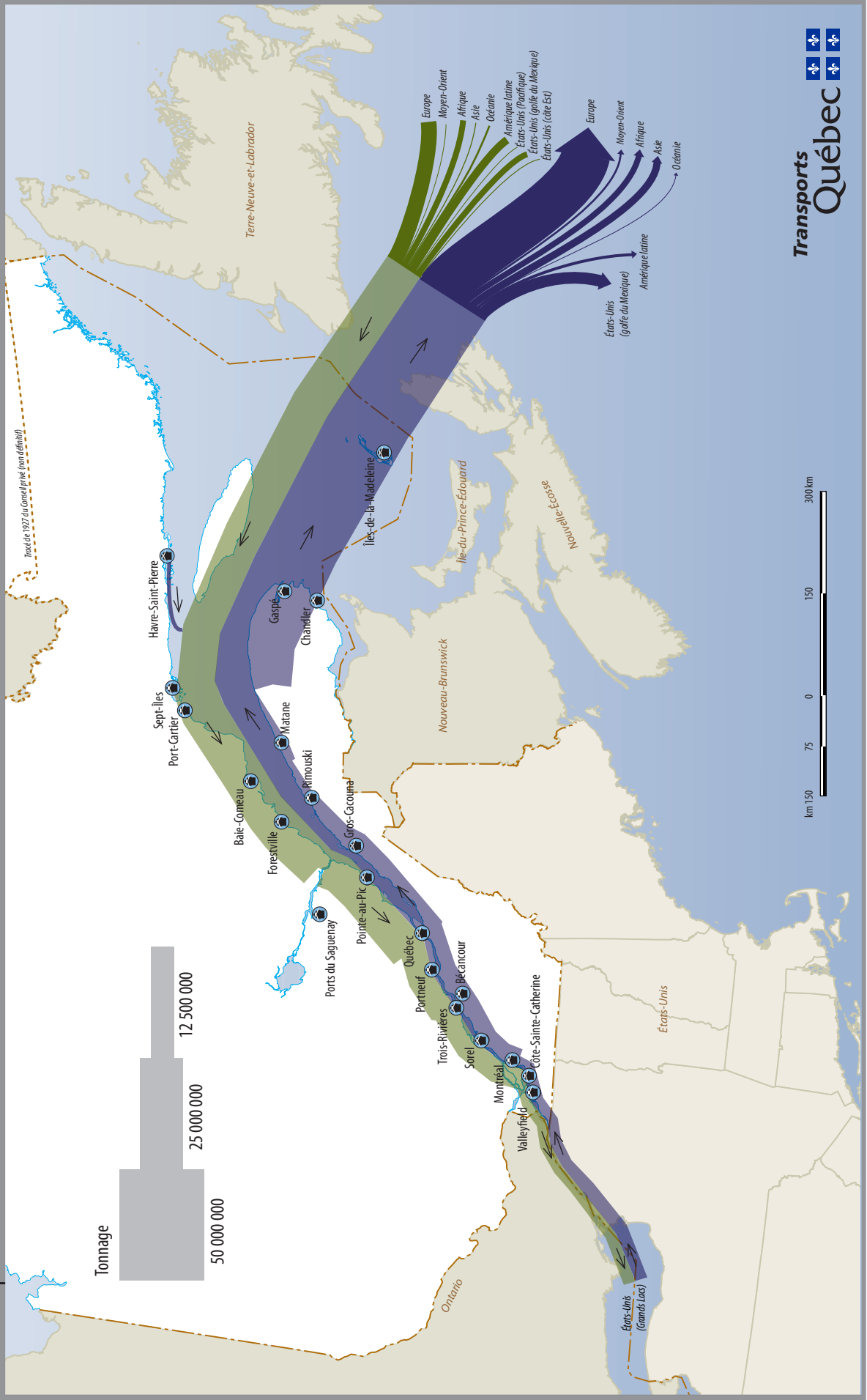
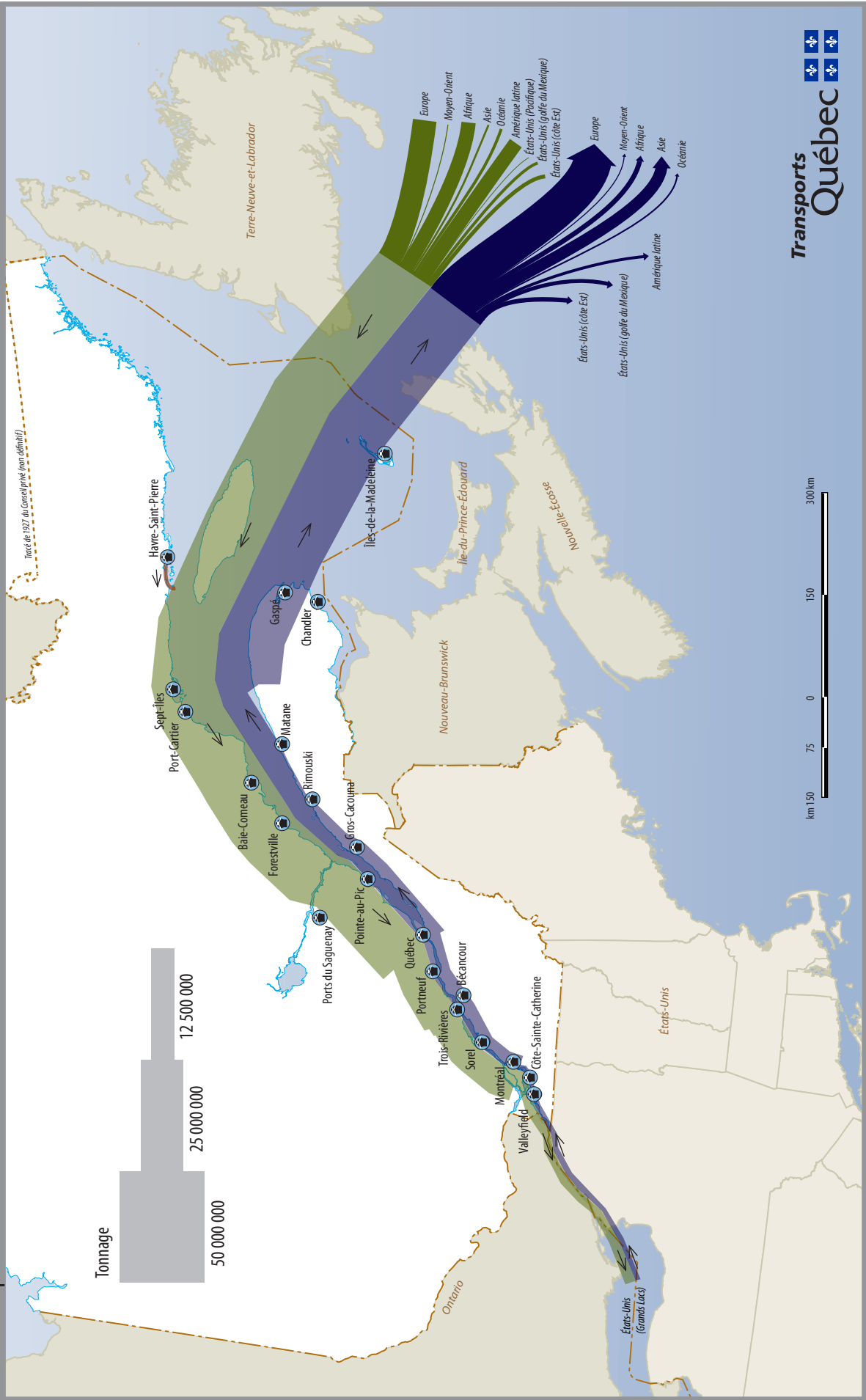


Figure 1.8

Flux maritimes entre le Québec et le marché international, 2005



Bien que les laquiers dominent largement le trafic de la voie navigable entre les Grands Lacs et les ports du fleuve Saint-Laurent, certains navires transitent aussi par la Voie maritime du Saint-Laurent. Il existe donc un trafic de transit qui emprunte le Saint-Laurent et dont les cargaisons ne sont pas transbordées dans les ports québécois. Il s'agit de flux entre les ports des Grands Lacs, des deux côtés de la frontière, et la côte de l'Atlantique ou le reste du monde.

Les déplacements de ces navires grossissent le volume du trafic maritime sur le Saint-Laurent et il est intéressant d'en préciser l'importance et les caractéristiques.

En 2005, les bateaux transitant sur le Saint-Laurent pour desservir les ports des Grands Lacs, sans transbordement dans les ports du Québec, ont assuré le transport de 11,2 Mt de marchandises, avec une légère prédominance (6 Mt) des flux vers l'amont (à destination des Grands Lacs). La comparaison des figures 1.9 et 1.10 révèle que le trafic de transit sur le Saint-Laurent était beaucoup moins important en 1995 (4,6 Mt) qu'en 2005 alors qu'il est de fait deux fois et demie plus élevé. Dans les deux cas, ce sont les échanges entre les ports des Grands Lacs et d'Europe qui ont été les plus importants (62 % en 1995 et 47 % en 2005).

Un segment de marché a toutefois crû fortement à partir de la fin des années 1990 : il s'agit des échanges avec l'Amérique latine. Ceux-ci ont presque quintuplé de 1995 (445 kt) à 2005 (2,1 Mt). En 2005, les exportations de l'Amérique latine (1,4 Mt) représentaient presque les deux tiers du total des échanges maritimes qu'elle effectuait avec les ports des Grands Lacs (les importations comptaient pour 680 kt).

Il est aussi important de souligner que des échanges appréciables existaient (2,3 Mt en 2005) entre les ports des provinces de l'Atlantique et ceux des Grands Lacs. En 1995, le commerce entre ces ports était bien moindre (510 kt). Une proportion de 56 % (1,3 Mt) du trafic de 2005 (2,3 Mt) était constituée d'exportations de marchandises des provinces de l'Atlantique vers les ports ontariens. ■

Figure 1.9

Flux en transit sur le Saint-Laurent, 1995

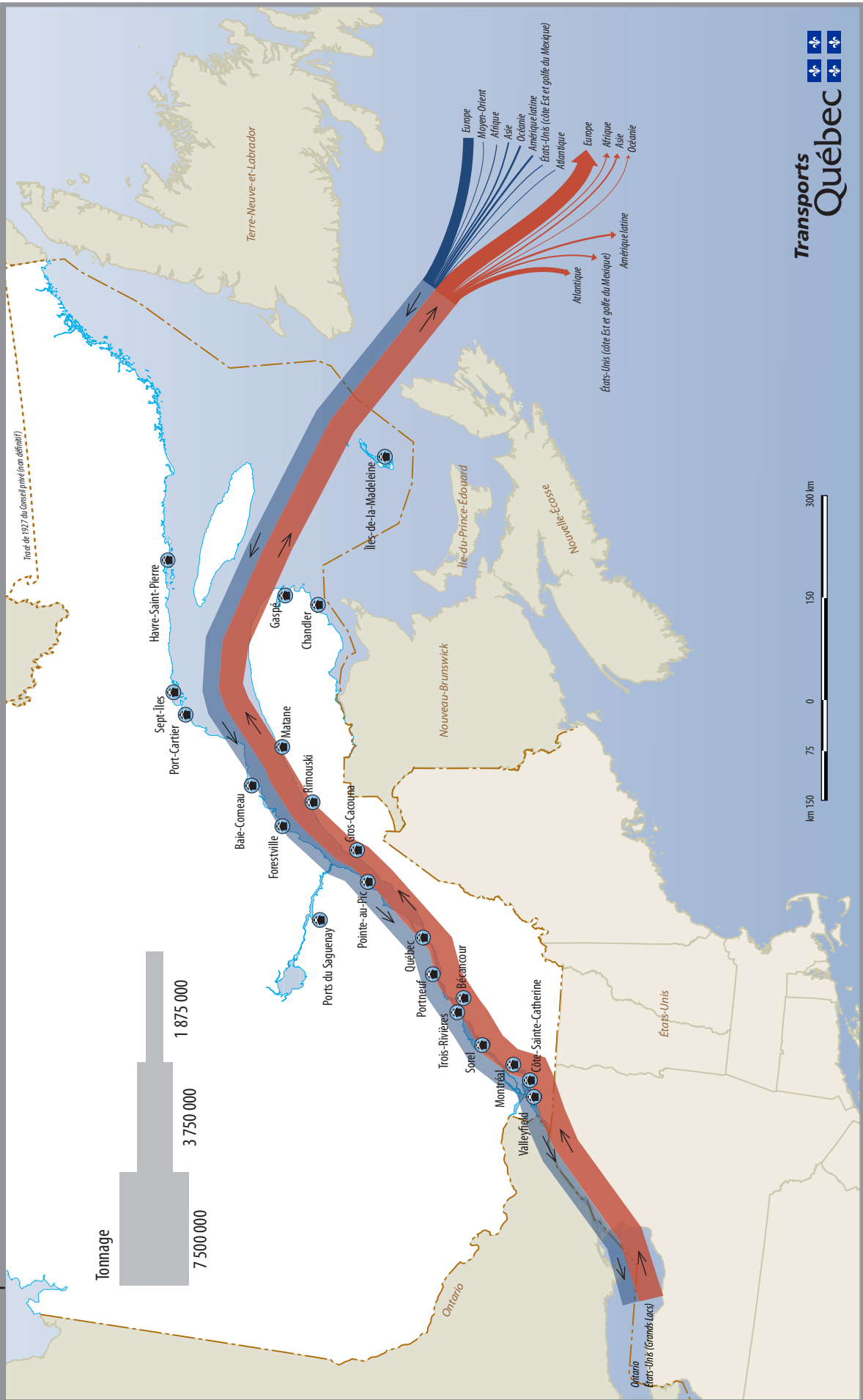
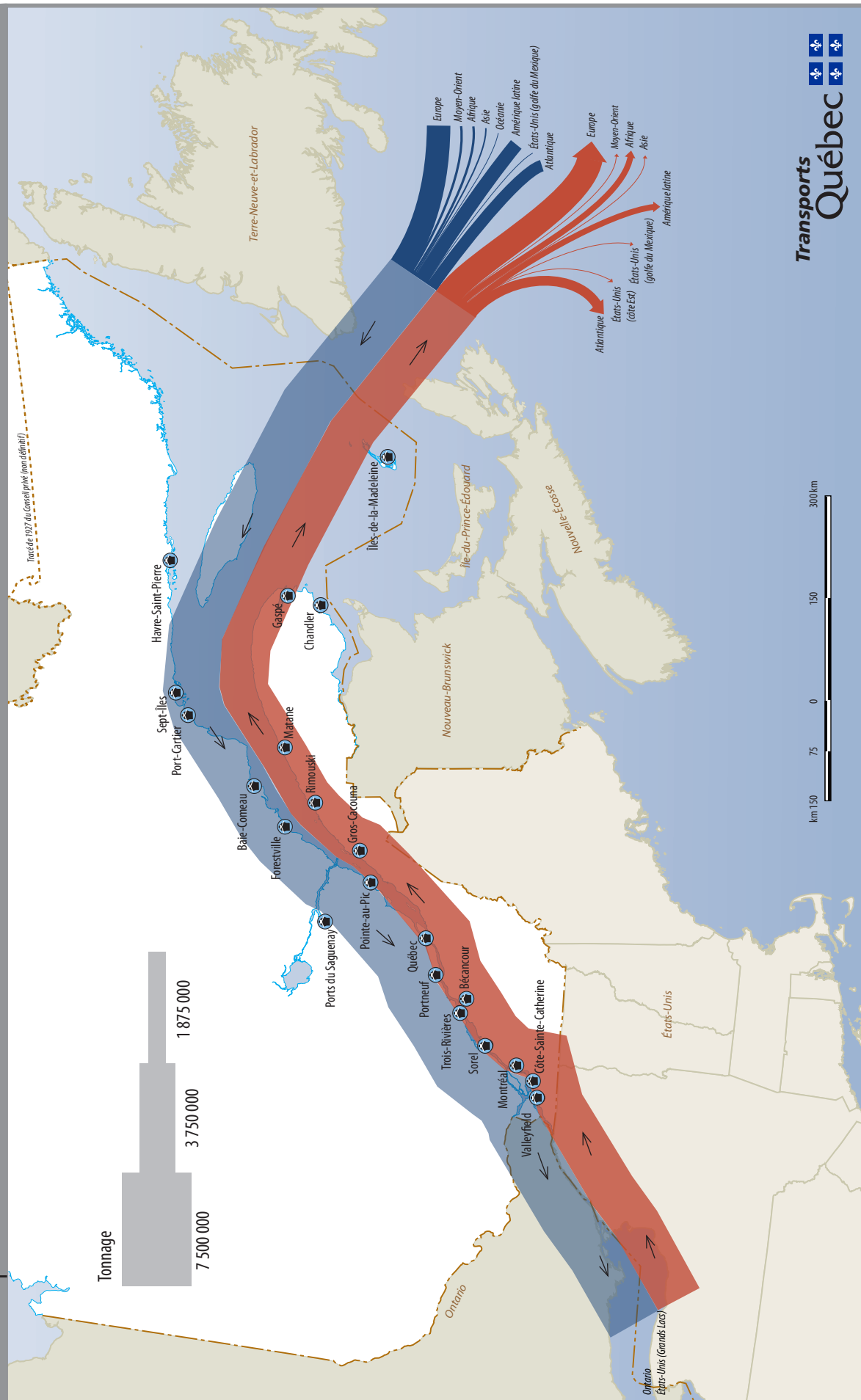


Figure 1.10

Flux en transit sur le Saint-Laurent, 2005



Sollicitation des tronçons fluviaux du Saint-Laurent

La figure 1.11 montre la composition des flux, en tonnage, sur les différents tronçons du réseau fluvial, selon les grands marchés desservis. Le premier fait marquant qu'indique cette figure concerne l'achalandage de la Voie maritime entre le lac Ontario et le port de Valleyfield. En 2005, le tonnage des échanges commerciaux qui ont été effectués par transport maritime entre les ports du Québec et ceux des Grands Lacs, tant du côté états-unien qu'ontarien, a diminué de plus du quart par rapport à 1995. La baisse était de 7,3 Mt (26,8 Mt en 1995; 19,5 Mt en 2005). Bien que la circulation entre les ports du Québec et de l'Ontario se soit affaiblie de 2,3 Mt de 1995 à 2005, ce sont les déplacements impliquant les ports états-uniens des Grands Lacs qui ont le plus chuté, avec un recul de 5,1 Mt de 1995 (13,7 Mt) à 2005 (8,6 Mt).

En contrepartie, les flux dans le golfe du Saint-Laurent, en amont des Îles-de-la-Madeleine, attribuables aux échanges impliquant les ports du Québec, ont augmenté de 9 Mt de 1995 à 2005. Tous les grands marchés desservis par les bateaux naviguant à cette hauteur, ayant eu comme origine et/

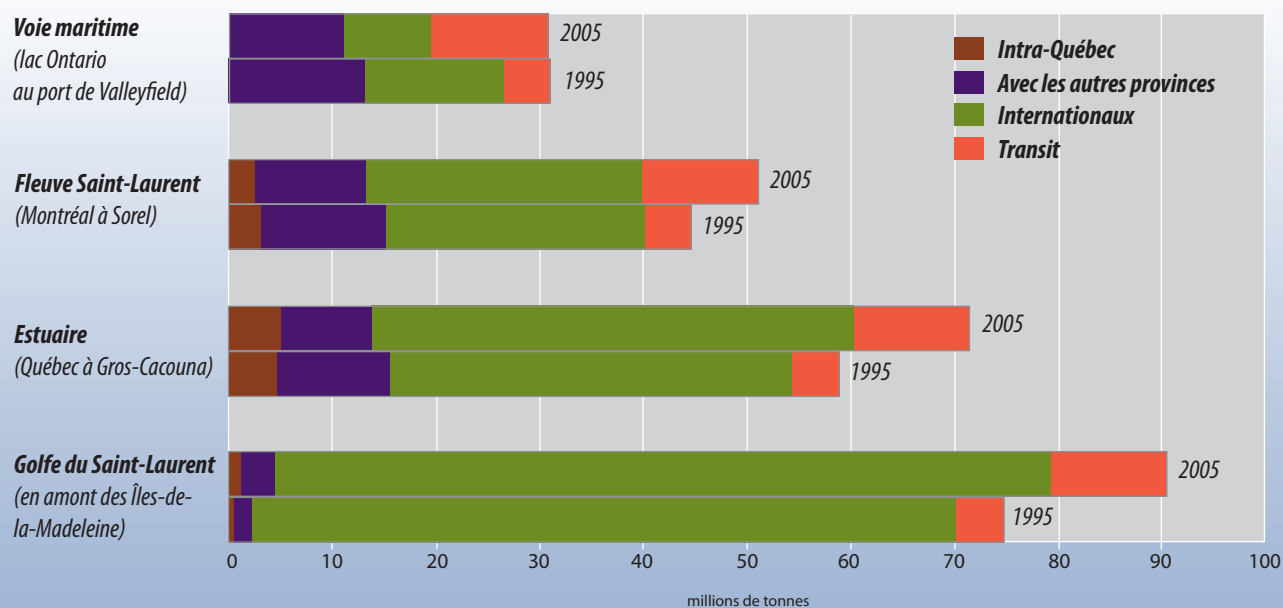
ou destination un port du Québec, ont connu une croissance du trafic maritime. Les flux internationaux ont crû de 7,4 Mt, les échanges avec les provinces de l'Atlantique, de 1,2 Mt et le trafic intra-Québec des Îles-de-la-Madeleine, de 625 kt. Des données préliminaires indiquent que cette croissance s'est poursuivie depuis 2005.

Encore très importante, l'activité portuaire québécoise, en aval du port de Québec (tronçon défini comme « estuaire » dans la figure 1.11), a aussi crû significativement, de l'ordre de 6,2 Mt de 1995 (54,2 Mt) à 2005 (60,4 Mt), en raison particulièrement, tel que cela a été indiqué précédemment, de la croissance de la manutention du volume de fret aux ports de Montréal, de Québec et de plusieurs autres ports situés le long du Saint-Laurent. C'est en bonne partie le créneau des échanges avec le marché international qui explique cette augmentation. À cette hauteur, il faut toutefois noter le recul des échanges avec les autres provinces canadiennes, surtout en ce qui a trait au trafic des concentrés de minerai de fer et des grains entre les ports situés en aval de Québec et les ports ontariens.

Le trafic international lié aux activités portuaires du Québec, sur le tronçon maritime en aval de Montréal (tronçon défini comme « fleuve Saint-Laurent » sur la figure 1.11), a aussi connu une croissance d'environ 1,9 Mt, de 1995 à 2005. Pourtant, au cours de cette période, le volume total sur ce tronçon est resté sensiblement le même, soit d'approximativement 40 Mt. Il y a donc eu une baisse de la circulation au sein du marché intérieur québécois, surtout des produits pétroliers entre Québec et Montréal, ainsi qu'un affaïssissement des échanges avec l'Ontario.

Il faut souligner que, de 1995 à 2005, la perte d'achalandage de la Voie maritime, de l'ordre de 7 Mt, attribuable aux échanges entre les ports du Québec et les Grands Lacs, a été compensée par l'augmentation du transport maritime de transit, de 6,6 Mt de marchandises, entre les ports des Grands Lacs et le reste du monde. Le trafic, toutes destinations confondues, dans le golfe du Saint-Laurent, en amont des Îles-de-la-Madeleine, a donc été de l'ordre de 90,3 Mt, en 2005, ce qui représente une augmentation de 15,8 Mt par rapport à 1995 (74,5 Mt). ■

Figure 1.11 Flux maritimes totaux sur le Saint-Laurent selon les marchés, 1995 et 2005



Destination des chargements de marchandises dans les ports du Québec, selon les régions du monde

Les figures 1.12 et 1.13 montrent comment a évolué la géographie des destinations des marchandises chargées dans les ports québécois. Globalement, les chargements québécois ont diminué de 8 Mt de 1995 (65,2 Mt) à 2005 (57,2 Mt). Ils représentaient alors 60 % du tonnage manutentionné dans les ports du Québec, alors qu'en 1995 ils comptaient pour 51 %.

En gros, il y a eu moins d'expéditions de « Minéraux » (42,6 Mt en 1995; 37,6 Mt en 2005) et de marchandises (surtout des céréales) faisant partie du groupe « Agriculture et produits alimentaires » (11,4 Mt en 1995; 7,5 Mt en 2005). Par ailleurs, plus d'envois de « Biens manufacturés et divers » furent chargés dans les ports du Québec en 2005 (2,6 Mt) qu'en 1995 (1,1 Mt). ■

Europe⁶

L'Europe était, en 2005, la principale destination des marchandises chargées dans les ports du Québec (fig. 1.13). Presque 38 % (21,5 Mt) du tonnage total des marchandises en provenance du réseau portuaire québécois y était acheminé. C'était 11,5 Mt de plus que les exportations maritimes vers les États-Unis (10 Mt).

Tel que le laissent entrevoir les figures 1.12 et 1.13, le trafic vers le marché européen a diminué presque du quart depuis 1995 alors qu'il était de 27,6 Mt. Malgré le fait que le trafic conteneurisé soit passé de 3,5 Mt à 4,9 Mt et qu'il ait donc connu une forte augmentation (40 %) de 1995 à 2005, d'autres secteurs ont connu une

baisse appréciable. De 18 Mt en 1995, les acheminements de la catégorie de marchandises « Minéraux », constituée dans une proportion de 92 % de concentrés de minerai de fer, ont fléchi à 12,8 Mt, en 2005, ce qui représente une diminution de 30 %.

La catégorie « Agriculture et produits alimentaires », dominée en très forte proportion par les céréales, a aussi subi une diminution de près du tiers des tonnages expédiés vers l'Europe (de 5,5 Mt en 1995 à 3,8 Mt en 2005). Le début de cette décennie fut un épisode encore plus difficile alors que le trafic total avait fléchi de presque moitié (2,4 Mt en 2003) à cause d'une sécheresse dans les Prairies au cours de cette période. ■

Grands Lacs

Le deuxième marché « maritime » est formé des ports entourant les Grands Lacs, tant du côté états-unien qu'ontarien. En 2005, les bateaux en provenance des ports du Québec et empruntant la Voie maritime jusqu'aux ports des Grands Lacs ont transporté 10,6 Mt de marchandises, dont 5,4 Mt étaient destinés aux ports états-uniens et 5,2 Mt à ceux de l'Ontario (fig. 1.13). Le flux à destination des Grands Lacs, de l'ordre de 12,1 Mt en 1995 (fig. 1.12), a donc diminué de 13 % en une décennie. En 1995, 97 % (5,7 Mt) des expéditions québécoises vers l'Ontario (5,9 Mt) étaient composées de « Minéraux », essentiellement de minerai de fer et ses concentrés. En 2005, cette marchandise a perdu de son importance, tant en valeur abso-

lue (3,9 Mt) qu'en part relative (76 %). Les 6,2 Mt acheminées, en 1995, vers la portion états-unienne des Grands Lacs, étaient aussi constituées, fort majoritairement (92 %), de « Minéraux », encore là essentiellement des concentrés de minerai de fer. En 2005, cette proportion est passée à 85 %.

Des flux moins notables de marchandises ont par contre connu une augmentation importante. En effet, les déchargements dans les ports ontariens des marchandises provenant des ports du Québec, faisant partie de la catégorie « Carburants et produits chimiques de base », ont décuplé de 1995 (95 kt) à 2005 (990 kt). Pour la même paire origine-destination et pour la même période, la catégorie « Agriculture et produits alimentaires » a quintuplé (de 50 kt en 1995 à 250 kt en 2005).

Par ailleurs, le volume de charbon chargé dans les ports du Québec à destination des ports états-uniens bordant les Grands Lacs a plus que décuplé en 10 ans, passant de 20 kt à 220 kt. En 2005, 320 kt de « Carburants et produits chimiques de base » y étaient aussi déchargées, soit 30 % de plus qu'en 1995 (245 kt). Les envois de « Produits métalliques primaires et fabriqués » vers les ports des Grands Lacs se situaient, en 2005 (245 kt), au même niveau qu'en 1995. ■

⁶ L'ordonnement quant à la présentation des régions du monde repose sur l'importance du volume de marchandises qui leur sont destinées, en provenance des ports québécois. Ainsi, cette section commence par la description des flux à destination de l'Europe, car c'est vers ce continent qu'est destiné le plus fort tonnage de marchandises chargées dans les ports du Québec.

Asie

L'essor économique asiatique a des effets considérables sur les marchés de l'acier et, conséquemment, sur la demande de minerai de fer. Ainsi, de 1999 à 2005, la Chine a presque triplé sa production d'acier pour en devenir le premier producteur mondial⁷. Les besoins en ressources naturelles sont donc grands. C'est ce qui explique la croissance de 70 % du tonnage des produits exportés du Québec vers l'Asie, de 1995 (4,1 Mt) (fig. 1.12) à 2005 (6,9 Mt) (fig. 1.13).

En 2005, environ 95 % (6,5 Mt) de tous les chargements à destination de l'Asie étaient du minerai de fer et 65 % des chargements de ce minerai étaient destinés à la Chine. Les autres destinations du minerai de fer étaient principalement partagées entre le Japon, Taiwan et la Corée du Sud.

En 1995, les ports du Québec ont acheminé 505 kt de marchandises de la catégorie « Agriculture et produits alimentaires » vers l'Asie, principalement des céréales. En 2005, le volume total avait toutefois diminué à 295 kt, dont 215 kt étaient destinées à l'Iran. ■

Afrique

Les navires à destination de l'Afrique transportent surtout des céréales. En 1995 (fig. 1.12), la catégorie « Agriculture et produits alimentaires » composait plus de 90 % (3,9 Mt) des cargaisons à destination du continent africain (4,2 Mt). Le tiers de ces céréales était dirigé vers l'Égypte et le cinquième vers l'Algérie. Le reste était livré principalement au Maroc, à la Tunisie et au Nigéria.

Le trafic de fret à destination de l'Afrique a passablement diminué au

fil des années. En 2005 (fig. 1.13), il a été de 2,8 Mt, soit 35 % de moins qu'en 1995 (4,2 Mt). Les marchandises du groupe « Agriculture et produits alimentaires » ont connu une baisse de l'ordre de 50 % (de 3,9 Mt à 2 Mt). En 2005, le volume du groupe « Agriculture et produits alimentaires » était d'environ 2 Mt, dont 1,6 Mt de blé : 28 % vers le Maroc, près de 20 % vers l'Égypte, 15 % vers l'Algérie et le reste surtout acheminé au Ghana et au Soudan. L'Afrique, qui recevait en 1995 162 kt de « Minéraux » du Québec, en a importé en 2005 690 kt, principalement du minerai de fer à destination surtout de l'Égypte (400 kt) et de la Libye (285 kt). ■

Côte Est des États-Unis

En 1995 (fig. 1.12), plus de 75 % (3,1 Mt) du volume total (4,1 Mt) des marchandises embarquées dans les ports du Québec et qui se dirigeaient vers la côte Est des États-Unis étaient composés de « Minéraux », surtout de concentrés de minerai de fer, dont le point de chute était principalement le Maryland. Dix ans plus tard (fig. 1.13), les expéditions de minerai de fer avaient chuté de 45 % (1,7 Mt en 2005). Les chargements à destination de la côte Est des États-Unis, de l'ordre de 2,5 Mt en 2005 (diminution de l'ordre de 40 % par rapport à 1995), incluaient 605 kt de « Carburants et produits chimiques de base », soit 170 kt de moins qu'en 1995. ■

Golfe du Mexique (États-Unis)

Les quantités de marchandises exportées, par navire, du Québec vers le golfe du Mexique, n'ont pas beaucoup fluctué depuis 1995 (fig. 1.12 et 1.13). À l'exception de l'année 2001,

où il y a eu un fléchissement important (405 kt), le tonnage est demeuré, au fil des années, approximativement 2 Mt. C'est en grande partie des « Minéraux », principalement du minerai de fer (concentrés), qui y étaient expédiés : 90 % (1,9 Mt) en 1995 et 75 % (1,6 Mt) en 2005. La catégorie « Carburants et produits chimiques de base » a crû de près de 250 % (de 135 kt en 1995 à 460 kt en 2005). Enfin, en 2005, 120 kt de « Produits métalliques primaires et fabriqués », tels des lingots d'aluminium ainsi que du fer et de l'acier sous forme primaire, ont été acheminées vers cette région, alors qu'en 1995 les ports du Québec en envoyaient peu (7 kt). ■

Amérique latine

Les exportations vers l'Amérique latine ont été de 1,6 Mt en 1995 (fig. 1.12), dont 980 kt de la catégorie « Agriculture et produits alimentaires », 310 kt de « Pulpe et produits de papiers », 145 kt de « Minéraux » et 145 kt de « Carburants et produits chimiques de base ».

Les exportations ont légèrement baissé passant à 1,5 Mt en 2005 (fig. 1.13), dont 915 kt de la catégorie « Agriculture et produits alimentaires », à 90 % du blé. Le principal marché pour ces produits alimentaires était le Venezuela (580 kt). Il y a eu aussi exportation de 210 kt de « Minéraux », presque exclusivement du minerai de fer, vers le Mexique (110 kt) et Trinité-et-Tobago (100 kt), ainsi que 205 kt de « Carburants et produits chimiques de base », surtout vers les Bahamas (155 kt). ■

⁷ <http://www.unctad.org/infocomm/francais/fer/marche.htm>.

Moyen-Orient

Il s'agit d'un marché qui, sur le plan du tonnage, a connu une baisse de l'ordre de 62 %, de 1995 (1,1 Mt) (fig. 1.12) à 2005 (420 kt) (fig. 1.13). À eux seuls, les chargements de la catégorie « Agriculture et produits alimentaires », en grande partie des céréales, ont chuté de près de 70 % (495 kt en 1995 à 160 kt en 2005). Le Québec y exportait aussi, en 1995, presque 205 kt de « Produits forestiers et produits du bois » et 150 kt de « Produits métalliques primaires et fabriqués ». En 2005, très peu de ces créneaux d'exportation avaient subsisté.

Le Moyen-Orient a reçu aussi, en 2005, 130 kt de « Minéraux », essentiellement du minerai de fer, des ports du Québec, ce qui est un peu moins qu'en 1995 (160 kt). ■

Provinces de l'Atlantique

Les exportations vers les provinces de l'Atlantique ont connu une baisse de 20 % de 1995 (930 kt) (fig. 1.12) à 2005 (750 kt) (fig. 1.13). C'est essentiellement vers Terre-Neuve-et-Labrador que vont les marchandises chargées dans les ports du Québec à destination des provinces de l'Atlantique. Elles sont restées sensiblement au même niveau au fil des années, oscillant entre 600 kt et 700 kt.

La part relative des biens exportés a changé au cours de la période d'analyse. En 1995, les chargements québécois de « Carburants et produits chimiques de base » étaient relativement importants (600 kt), car ils représentaient les deux tiers des exportations du Québec transportées par navire vers les ports des provinces de l'Atlantique. En 2005, ils n'en représentaient plus que le tiers.

Les « Biens manufacturés et divers » comptaient pour 24 % en 1995 et 44 % en 2005 du fret chargé dans les ports du Québec à destination des provinces de l'Atlantique. Ils totalisaient 225 kt en 1995 et ont crû de presque 50 % pour atteindre 330 kt en 2005. Ils provenaient surtout de Montréal (le port de Bécancour en a aussi expédié 5 kt) et ont été acheminés en totalité vers Terre-Neuve-et-Labrador.

Enfin, de 100 kt de « Minéraux » en 1995, le Québec en a envoyé 50 % de plus en 2005 (155 kt) qui provenaient surtout des Îles-de-la-Madeleine. ■

Océanie

L'envoi de marchandises, essentiellement du minerai de fer, vers l'Australie, a quintuplé de 1995 (fig. 1.12) à 2005 (fig. 1.13). De 165 kt en 1995, les expéditions québécoises sont passées à 845 kt en 2005. ■

Arctique

Le trafic maritime à destination de l'Arctique a presque quintuplé de 1995 (50 kt) (fig. 1.12) à 2005 (230 kt) (fig. 1.13). Les catégories de marchandises qui y sont expédiées sont sensiblement les mêmes, mais leur importance diffère, évidemment. En 2005, 165 kt de « Carburants et produits chimiques de base » provenant du port de Montréal ont été acheminées, alors que 10 fois moins y étaient transportées en 1995. De même, en 1995, les ports de l'Arctique avaient reçu 25 kt de « Biens manufacturés et divers » en provenance des ports québécois alors qu'ils en ont reçu 50 kt de plus en 2005. ■

Côte du Pacifique (Canada)

En 1995 (fig. 1.12), le Québec expédiait 5 kt de « Biens manufacturés et divers » vers les ports canadiens des rives du Pacifique, alors que l'on n'observait plus aucune activité entre ces ports⁸ en 2005. ■

⁸ De tels mouvements sont très marginaux et sont limités à des cas très exceptionnels puisque les coûts de transport par navire entre les côtes Ouest et Est, via Panama, sont prohibitifs en comparaison des coûts de transport terrestre. Le plus souvent, de tels mouvements sont exécutés par des navires canadiens opérant sur l'une des deux côtes et qui sont vendus à un armateur actif sur l'autre côte.

Figure 1.12 Destination du tonnage chargé dans les ports du Québec, 1995

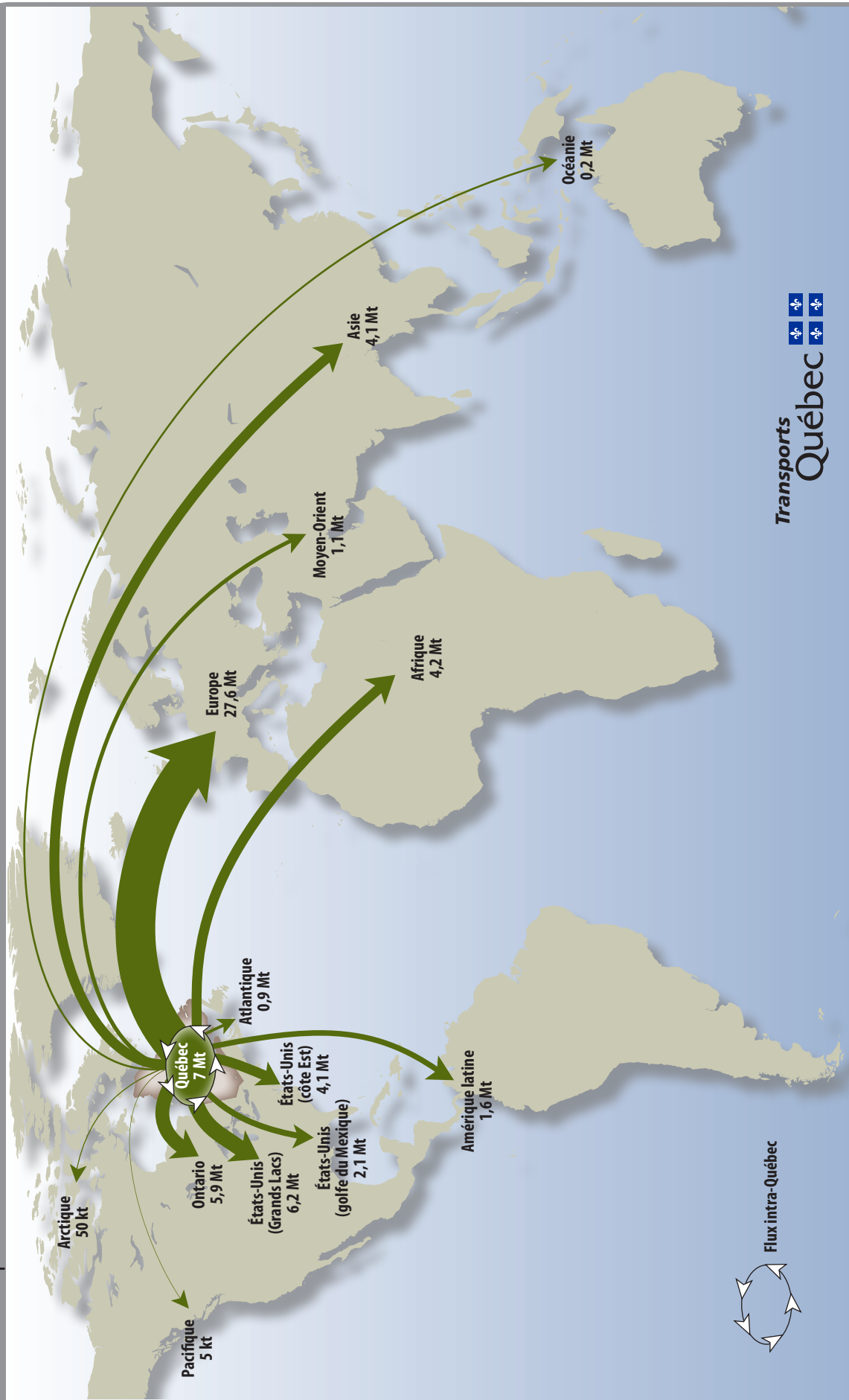
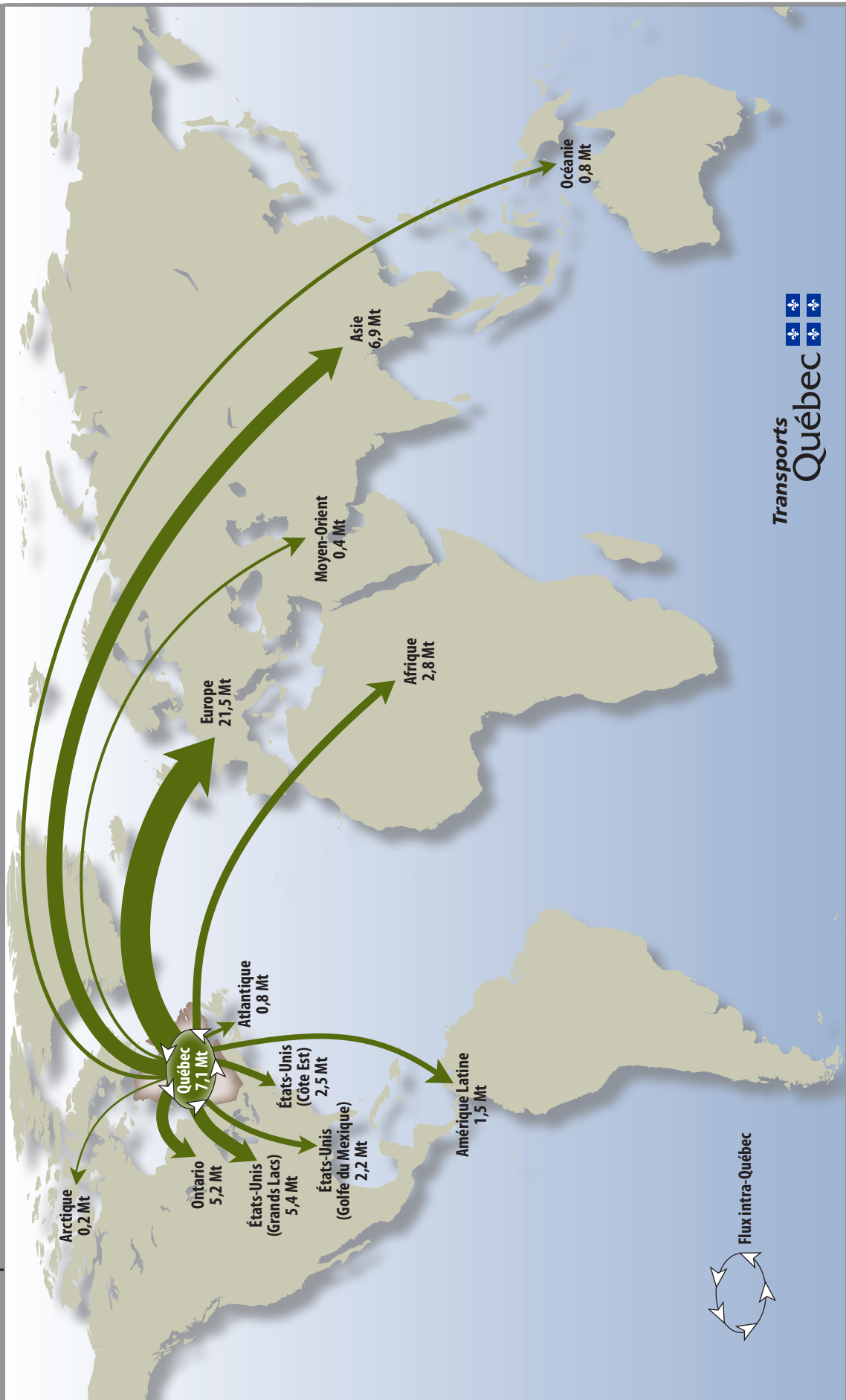


Figure 1.13

Destination du tonnage chargé dans les ports du Québec, 2005



Origine des déchargements de marchandises dans les ports du Québec, selon les régions du monde

Les déchargements ont augmenté de 9,5 Mt de 1995 (45,2 Mt) (fig. 1.14) à 2005 (54,8 Mt) (fig. 1.15), ce qui représente une croissance de plus de 20 %. Leur part relative par rapport à l'ensemble des flux maritimes des ports du Québec a aussi augmenté, passant de 44 % en 1995 à 52 % en 2005.

Les déchargements de « Carburants et produits chimiques de base » (13,3 Mt en 1995; 19,4 Mt en 2005), de « Minéraux » (14,8 Mt en 1995; 19,1 Mt en 2005) et de « Biens manufacturés et divers » (1,3 Mt en 1995; 4,4 Mt en 2005) ont crû significativement au cours de cette période. Par ailleurs, il y a eu moins de biens du groupe « Agriculture et produits alimentaires », surtout des céréales, débardés dans les ports du Québec en 2005 (6,7 Mt) qu'en 1995 (11,4 Mt). ■

Europe

Les ports européens sont la source la plus importante du trafic de marchandises déchargées dans les ports du Québec. En 2005, 13,4 Mt (fig. 1.15) de produits chargés dans les ports européens ont été acheminés vers les ports longeant le Saint-Laurent, ce qui représentait environ le quart des 54,8 Mt déchargées au Québec (fig. 1.15). Plus de 40 % (5,6 Mt) des marchandises importées des rives européennes sont conteneurisées. D'ailleurs, l'Europe a expédié à elle seule 98 % du trafic maritime conteneurisé débardé au Québec (5,7 Mt en 2005), et ce, essentiellement au port de Montréal.

En 2005, le tonnage en provenance des ports européens (13,4 Mt) a fortement augmenté (d'environ 50 %) par rapport à 1995 (9,1 Mt), où il n'a représenté que 20 % (fig. 1.14) de l'ensemble des cargaisons livrées aux ports du Québec (45,2 Mt). Les figures 1.7

et 1.8 montrent également cette augmentation des flux maritimes en provenance de l'Europe.

Tant en 1995 qu'en 2005, les importations venues d'Europe étaient constituées, au premier chef, de produits faisant partie de la catégorie « Carburants et produits chimiques de base ». Au cours de cette dernière année, cette catégorie comptait pour plus de 50 % (6,8 Mt) des cargaisons livrées de l'Europe vers le Québec. Une part importante de ces tonnages, plus de 86 % (5,9 Mt), était attribuable aux produits pétroliers (pétrole brut, essence, carburéacteur, coke de pétrole et mazout). En 2005, environ 340 kt de « Carburants et produits chimiques de base » étaient transportées par conteneurs.

L'Europe du Nord (4,9 Mt en 2005), surtout la Norvège (4,1 Mt en 2005), est à l'origine d'une proportion notable des expéditions vers le Québec des biens de la catégorie « Carburants et produits chimiques de base ». Plus de 1,7 Mt de cette catégorie avaient, en 2005, comme point de départ un des ports de l'Europe de l'Ouest, principalement ceux de la Belgique (645 kt), des Pays-Bas (270 kt), de l'Allemagne (220 kt) et de l'Italie (175 kt). Enfin, il est à noter que le tonnage de cette catégorie a crû de plus de 25 % de 1995 à 2005.

La deuxième catégorie, « Biens manufacturés et divers », avait totalisé 3,9 Mt en 2005, dont la presque totalité était conteneurisée et acheminée au port de Montréal. Par rapport à 1995 (1 Mt), ces expéditions ont augmenté de 290 %. En 2005, près de 60 % des biens ont été embarqués dans les ports de Belgique et d'Allemagne.

En 2005, l'Europe a été à l'origine de 670 kt de « Minéraux » qui ont pris la direction des ports du Québec. Une partie de ces « Minéraux » a été en-

voyée vers les ports qui desservent des industries qui les utilisent comme intrant dans la fabrication de leurs produits. Plus de 310 kt de « Charbon », ayant les mêmes fonctions, ont aussi été débardées en 2005.

En 2005, l'Europe a fourni 715 kt de « Produits métalliques primaires et fabriqués », principalement composés de produits comprenant du fer ou de l'acier. Elle a également expédié 400 kt de « Machines et équipement de transport » vers les ports du Québec. Ceux-ci ont aussi reçu, de l'Europe, en 2005, 430 kt de marchandises faisant partie de la catégorie « Agriculture et produits alimentaires ». Une bonne quantité de ces produits est à valeur ajoutée : vins, liqueurs alcoolisées, bières, produits laitiers, eau de source gazéifiée ou minérale, sucreries, fruits et légumes et autres. ■

Grands Lacs

En 1995, les expéditions totales en provenance des Grands Lacs (14,7 Mt), tant du côté états-unien qu'ontarien, comptaient pour 30 % des déchargements effectués dans les ports du Québec (fig. 1.14). En 2005 (fig. 1.15), leur volume (9 Mt) et leur part relative (16 %) avaient diminué, principalement en raison de la chute de 55 % des tonnages en provenance de la portion états-unienne des Grands Lacs (de 7,4 Mt en 1995 à 3,3 Mt en 2005).

La diminution du trafic maritime en provenance des Grands Lacs s'explique surtout par celle du transport des céréales. En effet, par rapport à 1995, le tonnage (10,3 Mt) du secteur « Agriculture et produits alimentaires » était, en 2005, presque deux fois plus faible (5,3 Mt). Ce sont surtout les ports états-uniens qui ont diminué leurs livraisons en passant de 5 Mt en 1995 à

1,6 Mt en 2005. Comparativement aux 5,3 Mt enregistrées en 1995, l'Ontario a diminué, en 2005 (3,7 Mt), du tiers ses expéditions du secteur « Agriculture et produits alimentaires ».

En 2005, les laquiers qui naviguaient sur la Voie maritime en direction des ports du Saint-Laurent transportaient 690 kt de « Carburants et produits chimiques de base » provenant des ports états-uniens (240 kt) et ontariens (450 kt). En 1995, sensiblement la même quantité de « Carburants et produits chimiques de base » (705 kt) était acheminée au Québec en partance des Grands Lacs.

Plus de 2 Mt (en 2005) de « Minéraux », dont 1,3 Mt partant de l'Ontario, étaient transportées par laquier vers les ports du Québec. Il s'agit là d'une diminution de 400 kt par rapport à 1995. Soulignons finalement que 235 kt de « Biens manufacturés et divers » ont été acheminées au Québec, en 2005, alors que ce type d'échange ne se faisait pas en 1995. ■

Amérique latine

De 1995 à 2005, la hausse des importations en provenance de l'Amérique latine a été marquée. Elle était de l'ordre de 3,7 Mt, ce qui représente une croissance de plus de 80 %. Cette augmentation est bien visible lorsqu'on compare les figures 1.7 et 1.8 ainsi que les figures 1.14 et 1.15.

Les expéditions totales de l'Amérique latine vers les ports du Québec ont été de 8,2 Mt en 2005, dont presque les trois quarts (6 Mt) étaient des « Minéraux ». En 1995, des 4,5 Mt expédiées de l'Amérique latine, le volume des « Minéraux » était de 3,6 Mt. Ce sont donc principalement les « Minéraux » qui expliquent la forte hausse des envois en provenance de l'Amérique latine.

En 2005, environ 4,1 Mt de minerai d'aluminium (bauxite et alumine) ont été importées en grande quan-

tité afin d'alimenter les alumineries québécoises, dont 2,4 Mt du Brésil et 1,3 Mt de la Jamaïque. Il faut souligner que 2,6 Mt de ces expéditions étaient transportées par des navires qui accostaient aux ports du Saguenay.

Les navires en provenance de l'Amérique latine ont transporté, en 2005, 880 kt de « Carburants et produits chimiques de base », dont près de 400 kt de carburéacteurs à destination des ports de Québec (300 kt) et de Montréal (100 kt) ainsi que 240 kt d'alcools acycliques.

Le Québec a également débordé, en 2005, 720 kt de marchandises faisant partie du groupe « Agriculture et produits alimentaires », dont 640 kt de sucres bruts (dont 365 kt au port de Montréal). Le secteur « Agriculture et produits alimentaires » a donc aussi connu un renforcement, car les expéditions à destination du Québec ont plus que triplé (205 kt en 1995). ■

Afrique

Les ressources naturelles dont disposent certaines régions de l'Afrique du Nord expliquent l'importance et la croissance des importations du Québec à partir de ce continent. La croissance des déchargements dans les ports du Québec de marchandises provenant de l'Afrique a été de 130 % de 1995 (3,5 Mt) (fig. 1.14) à 2005 (8,1 Mt) (fig. 1.15). Les importations de « Carburants et produits chimiques de base » qui ont totalisé 6,4 Mt, en 2005, ont augmenté de 4 Mt par rapport à 1995. Ce sont majoritairement des pétroliers qui partent des côtes de l'Afrique du Nord pour se diriger vers le Saint-Laurent, car le pétrole et ses dérivés expliquent la quasi-totalité du tonnage de ce groupe de produits. Les produits pétroliers provenaient principalement d'Algérie (5,8 Mt).

Deux pays de l'Afrique de l'Ouest, le Ghana et la Guinée, ont expédié, en 2005, 1,2 Mt de minerai d'aluminium, soit un volume deux fois plus important qu'en 1995. ■

Côte Est des États-Unis

Le doublement du trafic en partance des ports de la côte Est des États-Unis vers ceux du Québec, de 1995 (990 kt) (fig. 1.14) à 2005 (2 Mt) (fig. 1.15), est principalement dû à la demande accrue de produits pétroliers, qui représente 1,2 Mt des 1,5 Mt de « Carburants et produits chimiques de base » débordées en 2005. Les échanges impliquent surtout les ports de New York et de Montréal. ■

Golfe du Mexique (États-Unis)

Le fret manutentionné dans les ports du Québec en provenance des ports du golfe du Mexique a légèrement diminué de 1995 (2 Mt) (fig. 1.14) à 2005 (1,8 Mt) (fig. 1.15). En 2005, plus de 825 kt de « Carburants et produits chimiques de base », composées dans ce cas-ci surtout de produits pétroliers, avaient comme principales origines le Texas (590 kt) et la Louisiane (220 kt).

La même année, plus de 550 kt d'alumine en provenance du Texas ont alimenté les alumineries de Sept-Îles (380 kt) et de Baie-Comeau (170 kt). Moins de « Minéraux » ont été expédiés en 2005 (585 kt) qu'en 1995 (870 kt).

Enfin, en 2005, 400 kt de « Charbon » ont été acheminées vers les ports de Baie-Comeau, Bécancour, Saguenay, Sept-Îles et Trois-Rivières qui desservent des industries qui utilisent cette matière dans la fabrication de leurs produits. ■

Provinces de l'Atlantique

De 1995 (fig. 1.14) à 2005 (fig. 1.15), les exportations des provinces de l'Atlantique vers le Québec, qui ont été transportées par mode maritime, ont doublé (de 950 kt en 1995 à 2 Mt en 2005). Ici, ce sont les « Minéraux » qui expliquent, en bonne partie, cette croissance (1,4 Mt en 2005 par rapport à 510 kt en 1995).

Il est à noter que presque un demi-million de tonnes de « Carburants et produits chimiques de base » ont été envoyées vers les ports du Québec, et ce, tant en 1995 qu'en 2005. Il s'agit essentiellement des produits de la pétrolière de Saint John, Nouveau-Brunswick, qui sont distribués au Québec.

Enfin, 200 kt (en 2005) de « Biens manufacturés et divers » ont été acheminées vers le Québec, essentiellement à partir du port de Belledune au Nouveau-Brunswick vers le port de Montréal, alors qu'un faible volume, 30 kt, y était acheminé en 1995. ■

Océanie

Tant en 1995 (fig. 1.14) qu'en 2005 (fig. 1.15), le fret partant de l'Océanie vers les ports du Québec a été de l'ordre de 1,5 Mt. En 2005, c'est plus de 1,3 Mt d'alumine qui ont été expédiées principalement vers les ports de Trois-Rivières (480 kt) et de Sept-Îles (460 kt) ainsi que, dans une moindre mesure, vers ceux de Bécancour (150 kt) et de Baie-Comeau (130 kt). La même année, environ 105 kt de nickel ont été acheminées au port de Québec et 170 kt de sucres bruts ont été destinées principalement au port de Montréal. ■

Asie

Les expéditions asiatiques acheminées directement vers les ports du Québec (sans transbordement) comptent, généralement, pour près de 2 % du tonnage des produits reçus dans les ports québécois. Dans ce créneau de marché, essentiellement du vrac solide, l'Asie représente plus, pour le Québec, un marché d'exportation que d'importation en ce qui a trait au tonnage de marchandises transportées par bateau. Ainsi, les expéditions du Québec vers l'Asie ont totalisé, en 2005, presque 7 Mt (fig. 1.13), alors que celles en direction inverse ont été de l'ordre de 980 kt (fig. 1.15). Il y a eu une progression par rapport à 1995 (fig. 1.14) puisqu'à ce moment-là les mouvements maritimes directs de l'Asie vers les ports du Québec n'étaient que de 555 kt. Les envois de « Charbon » (380 kt en 2005), presque inexistant en 1995, expliquent cette augmentation. En 2005, l'Asie a aussi acheminé 370 kt de « Minéraux » vers les ports de Saguenay, Bécancour, Québec et Trois-Rivières.

Bien sûr, des déplacements maritimes massifs de marchandises générales s'effectuent entre l'Asie et le Québec. Il s'agit en grande partie de biens de consommation transportés par conteneurs et arrivant sur notre marché en transitant principalement par les ports de Vancouver (encore dominant, avec acheminement final par rail) et Halifax (acheminement final par camion ou par rail). ■

Moyen-Orient

Alors que les exportations vers le Moyen-Orient ont diminué de 1995 (fig. 1.12) à 2005 (fig. 1.13), les importations ont plus que triplé au cours de cette même période, passant de 120 kt à 375 kt. Cette hausse provient surtout de l'expédition, à partir des ports du Moyen-Orient, de 215 kt

(en 2005) de « Carburants et produits chimiques de base », dont 180 kt de produits pétroliers. Les marchandises en provenance du Moyen-Orient représentent un faible pourcentage du tonnage total du fret débarqué dans les ports du Québec (moins de 1 % généralement). ■

Côte du Pacifique (États-Unis)

En 2005, presque 100 kt de « Charbon » (coke de pétrole) sont parties, par navire, de la côte du Pacifique des États-Unis vers le Québec. C'est de loin la principale marchandise qui fait l'objet d'échanges maritimes entre ces deux régions. Ce trafic a cependant baissé de 60 % de 1995 (280 kt) (fig. 1.14) à 2005 (110 kt) (fig. 1.15). ■

Arctique

En 2005 (fig. 1.15), sur les 145 kt de marchandises chargées dans les ports des rives arctiques, 95 % (135 kt) étaient constituées de nickel concentré (« Minéraux »), extrait de la mine située à Baie Déception (Nunavik), et qui ont été expédiées vers le port de Québec. En 1995 (fig. 1.14), les rives arctiques n'étaient à la source que de 870 tonnes déchargées dans les ports du Québec. ■

Figure 1.14 Origine du tonnage déchargé dans les ports du Québec, 1995

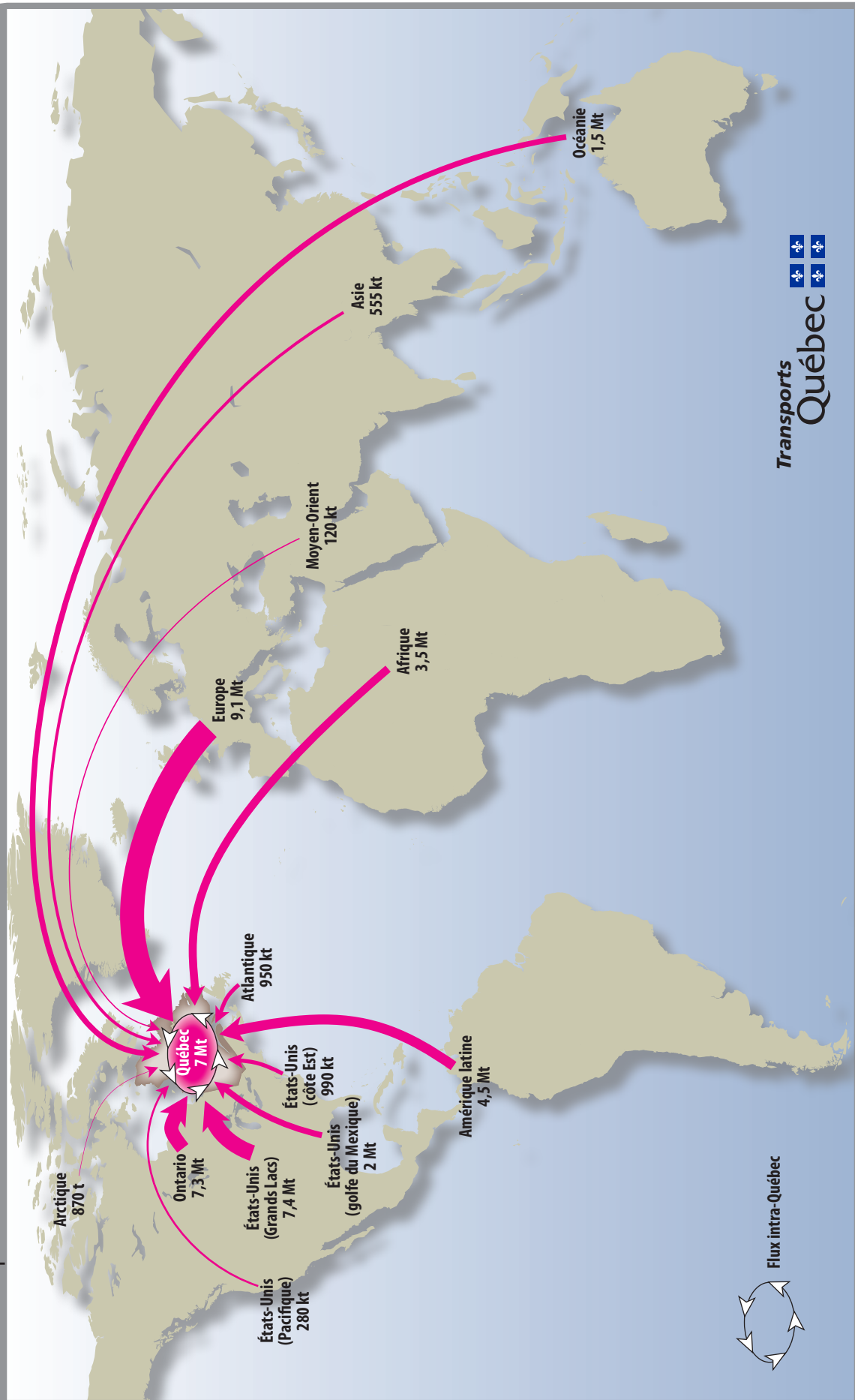
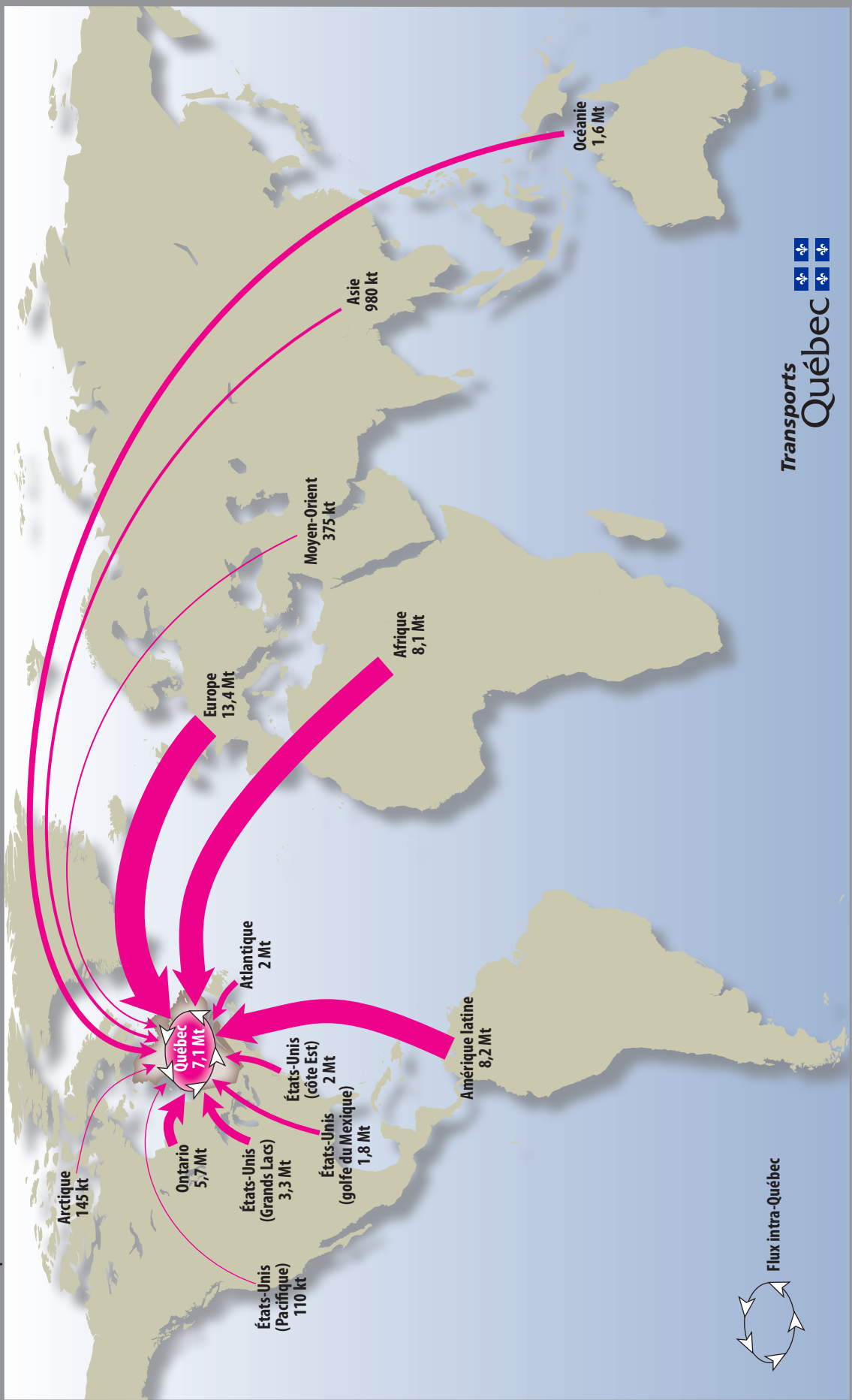


Figure 1.15

Origine du tonnage déchargé dans les ports du Québec, 2005



Partie 2 :

***Tableau des flux maritimes de chacun des ports
du Québec***

1. Baie-Comeau

Le port de Baie-Comeau est situé près de l'embouchure de la rivière Manicouagan. Il abrite un quai public fédéral, un terminal de la Société des traversiers du Québec, un terminal de traversier-rail et deux terminaux privés, propriété d'un négociant en grains et de l'aluminerie locale. Le port et le parc industriel de Baie-Comeau sont reliés au réseau ferroviaire nord-américain par un service de traversier-rail, via Matane. Les principaux clients industriels du port sont la papetière et l'aluminerie locales, un négociant en grains et l'aluminerie de Sept-Îles.

La principale constatation qui se dégage de la situation globale est que le tonnage manutentionné a passablement diminué au fil des années. En 1995, l'activité portuaire fut intensive (7,5 Mt⁹). Ensuite, après une période creuse (2000 à 2002), elle s'est stabilisée autour de 5,6 Mt (fig. 2.1.1). La baisse observée en 2002 était conjoncturelle puisqu'il y avait un conflit de travail aux installations d'une société céréalière à Baie-Comeau.

Les tonnages chargés et déchargés sont sensiblement de même ampleur (fig. 2.1.1). Cela s'explique, en partie, par l'importance des cargaisons de céréales (« Agriculture et produits alimentaires ») transportées par des laquiers à partir des Grands Lacs et transbordées à Baie-Comeau pour être expédiées vers les marchés extérieurs par navire. Donc, grosso modo, le volume des céréales déchargées à Baie-Comeau est équivalant au tonnage chargé de cette même marchandise. En 1995, le port a réussi à charger 3,6 Mt et à décharger 4 Mt. Depuis 2002, où les tonnages chargés et déchargés ont atteint les niveaux les plus bas (2,2 Mt et 2,3 Mt, respectivement), la situation s'est améliorée pour ensuite se stabiliser autour de 2,8 Mt (fig. 2.1.1).

Le trafic en partance du port de Baie-Comeau a connu une tendance générale à la baisse (fig. 2.1.2), principalement imputable à la diminution des expéditions de céréales (« Agriculture et produits alimentaires »), qui sont de loin la principale marchandise chargée. En 1995, les céréales expliquaient 75 % du tonnage total chargé, alors qu'en 2005 leur part relative n'était plus que de 57 %. La manutention des céréales est passée de 2,7 Mt (1995) à 1,6 Mt (2005).

Figure 2.1.1 Évolution du tonnage des marchandises manutentionnées

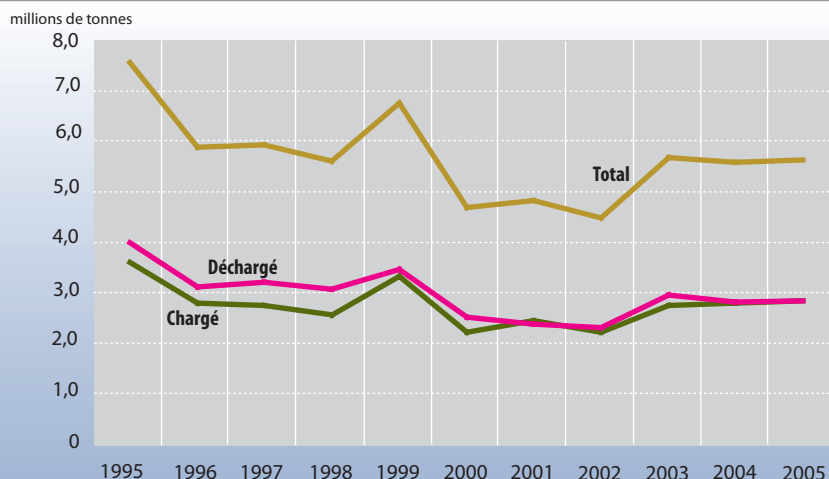


Figure 2.1.2 Évolution du tonnage par catégorie de marchandises chargées

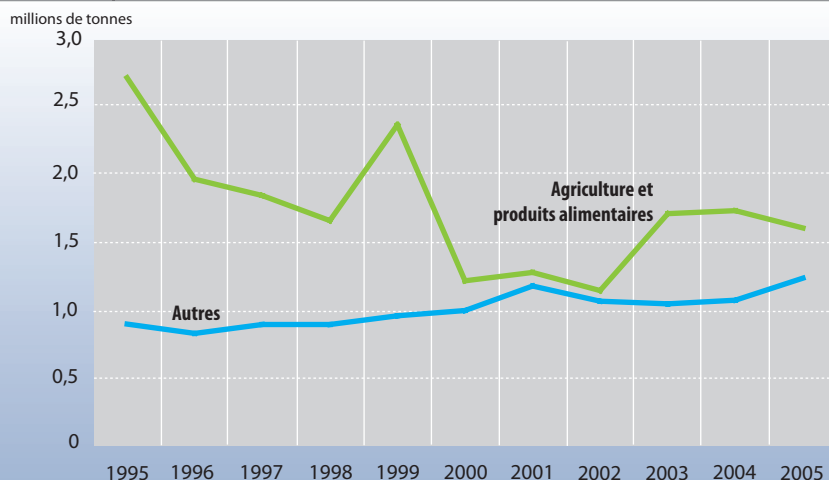
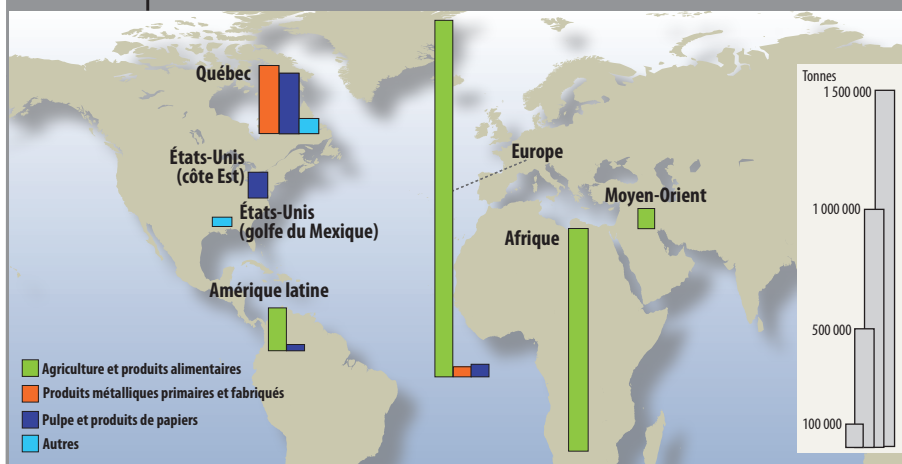


Figure 2.1.3 Destination du tonnage chargé, 1995



Tel que nous l'avons indiqué dans la première partie du rapport, plusieurs éléments expliquent cette baisse de la manutention des céréales. Un des facteurs explicatifs est lié au déclin du marché européen qui est passé d'importateur à exportateur de céréales. D'ailleurs, cela se reflète dans les statistiques du port de Baie-Comeau puisque, de 1,5 Mt en 1995, le volume de céréales (« Agriculture et produits alimentaires ») à destination de l'Europe a diminué à 710 kt, en 2005, ce qui représente une baisse de plus de 50 %. Même la desserte du marché africain est passée de 930 kt en 1995 à 690 kt en 2005, puisque le marché européen répond également à cette demande (fig. 2.1.3 et 2.1.4).

Les chargements liés à l'industrie forestière de Baie-Comeau ont connu une croissance de 50 % au cours de la période de 1995-2005. De l'ordre de 475 kt en 1995, le tonnage chargé des catégories « Pulpe et produits de papiers » et « Produits forestiers et produits du bois », a progressé jusqu'à 710 kt en 2005.

Le traversier-rail reliant Baie-Comeau à Matane a transporté des volumes notables. Il représente le troisième segment de marché en importance du port de Baie-Comeau. De 1995 à 2005, les chargements ont varié de 500 kt à 900 kt. En 2005, 830 kt de marchandises étaient transportées sur le traversier-rail entre Baie-Comeau et Matane, ce qui représente presque la totalité des échanges que le port de Baie-Comeau a effectués avec les autres ports du Québec (850 kt). Le traversier-rail a généré plus de trafic en 2005 (40 %) qu'en 1995 (595 kt). En 2005, près de la moitié (445 kt) des chargements sur le traversier-rail étaient constitués de « Produits métalliques primaires et fabriqués ». Les activités forestières étaient aussi la source du trafic de 370 kt (« Pulpe et produits de papiers » : 220 kt; « Produits forestiers et produits du bois » : 150 kt).

Évidemment, une part considérable des marchandises déchargées au port de Baie-Comeau provient des Grands Lacs où les céréales des Prairies et du Midwest sont acheminées pour être transportées par laquie jusqu'à un port de transbordement situé le long du fleuve Saint-Laurent. Le profil évolutif du tonnage lié aux déchargements des céréales (« Agriculture et produits alimentaires ») est à l'image des caractéristiques des chargements pour le même bien. Il a connu une évolution

Figure 2.1.4 Destination du tonnage chargé, 2005

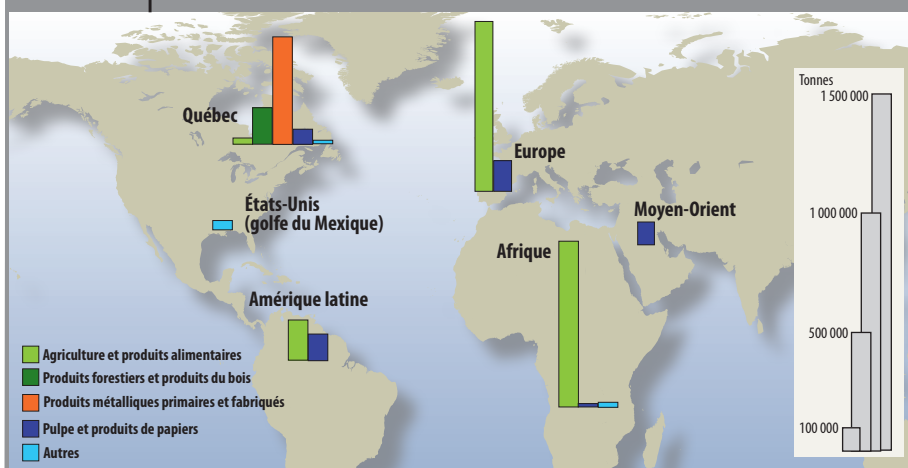


Figure 2.1.5 Origine du tonnage déchargé, 1995

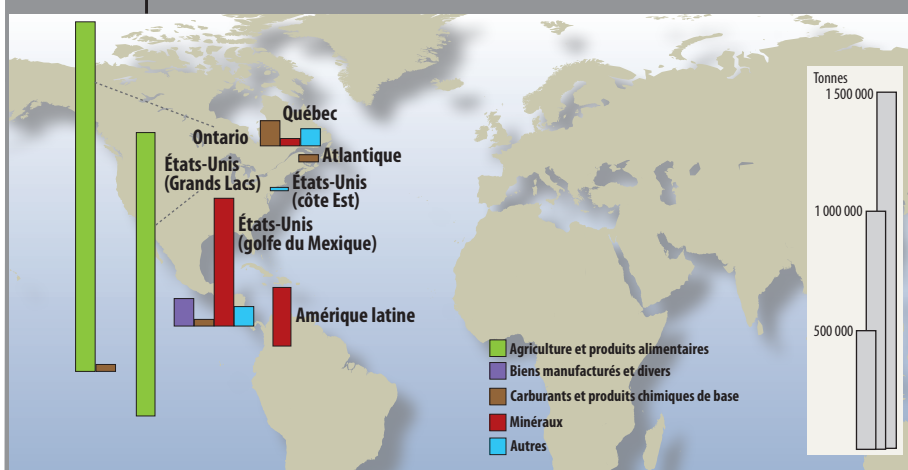


Figure 2.1.6 Origine du tonnage déchargé, 2005



en dents de scie, avec une tendance générale à la baisse. Après un sommet de 2,7 Mt en 1995 (67 % du tonnage total), le tonnage a baissé jusqu'à 1,1 Mt en

2002, pour ensuite remonter à 1,7 Mt en 2005, soit 61 % du tonnage total (fig. 2.1.5 et 2.1.6).

...suite à la page 71

⁹ Les tonnages incluent les tonnages du traversier-rail.

2. Bécancour

Le port de Bécancour est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à mi-chemin entre Montréal et Québec, tout près du port de Trois-Rivières. Accessible toute l'année, le port est bien desservi par les réseaux autoroutiers et ferroviaires. L'activité portuaire est étroitement liée à l'activité économique du parc industriel, au point où les deux lieux sont gérés par le même organisme : la Société du parc industriel et portuaire de Bécancour. Les installations portuaires sont néanmoins disponibles pour la manutention des marchandises dont l'origine ou la destination sont situées à l'extérieur du parc industriel.

De 1995 à 2005, le volume de trafic au port de Bécancour est passé de 1,3 Mt à 2,1 Mt, soit une augmentation de près de 60 % (fig. 2.2.1). Cette progression a cependant connu un épisode de forte baisse en 2004, en raison d'une grève qui a touché les activités de l'aluminerie du Parc industriel de Bécancour. Le port est utilisé surtout comme porte d'entrée pour approvisionner les usines du parc industriel de Bécancour¹² en matières premières (fig. 2.2.2).

En 2005, l'activité du port de Bécancour représentait 2 % de l'ensemble des activités portuaires du Québec. Le volume des marchandises manutentionnées a totalisé 2,1 Mt. De ce volume, 90 % sont attribuables aux déchargements et le reste, 10 %, aux chargements (fig. 2.2.1). Il est à noter que le volume de débardage a augmenté de 62 % de 1995 à 2005 et cette augmentation s'explique surtout par la hausse de l'approvisionnement en « Minéraux » et en biens du groupe « Agriculture et produits alimentaires ».

Les chargements ont été, en moyenne, de 80 kt de 1995 à 2004, alors qu'en 2005 ils sont passés brusquement à 200 kt. À ce chapitre, l'année 2005 n'est donc pas représentative de la période 1995 à 2004 (fig. 2.2.1). Elle s'est caractérisée par la desserte d'un marché totalement nouveau, en l'occurrence l'Ontario, à destination duquel 145 kt du groupe de marchandises « Agriculture et produits alimentaires » ont été chargées. En 1995, les principaux marchés étaient les provinces de l'Atlantique et les États-Unis (fig. 2.2.3).

Figure 2.2.1 Évolution du tonnage des marchandises manutentionnées

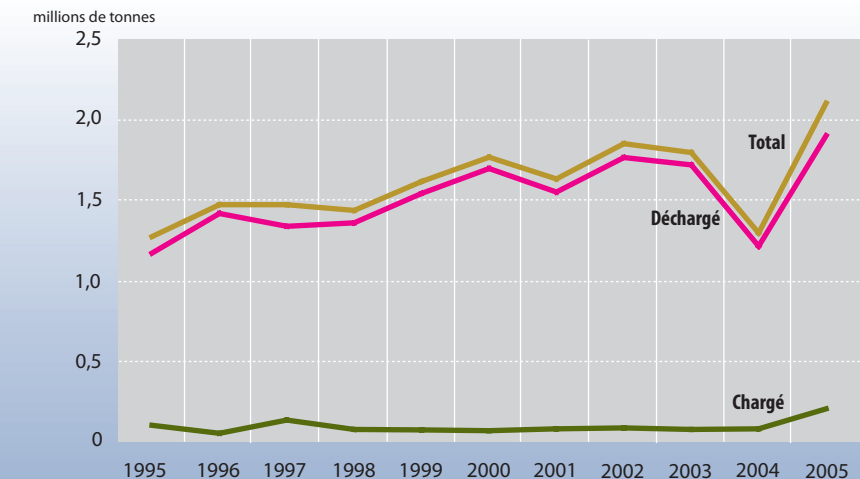


Figure 2.2.2 Évolution du tonnage par catégorie de marchandises déchargées

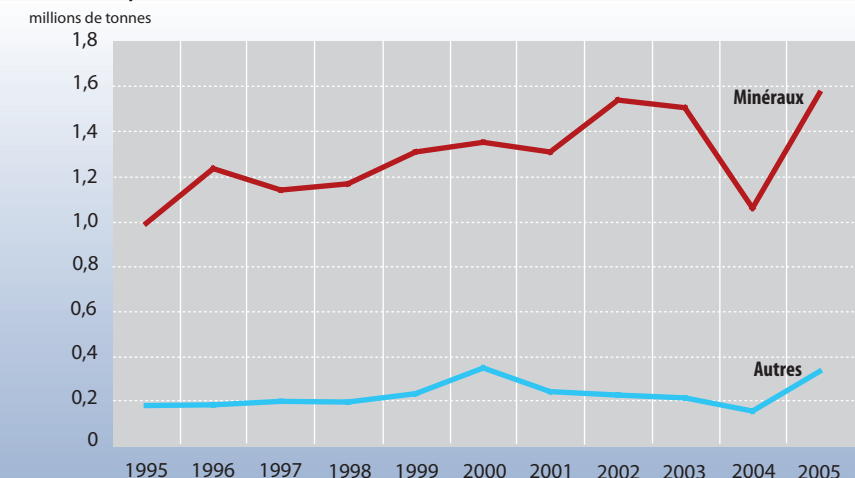


Figure 2.2.3 Destination du tonnage chargé, 1995



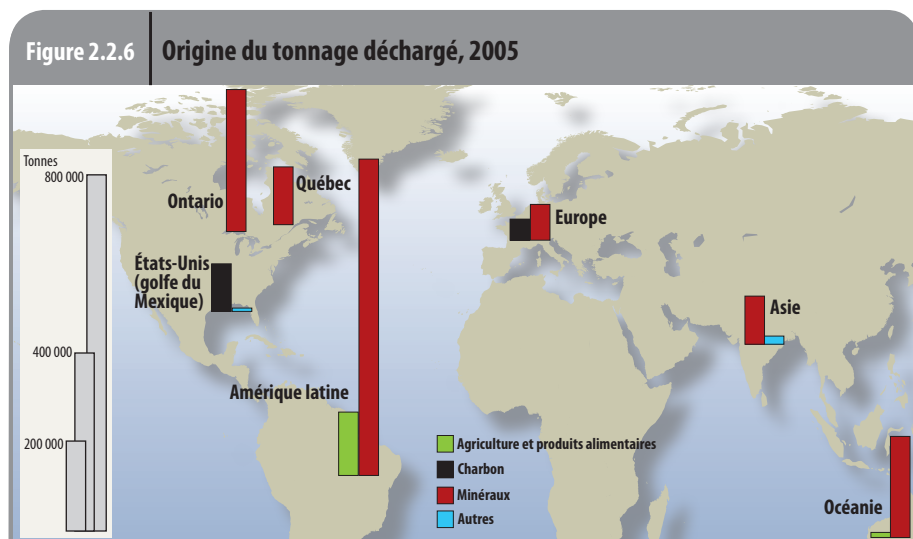
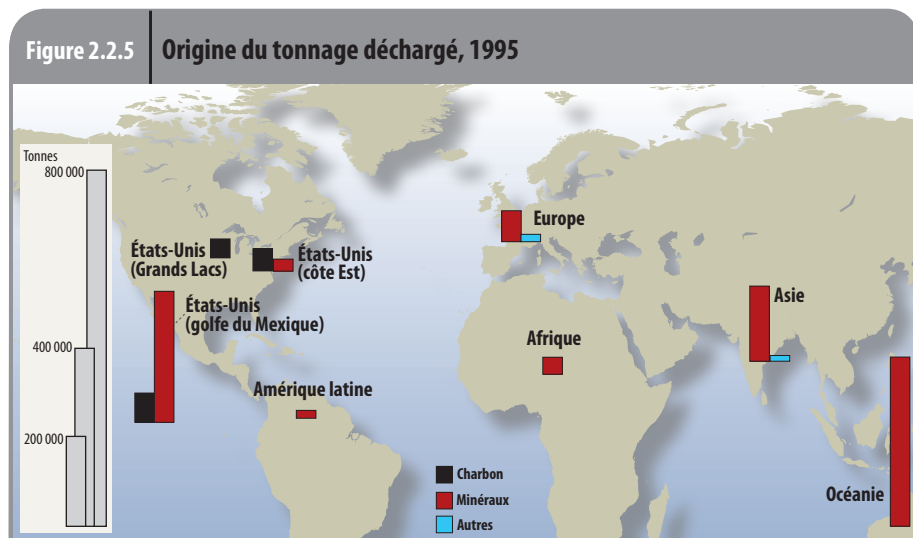
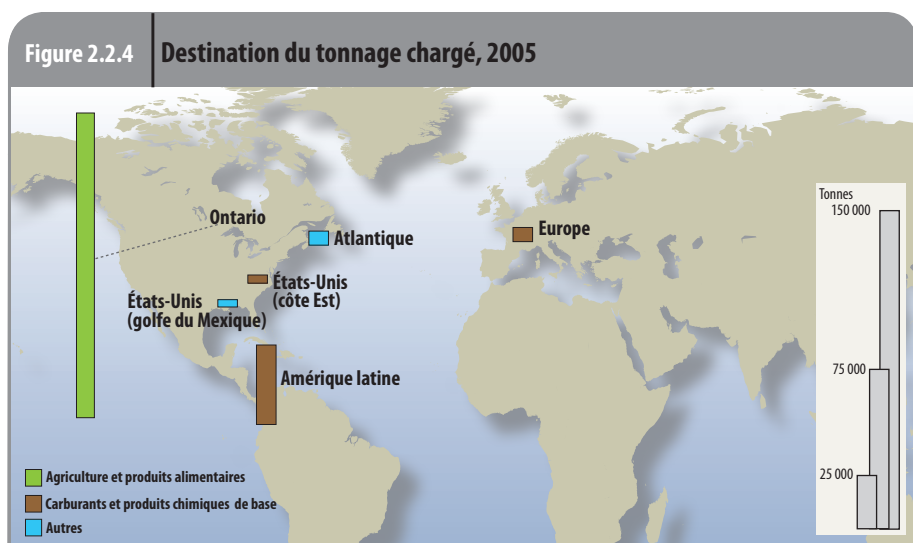
Jusqu'en 2002, la majorité des marchandises chargées ont été des « Carburants et produits chimiques de base » (notamment les liquides produits par une usine de chimie du parc industriel) suivies des « Produits forestiers et produits du bois » (à l'exception de 1997 où les envois de « Charbon » prédominent). Ces deux groupes de produits ont parfois atteint plus de 90 % des expéditions (en tonnes).

Le tonnage chargé en 2005 (200 kt) concernait, dans une proportion de 71 %, la catégorie de marchandises « Agriculture et produits alimentaires » tandis que 23 % avaient trait aux « Carburants et produits chimiques de base ». Les 6 % restants se divisaient entre « Biens manufacturés et divers » et « Machines et équipements de transport ».

Bien que les marchés desservis varient d'une année à l'autre, les États-Unis ont constitué une destination importante jusqu'en 2002, avec des parts variant de 30 % à 61 % du tonnage chargé au port de Bécancour. On peut voir que ce n'est plus le cas en 2005 (fig. 2.2.4).

De 1995 à 2003, l'approvisionnement en « Minéraux » des entreprises du Parc industriel de Bécancour provenait de l'Océanie (Australie) et des États-Unis (surtout des ports du golfe du Mexique). Ces deux parties du monde étaient la source de plus de 70 % des déchargements totaux (fig. 2.2.5). À partir de 2003, la structure du marché d'approvisionnement s'est sensiblement modifiée. La région états-unienne du golfe du Mexique n'est plus, en 2005 (fig. 2.2.6), un pourvoyeur de « Minéraux », alors que l'Amérique latine (Jamaïque : 365 kt et Venezuela : 310 kt) est devenue la source de 45 % du tonnage des « Minéraux » déchargés au port de Bécancour. Les ports ontariens des Grands Lacs ont aussi acheminé, en 2005, un volume important de « Minéraux » (320 kt) (sel de chimie), alors que rien ne provenait de cette région à la fin de la décennie 90 et au début de la suivante. Quoique les volumes aient été moindres en 2005 (225 kt) qu'en 1995 (380 kt), l'Australie a continué de ravitailler le port de Bécancour en alumine.

Quelque 155 kt de « Charbon » utilisé dans le procédé d'électrolyse de l'alumi-



nium ont été déchargées tant en 1995 qu'en 2005 pour alimenter l'aluminerie

de Bécancour.

...suite à la page 71

¹² Selon le schéma d'aménagement de la municipalité régionale de comté (MRC) de Bécancour, 95 % du tonnage manipulé au port de Bécancour est destiné aux industries du parc industriel adjacent au port.

3. Chandler

Le port de Chandler est situé sur la côte sud de la péninsule gaspésienne, en eaux profondes, et est libre de glaces toute l'année. Il est desservi par le chemin de fer et le réseau routier national.

Tel que l'illustre la figure 2.3.1, le tonnage manutentionné au port de Chandler a considérablement baissé au fil des années pour se résumer à peu de choses depuis le début des années 2000. Après une année forte, en 1995, avec un tonnage de 120 kt, l'activité portuaire a diminué pour n'atteindre que 5 kt en 2005, avec même une année, 2002, sans aucun échange. En 2007, le tonnage manipulé a été du même niveau qu'en 2005.

En fait, ce port répondait principalement aux activités de l'usine de pâtes et papiers implantée à Chandler, notamment pour l'exportation de ses produits (fig. 2.3.2), en particulier le papier journal (« Pulpe et produits de papiers ») et pour le déchargement de l'huile lourde (pour le chauffage de son usine). La fermeture de la papetière, en 1999, a fait en sorte que l'activité au port a presque complètement cessé.

Au cours de la période étudiée, les tonnages chargés et déchargés étaient presque égaux et en décroissance. En effet, en 1995, le port a chargé 70 kt et en a déchargé 50 kt. Mais, depuis, autant les chargements que les déchargements n'ont cessé de diminuer pour atteindre, en 1999, un niveau très bas (respectivement 10 kt et 5 kt) et pour devenir presque nuls par la suite.

En 1995, les marchés étaient l'Europe (fig. 2.3.3), surtout l'Italie (15 kt), l'Angleterre (10 kt) et la Grèce, ainsi que l'Amérique latine, principalement le Brésil (30 kt). À l'exclusion du marché italien qui s'approvisionnait en bois de pulpe (« Produits forestiers et produits du bois »), la marchandise expédiée était du papier journal (« Pulpe et produits de papiers »). En 1996, les grands marchés sont restés les mêmes, mais le trafic a diminué de 65 % (24 kt). En 1997, deux nouveaux marchés sont apparus, l'Afrique (principalement l'Égypte) et le Moyen-Orient (Turquie), qui ont aussi

Figure 2.3.1 Évolution du tonnage des marchandises manutentionnées

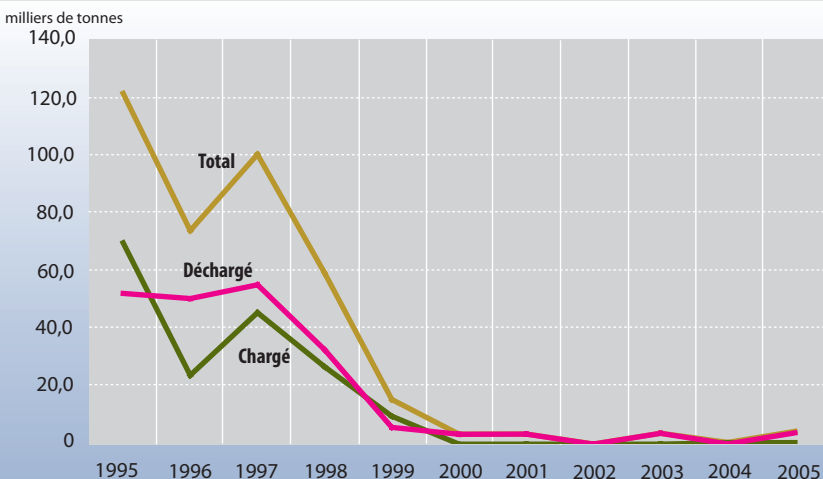


Figure 2.3.2 Évolution du tonnage par catégorie de marchandises chargées

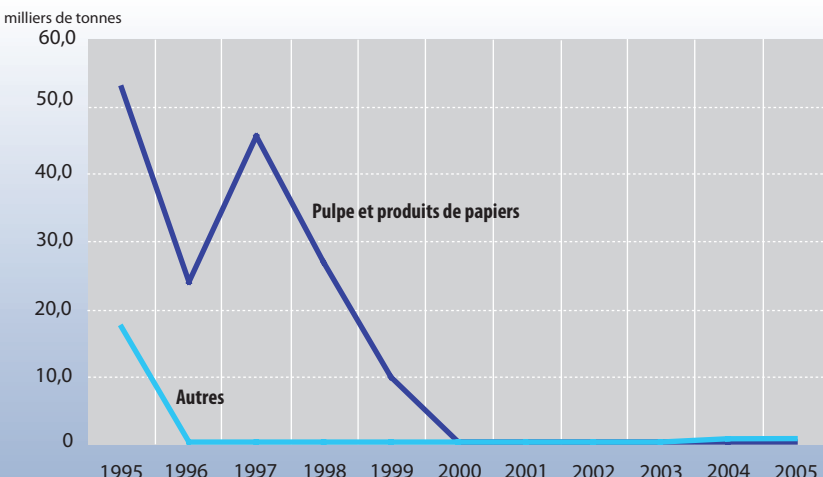
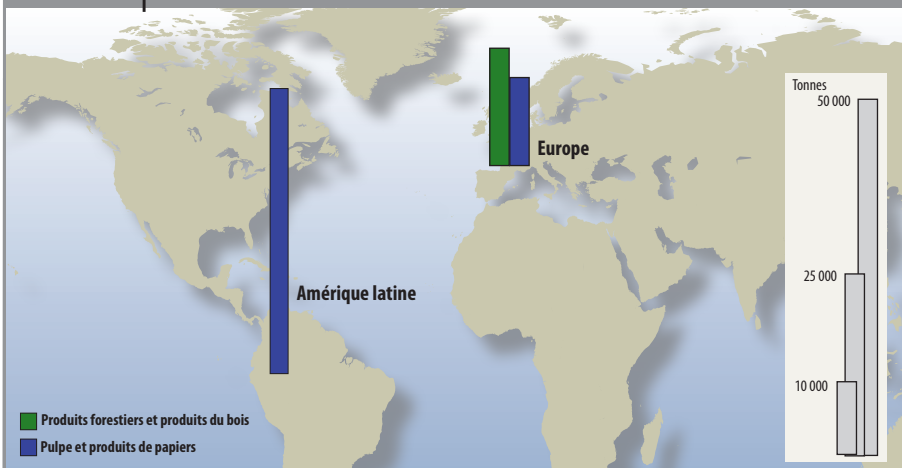


Figure 2.3.3 Destination du tonnage chargé, 1995



pris la relève les deux années suivantes. Mais les tonnages par marché ont été plus faibles (10 kt). Depuis l'année 2000, aucune marchandise n'a été chargée vers les marchés extérieurs. En 2004 et 2005 (fig. 2.3.4), seulement 500 tonnes de marchandises diverses ont pris la direction du port des Îles-de-la-Madeleine.

En 1995, la principale marchandise débarquée au port de Chandler était l'huile lourde (« Carburants et produits chimiques de base » : 48 kt) pour le chauffage de l'usine de pâtes et papiers (fig. 2.3.5). Cette marchandise provenait surtout du port de Montréal (28 kt), mais aussi des ports de Sorel (11 kt) et de Québec (9 kt). Avec le temps, ce carburant a diminué pour finalement disparaître des activités du port de Chandler, en 2000, après la fermeture de l'usine.

La deuxième marchandise en importance reçue au port de Chandler est le sel (« Minéraux ») qui sert au déglacage des routes du secteur. Le volume total a toujours oscillé autour de 3 kt. En 2005, il est devenu la principale marchandise déchargée (fig. 2.3.6) et il provient d'un port de la Nouvelle-Écosse.

En 2006, le tonnage total a atteint seulement 2,9 kt. L'année suivante, l'activité portuaire ne fut pas non plus très intense puisque le tonnage total n'a atteint que 3,9 kt¹⁶. En 2008, l'activité des trois premiers trimestres est légèrement plus élevée qu'en 2007¹⁷. ■

Figure 2.3.4 Destination du tonnage chargé, 2005



Figure 2.3.5 Origine du tonnage déchargé, 1995



Figure 2.3.6 Origine du tonnage déchargé, 2005



¹⁶ http://www.tc.gc.ca/quebec/fra/securiteMaritime/publications/PMfevrier2008_f.pdf.

¹⁷ http://www.tc.gc.ca/quebec/fra/securiteMaritime/publications/PMnovembre2008_f.pdf.

4. Côte-Sainte-Catherine

Accessible d'avril à décembre, le port de Côte-Sainte-Catherine est localisé sur la Voie maritime du Saint-Laurent, juste à l'ouest de Montréal. En 2005, l'activité de ce port représentait 0,7 % de l'ensemble des activités portuaires du Québec. Le volume des marchandises manutentionnées y a totalisé 775 kt (fig. 2.4.1). De ce volume, 96 % sont attribuables aux déchargements et seulement 4 % aux chargements.

De 1995 à 2005, le volume de trafic au port de Côte-Sainte-Catherine est passé de 195 kt à 775 kt, soit une augmentation de près de 300 %. Cette progression a cependant connu un creux en 2000, en raison d'une baisse de 13 % des activités de déchargement. L'activité de ce port est surtout attribuable aux déchargements de « Minéraux » (fig. 2.4.2).

En 1995, les chargements totalisaient 40 kt. Ils ont connu par la suite une courte période de croissance et atteignent, en 1997, 115 kt pour représenter 23 % des volumes manutentionnés. Les volumes de chargements ont atteint leur plus bas niveau en 2005, 30 kt, en baisse de 11 % par rapport à 2004, et ne représentent plus que 4 % des activités portuaires. En 1995, le marché principal était l'Europe (fig. 2.4.3) vers laquelle étaient livrées 20 kt de « Pulpe et produits de papiers ». Un peu plus de 5 kt de « Biens manufacturés et divers » étaient acheminées vers les Territoires du Nord-Ouest et les ports situés au nord du Québec. En 2005, c'est la desserte en « Biens manufacturés et divers » des régions arctiques qui a prédominé : 15 kt vers le Nunavut, 10 kt vers les ports au nord du Québec et quelques milliers de tonnes vers les Territoires du Nord-Ouest (fig. 2.4.4).

En 1995, ce sont essentiellement des « Minéraux » (125 kt) qui sont déchargés au port de Côte-Sainte-Catherine, dont 85 kt de gypse provenant des ports de la Nouvelle-Écosse et 25 kt de sel et de chlorure de sodium embarquées dans les ports ontariens (fig. 2.4.5). En 2005, les « Minéraux » ont constitué plus de 80 % (600 kt) des marchandises débarquées (745 kt), dont 275 kt de l'Ontario, 270 kt de la Nouvelle-Écosse,

Figure 2.4.1 Évolution du tonnage des marchandises manutentionnées

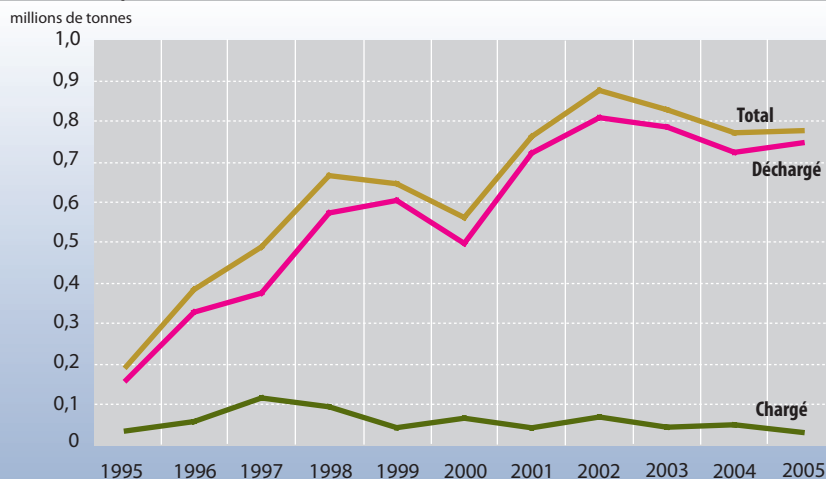


Figure 2.4.2 Évolution du tonnage par catégorie de marchandises déchargées

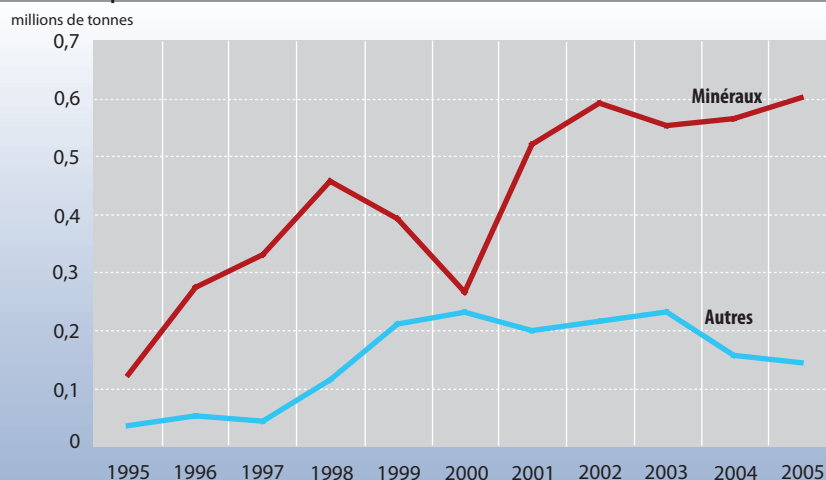


Figure 2.4.3 Destination du tonnage chargé, 1995



35 kt des Îles-de-la-Madeleine et 20 kt de minerai d'aluminium embarquées en Europe (fig. 2.4.6). Environ 35 kt de « Carburants et produits chimiques de base » ont été transportées vers le port de Côte-Sainte-Catherine, dont 15 kt et 10 kt provenaient, respectivement, du Moyen-Orient (Arabie Saoudite) et de l'Europe (Espagne). Environ 80 kt de houille (« Charbon ») ont comme origine deux ports des Grands Lacs, situés en Ohio (Conneaut) et Illinois (Chicago). Finalement, un volume de 30 kt de « Biens manufacturés et divers », majoritairement en provenance d'un port des Grands Lacs, du côté ontarien (Hamilton), sont déchargées au port de Côte-Sainte-Catherine. ■

Figure 2.4.4 Destination du tonnage chargé, 2005



Figure 2.4.5 Origine du tonnage déchargé, 1995



Figure 2.4.6 Origine du tonnage déchargé, 2005



5. Forestville

Le port de Forestville est situé à mi-chemin entre Québec et Sept-Îles, sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent. À l'exception de 2005, l'activité portuaire y est relativement faible depuis 1995, de l'ordre de 4 kt par année et même 0 en 2004 (fig. 2.5.1), et principalement axée sur le déchargement du sel de déglacage (fig. 2.5.2).

De 1995 à 2007, ce n'est qu'épisodiquement qu'il y a eu des activités de chargement au port de Forestville. En 1995, 4,5 kt de « Pulpe et produits de papiers » furent acheminées au port de Québec (fig. 2.5.3). En avril 2005 commença le transport par barge de copeaux de bois (« Produits forestiers et produits du bois ») entre Forestville et une papetière de Trois-Rivières. En 2005 (fig. 2.5.4), 95 kt furent transportées, ce qui a représenté 18 000 déplacements de camions en moins sur les routes du Québec. En 2006, 60 kt de copeaux ont aussi été expédiées à Trois-Rivières. Ce transport a malheureusement cessé en juin 2007, à la suite de la fermeture des usines de sciage de Forestville et Ragueneau qui fournissaient cette matière première.

En ce qui a trait aux déchargements (fig. 2.5.2), le principal fournisseur au fil des années fut le port de Pugwash en Nouvelle-Écosse et il s'agissait surtout de « Minéraux » (sel et chlorure de sodium). En 1995, seules 1,5 kt de « Machines et équipement de transport » furent déchargées au port de Forestville (fig. 2.5.5). Depuis l'année 2004, aucune marchandise n'y a été débarquée (fig. 2.5.6). ■

Figure 2.5.1 Évolution du tonnage des marchandises manutentionnées

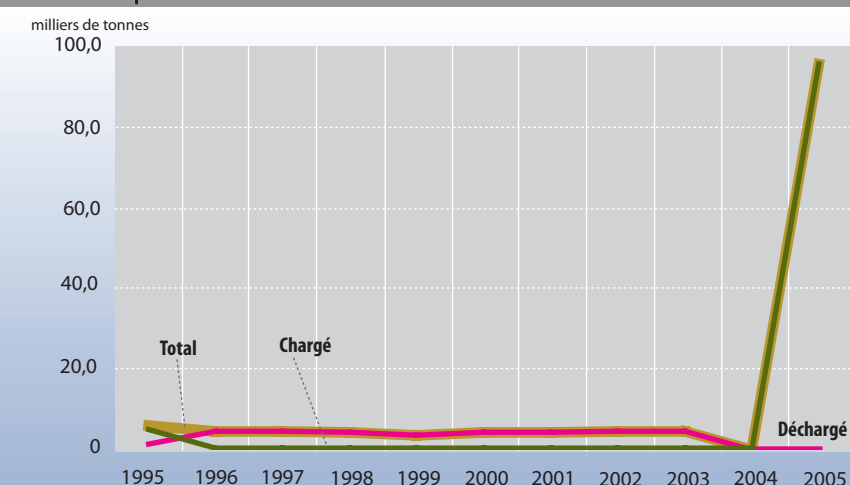


Figure 2.5.2 Évolution du tonnage par catégorie de marchandises déchargées (milliers de tonnes) de 1995 à 2005.

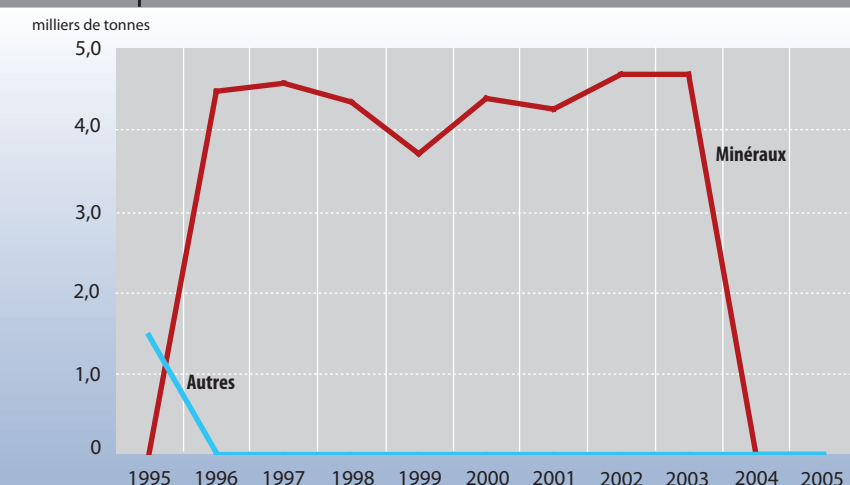


Figure 2.5.3 Destination du tonnage chargé, 1995



Figure 2.5.4 Destination du tonnage chargé, 2005

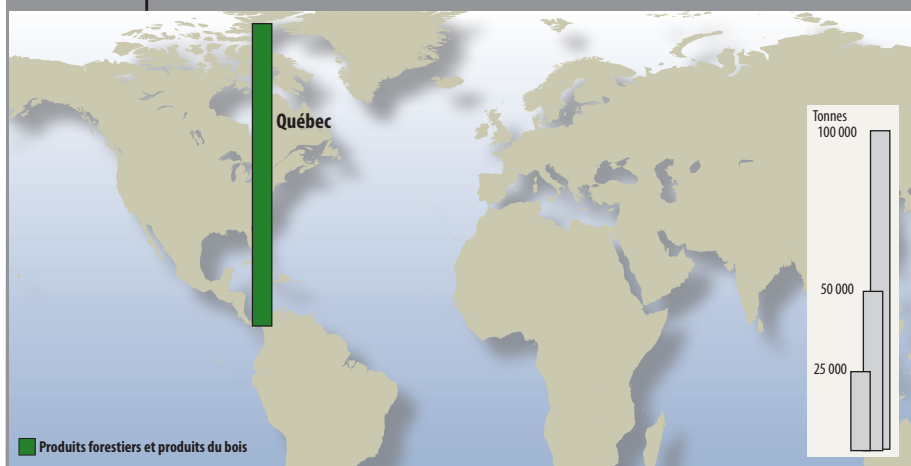


Figure 2.5.5 Origine du tonnage déchargé, 1995

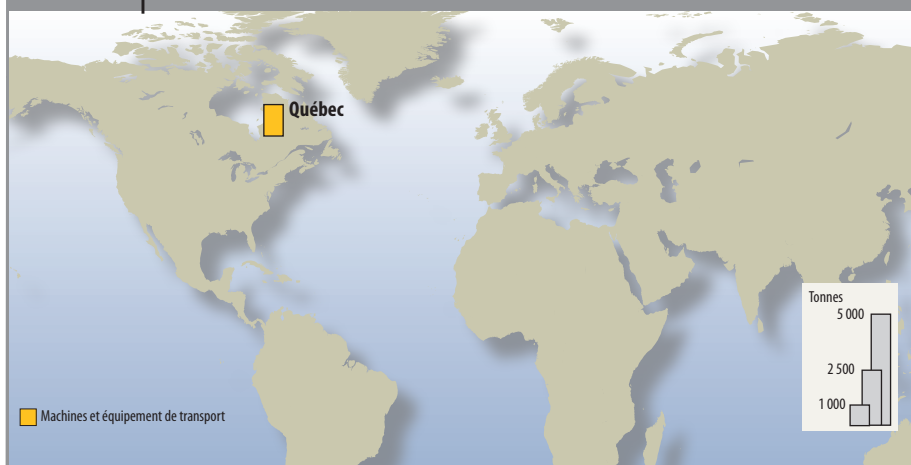


Figure 2.5.6 Origine du tonnage déchargé, 2005



6. Gaspé

Le port de Gaspé (Sandy Beach) est situé dans un havre naturel qui protège les navires contre les intempéries. Il s'agit d'un port en eaux profondes accessible à l'année. Le port est desservi par les réseaux ferroviaires et routiers qui permettent l'accessibilité terrestre aux marchés québécois et du reste de l'Amérique du Nord.

Les activités du port de Gaspé reposent fortement sur celles des industries environnantes. Il s'agit de la zone industrielle de Sandy Beach destinée aux industries lourdes et du parc industriel de York (parc des Augustines), situé à 7 km, dont les principaux secteurs d'activité sont le commerce de gros et les industries légères et manufacturières.

En 2005, le port a enregistré un faible volume manutentionné de 65 kt, ce qui représente moins de 0,1 % de l'activité portuaire du Québec. Constituée uniquement de déchargements, cette quantité est attribuable pour 88 % aux « Carburants et produits chimiques de base ». Il s'agit des produits pétroliers, provenant du port de Québec et du port de Saint-John au Nouveau-Brunswick. Le reste est surtout composé de « Minéraux », provenant des provinces de l'Atlantique, principalement des abrasifs destinés au déglacage des routes de la région.

De 1995 à 2005, le volume du trafic au port de Gaspé est passé de 365 kt à 65 kt, ce qui représente une baisse de 82 % (fig. 2.6.1). Au cours de cette période, il y a eu deux phases, dont la première est ascendante et la seconde, descendante.

La phase ascendante, de 1995 à 2000, a atteint un sommet en 2000 (fig. 2.6.1). En fait, malgré la fin de l'exploitation des gisements de la mine de cuivre de Murdochville en 1999, la fonderie a continué ses activités en se ravitaillant davantage sur les marchés extérieurs. Cette période coïncide avec le plus haut niveau de déchargements (fig. 2.6.2) constitués de « Minéraux » (81 % en 2000), principalement des concentrés de cuivre et de « Carburants et produits chimiques de base » (acide sulfurique) en provenance, par ordre d'importance, d'Amérique latine, d'Asie et d'Europe.

Figure 2.6.1 Évolution du tonnage des marchandises manutentionnées

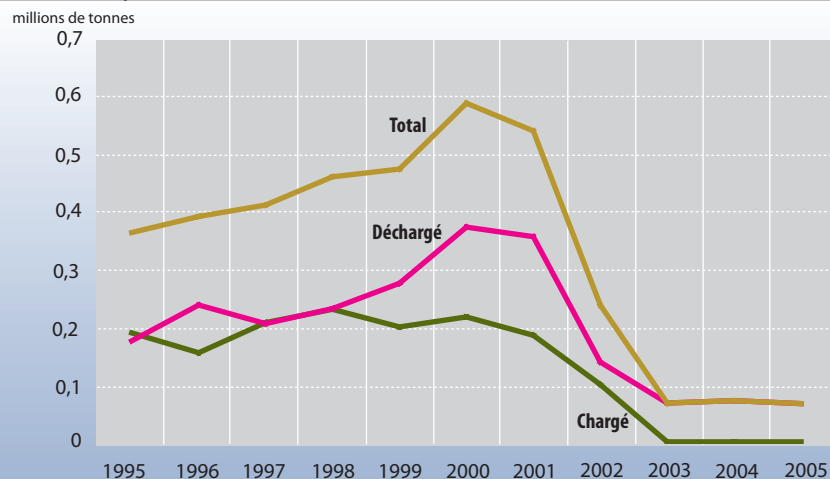


Figure 2.6.2 Évolution du tonnage par catégorie de marchandises déchargées

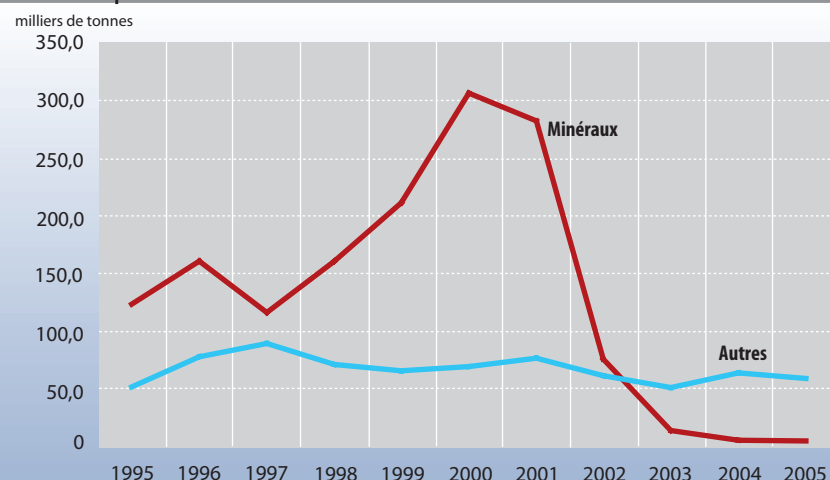


Figure 2.6.3 Destination du tonnage chargé, 1995



En 1995, les activités de chargements concernaient les « Carburants et produits chimiques de base », essentiellement de l'acide sulfurique produit à Murdochville. L'acide sulfurique était acheminé en totalité aux États-Unis (fig. 2.6.3), surtout vers la côte Est.

En 2000, la manutention au port de Gaspé fut de 595 kt, ce qui représente une hausse de 25 % par rapport à 1999 et de plus de 60 % par rapport à 1995.

La phase descendante, qui débuta en 2001, fut plus marquée de 2002 à 2005, à la suite de la fermeture de la fonderie de cuivre de Murdochville, en 2002.

Après une diminution du tonnage de l'ordre de 50 %, de 2001 à 2002, les activités de chargements ont totalement cessé en 2003 (fig. 2.6.4). En 2002, l'activité de déchargement a baissé de 61 % par rapport à celle de 2001, principalement en raison de la chute du transbordement des concentrés de cuivre et, dans une moindre mesure, de la baisse des livraisons de sel et de produits pétroliers.

En 1995, les activités de déchargements provenaient aussi bien des dessertes nationale qu'internationale (fig. 2.6.5). À partir de 2003, ces activités au port de Gaspé ne comprirent plus de concentrés de cuivre. Elles se sont plutôt tournées vers la desserte locale et régionale de produits pétroliers et d'abrasifs (fig. 2.6.6). Elles ont oscillé autour de 70 kt.

L'ordre de grandeur du tonnage manipulé en 2007 est resté le même¹⁸. Toutefois, une croissance de 55 % a été constatée lors des trois premiers trimestres de 2008, comparativement au tonnage manutentionné au cours de la même période en 2007. Cela est attribuable à la hausse des transbordements d'essence et de produits pétroliers¹⁹.

En conclusion, il appert que les fermetures de la mine souterraine de Gaspé (automne 1999) et de la fonderie de Murdochville (printemps 2002) ont fortement influencé le trafic des marchandises au port de Gaspé. ■

Figure 2.6.4 Destination du tonnage chargé, 2005



Figure 2.6.5 Origine du tonnage déchargé, 1995

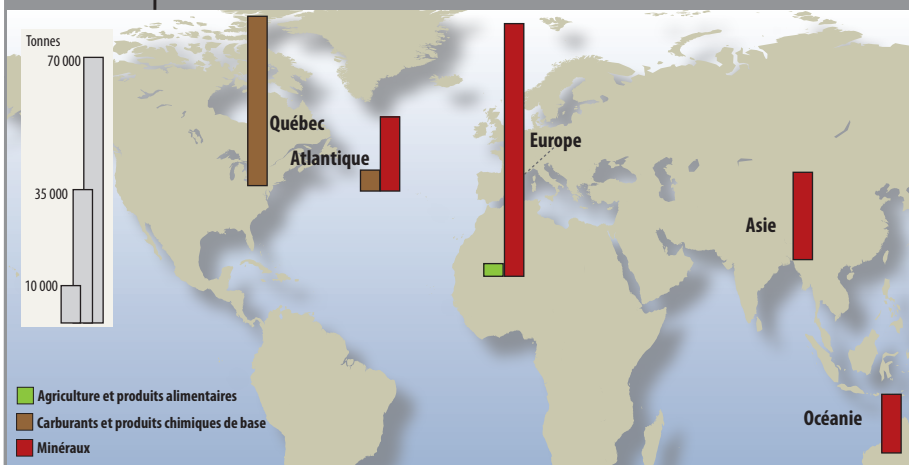
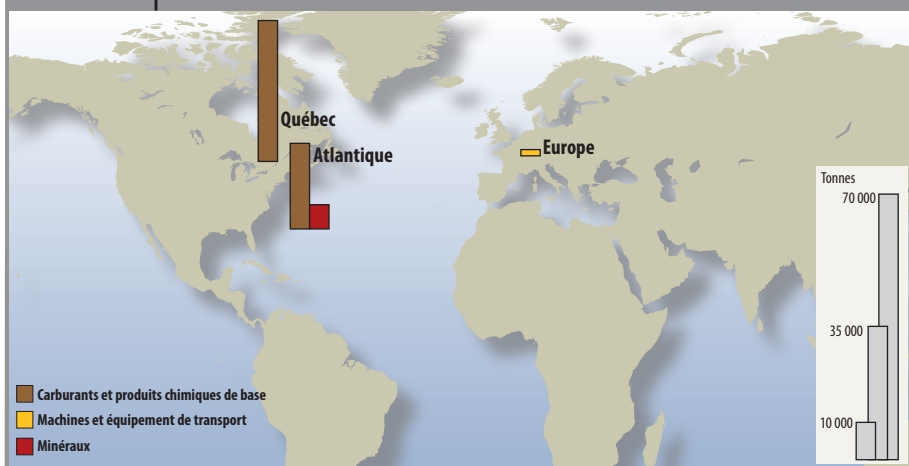


Figure 2.6.6 Origine du tonnage déchargé, 2005



¹⁸ http://www.tc.gc.ca/Quebec/fra/securiteMaritime/publications/PMfevrier2008_f.pdf.

¹⁹ http://www.tc.gc.ca/quebec/fra/securiteMaritime/publications/PMnovembre2008_f.pdf.

7. Gros-Cacouna

Le port de Gros-Cacouna est un jeune port de mer, inauguré en 1981. Son histoire a fait²⁰ et continue de faire²¹ couler beaucoup d'encre. Le port est situé à Cacouna, près de Rivière-du-Loup, sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent. Il est accessible toute l'année.

À partir de 1995, le tonnage manutentionné a continuellement baissé. En effet, après un maximum de 350 kt, en 1995, l'activité a beaucoup diminué, pour atteindre son minimum, 65 kt, en 2004, soit une baisse de plus de 80 %. Cependant, depuis 2005 (220 kt), il y a une reprise importante des activités, tant sur le plan des chargements que des déchargements (fig. 2.7.1).

De 1995 à 2005, les tonnages chargés étaient les plus importants. En 1995, ils représentaient 96 % (340 kt) du volume total. Cette proportion a toutefois baissé avec le temps. Depuis 2004, la répartition est plus équilibrée.

De 1995 à 2004, le volume des marchandises transbordées a connu une tendance générale à la baisse. Les principales marchandises qui ont été manutentionnées jusqu'en 2004 concernent les chargements de « Produits forestiers et produits du bois » (fig. 2.7.2) et de « Pulpe et produits de papiers ». Après un sommet (de 220 kt et 70 kt respectivement) en 1995, le tonnage des groupes « Produits forestiers et produits du bois » et « Pulpe et produits de papiers » a baissé jusqu'à 10 kt (pour chacun des groupes) en 2004, pour même tomber à zéro par la suite, pour la première catégorie de marchandises. Cependant, depuis 2005, le groupe des « Minéraux » a pris la relève avec les 100 kt qui y ont été chargés.

En 1995, plus de 60 % (220 kt) des exportations ayant comme origine Gros-Cacouna (340 kt) étaient constituées de « Produits forestiers et produits du bois », essentiellement du bois d'œuvre. Les marchés (fig. 2.7.3) étaient surtout l'Europe (95 kt) et le Moyen-Orient (100 kt). Les 70 kt (20 % des chargements totaux) de « Pulpe et produits de papiers » étaient surtout expédiées vers l'Asie (15 kt), le Moyen-Orient (20 kt), l'Amérique latine (15 kt), l'Europe

Figure 2.7.1 Évolution du tonnage des marchandises manutentionnées

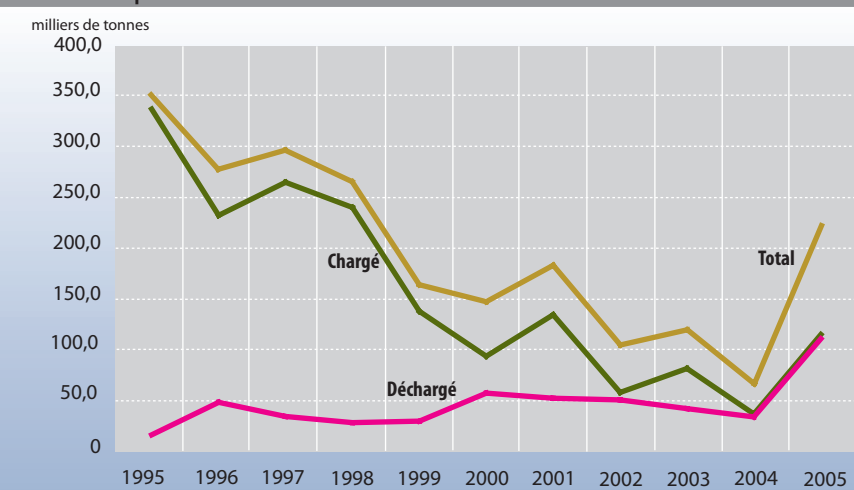


Figure 2.7.2 Évolution du tonnage par catégorie de marchandises chargées

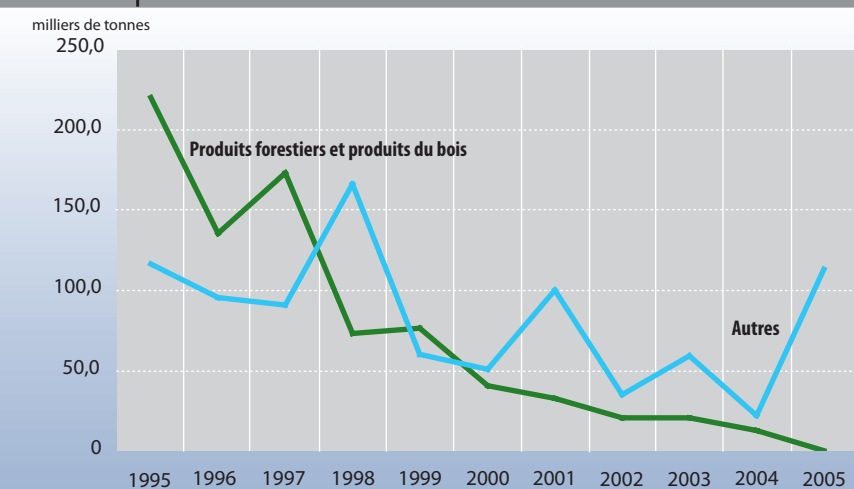
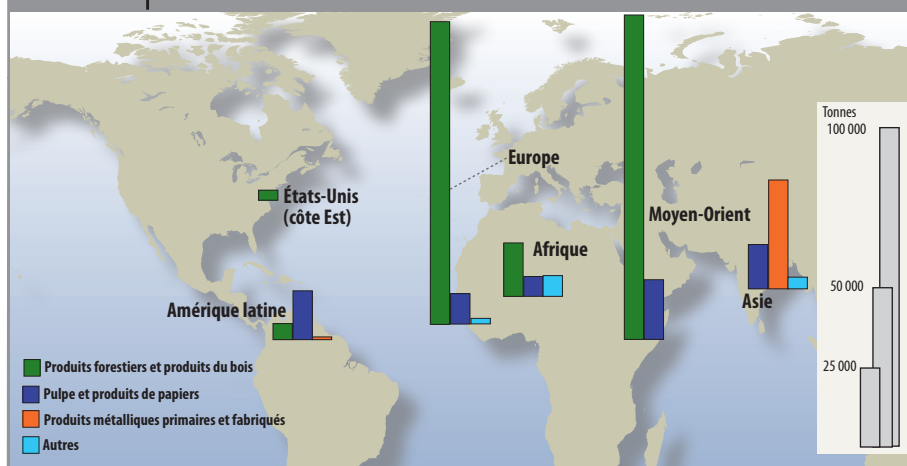


Figure 2.7.3 Destination du tonnage chargé, 1995



(15 kt) et l'Afrique (5 kt). Environ 35 kt de « Produits métalliques primaires et préfabriqués » furent envoyées en Asie (Taiwan : 20 kt et Corée du Sud : 15 kt).

En 2005, les marchés et les types de marchandises chargées au port de Gros-Cacouna ont changé (fig. 2.7.4). Plus de 100 kt de « Minéraux » (ciments hydrauliques) ont navigué vers les ports états-uniens situés en bordure des Grands Lacs. De plus, 10 kt de « Pulpe et produits de papiers » y ont été chargées à destination du port de Rouen en France.

Peu de marchandises étaient déchargées en 1995, seulement 15 kt, surtout des « Minéraux » arrivant, majoritairement, des provinces de l'Atlantique (fig. 2.7.5). En 2005, les activités de déchargement étaient passablement plus importantes : 110 kt (fig. 2.7.6). Près de 95 % des marchandises débarquées font partie de la catégorie des « Minéraux » : le Brésil a acheminé 50 kt de ciments hydrauliques, la Nouvelle-Écosse a expédié 25 kt de sel de déglacage et la Grèce, 20 kt de minerai de fer et ses concentrés. Le port de Gros-Cacouna a également débarqué, dans une proportion moindre, près de 5 kt, des produits de la catégorie « Produits métalliques primaires et fabriqués » en provenance de l'Afrique du Sud.

La tendance générale des années 2006, 2007 et des trois premiers trimestres de 2008 est à la baisse. En effet, par rapport à 2005, le tonnage de 2006²² (150 kt) représente une baisse d'environ du tiers alors que celui de 2007²³ (220 kt) est au même niveau. Comparativement aux trois premiers trimestres de 2007, 28 % moins de tonnes ont été manutentionnées au cours de la même période de 2008²⁴. Il faut souligner que, dernièrement, le port de Gros-Cacouna a commencé à se spécialiser dans le transbordement d'énormes pièces d'éoliennes²⁵. ■

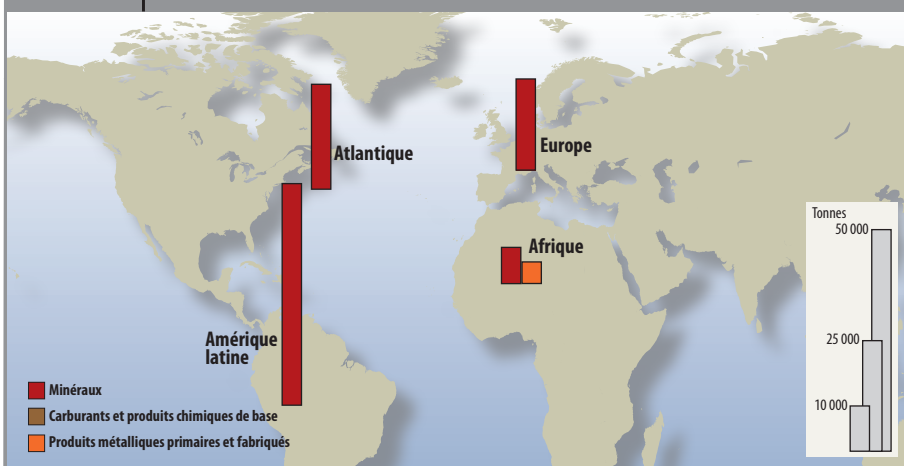
Figure 2.7.4 Destination du tonnage chargé, 2005



Figure 2.7.5 Origine du tonnage déchargé, 1995



Figure 2.7.6 Origine du tonnage déchargé, 2005



²⁰ Sites Web : http://www.histoirequebec.qc.ca/publicat/vol1num1/v1n1_6po.htm, pour l'histoire « Le port de mer de Gros-Cacouna » et <http://cacouna.net/portMer.htm>.

²¹ Il est question d'un projet de port méthanier pour l'importation de gaz naturel liquéfié.

²² http://www.tc.gc.ca/quebec/fra/securiteMaritime/publications/PMfévrier2007_f.pdf.

²³ http://www.tc.gc.ca/Quebec/fra/securiteMaritime/publications/PMfevrier2008_f.pdf.

²⁴ http://www.tc.gc.ca/quebec/fra/securiteMaritime/publications/PMnovembre2008_f.pdf.

²⁵ Site Web : <http://www.qsl.com/fr/index.html>, Port de Gros-Cacouna.

8. Havre-Saint-Pierre

Le port de Havre-Saint-Pierre est situé à environ 220 km à l'est de Sept-Îles et son activité est étroitement liée au gisement d'ilménite²⁶ du lac Tio²⁷ (près de Havre-Saint-Pierre). À la limite ouest du port, un quai privé est affecté à l'expédition de minerai d'ilménite, principalement vers un complexe métallurgique situé à Sorel-Tracy ainsi que vers les marchés internationaux. Ce quai est situé à proximité du concentrateur qui assure une première transformation du minerai (ilménite) acheminé depuis le gisement par chemin de fer privé. À l'est du quai privé se trouve un quai public servant au déchargement des produits de la pêche, du sel à déglacer et au chargement de faibles volumes de marchandises destinées aux communautés isolées de la Basse-Côte-Nord, dans le cadre du service régulier de desserte maritime de cette région. En mars 2006, le gouvernement du Canada a cédé ce quai public à la Corporation de développement et de gestion du port de Havre-Saint-Pierre.

En 2005, l'activité du port de Havre-Saint-Pierre a représenté 3 % de l'ensemble des activités portuaires du Québec. Le volume des marchandises manutentionnées a totalisé 3,1 Mt. De ce volume, 99,8 % sont attribuables aux chargements d'ilménite et seulement 0,2 % aux déchargements (fig. 2.8.1).

Le volume de marchandises chargé en 2005 était de 14 % supérieur à celui de 2004 en raison d'une augmentation des expéditions d'ilménite.

De 1995 à 2005, le volume du trafic au port de Havre-Saint-Pierre est demeuré relativement stable, passant de 2,9 Mt à 3,1 Mt, soit une augmentation de 8 % (fig. 2.8.1). Cette relative stabilité a connu, en 2002, un fléchissement de 17 % par rapport à 2001, attribuable à une baisse des expéditions d'ilménite vers le port de Sorel (fig. 2.8.2).

De 1995 à 2005, à l'exception de l'année 1995 durant laquelle des « Carburants et produits chimiques de base » furent expédiés vers le marché états-unien, seuls des « Minéraux » ont été chargés. Tant en 1995 (fig. 2.8.3) qu'en 2005 (fig. 2.8.4), ces chargements,

Figure 2.8.1 Évolution du tonnage des marchandises manutentionnées

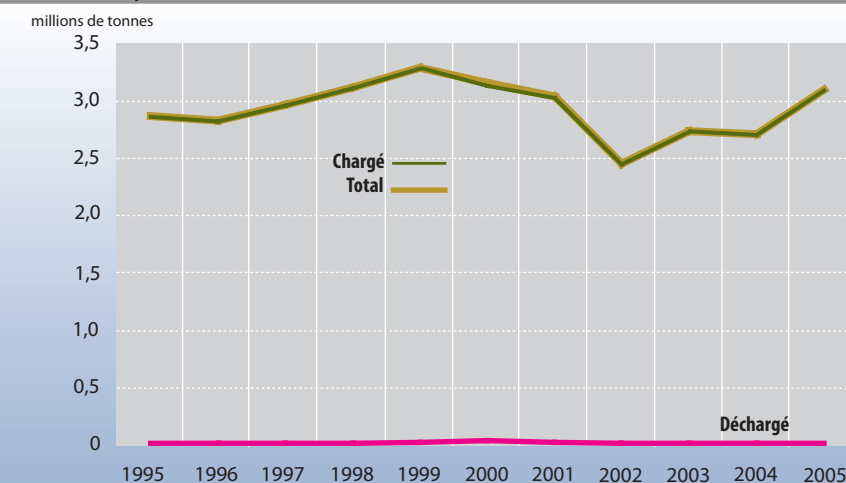


Figure 2.8.2 Évolution du tonnage par catégorie de marchandises chargées

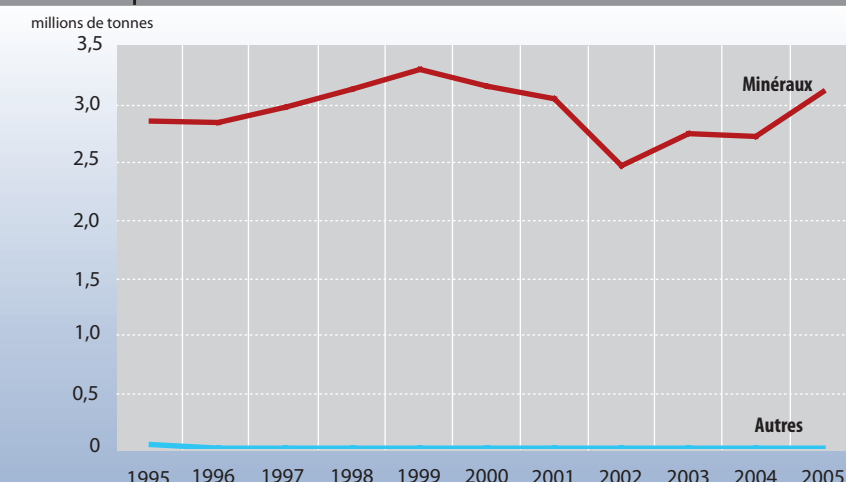


Figure 2.8.3 Destination du tonnage chargé, 1995



constitués d'ilménite, étaient d'abord destinés au marché intérieur. En 2005, plus de 85 % (2,7 Mt) des chargements totaux (3,1 Mt) étaient expédiés vers le port de Sorel pour y être traités dans la région. Près de 90 kt étaient également acheminées vers le port de Sept-Îles.

Environ 300 kt d'ilménite (2005) étaient envoyées vers les marchés internationaux, dont 200 kt vers l'Europe. Des tonnages moindres, 60 kt et 45 kt, étaient aussi expédiés, respectivement, vers les États-Unis et l'Asie.

Le port de Havre-Saint-Pierre se caractérise par des volumes de déchargement de faible envergure qui représentaient à peine 0,2 % de l'ensemble des marchandises manutentionnées à ce port. En 2005, ces volumes ont atteint 6 kt, en hausse de 3 % par rapport à 2004 et de 23 % par rapport à 1995. En 1995, 3 kt de « Carburants et produits chimiques de base » ainsi que 2 kt de « Minéraux » furent déchargées (fig. 2.8.5). Depuis 2003, les déchargements sont exclusivement constitués de « Minéraux » (fig. 2.8.6) provenant de la Nouvelle-Écosse.

En 2006, la croissance des expéditions d'ilménite s'est poursuivie, enregistrant une hausse de 29 %²⁸ par rapport à 2005. En 2007, un conflit de travail à la compagnie minière de Havre-Saint-Pierre²⁹ a fait en sorte que le tonnage manutentionné au port n'a été que de 2,1 Mt, soit une baisse de 38 % par rapport à 2006³⁰.

Les trois premiers trimestres de 2008 ont connu une hausse de 18 % par rapport à la même période de 2007³¹. Le port de Sorel, qui s'approvisionne majoritairement à Havre-Saint-Pierre, a connu une croissance de 12 % au cours de cette même période, qui s'explique en grande partie par le volume d'ilménite manutentionné. ■

Figure 2.8.4 Destination du tonnage chargé, 2005



Figure 2.8.5 Origine du tonnage déchargé, 1995



Figure 2.8.6 Origine du tonnage déchargé, 2005



²⁶ Minerai composé d'oxyde de fer et de titane.

²⁷ Cette mine contient le deuxième plus gros gisement d'ilménite au monde (<http://www.mrnf.gouv.qc.ca/mines/industrie/industrie-substances-ilmenite.jsp>).

²⁸ http://www.tc.gc.ca/Quebec/fra/securiteMaritime/publications/PMfevrier2007_f.pdf.

²⁹ http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/maritime/bulletin_no8_tmcd.pdf.

³⁰ http://www.tc.gc.ca/Quebec/fra/securiteMaritime/publications/PMfevrier2008_f.pdf.

³¹ http://www.tc.gc.ca/quebec/fra/securiteMaritime/publications/PMnovembre2008_f.pdf.

9. Îles-de-la-Madeleine

Les Îles-de-la-Madeleine comptent deux ports commerciaux. Le port public fédéral de Cap-aux-Meules permet l'approvisionnement de l'archipel en biens de consommation et en carburant ainsi que l'expédition de certains produits locaux. Le port de la capitale des Îles accueille également le traversier effectuant la liaison saisonnière entre l'Île-du-Prince-Édouard et l'archipel. Par ailleurs, un quai privé situé à Grande-Entrée est affecté principalement au chargement du sel provenant de la mine locale.

L'activité portuaire a longuement diminué à la suite de l'inondation de la mine, au printemps 1995, et de l'arrêt de l'exploitation minière. Les opérations d'extraction du sel ont repris depuis l'été 1997. Ce n'est donc qu'en 1998 que les expéditions d'abrasifs ont atteint le niveau prévalant avant l'inondation³².

Après une chute en 1996 (86 kt), l'activité portuaire a beaucoup augmenté. Elle a atteint 625 kt en 1997, pour ensuite se stabiliser à un niveau dépassant 1 Mt (fig. 2.9.1), avec une pointe de 1,5 Mt en 1999.

Les statistiques montrent que les tonnages chargés dominent l'activité de ce port puisqu'ils représentent, année après année, depuis 1998, plus de 90 % du tonnage global. La répartition entre les chargements et les déchargements, dans le temps, est restée similaire. En effet, depuis 1998, le port a réussi à décharger régulièrement plus de 80 kt et à charger plus de 1 Mt.

Les activités du port sont étroitement liées aux « Minéraux », constitués dans ce cas de sel, car ils comptent pour 92 % du volume des produits qui y sont manutentionnés. Le tonnage a atteint son niveau le plus bas (85 kt) en 1996 en raison de la diminution des chargements de cargaison de sel, la mine ne pouvant être exploitée. Les deux années suivantes, la situation s'est améliorée pour se stabiliser, par la suite, à un niveau qui dépasse 1 Mt (fig. 2.9.2).

Le sel est principalement acheminé vers les ports du Québec. En 1995, le tonnage destiné au marché intérieur (fig. 2.9.3) a été de 210 kt et représentait plus de 75 % du total des cargaisons chargées (270 kt). En 2005, le volume de sel à destination des ports du Québec, quatre

Figure 2.9.1 Évolution du tonnage des marchandises manutentionnées

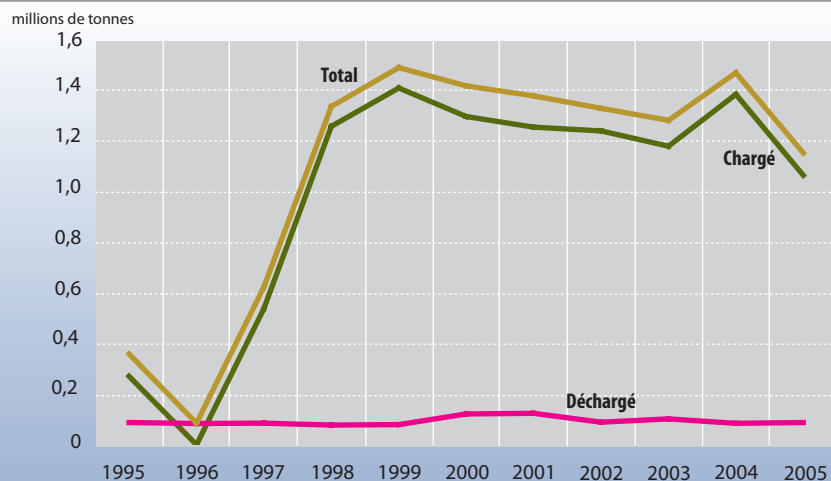


Figure 2.9.2 Évolution du tonnage par catégorie de marchandises chargées

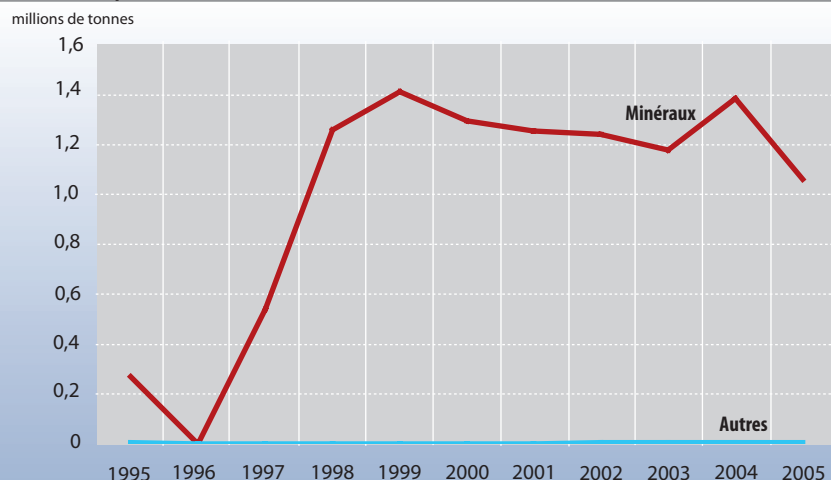
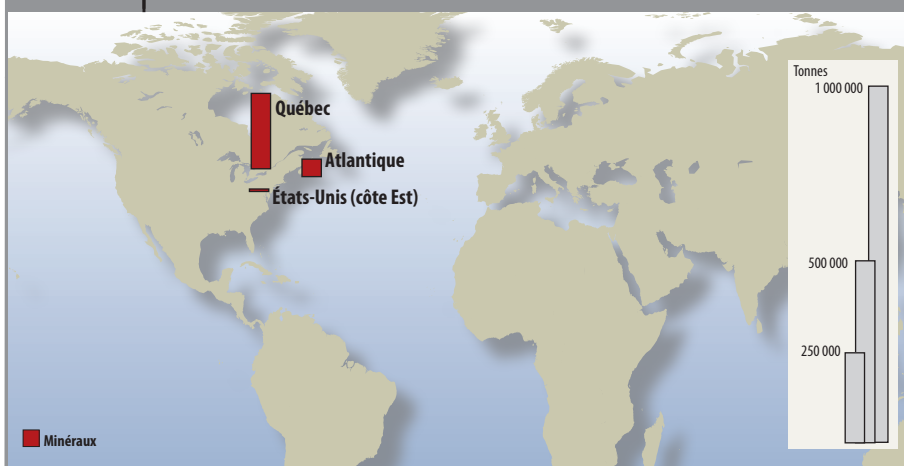


Figure 2.9.3 Destination du tonnage chargé, 1995



fois plus élevé que celui de 1995, a atteint 815 kt (fig. 2.9.4) avec une part relative (chargements totaux en 2005 : 1,1 Mt) comparable à celle de 1995.

En 2005, près de 40 % (435 kt) des chargements (1,1 Mt), essentiellement du sel, en partance des Îles-de-la-Madeleine ont pris la direction du port de Montréal. Le port de Québec a déchargé 155 kt, encore là du sel de déglacage en provenance des Îles. D'autres chargements ont pris la direction des ports de Trois-Rivières (70 kt), de Chicoutimi (65 kt), de Valleyfield (60 kt) et de Côte-Sainte-Catherine (35 kt).

Le deuxième marché en importance des marchandises chargées au port des Îles-de-la-Madeleine est celui des provinces de l'Atlantique. Ce marché a aussi connu une forte progression. En 1995, le volume a été de 50 kt. Il a ensuite régulièrement fluctué entre l'absence de chargements en 1996 et un maximum de 300 kt (en 1999 et 2000). En 2005, il a été de 155 kt, dont les trois quarts des expéditions ont été acheminés vers les ports de Terre-Neuve-et-Labrador et l'autre quart, vers la Nouvelle-Écosse. Les navires qui s'y dirigent transportent des « Minéraux » (sel). En 2005, les ports ontariens ont aussi reçu des chargements de « Minéraux » en provenance des Îles-de-la-Madeleine, mais le tonnage a été moins important (95 kt) que dans les provinces de l'Atlantique.

Les deux principaux fournisseurs des marchandises déchargées sont les ports du Québec et de l'Atlantique (fig. 2.9.5 et fig. 2.9.6). Pour ce qui est des ports de l'Atlantique, de 1995 à 2000, le tonnage n'a pas cessé de baisser, passant de 60 kt à 35 kt. Depuis 2001, année record avec 70 kt, le tonnage a été irrégulier, pour atteindre son niveau le plus bas, 30 kt, en 2005.

En ce qui a trait aux ports du Québec, de 1995 à 1999, le tonnage a régulièrement augmenté, passant de 30 kt à 45 kt. Depuis 2000, année record avec 90 kt, le tonnage n'a cessé de baisser pour se stabiliser, à partir de 2004, autour de 50 kt.

Le principal groupe de produits déchargés est celui des « Carburants et produits chimiques de base » (principalement du mazout lourd, de l'huile diesel et de l'essence) et il a connu une évolution généralement stable (fig. 2.9.5 et fig. 2.9.6). En effet, le volume a oscillé entre un minimum de 60 kt (en 1996) et un maximum

Figure 2.9.4 Destination du tonnage chargé, 2005

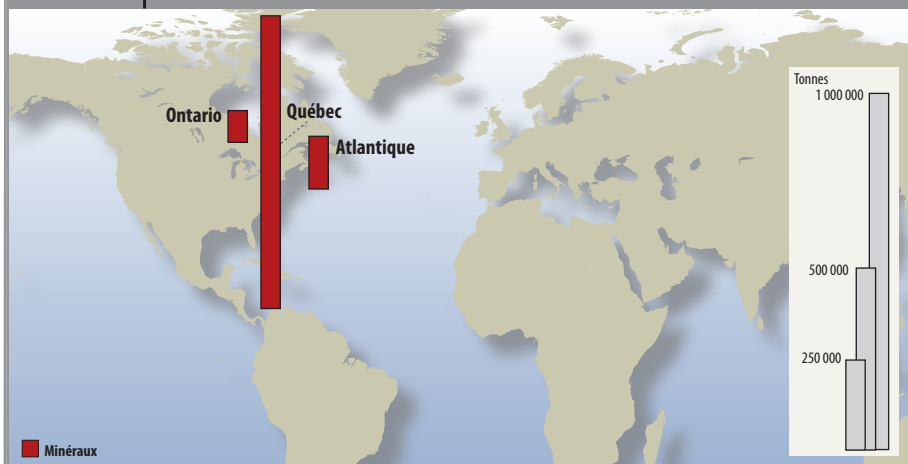


Figure 2.9.5 Origine du tonnage déchargé, 1995

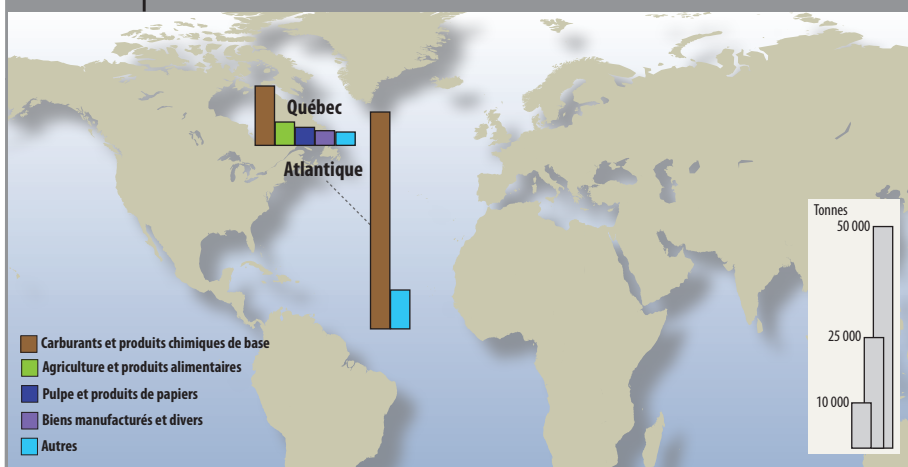
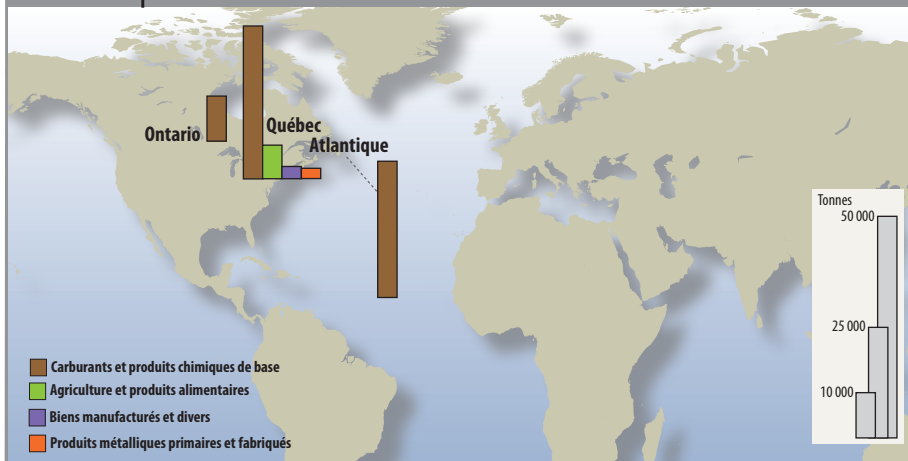


Figure 2.9.6 Origine du tonnage déchargé, 2005



de 80 kt (en 2002). Ce groupe représente, généralement, plus de 60 % du total des produits déchargés puisque le diesel est

utilisé par les centrales thermiques pour la production de l'électricité alimentant les Îles-de-la-Madeleine. ■

³² Pêches et Océans Canada (2002), *Le transport maritime au Québec - Analyse des tendances*, p. 92.

10. Matane

Le port de Matane est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à environ 400 km en aval de Québec. En 2005, l'activité du port de Matane a représenté 1 % de l'ensemble des activités portuaires du Québec en tonnage. Le volume des marchandises manutentionnées a totalisé 1,1 Mt, dont 86 % étaient attribuables aux déchargements et seulement 14 % aux chargements. Ces données incluent les activités du traversier-rail opéré par Cogéma.

Environ 80 % des marchandises transbordées à Matane ont comme origine ou destination le port de Baie-Comeau, sur la Côte-Nord. C'est le traversier-rail Georges-Alexandre-Lebel qui assure la liaison entre les deux rives du Saint-Laurent, entre Baie-Comeau et Matane, et qui se connecte au réseau du Canadien National, à Matane.

De 1995 à 2003, le volume du trafic au port de Matane est demeuré relativement stable, fluctuant entre 0,7 Mt et 0,8 Mt (fig. 2.10.1). L'année 2004 (970 kt) a enregistré une hausse dans pratiquement toutes les catégories de marchandises habituellement transbordées. La croissance fut de l'ordre de 20 % par rapport à 2003 (805 kt). Cette tendance s'est maintenue en 2005 et s'est traduite par une autre augmentation de 9 % (1,1 Mt). Tout au long de cette période, les déchargements de « Produits métalliques primaires et fabriqués » et de « Pulpe et produits de papiers », principalement attribuables au trafic généré par le traversier-rail partant de Baie-Comeau, ont composé la majorité des transbordements du port de Matane (fig. 2.10.2).

Les chargements ont totalisé 110 kt en 1995 dont 90 kt à destination de Baie-Comeau. Une forte proportion (plus de 80 %) des marchandises expédiées vers Baie-Comeau était constituée de « Pulpe et produits de papiers » (fig. 2.10.3). Le port de Matane desservait aussi, en 1995, les marchés extérieurs à destination de l'Europe (10 kt) et de l'Asie (5 kt) (surtout « Pulpe et produits de papiers »). En 2005, les chargements destinés au marché intérieur (40 kt) ont diminué de plus de la moitié par rapport à 1995 (fig. 2.10.4). Le port de Baie-Comeau est encore la destination principale, au sein du marché intérieur, puisqu'il a reçu 30 kt des

Figure 2.10.1 Évolution du tonnage des marchandises manutentionnées

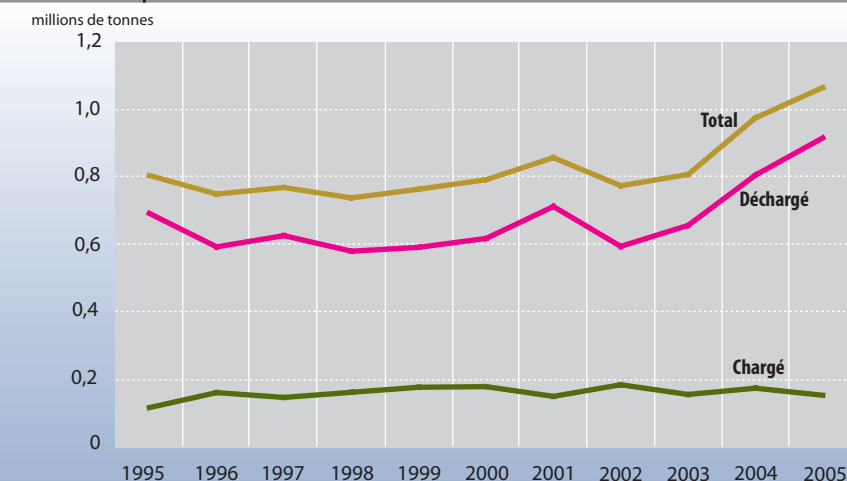


Figure 2.10.2 Évolution du tonnage par catégorie de marchandises déchargées

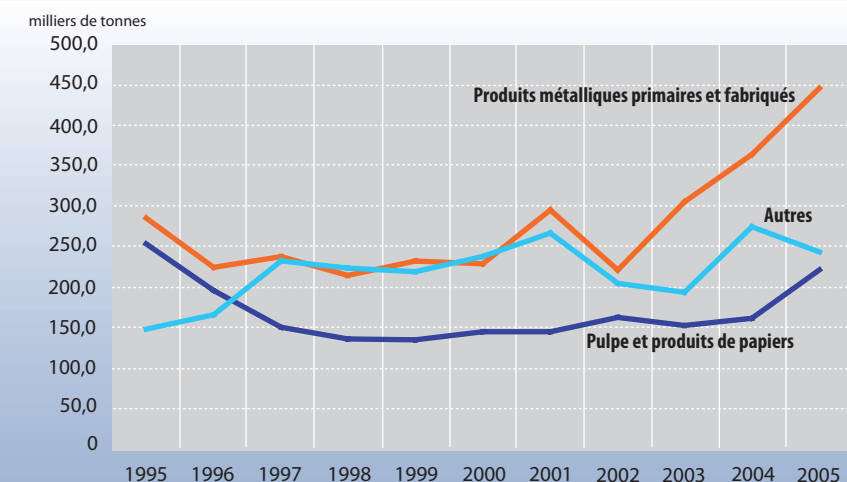
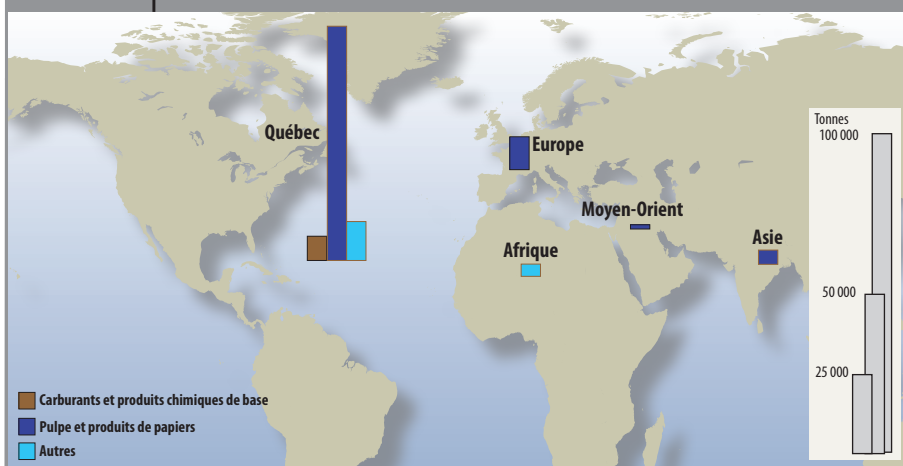


Figure 2.10.3 Destination du tonnage chargé, 1995



chargements du port de Matane. Ces cargaisons sont presque exclusivement constituées de « Biens manufacturés et divers ». Les Îles-de-la-Madeleine ont débardé 10 kt de marchandises embarquées au port de Matane. Il s'agit essentiellement des biens de consommation embarqués à Matane par le service hivernal de desserte maritime du groupe CTMA. Contrairement à 1995, le port de Matane a, en 2005, surtout approvisionné le marché extérieur puisque les trois quarts (110 kt) des expéditions (150 kt) y étaient destinées. Il s'agit exclusivement de « Pulpe et produits de papiers », fabriqués par la papetière locale et expédiés vers plusieurs pays de l'ouest (60 kt) et du sud (45 kt) de l'Europe.

Au chapitre des déchargements, une quantité relativement petite (10 kt) de « Carburants et produits chimiques de base » provenait, en 1995, du golfe du Mexique (fig. 2.10.5). Environ 75 kt des cargaisons débardées au port de Matane avaient comme origine le Nouveau-Brunswick. Il s'agit surtout de « Carburants et produits chimiques de base ». Le traversier-rail reliant Baie-Comeau à Matane a contribué, dans une proportion de plus de 90 % (600 kt), aux activités de déchargement du port de Matane. Il s'agit principalement de « Produits métalliques primaires et fabriqués » (285 kt) et de « Pulpe et produits de papiers » (255 kt). En 2005, le tonnage déchargé au port de Matane a totalisé environ 910 kt (fig. 2.10.6), soit une augmentation du tiers par rapport à 1995 (690 kt). Tout comme en 1995, le traversier-rail en provenance de Baie-Comeau est à la source de plus de 90 % (830 kt) des déchargements au port de Matane. Le traversier-rail a transporté, en 2005, 445 kt de « Produits métalliques primaires et fabriqués », 220 kt de « Pulpe et produits de papiers » et 150 kt de « Produits forestiers et produits du bois ». En 2005, le tonnage de « Carburants et produits chimiques de base » en provenance du Nouveau-Brunswick a été comparable à celui de 1995. Ces mouvements reflètent les livraisons effectuées par la pétrolière Irving de produits pétroliers au dépôt régional.

Les activités au port de Matane ont connu une baisse de l'ordre de 20 % durant les deux années subséquentes, avec des tonnages de 875 kt en 2006 et 850 kt en 2007. Toutefois, les marchan-

Figure 2.10.4 Destination du tonnage chargé, 2005

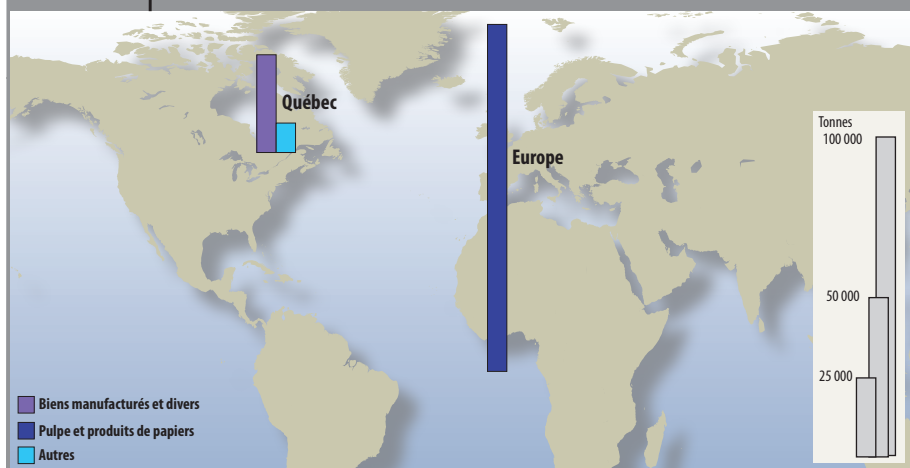


Figure 2.10.5 Origine du tonnage déchargé, 1995

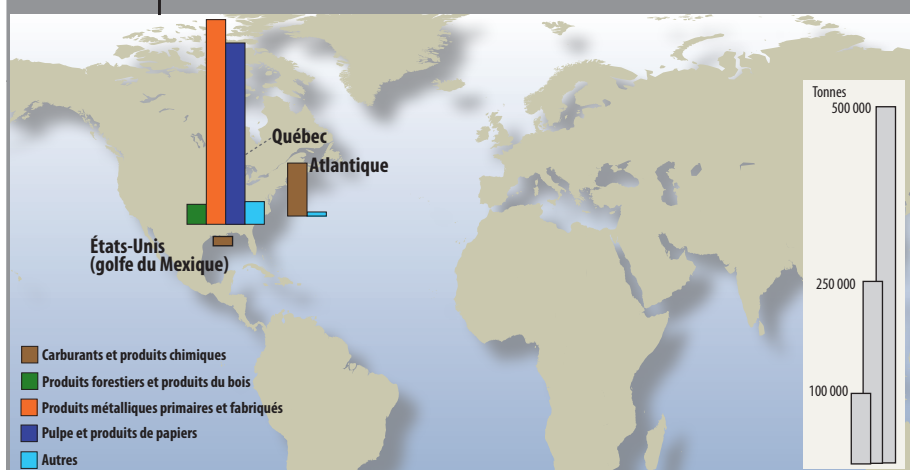
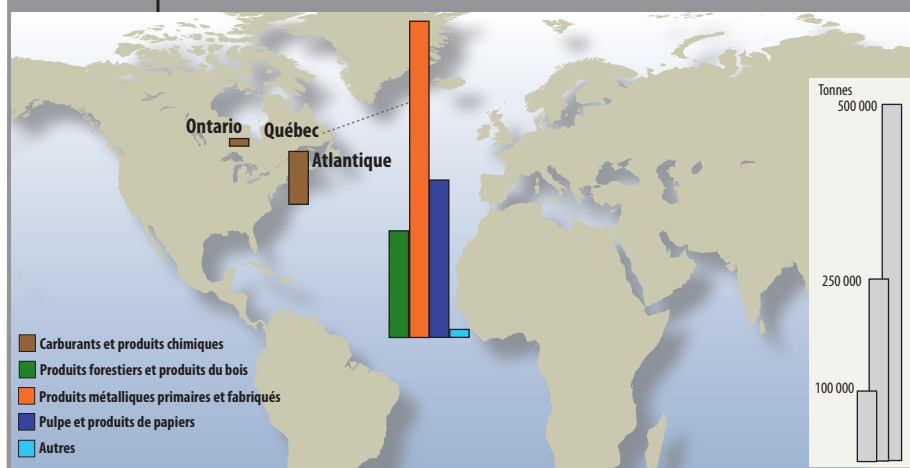


Figure 2.10.6 Origine du tonnage déchargé, 2005



disées manutentionnées au cours des trois premiers trimestres de 2008 ont totalisé 620 kt, alors qu'elles s'élevaient

à 600 kt au cours de la même période en 2007, ce qui représente une légère hausse³³. ■

³³ http://www.tc.gc.ca/quebec/fra/securiteMaritime/publications/PMnovembre2008_f.pdf.

11. Montréal

Grâce à sa situation géographique et à un système de transport intermodal bien intégré, le port de Montréal offre un accès rapide et économique aux principaux marchés du cœur industriel et urbain de l'Amérique du Nord. De ce fait, si le volume de marchandises conteneurisées au port de Montréal est lié en partie à l'économie de Montréal, du Québec et de l'Ontario, c'est surtout sa position concurrentielle avantageuse par rapport aux autres ports de la côte Est de l'Amérique du Nord qui explique cette prospérité.

Le port de Montréal dispose d'infrastructures et d'équipements importants : quatre terminaux à conteneurs; de grandes aires ouvertes pour la manutention de vrac solide, incluant un terminal situé à Contrecoeur, à une quarantaine de kilomètres en aval de Montréal; deux terminaux multifonctionnels; quinze hangars de transit pour les marchandises diverses non conteneurisées et le vrac solide; un terminal céréalier d'une capacité de 260 000 tonnes; des postes à quai pour la manutention de produits pétroliers et autre vrac liquide ainsi qu'un réseau ferroviaire de plus de 100 km. Le port de Montréal dispose d'ailleurs d'une excellente desserte ferroviaire et est relié au réseau continental par les deux opérateurs canadiens majeurs : le Canadien National et le Canadien Pacifique. La qualité de cette desserte ferroviaire est une des clefs du succès du port de Montréal dans le marché du conteneur.

Diversité des marchandises manutentionnées

Le trafic du port de Montréal est très diversifié. L'éventail de marchandises manutentionnées, en quantités importantes, au port de Montréal est beaucoup plus large qu'ailleurs au Québec. Les cinq principales marchandises manutentionnées en 2005 représentaient 53 % du volume total au port de Montréal, comparativement à 76 % au port de Québec et 96 % au port de Sept-Îles. Pour les 10 principales marchandises de ces mêmes ports, ces proportions étaient de 67 %, 89 % et 99 %, respectivement.

Figure 2.11.1 Évolution du tonnage des marchandises manutentionnées

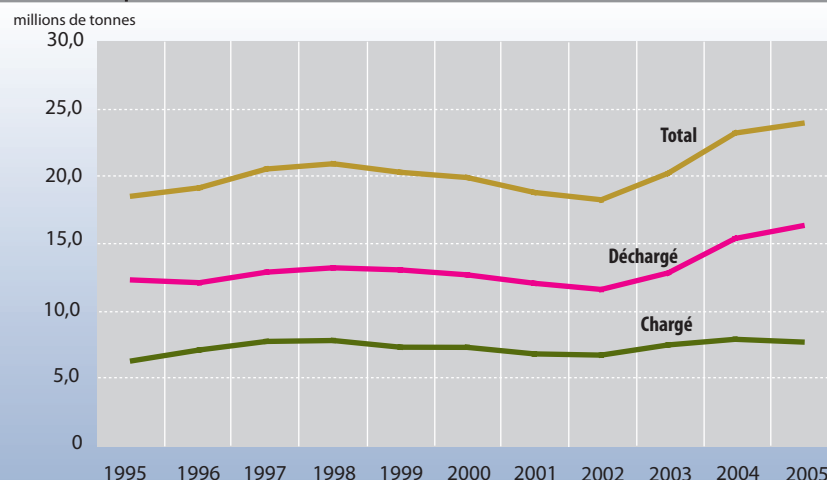


Figure 2.11.2 Évolution du tonnage par catégorie de marchandises déchargées

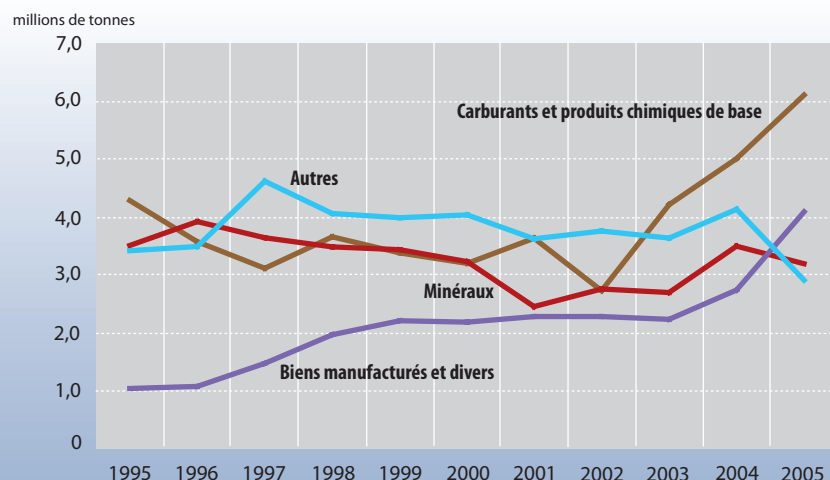
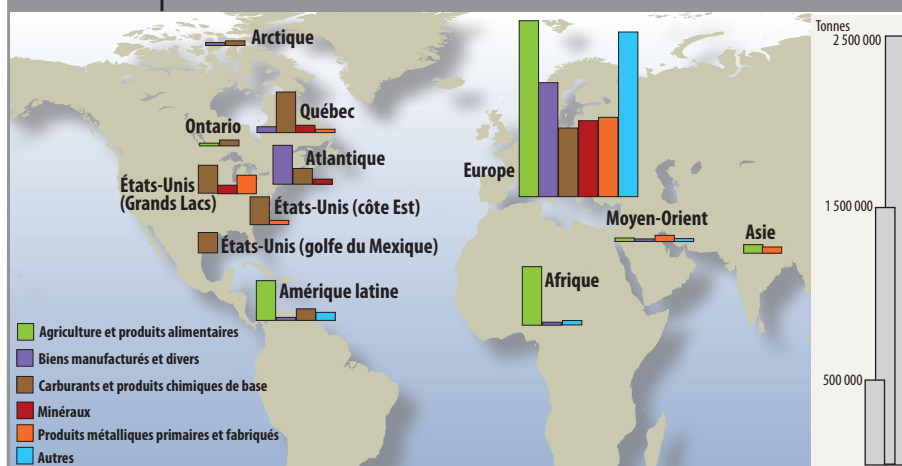


Figure 2.11.3 Destination du tonnage chargé, 1995



Forte augmentation du volume de marchandises manutentionnées

Tel que l'illustre la figure 2.11.1, en 2005 au port de Montréal, près de 24 Mt de marchandises ont été manutentionnées contre environ 18,6 Mt en 1995, ce qui constitue une croissance de 29 %. L'augmentation s'est essentiellement produite depuis le début des années 2000. En fait, depuis 2002, l'augmentation a été de l'ordre de 31 % sur trois ans (de 18,3 Mt en 2002 à 24 Mt en 2005). Il est à noter que le tonnage total pour 2007 est monté à 26 Mt et qu'en 2008 le trafic (27 Mt) est encore en hausse, de près de 4 %³⁴, par rapport à 2007.

Ce sont surtout les déchargements qui expliquent cette croissance. Il y avait, en 2005 (16,3 Mt), 4 Mt déchargées de plus qu'en 1995 (12,3 Mt), ce qui représente une croissance de 33 % (fig. 2.11.1). Les chargements, eux, ont crû de 22 % (1,4 Mt), passant de 6,3 Mt (1995) à 7,7 Mt (2005). Ce sont surtout les « Carburants et produits chimiques de base », principalement des produits pétroliers provenant des marchés extérieurs, et les « Biens manufacturés et divers », en provenance surtout de l'Europe, qui expliquent cette hausse des déchargements (fig. 2.11.2).

L'augmentation du volume des marchandises manutentionnées au port de Montréal est surtout due à un trafic de conteneurs plus important. En effet, ce dernier s'est accru en moyenne de 4,4 % par année durant la période 1995-2005, comparativement à une croissance annuelle moyenne de 2,7 % pour l'ensemble des marchandises. En conséquence, les marchandises conteneurisées constituent une proportion de plus en plus importante du trafic au port, passant de 38,6 % en 1995 à 45,8 % en 2005.

Plus de fret déchargé que chargé

La nature des marchandises chargées au port de Montréal a évolué avec le temps. On est passé de la prédominance, en 1995, des biens du groupe « Agriculture et produits alimentaires » (fig. 2.11.3), à celle, en 2005, des « Biens manufacturés et divers » (fig. 2.11.4). Ainsi, la proportion des « Biens manufacturés et divers » expédiés à partir

Figure 2.11.4 Destination du tonnage chargé, 2005

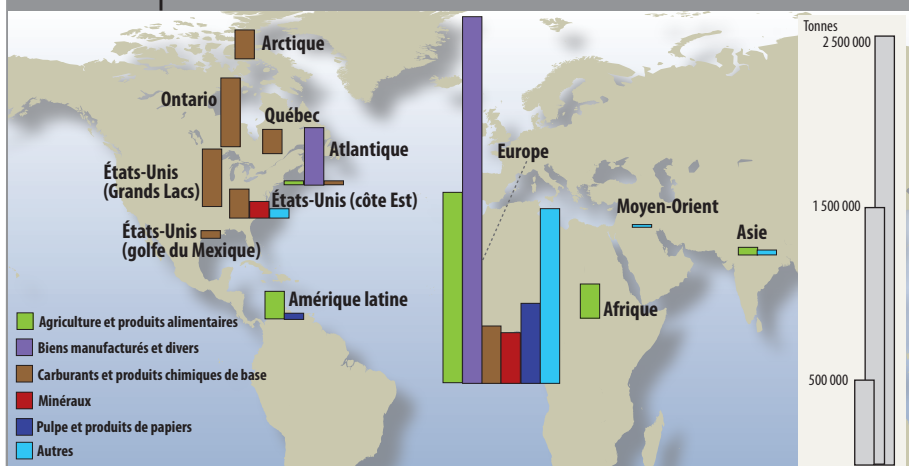


Figure 2.11.5 Origine du tonnage déchargé, 1995

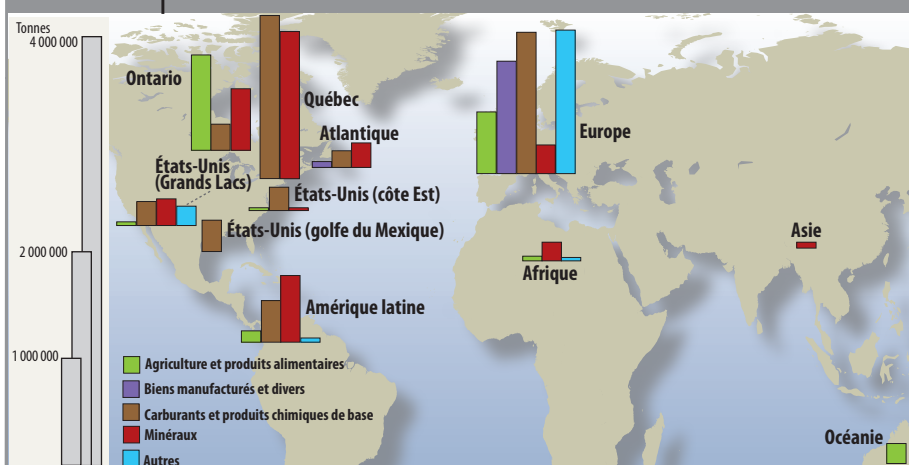
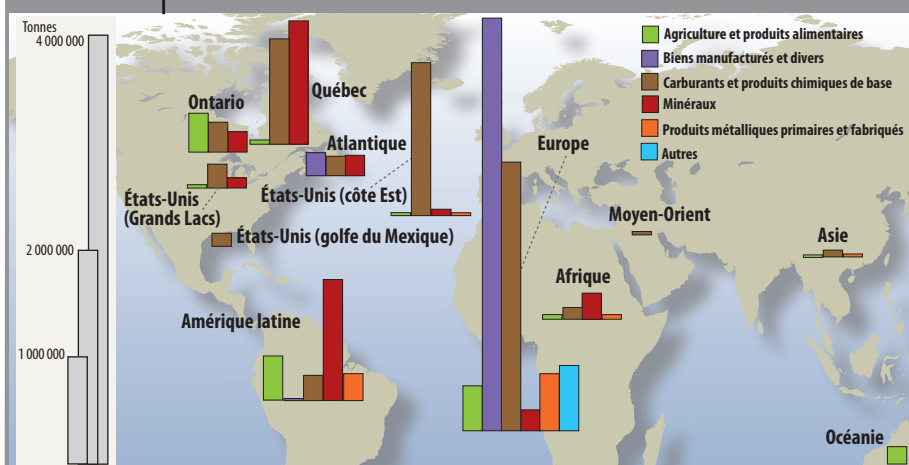


Figure 2.11.6 Origine du tonnage déchargé, 2005



du port de Montréal a plus que doublé de 1995 à 2005, passant de 15,6 % à 32,4 %.

En 2005, les déchargements comp-
taient pour plus des deux tiers du
volume total de marchandises manu-

³⁴ <http://www.cnw.ca/fr/releases/archive/January2009/29/c4008.html>.

Figure 2.11.7

Destination du tonnage des marchandises conteneurisées et non conteneurisées chargées au port de Montréal, 1995

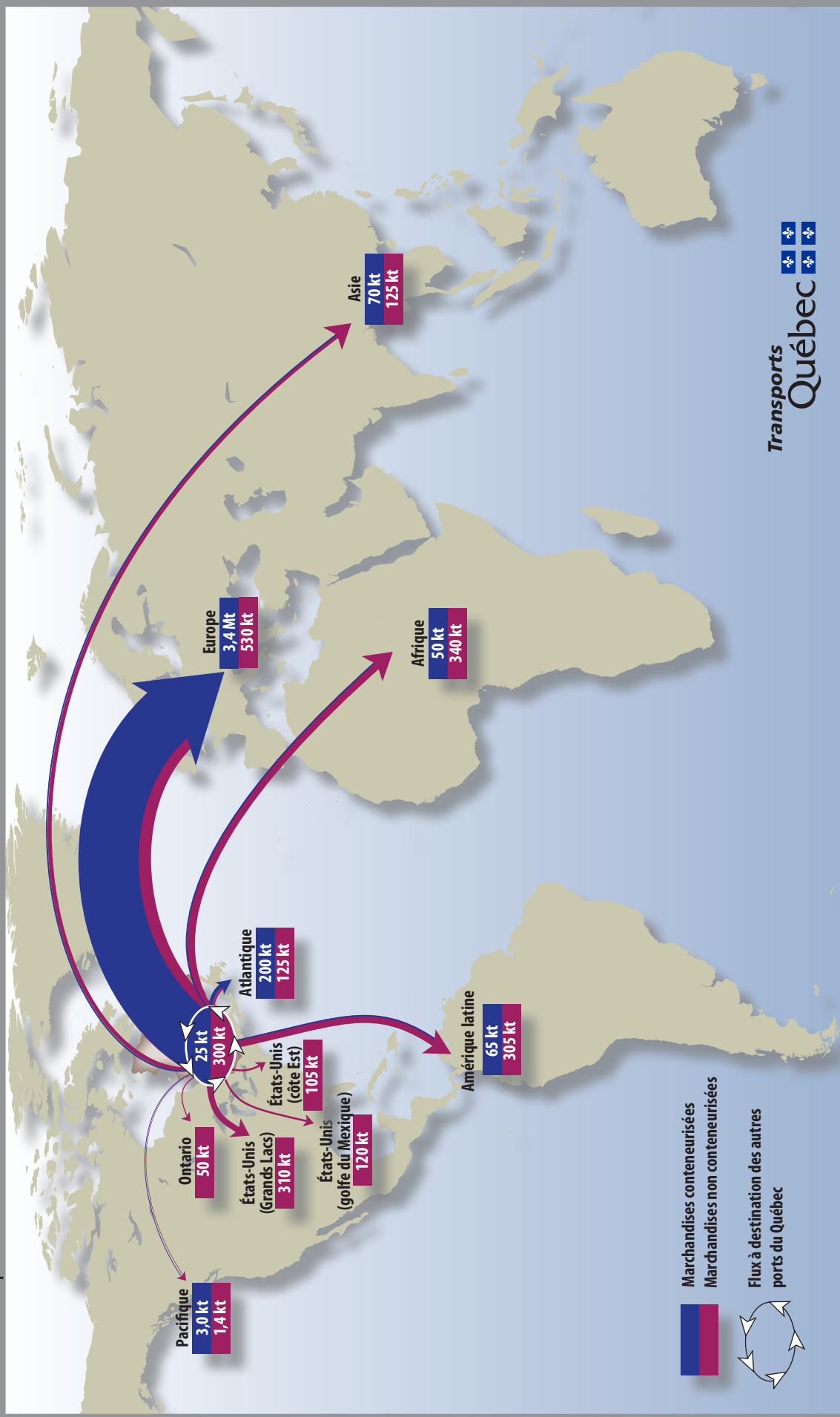
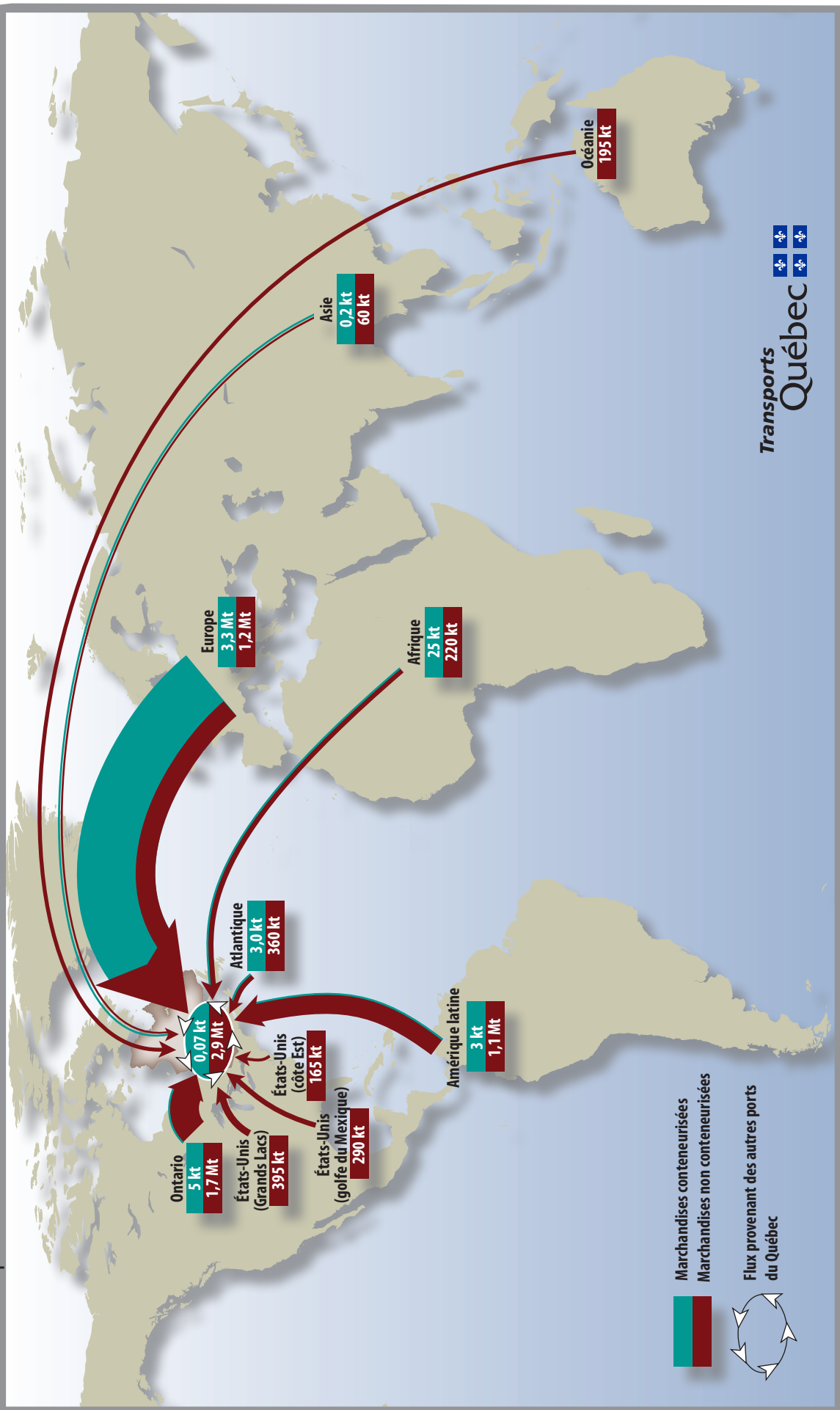


Figure 2.11.8 Origine du tonnage des marchandises conteneurisées et non conteneurisées déchargées au port de Montréal, 1995



tentionnées au port de Montréal. La prépondérance des déchargements sur les chargements est principalement due au déséquilibre entre le fret en vrac chargé et déchargé. Alors que les chargements et déchargements de marchandises conteneurisées sont relativement équilibrés (5,3 Mt contre 5,7 Mt), il existe un important écart pour les marchandises en vrac en faveur de celles qui sont déchargées (10,6 Mt contre 2,4 Mt).

Les déchargements de « Carburants et produits chimiques de base » qui totalisaient, en 1995 (fig. 2.11.5), 4,3 Mt ont augmenté au fil des années et ont atteint 6,1 Mt en 2005 (fig. 2.11.6). Tant en 1995 qu'en 2005, les « Carburants et produits chimiques de base » constituaient la principale catégorie de marchandises déchargées à Montréal (environ 35 %). La part des « Biens manufacturés et divers » a aussi connu une importante progression passant de 9 % (1995) à 25 % (2005) du total des marchandises déchargées, tandis que la proportion du groupe « Agriculture et produits alimentaires » a baissé de près de 6 points de pourcentage durant la même période (de 15 % en 1995 à 9 % en 2005).

L'Europe consolide sa position de principal partenaire du port de Montréal

En 2005, 70 % (5,4 Mt) des marchandises chargées au port de Montréal (7,7 Mt) ont eu pour destination l'Europe (fig. 2.11.4), notamment la Belgique, le Luxembourg, l'Italie et l'Allemagne. Le vieux continent conforte ainsi sa position de premier marché du port de Montréal puisqu'en 1995, 63 % des marchandises y étaient expédiées (fig. 2.11.3). En 2005, plus de 750 kt de fret ont emprunté la Voie maritime à destination des Grands Lacs, dont 405 kt vers l'Ontario et 345 kt vers les rives états-uniennes.

Le port de Montréal a aussi renforcé son attraction en regard des ports européens, car, en 1995 (fig. 2.11.5 et fig. 2.11.8), ils étaient les expéditeurs de 37 % (4,5 Mt) des marchandises déchargées au port montréalais (12,3 Mt), alors qu'en 2005 (16,3 Mt) cette proportion a atteint 50 % (8,1 Mt) (fig. 2.11.6). En 2005, il s'agissait principalement de ports de l'Atlantique Nord : Belgique

Figure 2.11.9 Destination des marchandises conteneurisées chargées, 2005

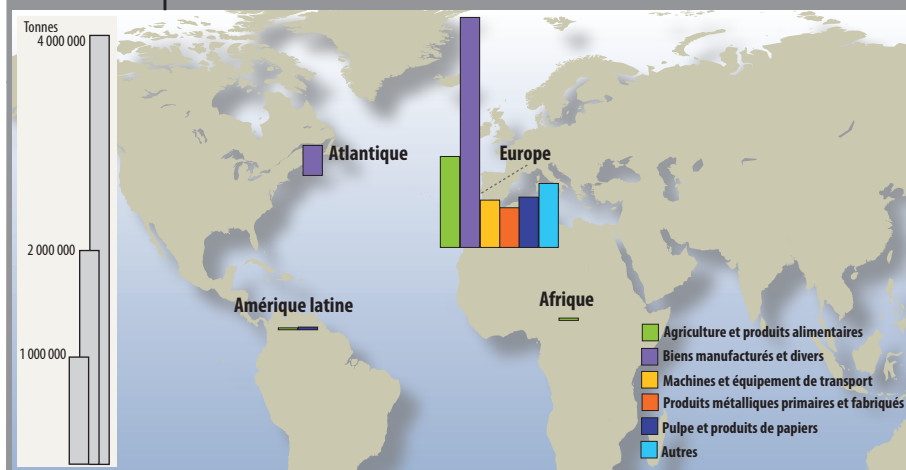


Figure 2.11.10 Origine des marchandises conteneurisées déchargées, 2005

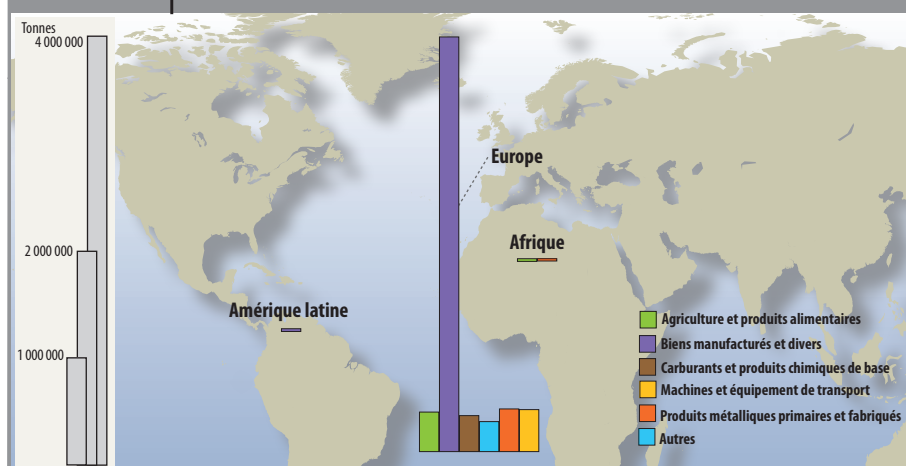


Figure 2.11.11 Destination des marchandises non conteneurisées et en vrac chargées, 2005



(2,6 Mt dont 2,5 Mt du port d'Anvers), Allemagne (1,5 Mt), Italie (1 Mt) et le Royaume-Uni (570 kt).

Par ordre décroissant d'importance, les autres ports où ont été chargées, en 2005 (fig. 2.11.6), les marchandises destinées au port de Montréal, sont ceux du Québec (2,1 Mt), de l'Amérique latine (2 Mt) et de la côte Est des États-Unis (1,5 Mt), surtout le port de New York (1,4 Mt). Les cargaisons livrées étaient constituées, presque exclusivement, de vrac.

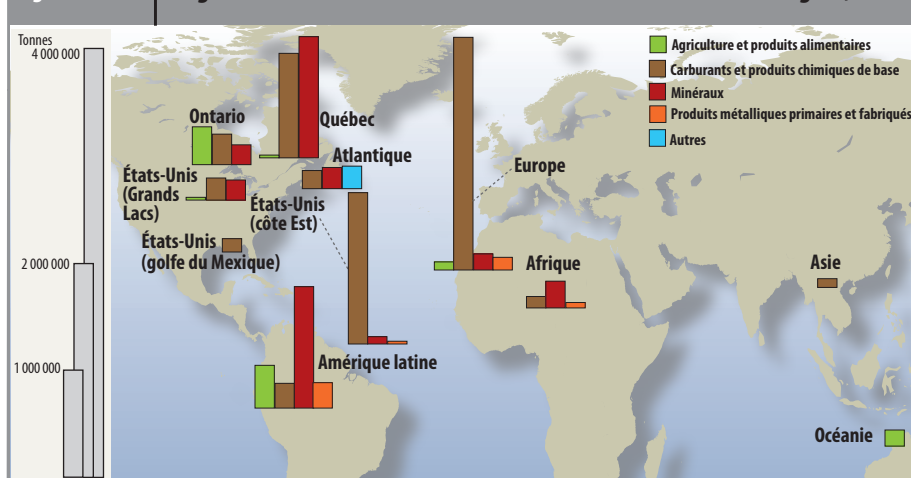
Forte croissance du trafic de marchandises conteneurisées

Les marchandises conteneurisées manutentionnées au port de Montréal sont constituées en grande partie de « Biens manufacturés et divers » qui regroupent, par exemple, les produits suivants : meubles, pâtes et papiers, matériel de construction, boissons alcoolisées, articles de maison, articles manufacturés, etc.

Les chargements et déchargements de marchandises conteneurisées au port de Montréal ont connu, depuis 1995 (7,2 Mt), une croissance moyenne annuelle de 4,4 % pour atteindre 11 Mt ou près de 1,3 million d'EVP (équivalent vingt pieds) en 2005. Ils ont encore augmenté depuis : en 2006, le tonnage conteneurisé fut de 11,3 Mt et en 2007, de 12,4 Mt³⁵. Il faut aussi souligner que, pour les trois premiers trimestres de 2008, le trafic conteneurisé est 10 % plus élevé que celui de la même période en 2007. L'équilibre est-ouest du trafic conteneurisé constitue un autre avantage concurrentiel de Montréal par rapport aux autres ports de la côte Est.

Tout comme en 1995 (fig. 2.11.7 et fig. 2.11.8), en 2005 (fig. 2.11.9 et fig. 2.11.10), près de 94 % des chargements et des déchargements de marchandises conteneurisées à Montréal ont concerné le marché européen. Les principaux pays visés par ces mouvements étaient la Belgique, essentiellement le port d'Anvers (3,9 Mt), l'Allemagne (Hambourg : 1,3 Mt et Bremerhaven : 715 kt), le Royaume-Uni (Liverpool : 730 kt et Londres : 595 kt), l'Italie (1,5 kt), les Pays-Bas (Rotterdam : 440 kt) et la France (Le Havre : 525 kt et Marseille : 260 kt).

Figure 2.11.12 Origine des marchandises non conteneurisées et en vrac déchargées, 2005



En 2005, des 5,3 Mt de marchandises conteneurisées qui furent chargées au port de Montréal, 46 % (2,4 Mt) étaient des « Biens manufacturés et divers », dont 2,1 Mt ont été acheminées aux ports européens (fig. 2.11.9). Les cargaisons conteneurisées du groupe « Agriculture et produits alimentaires », qui ont totalisé 890 kt en 2005, étaient surtout expédiées vers le marché européen (857 kt). C'était le même phénomène pour 95 % des 705 kt, du fret conteneurisé constitué des groupes « Pulpe et produits de papiers » et « Produits forestiers et produits du bois » qui ont été chargées au port de Montréal et étaient destinées aux ports européens.

En 1995, 99 % des 3,3 Mt des marchandises conteneurisées déchargées au port de Montréal avaient été transportées sur des navires partis de ports européens (fig. 2.11.8). Environ 40 % du volume des conteneurs provenaient des ports belges. Depuis, le trafic des biens conteneurisés, débarqués au port de Montréal, a augmenté de l'ordre de 75 % puisque 5,7 Mt y ont été acheminées en 2005. Ces envois proviennent, encore, dans une proportion de 98 %, des ports européens (fig. 2.11.10). La Belgique (port d'Anvers : 2 Mt) et l'Allemagne (1,3 Mt) ont livré près de 60 % du fret conteneurisé déchargé à Montréal. L'Italie (865 kt), la France (510 kt) et le Royaume-Uni (455 kt) en ont expédié 1,8 Mt.

La proportion de 68 % de « Biens manufacturés et divers » conteneurisés (3,9 Mt) qui furent déchargés en 2005 (par rapport au total de 5,7 Mt conte-

neurisées) au port de Montréal est encore plus importante que celle relative aux chargements (46 %). Plus de 1,3 Mt provenaient du port belge d'Anvers et 945 kt de ports allemands. Notons que les marchandises conteneurisées chargées ou déchargées dans ces ports européens ont souvent une destination ou une origine située à l'extérieur de l'Europe. Les ports d'Europe du Nord et de la Méditerranée servent de point de transfert sur les itinéraires du trafic conteneurisé international reliant l'Amérique du Nord au reste du monde.

Croissance moins forte des marchandises non conteneurisées et en vrac

Les marchandises non conteneurisées et en vrac, quant à elles, ont connu une croissance moins importante. De 1995 (fig. 2.11.7 et fig. 2.11.8) à 2005 (fig. 2.11.11 et fig. 2.11.12), leur volume est passé de 11,4 Mt à 13 Mt, soit 14 % de plus.

Cette croissance des marchandises non conteneurisées et en vrac est due en grande partie aux déchargements. En effet, de 1995 à 2005, les chargements de fret en vrac se sont maintenus sensiblement au même niveau (2,4 Mt), alors que les déchargements ont crû de 18 % (9 Mt en 1995 et 10,6 Mt en 2005).

La provenance des marchandises non conteneurisées et en vrac débarquées au port de Montréal s'est modifiée au fil des années. Par rapport à

³⁵ http://www.port-montreal.com/site/1_0/1_6_4.jsp?lang=fr.

1995, elle s'est internationalisée, car elle était moins liée, en 2005, toute proportion gardée, aux expéditions ontariennes et québécoises. En 1995, les ports du Québec (2,9 Mt) surtout le port de Québec, fournissaient près du tiers des marchandises non conteneurisées et en vrac déchargées au port de Montréal (fig. 2.11.8), alors qu'en 2005 (fig. 2.11.12) ils n'en expédiaient plus que 20 %. L'Ontario acheminait 20 % du vrac débordé au port de Montréal alors que sa contribution, en 2005, avait diminué à 8 %. Cela reflète notamment la décroissance des expéditions de grains vers le marché européen. L'Europe a augmenté sa part relative des déchargements de 10 points (14 % en 1995 et 24 % en 2005), tout comme l'Amérique latine (10 % en 1995 et 19 % en 2005) et la côte Est états-unienne (de 2 % en 1995 à 13 % en 2005).

En 2005, les « Carburants et produits chimiques de base » (5,8 Mt) constituaient la principale catégorie de marchandises en vrac déchargées (fig. 2.11.12). Plus de 4,5 Mt étaient constituées de produits pétroliers. Près de 2,2 Mt des 5,8 Mt de « Carburants et produits chimiques de base » avaient comme origine un port européen (Belgique : 460 kt, Scandinavie : 410 kt, Russie : 360 kt, Gibraltar : 150 kt, Italie : 145 kt, etc.). Le port de New York a expédié, pour sa part, 1,4 Mt de marchandises en vrac, surtout liquides, puisque 94 % étaient composées de produits pétroliers. Le port de Québec est à la source de 980 kt de « Carburants et produits chimiques de base » destinées au port de Montréal, représentant les livraisons de la raffinerie de Lévis.

En 2005, 3,1 Mt de « Minéraux » étaient déchargées au port de Montréal. Plus de 1,1 Mt provenaient d'Amérique latine, dont 215 kt de cuivre et 100 kt de zinc. Trinité-et-Tobago a expédié 445 kt de concentrés de minerai de fer. Le port de Port-Cartier a expédié 615 kt de concentrés de minerai de fer au terminal de Contrecoeur afin d'alimenter l'aciérie de l'endroit. Par ailleurs, le port de Montréal a reçu 435 kt de fret provenant des Îles-de-la-Madeleine, soit du sel à déglacer. Enfin, en 2005, l'Afrique (245 kt), l'Europe (140 kt), les provinces de l'Atlantique (180 kt) et l'Ontario (175 kt) ont expédié une quantité importante du fret appartenant à la catégorie « Minéraux ».

Enfin, 450 kt de « Produits métalliques primaires et fabriqués », provenant principalement d'Amérique latine (240 kt) et d'Europe (130 kt), étaient débordées à Montréal. Plus de 205 kt de cette catégorie de marchandises étaient composées de lingots, boulettes ou poudre de cuivre.

Les chargements (fig. 2.11.11), en 2005 (2,4 Mt), ont également été constitués en majorité (53 %) de « Carburants et produits chimiques de base » (1,3 Mt) qui ont été transportés par des bateaux naviguant surtout vers les États-Unis (480 kt), l'Ontario (405 kt), l'Arctique (165 kt) et les autres ports du Québec (145 kt). Le port de Montréal est aussi à l'origine de l'envoi, en 2005, de 670 kt de fret du groupe « Agriculture et produits alimentaires », constituées à 70 % de blé et à 17 % de fèves de soya. Ces produits ont surtout pris la direction des ports de l'Europe (270 kt), de l'Afrique (190 kt) et de l'Amérique latine (140 kt). ■

1. Baie-Comeau

...suite de la page 45

Les matières premières pour la production de l'aluminium, essentiellement l'alumine (« Minéraux »), constituent la deuxième catégorie de marchandises déchargées au port de Baie-Comeau. La principale région pourvoyeuse de ces minéraux était, en 1995, le golfe du Mexique, avec 540 kt (65 % du tonnage total des « Minéraux »). L'Amérique latine suivait avec 245 kt (30 % du tonnage total des « Minéraux »). En 2005, c'est l'Amérique latine qui en expédiait le plus avec 440 kt (53 %), alors que la région états-unienne du golfe du Mexique avait diminué de 62 % ses envois (205 kt).

Selon les dernières données¹⁰, encore provisoires, il semble qu'en 2006 le tonnage total a augmenté de 16 %, en atteignant 6,5 Mt. De plus, cette hausse a touché de façon égale les quantités chargées et déchargées.

En 2007, il y a eu une nouvelle hausse, mais plus modeste, puisque la manutention des marchandises a totalisé 6,7 Mt, ce qui nous donne une augmentation de plus de 20 % de 2005 à 2007. Par contre, l'augmentation des tonnages déchargés (24 %) est plus importante que celle de ceux chargés (13 %). Au 30 septembre 2008, le tonnage manutentionné au port de Baie-Comeau a connu une baisse de 13 % par rapport à la même date l'année précédente¹¹. ■

2. Bécancour

...suite de la page 47

Alors qu'en 2005 la situation au port de Bécancour montrait des signes importants de croissance, l'année suivante a été fortement touchée par la fermeture, prévue en 2007, d'une importante usine de production de magnésium installée dans le parc industriel.

En 2006, le volume des marchandises manutentionnées au port de Bécancour a connu une baisse de 26 %¹³ par rapport à 2005 puisque le tonnage de magnésite, minerai nécessaire à la fabrication du magnésium, a chuté de 73 %.

Malgré cette baisse, les augmentations des déchargements de sel chimique et d'alumine ont permis, en 2007, de hausser le tonnage manutentionné de 51 % par rapport à 2006¹⁴. Lors des trois premiers trimestres de 2008, le port de Bécancour a connu une hausse de 4 % par rapport aux mêmes trimestres de 2007¹⁵.

En 2008, le gouvernement du Québec a contribué financièrement à l'aménagement d'une surface d'entreposage extérieure qui permettra, au cours des prochaines années, le stockage et l'expédition par navire de composantes d'éoliennes fabriquées dans un important atelier de Trois-Rivières et destinées au marché américain. ■

¹⁰ Site Web : <http://www.tc.gc.ca/quebec/fra/ports/statistiques.htm>.

¹¹ http://www.tc.gc.ca/quebec/fra/securiteMaritime/publications/PMnovembre2008_f.pdf, p. 3.

¹³ http://www.tc.gc.ca/Quebec/fra/securiteMaritime/publications/PMfévrier2007_f.pdf.

¹⁴ http://www.tc.gc.ca/quebec/fra/securiteMaritime/publications/PMfevrier2008_f.pdf.

¹⁵ http://www.tc.gc.ca/quebec/fra/securiteMaritime/publications/PMnovembre2008_f.pdf.

12. Pointe-au-Pic

Le port de Pointe-au-Pic est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, dans la municipalité de La Malbaie, dans la région de Charlevoix. Il est ouvert toute l'année et est desservi par la voie ferrée et par le réseau routier.

De 1995 à 2005, le volume de trafic au port de Pointe-au-Pic a connu une baisse de 48 %, passant de 120 kt à 65 kt (fig. 2.12.1). Depuis l'an 2000, les marchandises transbordées à Pointe-au-Pic sont constituées principalement de papier journal (« Pulpe et produits de papiers »), produit à la papetière de Clermont. Avant cette date, on y manutentionnait aussi de petites quantités de pâte de bois (« Produits forestiers et produits du bois ») (fig. 2.12.2).

En 2005, l'activité du port de Pointe-au-Pic représentait 0,06 % de l'ensemble des activités portuaires du Québec. Le volume des marchandises manutentionnées a totalisé 60 kt totalement attribuables aux chargements de papier journal (fig. 2.12.2).

Les chargements qui avaient, de 1995 à 2003, des destinations variées, dont l'Europe, le Moyen-Orient, l'Afrique et l'Amérique latine (fig. 2.12.3), ne connaissent plus, depuis 2004, qu'une destination unique, soit l'Europe (fig. 2.12.4) : Europe du Nord (Royaume-Uni et Irlande) et Europe de l'Ouest (Belgique, Luxembourg et Allemagne).

En raison d'une forte demande européenne, l'année 1999 fut une année record durant laquelle 200 kt de marchandises ont été embarquées au port de Pointe-au-Pic à destination de ce marché. Depuis lors, les achats européens en provenance de ce port sont passés de 200 kt (1999) à 60 kt (2005), soit une réduction de 68 %. C'est entre 2003 et 2004 que la plus grosse baisse du volume total de trafic a été enregistrée (-40,5 %).

En 1995, seulement 250 tonnes ont été déchargées (fig. 2.12.5). Sauf en 2003 où 555 tonnes furent déchargées, il n'y a pas eu d'activité à ce chapitre au port de Pointe-au-Pic.

Il semble que le trafic ait augmenté ces deux dernières années : 85 kt en

Figure 2.12.1 Évolution du tonnage des marchandises manutentionnées

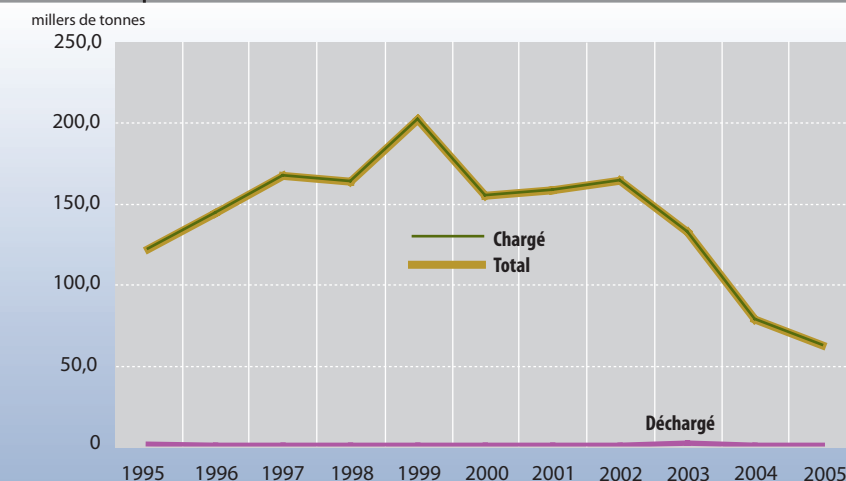


Figure 2.12.2 Évolution du tonnage par catégorie de marchandises chargées

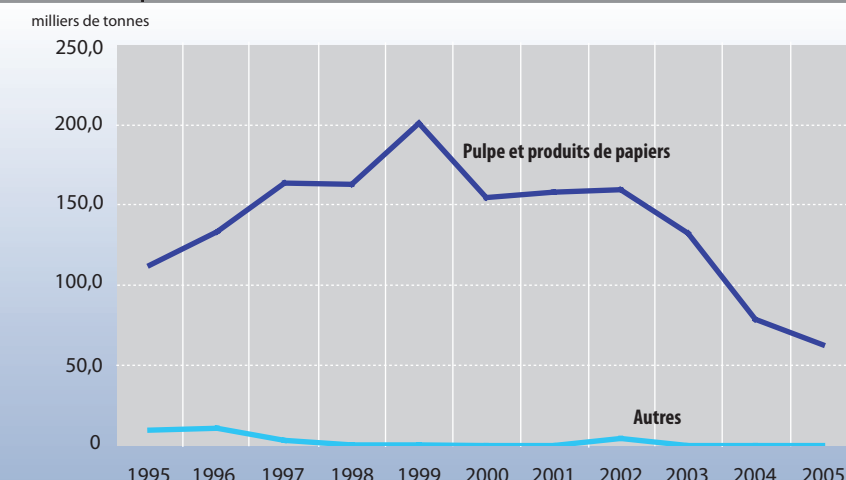


Figure 2.12.3 Destination du tonnage chargé, 1995



2006 et 120 kt en 2007, soit des augmentations, respectives, de 35 % et de 92 %, par rapport à 2005. Mais, aux trois premiers trimestres de 2008, le tonnage manutentionné (70 kt) a baissé de 32 % par rapport à celui de la même période en 2007 (100 kt)³⁶. Cette volatilité des manutentions au port de Pointe-au-Pic est liée à la conjoncture difficile du marché du papier en Amérique du Nord et à la restructuration des mises en marché des papetières. ■

Figure 2.12.4 Destination du tonnage chargé, 2005



Figure 2.12.5 Origine du tonnage déchargé, 1995



Figure 2.12.6 Origine du tonnage déchargé, 2005



³⁶ Site Web de Transports Canada, Région du Québec : http://www.tc.gc.ca/quebec/fra/securiteMaritime/publications/PMnovembre2008_f.pdf.

13. Ports du Saguenay

La rivière Saguenay est un des plus importants tributaires du fleuve Saint-Laurent et elle est la seule au Québec disposant d'installations portuaires commerciales. Deux ports sont implantés à une centaine de kilomètres au nord-ouest de la jonction de la rivière Saguenay et du fleuve Saint-Laurent : Saguenay et Port-Alfred.

Port Saguenay³⁷ est un port public³⁸ localisé dans l'arrondissement de La Baie, à Saguenay. Le tonnage qui y est manutentionné est composé de produits forestiers (bois de sciage et pâtes et papiers), de vrac solide (charbon et sel de déglacage) et de marchandises diverses³⁹.

Le port de Port-Alfred, localisé au cœur de l'arrondissement de la Baie à Saguenay, est un port privé appartenant à une aluminerie implantée sur plusieurs sites de la région. Ces installations sont affectées à l'approvisionnement de ses usines en intrants et à l'expédition d'une partie de leur production.

Aux fins de l'analyse, les statistiques des deux ports (Saguenay et Port-Alfred) sont regroupées sous le vocable de « ports du Saguenay ». Toutefois, il faut souligner que l'activité du port de Port-Alfred (4,7 Mt en 2005) est une quinzaine de fois supérieure à celle prévalant aux terminaux de Port Saguenay (310 kt en 2005).

De 3,7 Mt⁴⁰ en 1995, le tonnage manutentionné dans les ports du Saguenay est passé, 10 ans plus tard, à 5 Mt, soit une croissance de 35 % (fig. 2.13.1). Cette augmentation est principalement attribuable à l'augmentation (fig. 2.13.2) des importations d'alumine et de minerai d'aluminium (« Minéraux ») qui constituent la principale matière première de la production des alumineries implantées dans la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean.

Les tonnages déchargés dépassent de loin les chargements. Cette prépondérance s'est accentuée avec le temps. En effet, en 1995, 400 kt et 3,4 Mt furent respectivement chargées et déchargées. Depuis, les tonnages chargés ont baissé pour atteindre le niveau le

Figure 2.13.1 Évolution du tonnage des marchandises manutentionnées

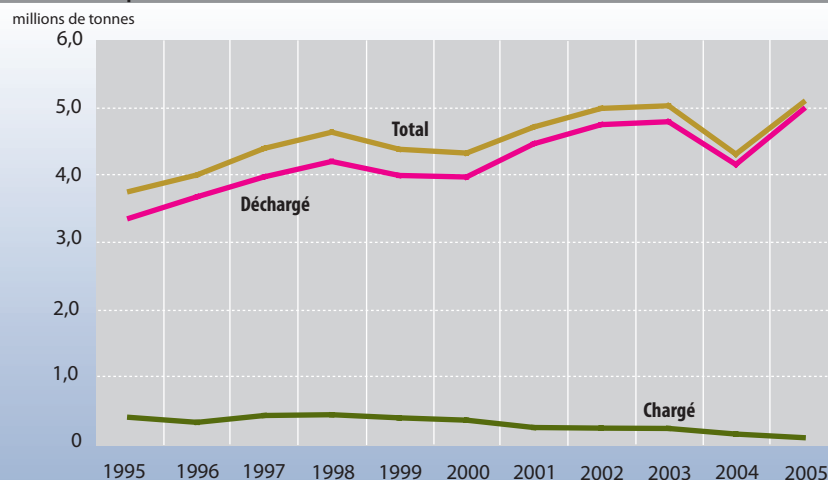


Figure 2.13.2 Évolution du tonnage par catégorie de marchandises déchargées

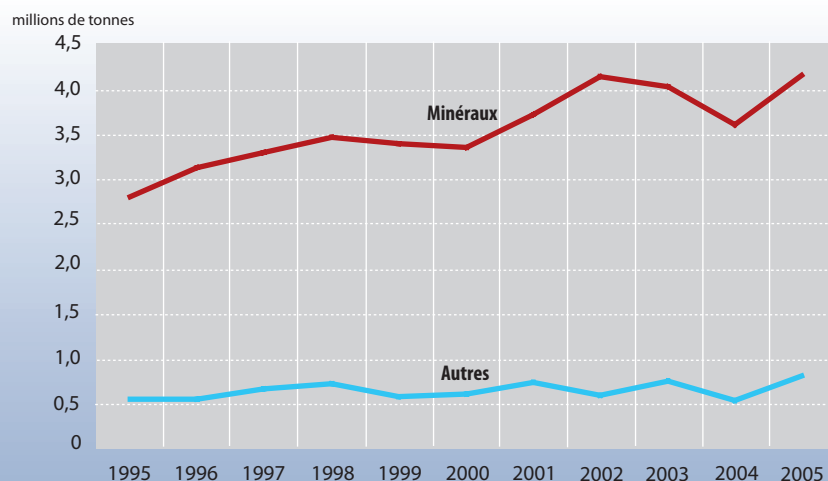
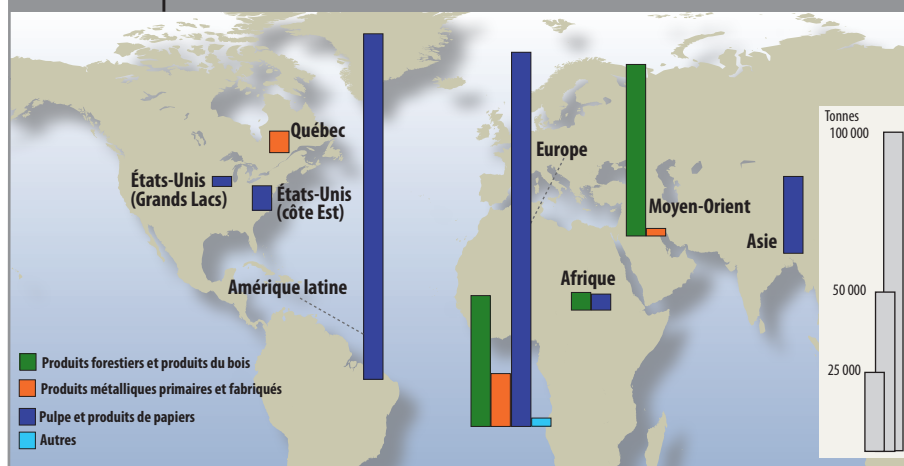


Figure 2.13.3 Destination du tonnage chargé, 1995



plus bas (100 kt) en 2005, alors que les tonnages déchargés ont crû sans cesse pour atteindre le niveau le plus haut (presque 5,1 Mt) en 2005 (fig. 2.13.1).

En 1995, les chargements à destination de l'Europe, qui constituait alors le principal marché (45 % des expéditions totales y étaient destinées), ont été de l'ordre de 180 kt. Ils n'ont cessé d'augmenter jusqu'à la pointe de 270 kt (64 %) en 1997, pour ensuite commencer à diminuer jusqu'au niveau le plus bas de 100 kt (100 %), en 2005. Il est à noter qu'en 2005 l'Europe était la seule région du monde vers laquelle les ports de Saguenay ont acheminé des marchandises.

L'Amérique latine constituait le deuxième marché en importance des ports du Saguenay et il a connu une évolution très irrégulière. En 1995, le tonnage a été de 110 kt. Il a ensuite augmenté jusqu'à 130 kt en 1998. Mais, depuis 2004, aucune marchandise n'est expédiée vers ce marché.

L'industrie forestière est une autre activité économique importante de la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean et cela se reflète sur les activités des ports du Saguenay. En effet, le principal groupe de produits chargés est celui de « Pulpe et produits de papiers » et il a connu une évolution irrégulière, avec une tendance marquée à la baisse après 1999. En effet, après avoir atteint un volume de 265 kt en 1995 (fig. 2.13.3) et une première baisse en 1996 à 215 kt (67 % du chargement total aux ports du Saguenay), la manutention du fret a augmenté jusqu'à atteindre un sommet de 310 kt (80 %) en 1999. Elle a ensuite constamment diminué jusqu'à son minimum de 95 kt (94 %) en 2005 (fig. 2.13.4), ce qui correspond aux difficultés que traverse l'industrie forestière depuis quelques années. En 2005, les produits de la catégorie « Pulpe et produits de papiers » ont été expédiés exclusivement vers l'Europe.

C'est le même phénomène pour les « Produits forestiers et produits du bois » qui ont connu une évolution constamment à la baisse : il n'y a plus de chargement en 2005 alors qu'il y en avait 100 kt en 1995.

Figure 2.13.4 Destination du tonnage chargé, 2005

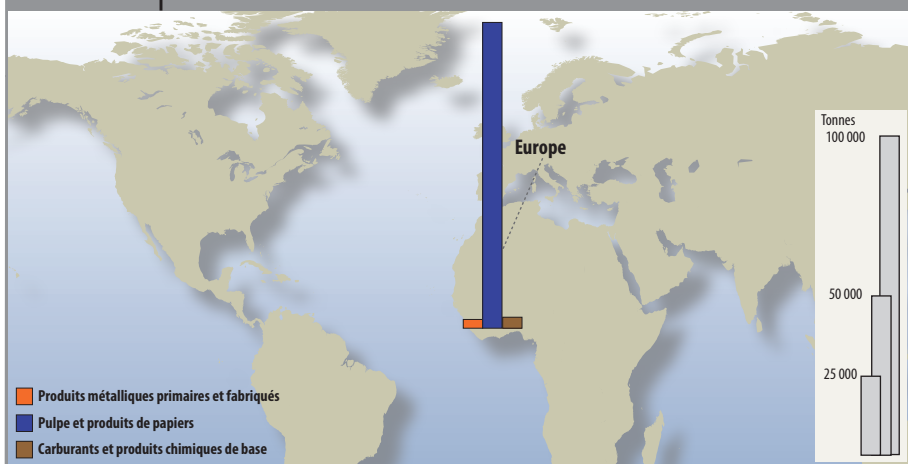


Figure 2.13.5 Origine du tonnage déchargé, 1995

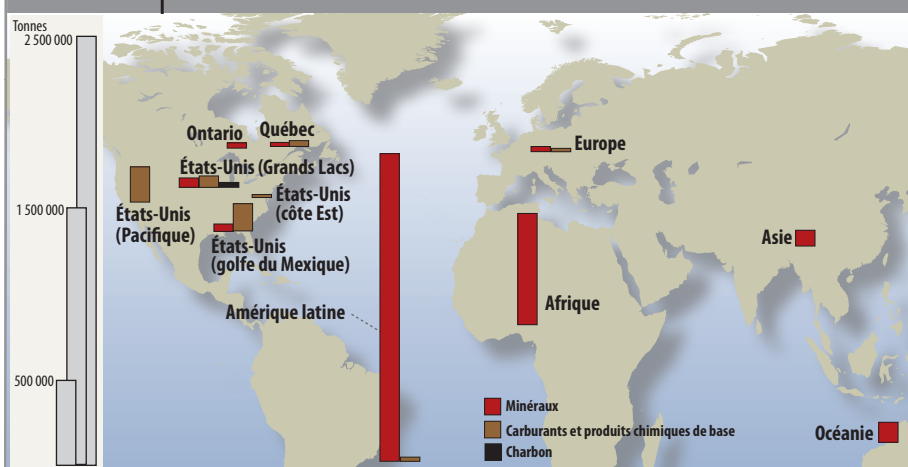


Figure 2.13.6 Origine du tonnage déchargé, 2005



L'Amérique latine est le principal exportateur des marchandises débarquées aux ports du Saguenay. Après

1995 (fig. 2.13.5), année la plus basse, avec un volume de 1,8 Mt (54 % des déchargements totaux), le tonnage s'est

...suite à la page 94

³⁷ Il s'agit en fait de l'appellation commerciale de l'Administration portuaire du Saguenay.

³⁸ Site Web : <http://www.portsaguenay.ca>.

³⁹ Site Web : http://www.qsl.com/fr/index.html?ports/grande_anse.html.

⁴⁰ http://www.tc.gc.ca/quebec/fra/securiteMaritime/publications/PMfévrier2006_f.pdf.

14. Port-Cartier

Le port de Port-Cartier est un port privé situé sur la rive nord du golfe du Saint-Laurent dans la municipalité du même nom et appartenant à la compagnie minière Arcelor Mittal. Ouvert à longueur d'année, on y trouve cinq postes à quai, dont trois sont affectés aux activités de la compagnie et deux au transbordement, des laquiers aux navires, des céréales destinées à l'exportation. Par ailleurs, Silos Port Cartier permet également d'y entreposer les céréales destinées à l'exportation en attendant leur chargement. Un peu en amont de la zone des installations portuaires privées se trouve un quai de petite taille appartenant à la Ville de Port-Cartier.

Le port de Port-Cartier est le plus important port privé au Canada quant au tonnage du fret manutentionné. Il soutient les activités de la compagnie minière Arcelor Mittal dans l'arrière-pays nord-côtier (deux mines et un concentrateur) permettant l'approvisionnement du complexe de Port-Cartier (usine de bouletage) en équipements et en matières premières ainsi que le stockage et l'expédition des produits de minerai de fer (concentrés de minerai et boulettes).

De 1995 à 2005, le volume de trafic au port de Port-Cartier a connu une diminution de 38 % (fig. 2.14.1), glissant ainsi du premier rang en ce qui a trait au tonnage (25 Mt en 1995) au quatrième rang (15,4 Mt), juste après le port de Sept-Îles. En 2005, l'activité du port de Port-Cartier a représenté 13,7 % de l'ensemble des activités portuaires du Québec, alors qu'en 1995 sa part relative était de 22 %. Cette décroissance du tonnage manutentionné a été enregistrée dans les deux principaux groupes de marchandises, soit les « Minéraux », essentiellement des boulettes et des concentrés de minerai de fer, et les produits de la catégorie « Agriculture et produits alimentaires », surtout du blé. La plus importante baisse enregistrée en 2001 (fig. 2.14.2) s'explique principalement par un conflit de travail qui a interrompu les activités du complexe.

En 2005, les parts des marchandises chargées et déchargées étaient respectivement de 83 % et 17 % du volume

Figure 2.14.1 Évolution du tonnage des marchandises manutentionnées

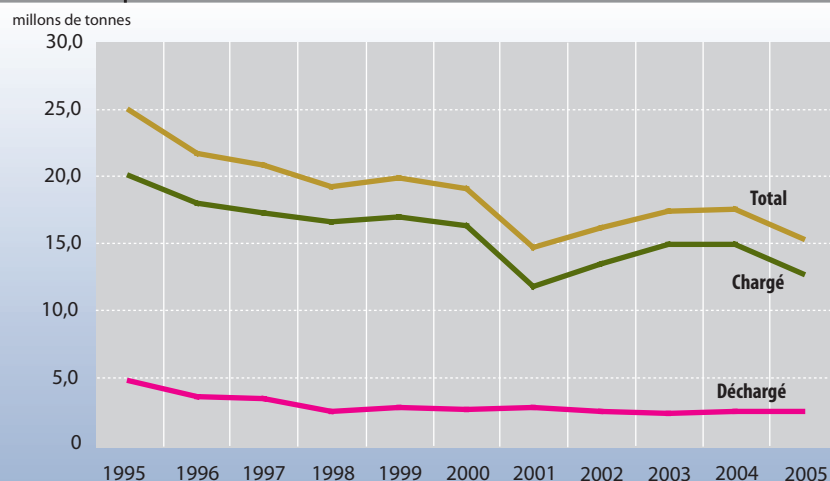


Figure 2.14.2 Évolution du tonnage par catégorie de marchandises chargées

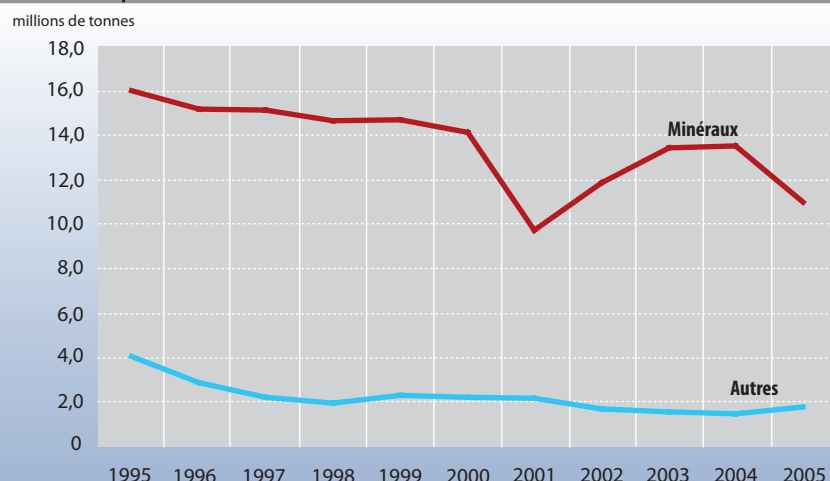
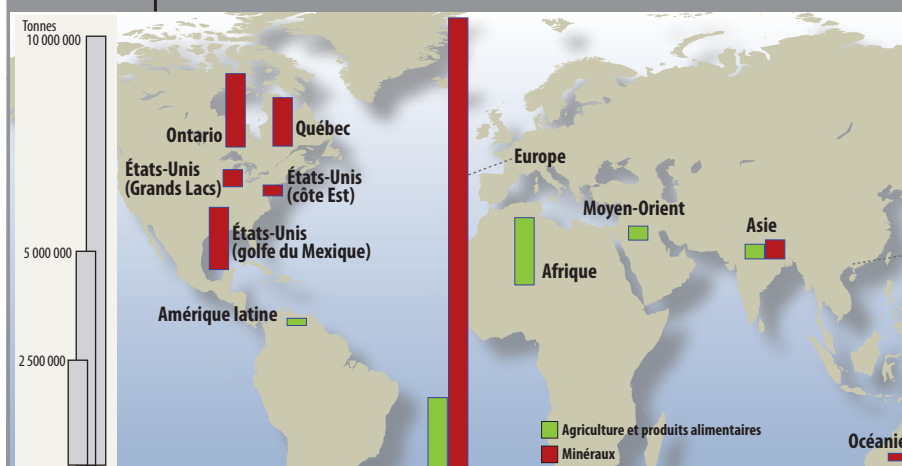


Figure 2.14.3 Destination du tonnage chargé, 1995



total (fig. 2.14.1). Les 12,8 Mt de marchandises chargées (fig. 2.14.2) étaient constituées à 86 % de boulettes et de concentrés de minerai de fer (« Minéraux ») tandis que le fret déchargé totalisait 2,6 Mt, dont les deux tiers étaient des produits classés dans « Agriculture et produits alimentaires », soit des grains en provenance des Grands Lacs et expédiés vers les marchés outre-mer.

Les chargements du port de Port-Cartier étaient, en 1995, de 20 Mt (fig. 2.14.3). Le port desservait tous les continents et, au premier chef, l'Europe (12,2 Mt) puis les États-Unis (2 Mt), l'Afrique (1,6 Mt), l'Asie (760 Mt), l'Amérique latine (135 kt) et l'Océanie (130 kt). Quelque 1,7 Mt étaient expédiées vers l'Ontario et 1,1 Mt prenaient la direction des installations sidérurgiques de Contrecoeur. Les principaux biens chargés étaient les produits de minerai de fer (16 Mt) et ceux faisant partie de la catégorie « Agriculture et produits alimentaires » (4 Mt), c'est-à-dire les grains.

En 2005, le port continuait de desservir une clientèle mondiale diversifiée. Toutefois, comparativement à 1995 (16 Mt), les chargements de produits de minerai de fer avaient diminué de plus de 30 % (11 Mt). Les expéditions à destination des ports européens avaient baissé de moitié au cours de cette période, passant de 10,5 Mt, en 1995, à 4,9 Mt en 2005. Toutefois, d'autres marchés émergeaient, dont l'Afrique (l'Égypte et la Libye) qui recevait 690 kt de produits de minerai de fer provenant du port de Port-Cartier. L'approvisionnement des aciéries des Grands Lacs était encore plus important qu'en 1995, en raison de la hausse des importations des États-Unis (1,1 Mt en 2005 comparativement à 405 kt en 1995) et du maintien des exportations vers l'Ontario (1,7 Mt). Le volume des envois de boulettes et de concentrés de fer vers les ports du golfe du Mexique est demeuré presque aussi considérable en 2005 (1,3 Mt) qu'en 1995 (1,5 Mt). Bien que les chargements à destination de Contrecoeur aient diminué de plus de 40 % par rapport à 1995, ils restaient encore appréciables (630 kt).

En 2005, des produits du groupe « Agriculture et produits alimentaires » (1,7 Mt) constitués en majeure partie de blé (1,5 Mt) étaient chargés à destination de l'Europe (1 Mt), de l'Afrique

Figure 2.14.4 Destination du tonnage chargé, 2005

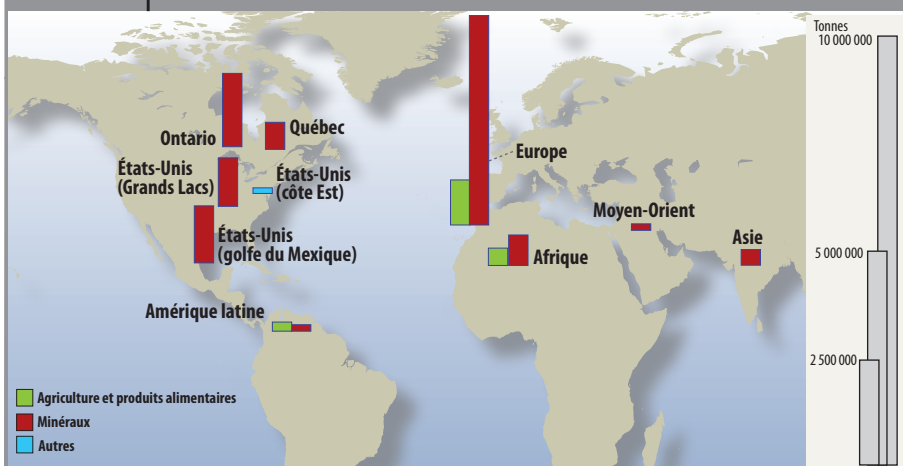


Figure 2.14.5 Origine du tonnage déchargé, 1995

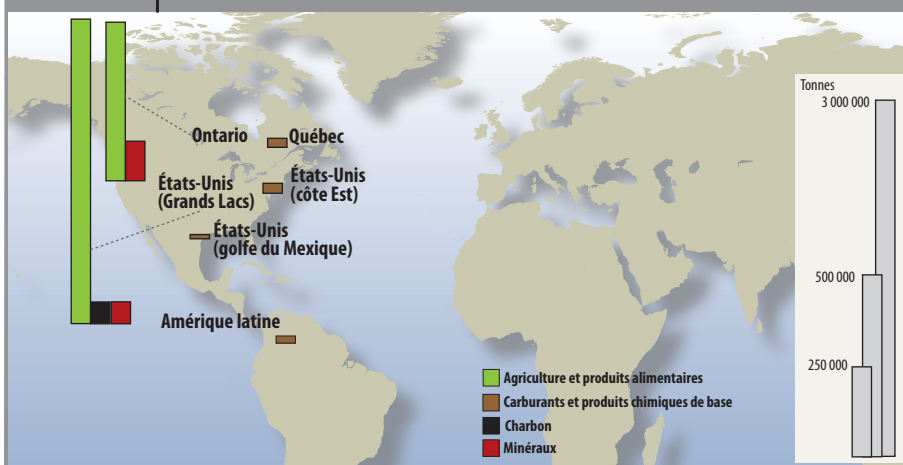


Figure 2.14.6 Origine du tonnage déchargé, 2005



(400 kt) et de l'Amérique latine (210 kt). La diminution des chargements de ces produits a été de l'ordre de 60 % de 1995 à 2005. Tous les marchés ont diminué, mais c'est vers l'Afrique que la baisse nette des expéditions a été la plus forte, car elles ont été quatre fois

moins importantes qu'en 1995 (1,6 Mt).

En 2005, 90 kt de « Pulpe et produits de papiers » étaient aussi envoyées vers le Maine sur la côte Est des États-Unis (fig. 2.14.4), à une papetière qui est fermée depuis.

...suite à la page 94

15. Portneuf

Le port de Portneuf est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, à environ 65 km en amont de Québec. Il est accessible 12 mois par année⁴⁶. Le port génère peu d'activité en ce qui a trait au tonnage. Les principales marchandises manutentionnées (gypse, houille et autres matières premières) sont liées aux activités du cimentier implanté à Saint-Basile.

Il semble que la vocation commerciale du quai sera abandonnée. L'installation, qui abrite déjà un havre de plaisance, ne sera plus consacrée alors qu'à cette vocation récréative.

Le tonnage total manutentionné est faible, mais avec une tendance générale à la hausse. En effet, après une année, 1995, sans aucune activité, le tonnage a commencé à progresser, passant de 7 kt, en 1996, à un maximum de 145 kt, en 2005. Ce sont les activités de déchargement qui dominent, alors que celles relatives au chargement sont occasionnelles et modestes (fig. 2.15.1). Le « Charbon » (houille), qui sert à alimenter les fourneaux de la cimenterie, est le principal produit qui a été déchargé à ce port. Il a connu une évolution en dents de scie, mais avec une tendance générale à la hausse (fig. 2.15.2).

Il est difficile de parler d'un marché principal pour les marchandises chargées étant donné le peu d'activités du port. En 1997, 20 kt de ciments hydrauliques (« Minéraux ») ont pris la direction des États-Unis (côte Est). En 1998 et 1999, c'est l'Afrique (Égypte) qui recevait les quelque 10 kt (par année) qui furent embarquées à Portneuf. Plus récemment, en 2004 et 2005, ce furent respectivement 1 kt de « Biens manufacturés et divers » et 1,5 kt de « Minéraux » (fig. 2.15.4), qui ont été envoyées vers Blanc-Sablon (en 2004) et Montréal (en 2005). Pour les autres années, il n'y a eu aucun chargement à ce port.

Les ports états-uniens des Grands Lacs sont le principal fournisseur des marchandises déchargées au quai de Portneuf. Le tonnage a crû tout

Figure 2.15.1 Évolution du tonnage des marchandises manutentionnées

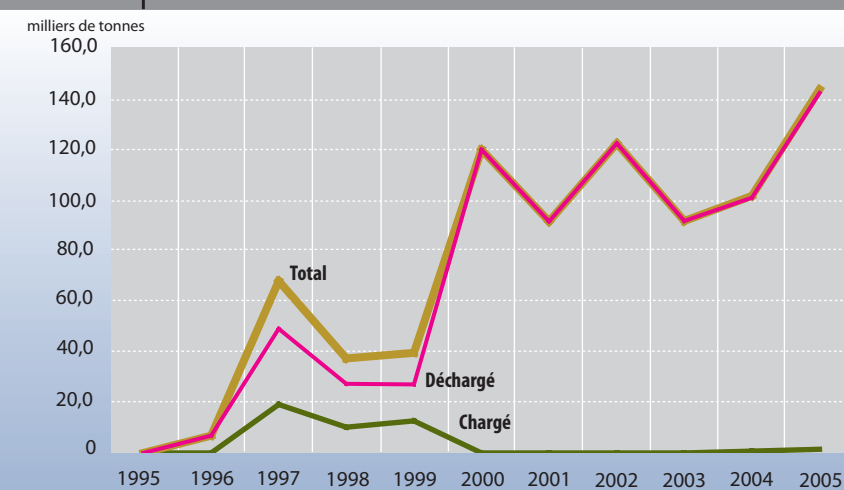


Figure 2.15.2 Évolution du tonnage par catégorie de marchandises déchargées

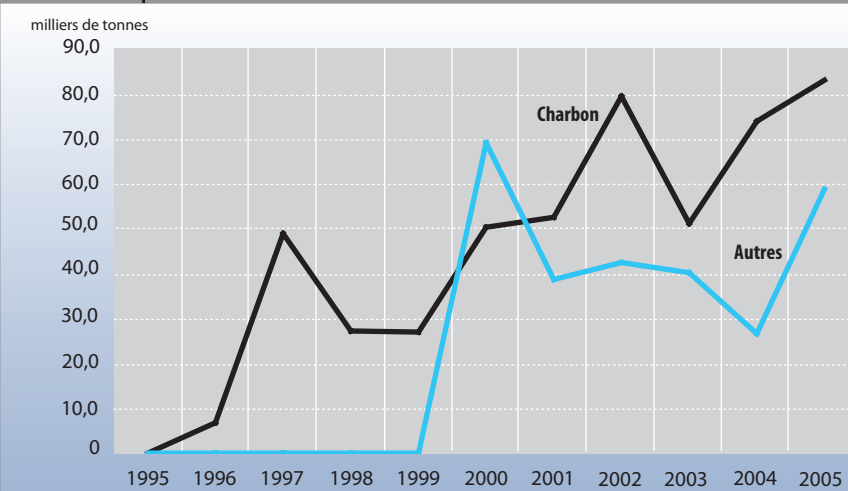


Figure 2.15.3 Destination du tonnage chargé, 1995



au long des années. Après 1995, l'année sans activité au quai de Portneuf (fig. 2.15.5), les envois de « Charbon » (houille) en provenance des Grands Lacs n'ont cessé d'augmenter, passant de 7 kt, en 1996, à 85 kt en 2005 (fig. 2.15.6).

Les provinces de l'Atlantique y ont expédié, en 2005, 50 kt de « Minéraux », principalement du gypse (fig. 2.15.6). De 1995 à 1999, aucun échange ne s'est fait avec ces provinces. Ensuite, en 2000, les envois des provinces de l'Atlantique ont atteint leur maximum, avec 70 kt, pour graviter par la suite autour de 40 kt. Le volume total de « Minéraux » déchargés en 2005 était de 60 kt.

En 2006, le trafic total a atteint près de 90 kt : il a baissé de 37 % par rapport à 2005⁴⁷. En 2007, il y a eu une autre réduction, plus importante, puisque le tonnage total a chuté à 5 kt⁴⁸. La diminution, de 2005 à 2007, a donc été de plus de 95 %. Elle a été causée par la diminution importante du tonnage déchargé, de l'ordre de 100 %, qui a absorbé l'augmentation de 280 % du faible tonnage chargé. ■

Figure 2.15.4 Destination du tonnage chargé, 2005



Figure 2.15.5 Origine du tonnage déchargé, 1995



Figure 2.15.6 Origine du tonnage déchargé, 2005



⁴⁶ Sites Web : <http://www.qsl.com/fr/index.html?ports/portneuf.html> et <http://www.tc.gc.ca/quebec/FRA/ports/portneuf.htm>.

⁴⁷ http://www.tc.gc.ca/Quebec/fra/securiteMaritime/publications/PMfévrier2007_f.pdf.

⁴⁸ http://www.tc.gc.ca/quebec/fra/securiteMaritime/publications/PMfévrier2008_f.pdf.

16. Québec

Les activités du port de Québec sont principalement liées au transbordement du vrac solide et liquide. Ce port, en eau profonde, est subdivisé en six secteurs situés sur les rives nord et sud du Saint-Laurent, dont quatre sont consacrés à la manutention du fret. Une part importante des volumes manutentionnés dans les secteurs de la rive nord, Beauport, l'Estuaire et Anse au Foulon correspondent au transbordement et à l'entreposage de vrac solide tels les céréales et les minerais. Sur la rive sud, le quai Ultramar, contigu à la raffinerie du même nom, permet la manutention des produits pétroliers (réception de brut et expédition de produits raffinés).

En 1995, le port de Québec occupait la quatrième position parmi les ports du Québec en ce qui a trait au tonnage manutentionné. Il est devenu, en 2007, le principal port du Québec quant au volume transbordé⁴⁹. De 1995 (17,4 Mt) à 2005 (22,6 Mt), le port de Québec a connu une croissance de l'ordre de 30 %, comparable à celle du port de Montréal. C'est particulièrement depuis 2001 que s'est fait sentir cette croissance (fig. 2.16.1). Les déchargements sont plus importants que les chargements : ils ont représenté, en 2005, près de 70 % du tonnage manutentionné au port de Québec. Bien que la courbe de croissance des déchargements (fig. 2.16.1) soit un peu plus forte, les chargements ont aussi contribué significativement à l'augmentation des volumes de fret transbordé. La forte demande en produits pétroliers et chimiques (« Carburants et produits chimiques de base ») est à la base même de ce renforcement (fig. 2.16.2) du port de Québec. À eux seuls, les produits pétroliers, qui composent les trois quarts des déchargements au port de Québec, expliquent en bonne partie cette tendance à la hausse puisque leur consommation à des fins d'utilisation commerciale et personnelle a augmenté considérablement au fil des années⁵⁰. Cette évolution reflète également la croissance des approvisionnements de la pétrolière de Lévis qui a accru récemment sa capacité de raffinage.

Figure 2.16.1 Évolution du tonnage des marchandises manutentionnées

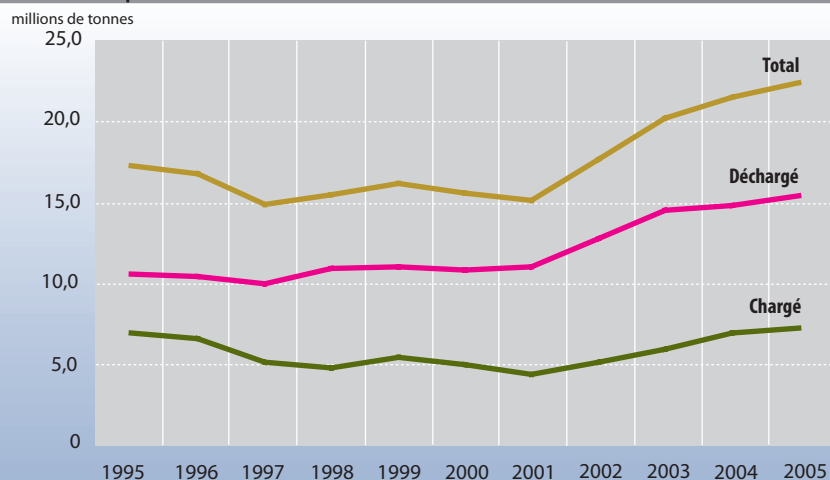


Figure 2.16.2 Évolution du tonnage par catégorie de marchandises déchargées

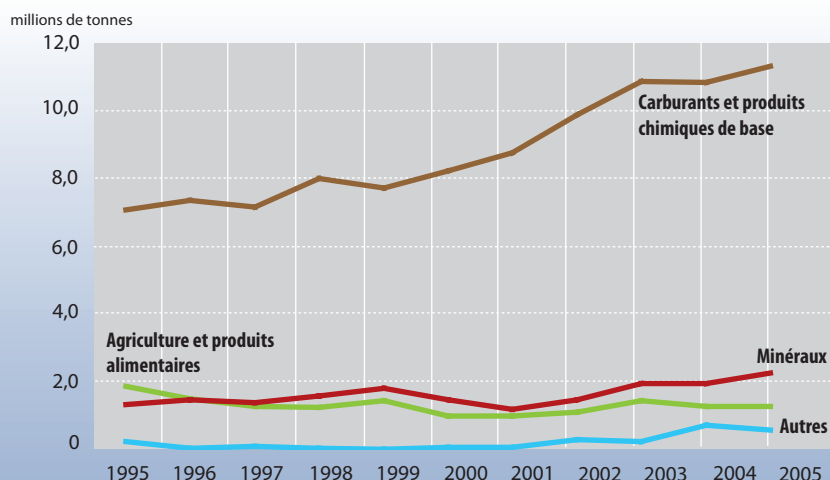
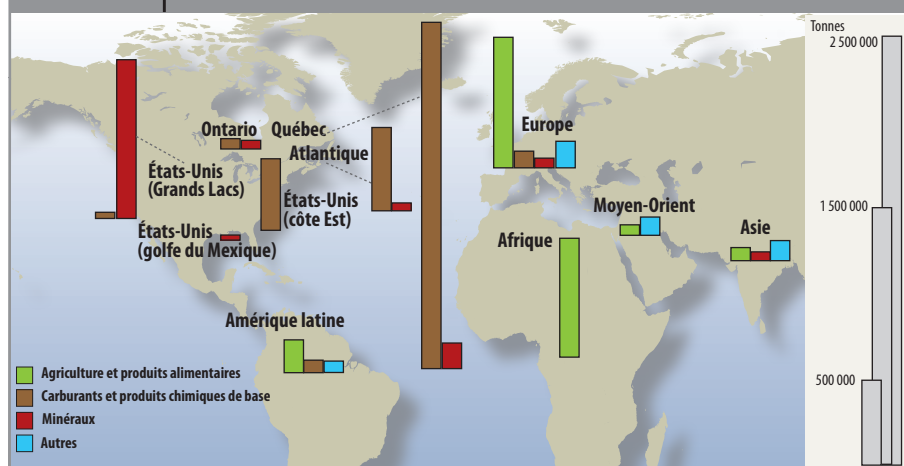


Figure 2.16.3 Destination du tonnage chargé, 1995

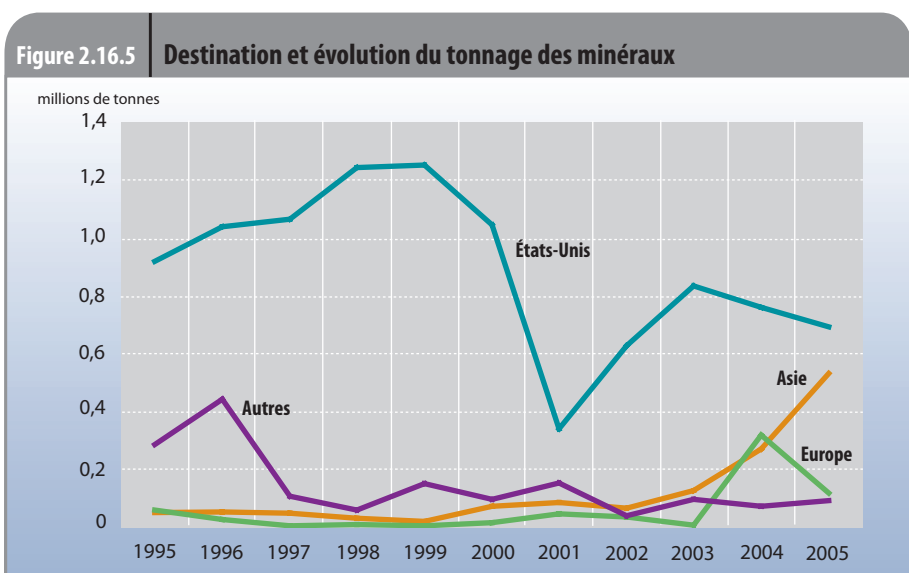
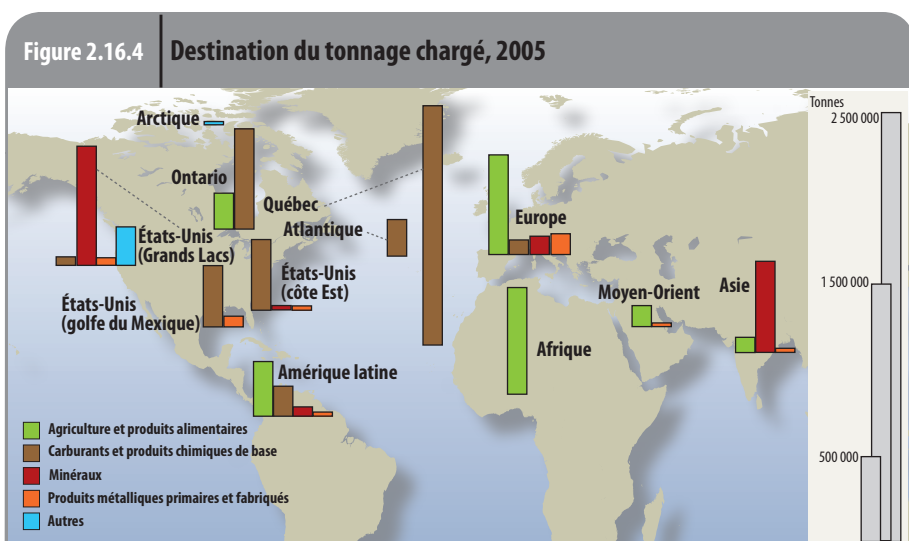


Les chargements sont passés de 6,8 Mt en 1995 à 7,1 Mt en 2005. Tel que l'illustre la figure 2.16.1, les chargements ont connu un certain fléchissement jusqu'en 2001 (4,2 Mt). À ce moment-là, les tonnages étaient de 40 % plus bas que ceux de 1995. Depuis, les chargements ont continuellement crû jusqu'en 2005 (7,1 Mt) où la croissance a été de près de 70 %.

Tant en 1995 (fig. 2.16.3) qu'en 2005 (fig. 2.16.4), les principales catégories de produits expédiés sont demeurées sensiblement les mêmes. Toutefois, il y a eu des modifications importantes dans la desserte des marchés.

Les chargements les plus importants, « Carburants et produits chimiques de base », principalement des produits pétroliers, sont restés les mêmes de 1995 (3,2 Mt) à 2005 (3,3 Mt). En 1995, 62 % (2 Mt) de ces produits étaient destinés au marché intérieur (fig. 2.16.3), surtout au port de Montréal. En 2005, le transbordement de « Carburants et produits chimiques de base » du port de Québec (fig. 2.16.4) vers les autres ports du Québec avait diminué de 30 % et ne représentait plus que 1,4 Mt. Le port de Montréal (980 kt) était encore en 2005 la principale destination des livraisons des produits pétroliers du port de Québec. Cette stabilisation de la desserte maritime dans un contexte de croissance des importations et de la consommation des produits pétroliers s'explique, entre autres, par la mise en service, en 1996, d'un train qui permet le transport des produits finis d'Ultramar de la raffinerie de Lévis à son terminal de Montréal-Est⁵¹. Il est à noter qu'il existe un projet de pipeline qui permettrait d'alimenter les installations de Montréal-Est⁵² à partir des installations d'Ultramar à Lévis.

Les autres destinations québécoises les plus importantes, vers où les produits pétroliers ont été acheminés en 2005, sont les ports de Rimouski (165 kt), Sept-Îles (105 kt), Port-Cartier (45 kt) et Baie-Comeau (40 kt). En 2005, le port de Québec a aussi été à l'origine d'un approvisionnement de 805 kt (comparativement à 555 kt en 1995) en « Carburants et produits chimiques de base » vers d'autres ports canadiens,



soit 585 kt vers l'Ontario (comparativement à 65 kt en 1995) et 220 kt vers les provinces de l'Atlantique (comparativement à 490 kt en 1995). Près d'un demi-million de tonnes étaient acheminées en 1995 vers les États-Unis. Le tonnage vers cette même destination a crû de 80 % (810 kt) en 2005 et 96 % de ces produits pétroliers étaient du mazout. C'étaient surtout les ports du golfe du Mexique (355 kt en 2005) et de la côte Est (410 kt en 2005) qui accueilleraient ces expéditions de « Carburants et produits chimiques de base » du port de Québec. Les envois de cette marchandise ont aussi plus que doublé vers l'Amérique latine de 1995 (80 kt) à 2005 (165 kt) et il s'agit encore là surtout de mazout. L'Europe, quant à elle, a reçu

sensiblement les mêmes livraisons de « Carburants et produits chimiques de base » en 2005 (85 kt) qu'en 1995 (95 kt).

De 1995 (1,3 Mt) à 2005 (1,4 Mt), les chargements de « Minéraux », constitués très majoritairement, tant en 1995 qu'en 2005, de minerai de fer, ont augmenté de 9,7 %. En fait, en 2005, le minerai de fer représentait 90 % du tonnage total de la catégorie « Minéraux ». Les marchés ont passablement changé au cours de cette période. Les ports états-uniens des Grands Lacs, qui recevaient, en 1995 (fig. 2.16.3), 70 % (920 kt) des expéditions de « Minéraux » du port de Québec, n'en recevaient plus que 48 % (690 kt) en 2005 (fig. 2.16.4), soit

⁴⁹ http://www.tc.gc.ca/quebec/fra/securiteMaritime/publications/PMfevrier2008_f.pdf.

⁵⁰ <http://www.mrnf.gouv.qc.ca/energie/statistiques/statistiques-consommation-petroliers.jsp>.

⁵¹ <http://www.ultramarc.ca/Refinery/TransportationOfProducts/>.

⁵² <http://pipelinesaintlaurent.ca/page.php?idS=50&idL=fr>.

une diminution de 230 kt. Bien qu'ils fussent encore la principale destination des « Minéraux » chargés au port de Québec, ils représentaient moins de la moitié des expéditions totales de cette catégorie de marchandises. Donc après un maximum de 1,2 Mt en 1999 (fig. 2.16.5), les embarquements de « Minéraux » vers les ports des Grands Lacs (États-Unis) ont commencé à décroître pour atteindre le niveau de 2005 (690 kt). Les exportations vers l'Asie, qui étaient faibles en 1995 (50 kt), ont atteint 530 kt, en 2005, dont 490 kt de minerai de fer. Pour les « Minéraux », cela en faisait le deuxième partenaire du port de Québec en 2005. C'est à partir de 2000, mais surtout 2003, que la descente de ce marché a pris de l'ampleur (fig. 2.16.5). Bien qu'il s'agisse d'un marché de moindre importance, les envois de « Minéraux » vers l'Europe ont aussi connu une augmentation significative : 120 kt en 2005 en comparaison à 60 kt en 1995 (fig. 2.16.3, fig. 2.16.4 et fig. 2.16.5).

Le port de Québec est également une porte de sortie vers les destinations outre-mer des grains qui proviennent des régions céréalières états-uniennes et canadiennes, plus à l'ouest, et qui sont acheminés au terminal céréalier de Québec soit par le réseau ferroviaire ou par bateau en empruntant les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent. Avec des volumes comparables à ceux de 1995 (fig. 2.16.3), il y a eu, en 2005, 1,9 Mt de marchandises faisant partie de la catégorie « Agriculture et produits alimentaires », qui partaient du port de Québec vers les marchés extérieurs (fig. 2.16.4). Le blé représentait environ 70 % (1,3 Mt) de ce volume. La première destination était le continent africain où sont acheminées 630 kt de produits de l'agriculture, essentiellement du blé, dont 335 kt vers l'Afrique du Nord et 205 kt vers l'Afrique de l'Ouest. Comparativement à 1995 (705 kt), ce marché a diminué de 11 %. Les navires à destination de l'Europe ont transporté moins de tonnage en 2005 (580 kt) qu'en 1995 (785 kt). Ils ont surtout navigué vers les ports italiens, car, en 2005, 410 kt de blé y ont été déchargées. C'est vers l'Amérique latine que les gains ont été les plus élevés. En 1995, on y acheminait 195 kt de blé, alors qu'en 2005, 310 kt y ont été expédiées, surtout vers le Venezuela (245 kt). L'Ontario est un nouveau mar-

Figure 2.16.6 Origine du tonnage déchargé, 1995

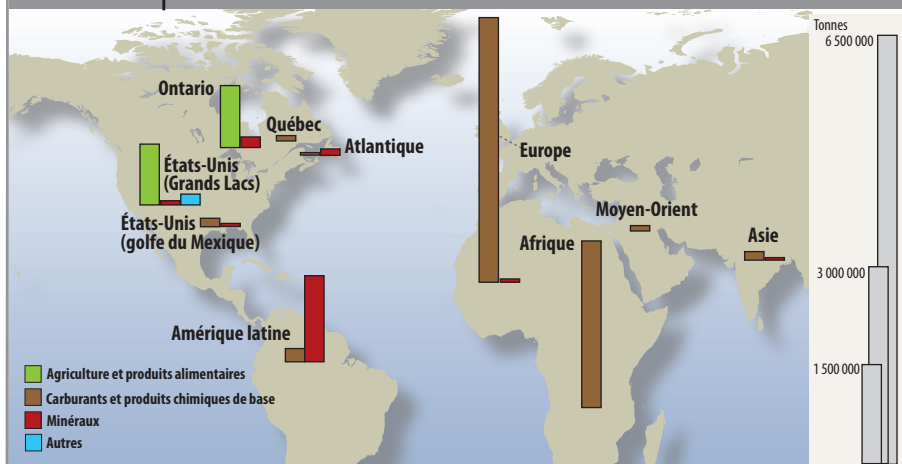


Figure 2.16.7 Origine du tonnage déchargé, 2005

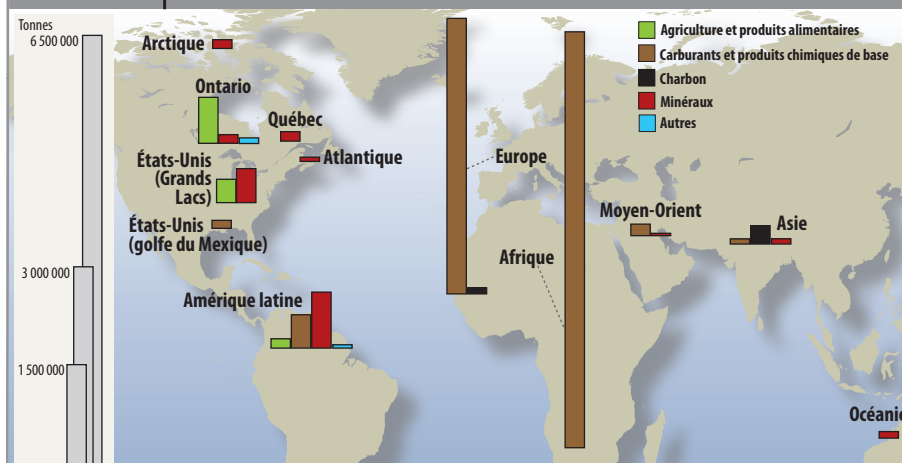
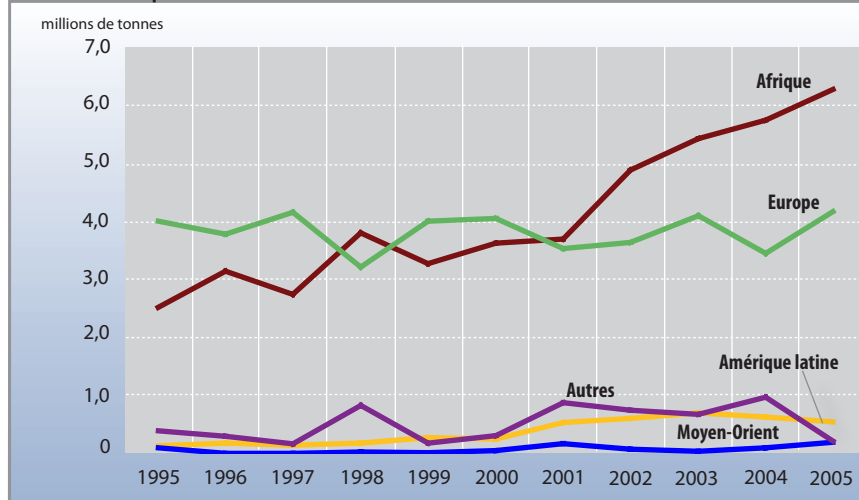


Figure 2.16.8 Origine et évolution du tonnage des carburants et produits chimiques de base



ché. En 2005, 110 kt de produits du groupe « Agriculture et produits alimentaires » étaient débarqués au port de Toronto. Il s'agit essentiellement de sucres bruts, en provenance du Brésil,

transbordés au port de Québec pour, par la suite, être acheminés à la raffinerie de Toronto. Toujours en regard de ces produits, le Moyen-Orient a également augmenté ses importations du

port de Québec : de 70 kt en 1995 à 120 kt en 2005.

Près de 310 kt de « Produits métalliques primaires et fabriqués » ont été chargées, en 2005 pour des destinations multiples, dont, aux premiers rangs, les États-Unis (125 kt dont 85 kt de déchets et débris de métaux ferreux et 40 kt de fer et acier sous formes primaires) et la Norvège (115 kt), principale destination européenne (130 kt). Dans le cas de la Norvège, il s'agit surtout de nickel mat⁵³. En fait, le port de Québec est aussi le plus grand terminal de nickel au Canada. On verra un peu plus loin quelles sont ses sources d'approvisionnement.

Enfin, 220 kt de « Charbon » (coke et semi-coke de houille/lignite/tourbe; charbon de cornue) ont été expédiées, en 2005, aux ports états-uniens situés le long des Grands Lacs (la figure 2.16.4 illustre ce phénomène par la catégorie « Autres » composée dans ce cas surtout de « Charbon »).

Les déchargements totaux au port de Québec (fig. 2.16.6 et fig. 2.16.7) ont crû de presque 50 % de 1995 (10,6 Mt) à 2005 (15,5 Mt). En 2005, presque 75 % (11,4 Mt) des marchandises débarquées faisaient partie de la catégorie « Carburants et produits chimiques de base ». De 1995 à 2005, la croissance de cette catégorie fut de l'ordre de 60 %. Sa part relative n'a cessé de croître : de 68 % en 1995 elle est passée à près de 75 % en 2005. En 2005, la presque totalité, plus de 11 Mt, étaient des produits pétroliers composés majoritairement de pétrole brut (10,1 Mt) et aussi de combustible pour moteur à réaction (carburacteur : 650 kt) et d'essence (275 kt). En 1995, l'Europe (4 Mt) était le principal fournisseur de « Carburants et produits chimiques de base ». Au fil des années, elle a toujours livré, grosso modo, la même quantité de produits pétroliers, mais elle a cédé sa première place au continent africain qui est devenu le principal exportateur depuis 2001 (fig. 2.16.8). En 1995, 2,5 Mt de « Carburants et produits chimiques de

base » quittaient des ports africains (dont 1,9 Mt de l'Algérie) à destination du port de Québec. En 2005, 6,3 Mt de « Carburants et produits chimiques de base » déchargées au port de Québec provenaient de l'Afrique. En fait, plus précisément, 56 % (5,7 Mt) de tout le pétrole brut (10,1 Mt) ravitaillant la raffinerie au port de Québec est transporté par des pétroliers venant du port d'Arzew, par lequel est transbordée la majorité des exportations de pétrole brut extrait des gisements de l'Algérie. La Norvège a exporté 3,9 Mt (38 %) de pétrole brut vers le port de Québec en 2005.

Une croissance de 70 % du volume de déchargements des « Minéraux » a prévalu de 1995 (1,3 Mt) à 2005 (2,3 Mt). Cette croissance est principalement attribuable aux exportations de minerai de fer et ses concentrés provenant, en 2005, des ports états-uniens des Grands Lacs (Ohio : 260 kt et Minnesota : 240 kt). Le Brésil a expédié, en 2005, 670 kt de minerai de fer (pour transfert par laquie vers les aciéries situées en bordure du système Saint-Laurent-Grands Lacs) et 260 kt de bauxite (pour transfert par rail vers les alumineries du Québec). Plus de 135 kt de nickel concentré, extrait de la mine située à Baie Déception, sont transportées par bateau du Grand Nord québécois pour être transbordées au port de Québec (pour traitement dans les concentrateurs de Sudbury en Ontario et de Thompson au Manitoba). Enfin, en 2005, ce port a également débarqué 105 kt de minerai de cuivre et de nickel ainsi que leurs concentrés en provenance de l'Océanie.

En 2005, ce sont surtout les céréales qui ont constitué les 1,3 Mt de déchargement de la catégorie « Agriculture et produits alimentaires ». L'essentiel, 1,1 Mt, provenait des ports états-uniens et ontariens des Grands Lacs, ce qui est beaucoup moins (-42 %) qu'en 1995 alors qu'ils en expédiaient 1,9 Mt. Le reste des marchandises du groupe « Agriculture et produits alimentaires », soit 10 % (145 kt), provenait du Brésil. Il

s'agit surtout de sucres bruts destinés à la raffinerie de Toronto. On constate donc, de 1995 à 2005, une diminution de 32 % du trafic, en tonnes, de la catégorie « Agriculture et produits alimentaires » au port de Québec.

Il faut aussi souligner que le port de Québec a reçu, en 2005, 395 kt de charbon (coke et semi-coke de houille/lignite/tourbe; charbon de cornue), dont 74 % (290 kt) avaient été embarquées dans des ports chinois et 23 % (90 kt), dans des ports européens [Pologne (70 kt) et Russie (20 kt)].

En 2005, l'Ontario a acheminé, via le port d'Hamilton, 105 kt de « Biens manufacturés et divers » alors que le Brésil a expédié 50 kt de « Produits métalliques primaires et fabriqués » (fer et acier sous formes primaires) vers le port de Québec (catégorie « Autres » de la figure 2.16.7).

Malgré qu'il n'y ait pas de terminal à conteneurs au port de Québec, de petits volumes de conteneurs y sont tout de même manipulés chaque année : 45 tonnes chargées et 385 tonnes déchargées, en 2005. Il s'agit notamment des approvisionnements en biens de consommation et industriels destinés aux exploitations minières du Nunavik et qui sont embarqués comme cargaison de retour par les navires assurant le transport vers Québec des minéraux issus de ces sites.

Devançant le port de Montréal, le port de Québec était, en 2007, le plus important du Québec en ce qui a trait au tonnage (27 Mt)⁵⁴, soit une hausse de 15 % par rapport à 2006 qui avait connu une hausse de 4 % par rapport à 2005. Cette évolution, qui s'est confirmée en 2008, car le tonnage manutentionné a crû de 2 %⁵⁵, reflète l'intensité des activités commerciales des dernières années dans le secteur des ressources naturelles. Il est à noter que les tonnages des ports de Québec et de Montréal étaient du même ordre en 2008. ■

⁴⁹ http://www.tc.gc.ca/quebec/fra/securiteMaritime/publications/PMfevrier2008_f.pdf.

⁵⁰ <http://www.mrnf.gouv.qc.ca/energie/statistiques/statistiques-consommation-petroliers.jsp>.

⁵¹ <http://www.ultramar.ca/Refinery/TransportationOfProducts/>.

⁵² <http://pipelinesaintlaurent.ca/page.php?idS=50&idL=fr>.

⁵³ <http://magazinemci.com/articles/dossiers/2004/12/quebec.htm>.

⁵⁴ http://www.tc.gc.ca/quebec/fra/securiteMaritime/publications/PMfevrier2008_f.pdf.

⁵⁵ http://www.portquebec.ca/index.php?option=com_content&task=view&id=124&Itemid=118.

17. Rimouski

Le port de Rimouski est un port commercial situé au cœur du Bas-Saint-Laurent et qui dispose d'un grand espace d'entreposage extérieur à proximité de l'aire de déchargement.

Le port est avant tout un pôle régional de réception et de redistribution des produits pétroliers, du sable et du sel à déglacer, et le premier point de chargement des marchandises générales destinées aux communautés isolées de la Basse-Côte-Nord. Il permet également à l'occasion de recevoir le bois rond en provenance d'Anticosti, destiné à des usines de sciage de la région.

Les volumes de fret manutentionné au port de Rimouski se maintiennent entre 200 kt et 250 kt. Ces volumes sont passés de 235 kt, en 1995, à son volume le plus élevé, de 250 kt, en 1999, pour ensuite diminuer, jusqu'à atteindre le minimum, 200 kt, en 2004 et 2005 (fig. 2.17.1).

La figure 2.17.1 montre que les tonnages déchargés sont dominants (plus de 99 % régulièrement), alors que le chargement est négligeable et occasionnel. En effet, en 1995, 235 kt de marchandises furent débardées et seulement 1,5 kt y furent chargées. Depuis, les tonnages chargés ont souvent été négligeables, parfois nuls, alors que les déchargements ont atteint le maximum de 250 kt en 1999, pour ensuite diminuer, jusqu'à atteindre leur niveau le plus bas en 2004 et 2005 (200 kt).

Tout au long de la période 1995-2005, le fret manutentionné au port de Rimouski a été attribuable, souvent à plus de 80 %, aux déchargements de « Carburants et produits chimiques de base » constitués de produits pétroliers distribués par camion dans la région à partir du dépôt de Rimouski (fig. 2.17.2).

Les faibles tonnages chargés au port de Rimouski sont toujours destinés aux ports de la Basse-Côte-Nord (fig. 2.17.3 et fig. 2.17.4), à l'exception de l'année 2001 où 7 kt ont pris la direction des provinces de l'Atlantique. À l'exclusion des années 1998 et 2001, tous les chargements au port de Rimouski étaient constitués de « Biens manufacturés et divers ».

Figure 2.17.1 Évolution du tonnage des marchandises manutentionnées

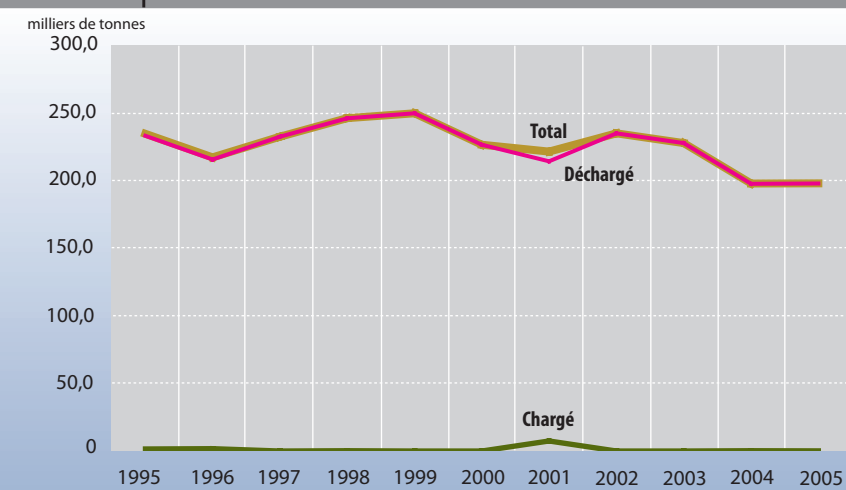


Figure 2.17.2 Évolution du tonnage par catégorie de marchandises déchargées (milliers de tonnes) de 1995 à 2005.

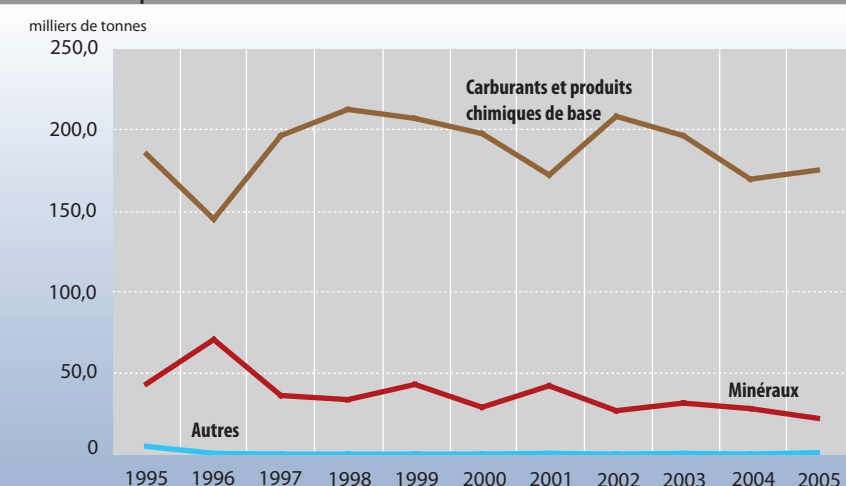
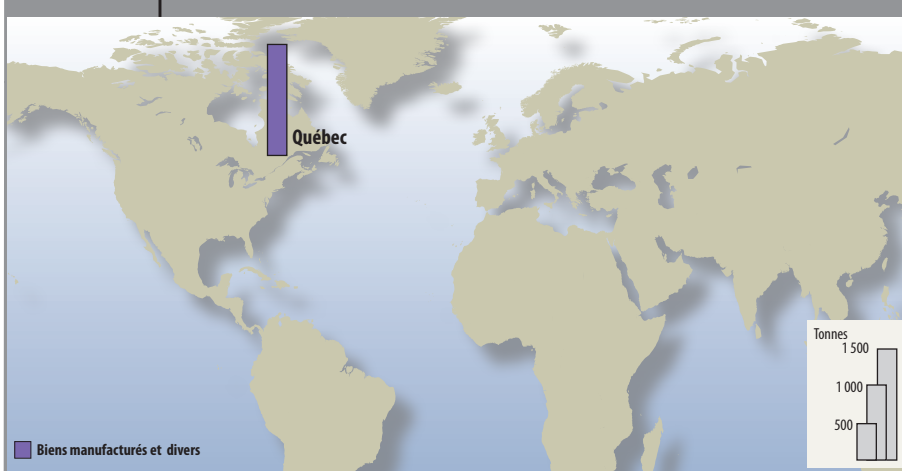


Figure 2.17.3 Destination du tonnage chargé, 1995



Le Québec, et plus précisément le port de Québec, est le principal fournisseur des marchandises déchargées et, avec le temps, son tonnage a évolué autour de 200 kt, représentant la majeure partie du tonnage total. En effet, le tonnage en provenance des ports québécois est passé de 200 kt (86 % du tonnage total) en 1995 (fig. 2.17.5), à 175 kt (89 %) en 2005 (fig. 2.17.6). Entre-temps, il a atteint, successivement, son maximum de la période, en 2002, avec 215 kt (91 %) et son minimum, en 2004, avec 170 kt (86 %). Tant en 1995 qu'en 2005, c'est le port de Québec qui a expédié l'essentiel (95 %) des « Carburants et produits chimiques de base ». Le port de Rimouski est en quelque sorte un maillon de la chaîne de distribution des produits pétroliers ayant été raffinés dans la région de Québec.

Le deuxième et presque unique autre fournisseur, mais avec un niveau de tonnage beaucoup plus bas, correspond aux provinces de l'Atlantique. Elles y ont expédié 35 kt, en 1995, et 20 kt, en 2005, de « Minéraux », essentiellement du sel de déglacage.

En 2006, le tonnage total a augmenté de 16 %, en atteignant 230 kt, principalement en raison de la hausse des déchargements (14 %). Une légère augmentation a aussi été constatée en 2007 (235 kt). Comparativement aux trois premiers trimestres de 2007, l'achalandage de cette même période de l'année 2008 représente une augmentation de 17 % de l'activité⁵⁶. ■

Figure 2.17.4 Destination du tonnage chargé, 2005



Figure 2.17.5 Origine du tonnage déchargé, 1995

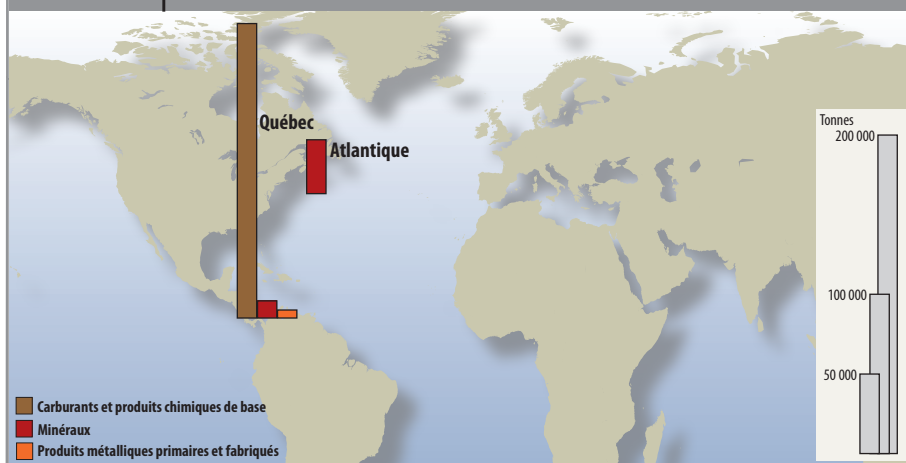


Figure 2.17.6 Origine du tonnage déchargé, 2005



⁵⁶ http://www.tc.gc.ca/quebec/fra/securiteMaritime/publications/PMnovembre2008_f.pdf.

Le port de Sept-Îles est un port naturel en eau profonde, situé à l'intérieur d'une vaste baie circulaire protégée des eaux du golfe du Saint-Laurent. Les installations portuaires comprennent deux sections : une en milieu urbain utilisée par de petites et moyennes entreprises liées au transport maritime alors que l'autre, le secteur Pointe-Noire, est surtout occupée par des industries lourdes.

En 2005, le port de Sept-Îles a été le troisième en importance au Québec en ce qui a trait au volume. Un peu plus de 22 Mt y ont été manutentionnées (fig. 2.18.1). L'activité portuaire est surtout attribuable aux expéditions qui comptent annuellement pour 90 % du tonnage total. Ces expéditions sont très fortement liées à l'exploitation des mines de fer du Labrador dont l'acheminement de la production se fait d'abord par chemin de fer (Québec North Shore and Labrador Railways), pour se poursuivre par bateau à la suite d'un transbordement au port de Sept-Îles.

Sur les 19,8 Mt chargées au port de Sept-Îles en 2005, 99 % étaient donc attribuables aux « Minéraux » (fig. 2.18.2), surtout des concentrés de minerai de fer. Des matières moins pondéreuses, à plus haute valeur ajoutée, notamment des lingots d'aluminium, sont aussi expédiées par voie maritime, mais leur part relative est faible compte tenu de l'important volume généré par l'industrie du fer.

De 1995 à 2005, le trafic au port de Sept-Îles a globalement diminué de 4 % (fig. 2.18.1). Au cours de cette période, le volume total a oscillé entre 20 Mt et 25 Mt. Il n'y a qu'en 2004 que le tonnage a baissé en deçà de cette fourchette. Cette baisse est imputable à un conflit de travail dans les sociétés minières, ce qui a entraîné, par rapport à 2003, une chute de plus de 25 % des livraisons de minerai de fer. Ce qui a surtout changé de 1995 à 2005 n'est pas tant la quantité totale du tonnage manipulé que la structure des marchés desservis. En 1995, 39 % (8,2 Mt) du volume chargé (21 Mt) au port de Sept-Îles était destiné aux sidérurgies des Grands Lacs, tant du côté états-unien que canadien

Figure 2.18.1 Évolution du tonnage des marchandises manutentionnées

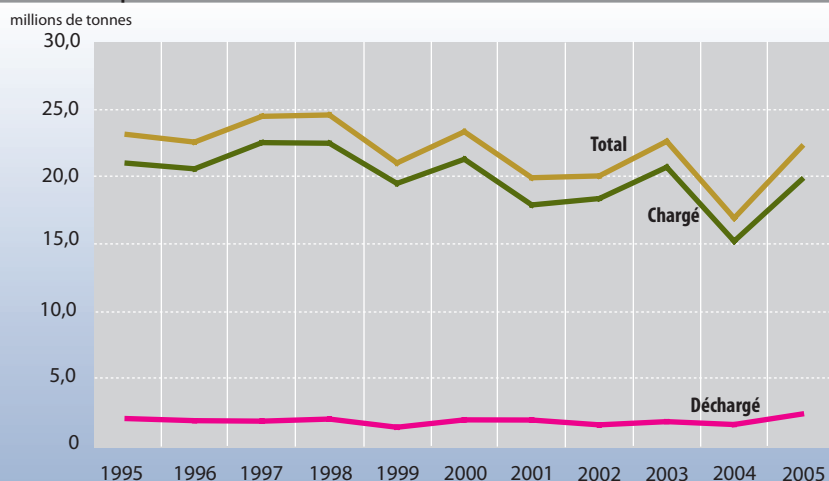


Figure 2.18.2 Évolution du tonnage par catégorie de marchandises chargées

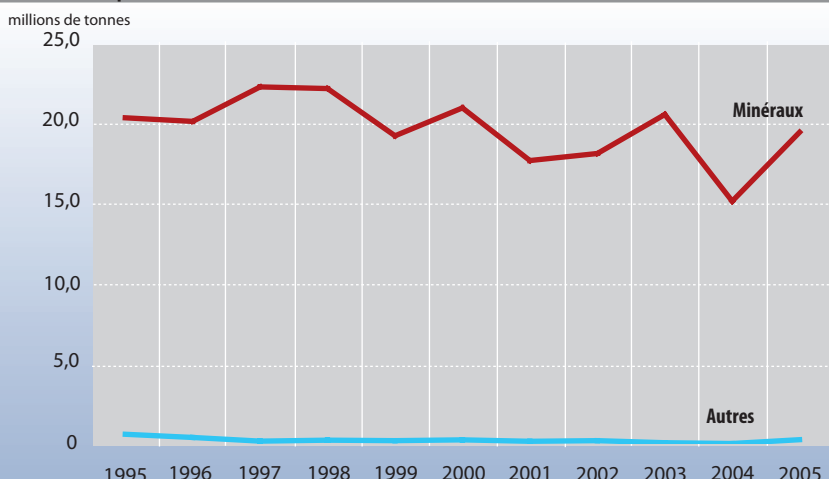


Figure 2.18.3 Destination du tonnage chargé, 1995

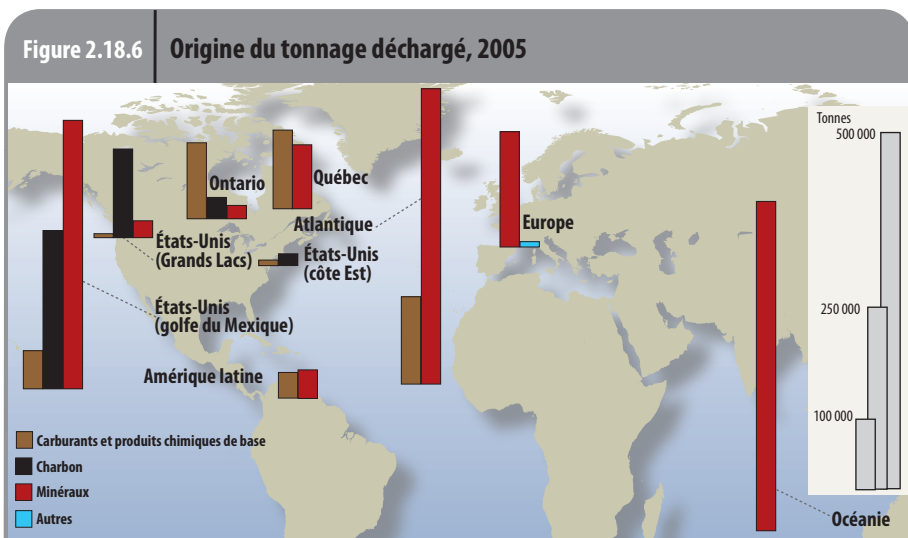
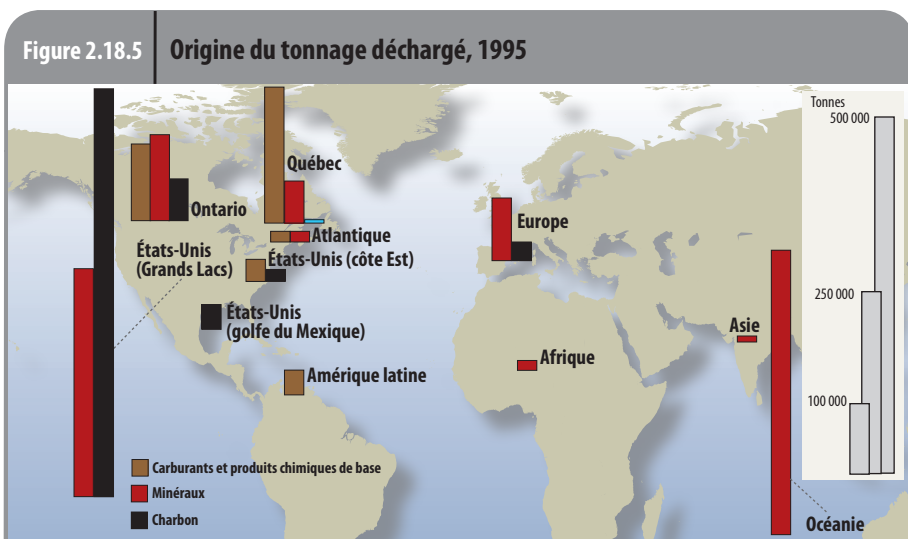
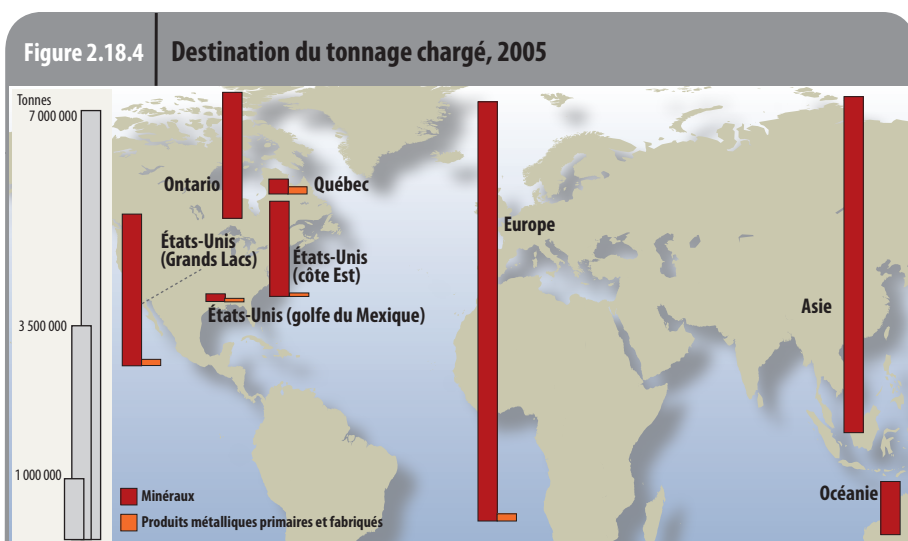


(fig. 2.18.3). En 2005, le tonnage vers les Grands Lacs a diminué de presque 50 % (4,6 Mt) pour ne représenter que 23 % des 19,8 Mt chargées au port (fig. 2.18.4).

De 1995 à 2005, ce sont les expéditions vers le marché asiatique qui ont connu une forte croissance. En effet, durant la décennie, le tonnage a doublé, passant de 2,7 Mt à 5,5 Mt. La part relative des expéditions vers l'Asie, qui était de l'ordre de 13 % en 1995, est passée à 28 % en 2005. Au cours de cette même période, les cargaisons expédiées vers l'Europe sont demeurées inchangées. Il s'agit d'un marché important puisque les envois sont approximativement de 7 Mt, composés, encore là, presque exclusivement de concentrés de minerai de fer. Les déplacements vers l'Europe ont représenté 35 % du tonnage des marchandises chargées à Sept-Îles en 2005.

Il convient aussi de souligner que 295 kt de « Produits métalliques primaires et fabriqués », dont environ 95 % étaient des lingots d'aluminium, ont été chargées au port de Sept-Îles en 2005. Les lingots d'aluminium étaient destinés en bonne partie aux ports états-uniens situés en bordure des Grands Lacs et aux ports de l'Europe de l'Ouest. Une autre partie de la production de l'aluminerie de Sept-Îles est acheminée, par barge, au port de Trois-Rivières à partir duquel les lingots d'aluminium sont acheminés aux marchés nord-américains par modes de transport terrestre.

Quoique de moindre importance que les chargements, les 2,4 Mt de marchandises déchargées en 2005 au port de Sept-Îles n'en demeurent pas moins considérables. À l'image des livraisons, les principaux changements, de 1995 à 2005, correspondaient à des provenances géographiques différentes. En 1995, plus de la moitié des cargaisons qui y étaient déchargées avaient comme origine les Grands Lacs (fig. 2.18.5), des deux côtés de la frontière. En 2005, seulement 12 % (305 kt) des arrivages provenaient des Grands Lacs (fig. 2.18.6). La croissance observée découlait surtout des cargaisons qui partaient des régions du golfe du Mexique (États-Unis) et de l'Atlantique (Canada) qui avaient fortement augmenté (respectivement, de 35 kt et 30 kt, en 1995, à 655 kt et 540 kt en 2005).



En 2005, 64 % (1,6 Mt) des marchandises entrant au port de Sept-Îles étaient des « Minéraux » (fig. 2.18.6), dont l'alumine (880 kt) qui est un intrant nécessaire à la production de l'aluminerie implantée à Sept-Îles. L'alumine provient

principalement de l'Océanie (460 kt) et des États-Unis (380 kt des ports du golfe du Mexique). En 1995 et en 2005, 18 % des marchandises débarquées faisaient partie de la catégorie « Carburants et produits chimiques de base ».

...suite à la page 95

19. Sorel

Le port de Sorel-Tracy est situé à l'embouchure de la rivière Richelieu, à seulement 70 km à l'est de Montréal. Ce port comprend les installations publiques de Transports Canada (un ancien quai commercial en voie de conversion vers des fonctions urbaines), un terminal propriété de la Société des traversiers du Québec, une base de la Garde côtière canadienne ainsi que trois terminaux privés. Une importante usine métallurgique et un négociant en grains y possèdent en effet des quais affectés à leurs activités alors qu'une société privée de manutention possède et opère le seul terminal (situé sur la rive ouest du Richelieu) consacré aux transbordements de marchandises pour compte d'autrui. Seules les installations situées à l'ouest de l'embouchure du Richelieu bénéficient d'un accès direct aux réseaux ferroviaires et autoroutiers.

Le tonnage manutentionné a connu, au fil des années, une relative stabilité. De 5,6 Mt en 1995, le tonnage est descendu deux années de suite pour atteindre 5 Mt en 1997, pour subséquemment remonter jusqu'à son niveau maximum de 6,3 Mt, en 1999. Ultérieurement, il a décru jusqu'à atteindre son niveau le plus bas, 4,6 Mt en 2004, pour remonter à 5,2 Mt en 2005 (fig. 2.19.1).

Ce sont les déchargements qui caractérisent le plus l'activité portuaire de Sorel. Selon l'année, ils représentent des deux tiers aux trois quarts du poids total des marchandises manutentionnées. Il s'agit surtout d'ilménite provenant d'un gisement minier situé à proximité de Havre-Saint-Pierre et qui alimente l'usine de Sorel-Tracy (fig. 2.19.2). La répartition entre les tonnages chargés et déchargés est presque identique dans le temps (fig. 2.19.1).

En 1995, 2 Mt de fret furent chargés et 3,6 Mt furent déchargées. Ensuite, le port a connu des fluctuations : les minima furent atteints vers le milieu de la décennie (1,3 Mt en 2004 pour les chargements et 3,3 Mt en 2003 pour les déchargements), et les maxima datent de la fin des années 1990 (2,05 Mt en 1999 pour les chargements) et du début des années 2000 (4,4 Mt en 2000 pour les déchargements).

Figure 2.19.1 Évolution du tonnage des marchandises manutentionnées

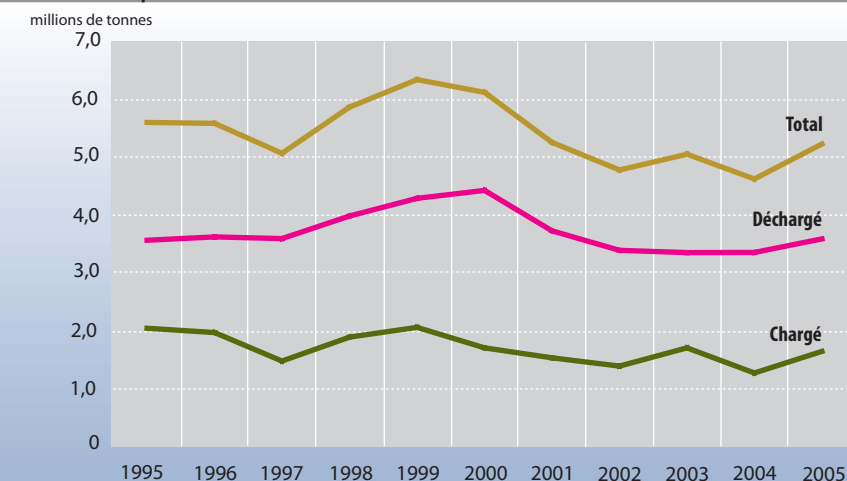


Figure 2.19.2 Évolution du tonnage par catégorie de marchandises déchargées

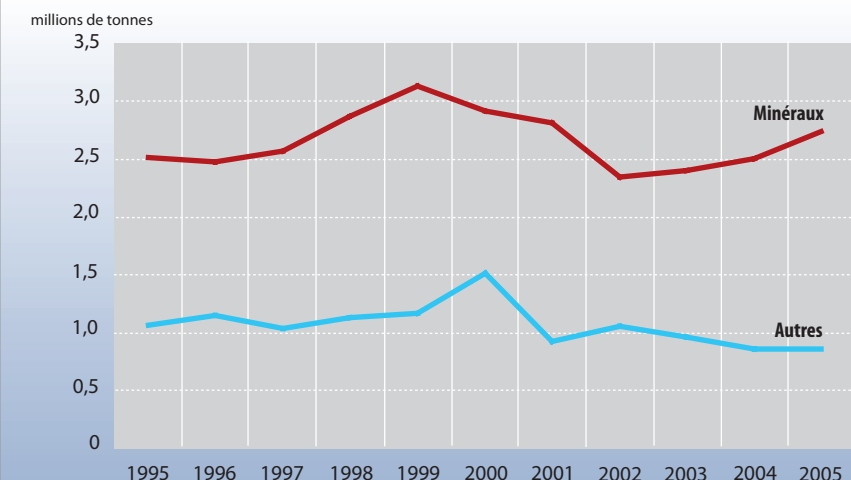
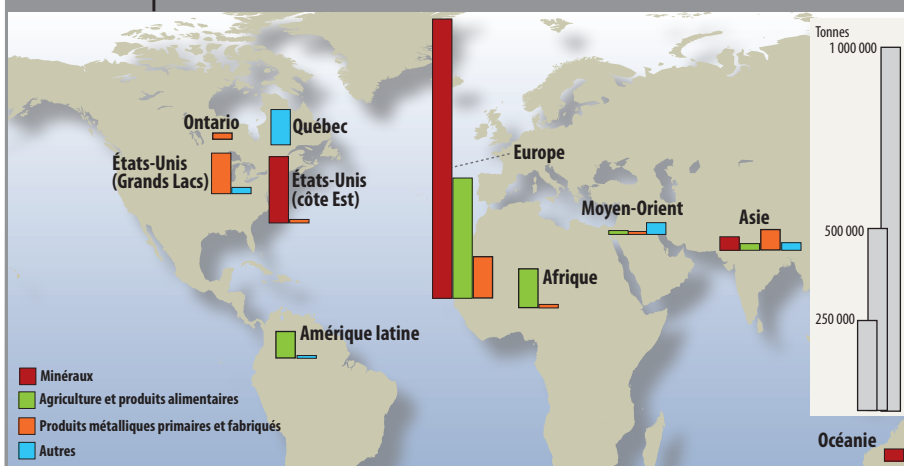


Figure 2.19.3 Destination du tonnage chargé, 1995



Le principal marché de destination des marchandises chargées était l'Europe (principalement la Belgique et la France). Tant en 1995 qu'en 2005, les expéditions européennes étaient composées à 60 % de « Minéraux » (essentiellement les sous-produits de l'usine métallurgique, soit les scories, cendres et résidus), de 25 % de marchandises du groupe « Agriculture et produits alimentaires » (les grains transbordés au terminal céréalier) et d'environ 10 % de « Produits métalliques primaires et fabriqués » (les produits de l'usine métallurgique). En 1995, le volume des expéditions vers les destinations européennes se chiffrait à 1,2 Mt (fig. 2.19.3). Après avoir atteint son niveau le plus bas en 2002 (520 kt), il atteint 860 kt en 2005 (fig. 2.19.4). Les expéditions européennes représentaient, en 2005, un peu plus de la moitié des chargements totaux (1,6 Mt) alors que le ratio était de l'ordre de 60 % en 1995.

Le marché asiatique, qui a connu la même évolution, est le deuxième en importance. Les chargements, de 125 kt en 1995, ont varié par la suite pour atteindre leur minimum en 1997 (60 kt) et leur maximum en 1999 (570 kt). Ils se sont ensuite maintenus aux environs de 200 kt. À peu près le tiers des 190 kt envoyées, en 2005, vers le marché asiatique était constitué de marchandises faisant partie de la catégorie « Minéraux ».

Les ports états-uniens du golfe du Mexique (190 kt en 2005), des Grands Lacs (180 kt en 2005) et de la côte Est (15 kt en 2005) ont également reçu des produits chargés au port de Sorel. Des navires en provenance du port de Sorel transportaient aussi des produits vers l'Amérique latine (70 kt en 2005) et l'Afrique (65 kt en 2005).

Le principal groupe de produits chargés est celui des « Minéraux » constitués principalement des sous-produits du complexe métallurgique. Il a connu un profil général plutôt irrégulier. En effet, le volume est passé de 1 Mt en 1995 (fig. 2.19.3), à son maximum de 1,1 Mt en 1999, pour ensuite baisser jusqu'à son minimum de 650 kt en 2004. En 2005, les chargements ont remonté à 850 kt (fig. 2.19.4), dont 515 kt à destination de l'Europe et 210 kt vers les États-Unis.

Le deuxième groupe en importance est celui de l'« Agriculture et produits alimentaires », essentiellement du grain

Figure 2.19.4 Destination du tonnage chargé, 2005

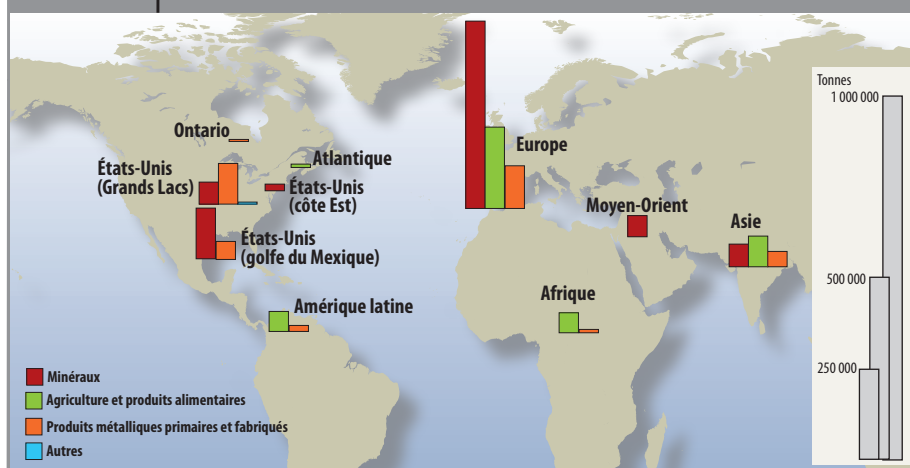
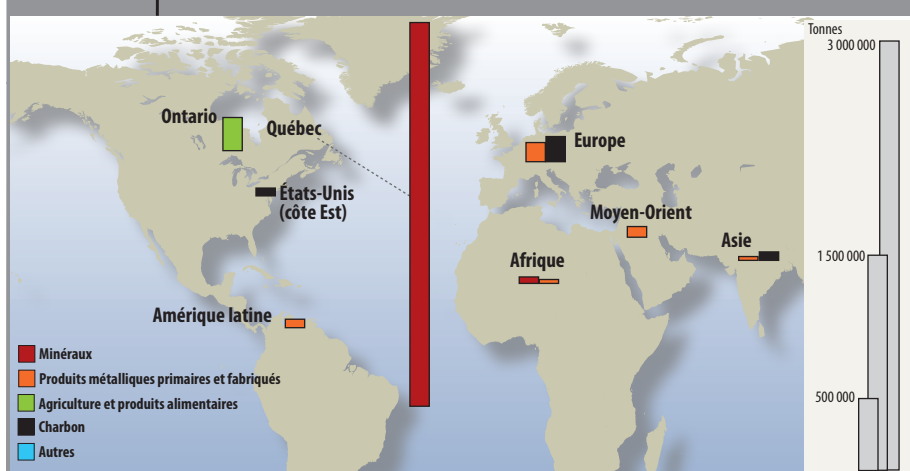


Figure 2.19.5 Origine du tonnage déchargé, 1995



Figure 2.19.6 Origine du tonnage déchargé, 2005



provenant de l'intérieur du continent et transbordé au terminal céréalier local. Celui-ci a aussi connu une évolution très irrégulière en passant de son niveau minimum de 365 kt en 1996 à son maximum de 720 kt en 1999. Le niveau des dernières années est de 400 kt,

dont 225 kt ont été acheminées vers l'Europe. Par rapport à 1995 (110 kt), l'Afrique a reçu deux fois moins de tonnes de céréales en 2005 (55 kt). Par contre, cinq fois plus de marchandises agricoles ont été expédiées vers l'Asie (85 kt en 2005).

...suite à la page 95

20. Trois-Rivières

Le port de Trois-Rivières est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, entre Montréal et Québec. Ouvert à longueur d'année, il dispose d'élévateurs à grain, de plusieurs terminaux spécialisés, d'une infrastructure ferroviaire desservant directement les quais et d'un accès au réseau autoroutier. Le volume total de marchandises manutentionnées au port de Trois-Rivières était d'environ 2,5 Mt, en 2005, ce qui le plaçait au huitième rang des ports québécois. Le port de Trois-Rivières se caractérise par la diversification de ses marchés d'origine et de destination. En 2005, ses échanges économiques concernaient une trentaine de pays. Situées tout près sur l'autre rive du fleuve, les installations du port de Bécancour complètent bien celles de Trois-Rivières grâce à la disponibilité de vastes espaces d'entreposage extérieur.

Le port de Trois-Rivières a connu, de 1995 à 2005, une activité relativement stable, en manutentionnant en moyenne 2,3 Mt par année, mais marquée par deux baisses : la première en 1996 et la seconde, la plus importante, en 2003 où le volume est descendu sous les 2 Mt (fig. 2.20.1). Cette baisse de 25 % par rapport à 2002 fut occasionnée autant par la diminution des chargements (39 %) que des déchargements (22 %). Au fil des années, les déchargements ont accru leur part relative par rapport aux chargements. En 1995, le transbordement de marchandises au port totalisait 2,6 Mt, dont 65 % étaient attribuables aux déchargements, alors qu'en 2005, pour un total semblable (2,5 Mt), le ratio des activités de déchargement était de 85 %. En 1995, les « Minéraux » constituaient le principal groupe de marchandises déchargées au port de Trois-Rivières (fig. 2.20.2). En 2005, les arrivages de « Minéraux » étaient encore plus prédominants puisqu'ils avaient augmenté de plus de 50 %. Comme ils sont surtout utilisés par les industries de la région, cette hausse de l'importation des « Minéraux » est un reflet du dynamisme de certains créneaux économiques.

Les chargements, qui étaient de 895 kt en 1995, sont passés à 350 kt en 2005, ce qui représente une baisse de

Figure 2.20.1 Évolution du tonnage des marchandises manutentionnées

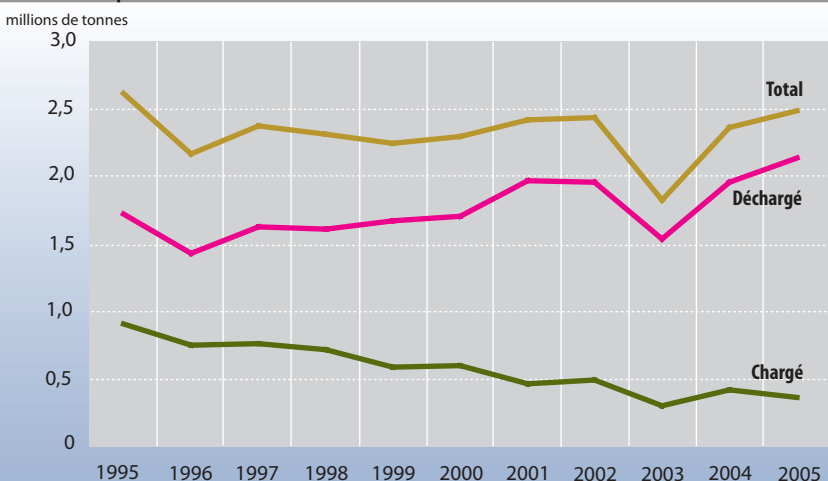


Figure 2.20.2 Évolution du tonnage par catégorie de marchandises déchargées

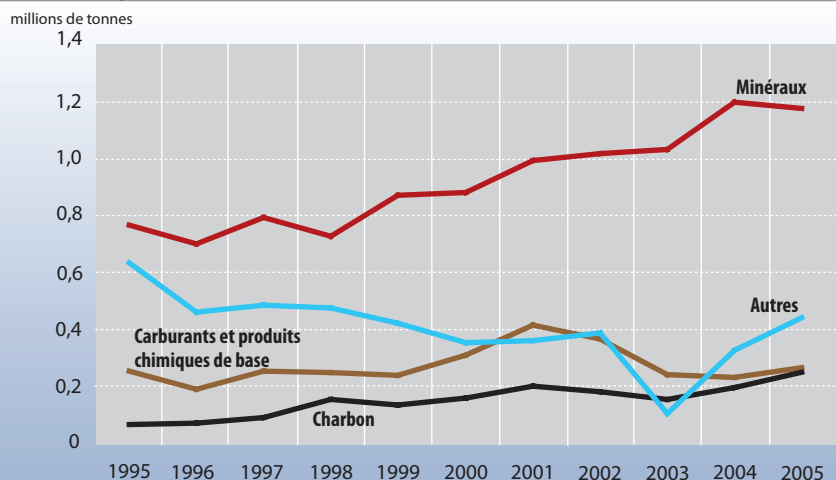
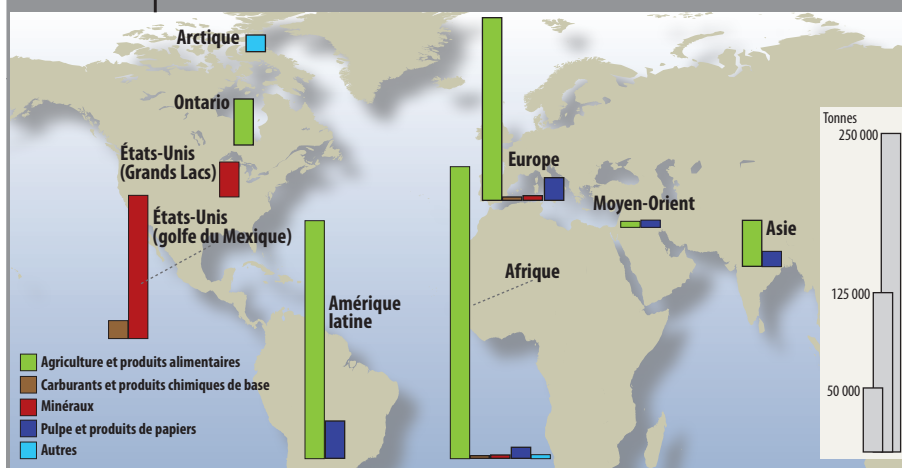


Figure 2.20.3 Destination du tonnage chargé, 1995



60 %. La composition des marchandises expédiées est restée sensiblement la même : les produits font majoritairement partie de la catégorie « Agriculture et produits alimentaires », essentiellement des céréales. Par contre, la géographie des destinations a connu quelques changements illustrés par les figures 2.20.3 et 2.20.4. En effet, la desserte de l'Afrique (245 kt en 1995) et de l'Amérique latine (220 kt en 1995), qui étaient, en 1995, des acquéreurs importants de biens du groupe « Agriculture et produits alimentaires » provenant du port de Trois-Rivières, était plus modeste en 2005 (Afrique, 45 kt; Amérique latine, 10 kt). Bien que les livraisons vers l'Europe soient restées en 2005 (165 kt) du même ordre qu'en 1995, leur composition a changé. En 1995, la catégorie « Agriculture et produits alimentaires » représentait 85 % (145 kt) des marchandises destinées au marché européen (170 kt), alors qu'en 2005, bien qu'elle fût encore le principal groupe de produits (45 % des chargements à destination de l'Europe), son volume a diminué presque de moitié (80 kt). En contrepartie, le volume des catégories « Pulpe et produits de papiers » (60 kt) et « Produits forestiers et produits du bois » (20 kt) qui était destiné au marché européen (Pays-Bas, 40 kt; Belgique, 20 kt; Allemagne, 20 kt) était quatre fois plus élevé en 2005 qu'en 1995 (20 kt).

Par ailleurs, il convient de souligner qu'en 2005 il n'y a plus d'acheminement de « Pulpe et produits de papiers » à destination de certains marchés qui prévalaient en 1995 : Amérique latine (30 kt), Asie (10 kt), Afrique (10 kt) et Moyen-Orient (5 kt). Aussi, à la fin des années 90 et au début de l'actuelle décennie, les expéditions de « Pulpe et produits de papiers » étaient de l'ordre de 200 kt, alors qu'en 2005, en raison de la crise forestière qui sévissait, les chargements ont diminué à 60 kt.

À l'opposé des chargements, les déchargements au port de Trois-Rivières ont connu une croissance de l'ordre de 25 %, passant de 1,7 Mt en 1995 à 2,1 Mt en 2005. En 1995, plus du tiers (605 kt) des déchargements (1,7 Mt) se rapportait à la catégorie « Agriculture et produits alimentaires ». C'était un des principaux groupes de marchandises débarquées. Ce n'était plus le cas en 2005. En 1995, 520 kt de blé, d'orge et

Figure 2.20.4 Destination du tonnage chargé, 2005

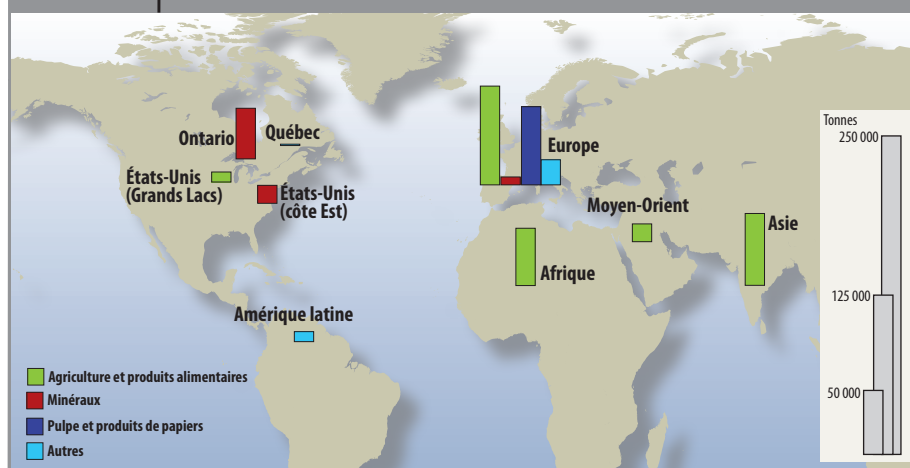


Figure 2.20.5 Origine du tonnage déchargé, 1995

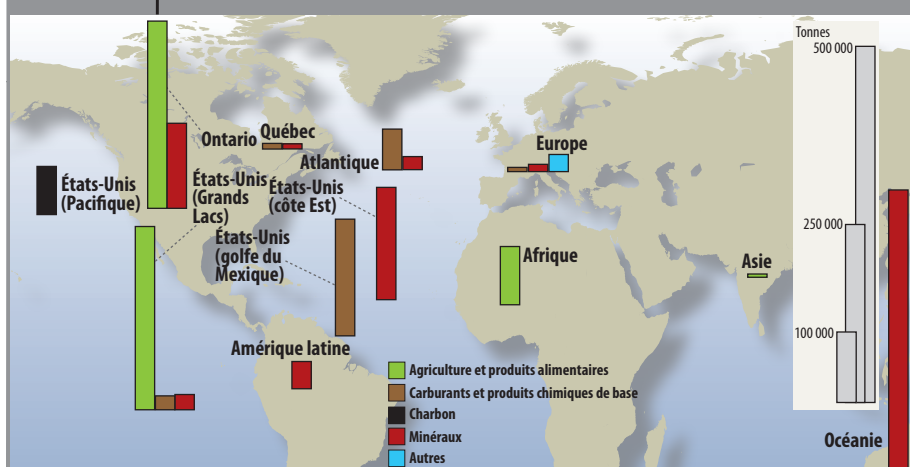
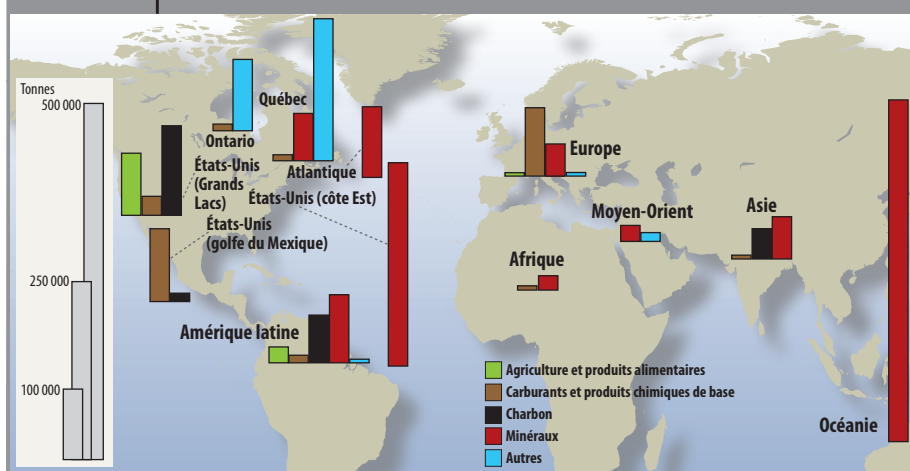


Figure 2.20.6 Origine du tonnage déchargé, 2005



de maïs en provenance des ports états-uniens (260 kt) et ontariens (260 kt) longeant les Grands Lacs (fig. 2.20.5) étaient destinées au port de Trois-Rivières. À ces céréales s'ajoutaient 80 kt de « Sucres, sucreries, cacao et ses pré-

parations » ayant été transportées par navire à partir de Cuba (60 kt) et du Mexique (20 kt). En 2005, les déchargements des biens du groupe « Agriculture et produits alimentaires » (115 kt) étaient cinq fois moindres. D'abord,

...suite à la page 96

21. Valleyfield

Aménagé en 1968, le port de Valleyfield est le seul port municipal au Québec. Ce port est situé en amont des premières écluses de la Voie maritime du Saint-Laurent et n'est donc accessible que de mars à décembre. Ses installations sont reliées directement au réseau ferroviaire continental et sont situées à proximité du réseau autoroutier.

En 2005, l'activité au port de Valleyfield (415 kt) représentait 0,4 % de l'ensemble des activités portuaires du Québec, ce qui le classait, en ce qui a trait au tonnage, au 14^e rang des ports du Québec.

En 2005, le volume de trafic au port de Valleyfield, de l'ordre de 415 kt, a doublé par rapport à celui de 1995 (205 kt) en raison de la forte croissance combinée des chargements et des déchargements (fig. 2.21.1). Même si quelques fluctuations ont été observées en 1998 et en 2000, cette croissance s'est surtout amorcée en 2002, grâce à la hausse des débarquements de « Carburants et produits chimiques de base » en provenance des États-Unis et d'Europe ainsi que des importations de « Produits métalliques primaires et fabriqués » provenant également d'Europe. Les chargements ont, quant à eux, connu leur maximum en 2004 (140 kt) en raison des expéditions de « Carburants » vers le golfe du Mexique (Texas et Caroline du Nord) et des « Biens manufacturés et divers » acheminés vers le port de Port-Cartier. En 2005, les parts des marchandises chargées et déchargées ont représenté, respectivement, 27 % (110 kt) et 73 % (305 kt) du volume total (415 kt) de fret manutentionné (fig. 2.21.1).

En 1995, le port de Valleyfield a chargé uniquement 25 kt de marchandises, dont 20 kt de « Minéraux », principalement constituées de sel et de chlorure de sodium pur destinés aux ports états-uniens situés le long des Grands Lacs (fig. 2.21.3). Par rapport à 1995, le volume expédié s'est diversifié et a plus que quadruplé (110 kt) en raison des envois de « Carburants et produits chimiques de base » (45 kt) vers les États-Unis (fig. 2.21.4), de « Biens

Figure 2.21.1 Évolution du tonnage des marchandises manutentionnées

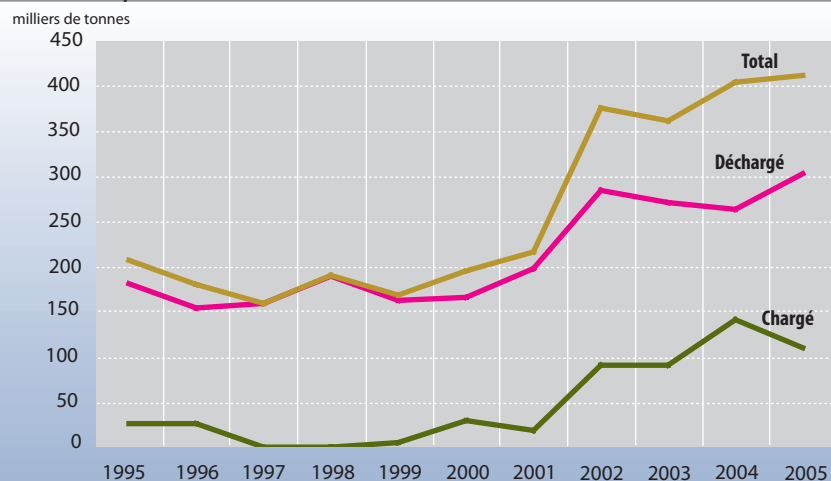


Figure 2.21.2 Évolution du tonnage par catégorie de marchandises déchargées

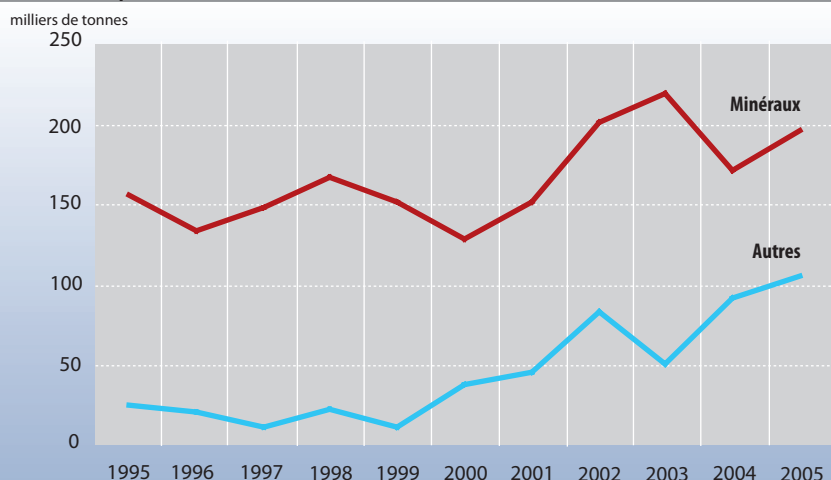
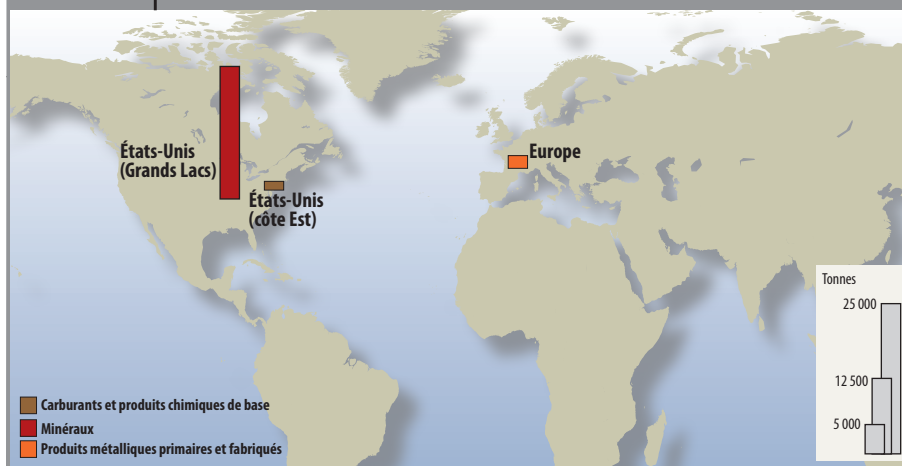


Figure 2.21.3 Destination du tonnage chargé, 1995



manufacturés et divers » vers l'Arctique (20 kt) et l'Amérique latine (15 kt) et de « Produits métalliques primaires et fabriqués » vers la portion états-unienne des Grands Lacs (20 kt) et l'Amérique latine (10 kt).

Les déchargements, composés en grande part de « Minéraux » (sel et chlorure de sodium pur), provenaient, en 1995, en premier lieu des ports ontariens de Goderich (65 kt) et de Windsor (30 kt) ainsi que des ports de l'Ohio et de l'Illinois (Grands Lacs) de même que de la Guyane (Amérique latine) qui expédiaient, respectivement, 45 kt et 25 kt, vers Valleyfield (fig. 2.21.5). En 2005, même si la composition est demeurée similaire à 1995, l'origine et surtout les quantités des marchandises ont varié.

Les déchargements de « Minéraux » provenaient toujours du port de Goderich (70 kt) en Ontario ainsi que des Grands Lacs [Ohio (15 kt) et Michigan (50 kt)]. Ceux en provenance de la Guyane ont diminué de 75 % pour ne plus totaliser que 5 kt. Se sont ajoutées à ces déchargements 60 kt de « Minéraux », ou plus spécifiquement de sel de déglacage, des Îles-de-la-Madeleine. En 2005, se sont aussi additionnés à ces volumes ceux des « Produits métalliques primaires et fabriqués » en provenance des Pays-Bas (20 kt) et du Royaume-Uni (20 kt) (fig. 2.21.6). D'autres ports de ces deux pays ont aussi contribué à l'achalandage accru du port de Valleyfield puisqu'ils sont à l'origine d'expéditions de 30 kt de « Carburants et produits chimiques de base ». Finalement, 15 kt de « Charbon » en provenance des Grands Lacs (Ohio) y ont été déchargées. On constate donc une diversification des produits déchargés et de leurs marchés d'origine.

Le tonnage manutentionné lors des trois premiers trimestres de 2008 a baissé de 16 %⁶⁸ par rapport à la même période de 2007. Cette baisse est attribuable aux diminutions combinées du vrac solide (sel industriel, concentré de zinc, bauxite et pierre) de 31 % et du vrac liquide (produits chimiques et asphalte liquide), de 7 %.

Figure 2.21.4 Destination du tonnage chargé, 2005

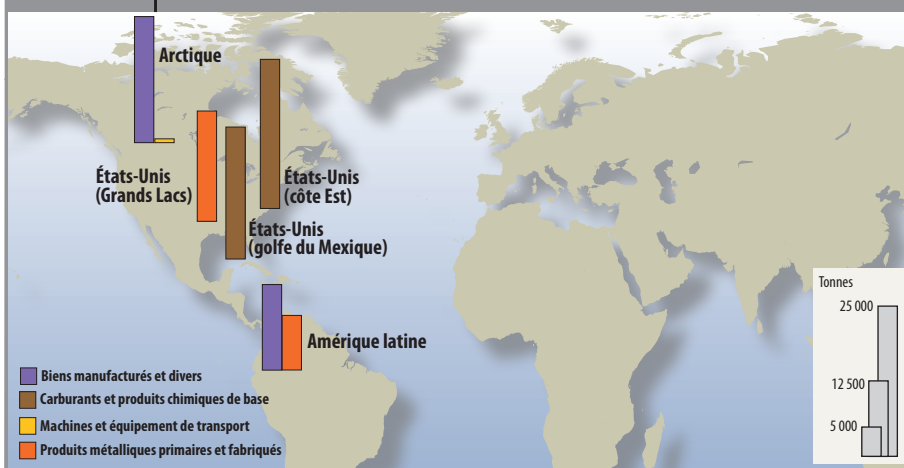
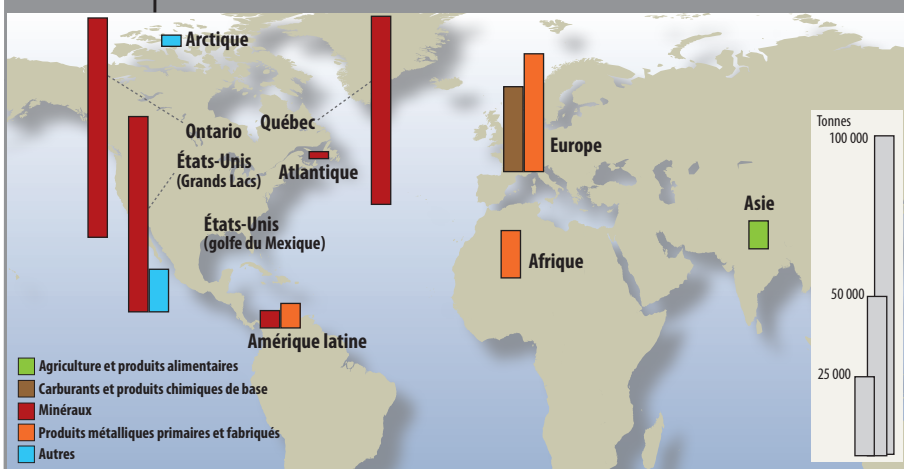


Figure 2.21.5 Origine du tonnage déchargé, 1995



Figure 2.21.6 Origine du tonnage déchargé, 2005



⁶⁸ http://www.tc.gc.ca/quebec/fra/securiteMaritime/publications/PMnovembre2008_f.pdf.

13. Ports du Saguenay

...suite de la page 75

toujours maintenu au-dessus des 2 Mt, pour atteindre son niveau le plus haut de 2,6 Mt (fig. 2.13.6) en 2005 (55 %). Il s'agit essentiellement de minerai d'aluminium provenant du Brésil (2 Mt en 2005) et de la Jamaïque (600 kt en 2005).

Le deuxième autre principal fournisseur est l'Afrique avec un volume total, en 2005, de 1,2 Mt. Depuis 1995 (640 kt), ce tonnage a presque doublé. Encore là, il s'agit de minerai d'aluminium provenant de l'Afrique de l'Ouest (Guinée : 800 kt et Ghana : 400 kt, en 2005).

En somme, il ressort que le minerai d'aluminium (« Minéraux ») est, de toute évidence, de loin le principal produit déchargé aux ports du Saguenay. Il a toujours représenté plus de 80 % de l'activité totale (fig. 2.13.2). Le tonnage a grimpé de 2,8 Mt (84 %), en 1995 (fig. 2.13.5), à 4,1 Mt (84 %), en 2005 (fig. 2.13.6).

En deuxième position, on trouve presque à égalité des catégories de marchandises qui sont aussi intimement liées à l'activité industrielle régionale : les « Carburants et produits chimiques de base » et le « Charbon ». Les déchargements du premier groupe sont passés d'un bas niveau, en 1995 (205 kt), au niveau le plus élevé en 2005 (460 kt). Les importations d'hydroxyde de sodium utilisé par les industries de l'aluminium et des pâtes et papiers constituent une proportion importante (205 kt) des « Carburants et produits chimiques de base ». Du mazout provenant des ports des Bahamas et du golfe du Mexique était aussi transbordé (110 kt en 2005). Malgré des variations, entre un minimum de 220 kt (en 2004) et un maximum de 400 kt (en 2001), le « Charbon », utilisé dans le processus d'électrolyse de l'aluminium, a atteint 305 kt en 2005, soit un niveau de déchargement presque égal à celui

de 1995 (345 kt). Il provient surtout des ports états-uniens (245 kt en 2005).

En 2007, le tonnage total aux ports du Saguenay a été de 5 Mt⁴¹, ce qui équivaut au volume manutentionné en 2005. La comparaison des trois premiers trimestres des années 2007 et 2008 montre une croissance de 8 % au port de Port-Alfred et une autre de 14 % à Port Saguenay⁴². ■

14. Port-Cartier

...suite de la page 77

En 1995, le fret débordé au port de Port-Cartier (fig. 2.14.5) provenait principalement des ports des Grands Lacs (4,6 Mt), tant du côté états-unien (2,9 Mt) qu'ontarien (1,7 Mt). Le trafic ayant comme origine les Grands Lacs contribue pour presque 95 % des déchargements au port de Port-Cartier. Presque 80 % des 4,9 Mt déchargées à Port-Cartier étaient des produits faisant partie de la catégorie « Agriculture et produits alimentaires » (3,9 Mt), principalement constitués de grains, dont le blé et le maïs qui totalisaient 3 Mt et qui provenaient des ports des Grands Lacs. Les Grands Lacs étaient aussi à l'origine de l'envoi de 535 kt de « Minéraux » (340 kt de l'Ontario et 195 kt des États-Unis) et de 190 kt de « Charbon ». Ces « Minéraux » et ce « Charbon » sont requis pour la production des concentrés de minerai de fer et des boulettes. Par ailleurs, 240 kt de « Carburants et produits chimiques de base » furent déchargées à Port-Cartier, dont 80 kt du port de Québec, 75 kt de la côte Est des États-Unis et 45 kt de l'Amérique latine.

En 2005, les déchargements (2,6 Mt) ont diminué de presque la moitié par rapport à 1995 (fig. 2.14.6). Le trafic en provenance des Grands Lacs, qui a été de 1995 à 2005 la principale source des arrivages au port de Port-Cartier, est passé de 4,6 Mt (1995) à 2,2 Mt (2005). En fait, ici comme ailleurs, la diminution importante du trafic de céréales sur

le Saint-Laurent se fait sentir. Évidemment, cette baisse des débarquements de céréales a eu des répercussions sur les chargements au port de Port-Cartier et c'est ce qui se reflète dans la baisse des exportations de produits céréaliers de l'ordre de 60 % de 1995 à 2005.

Environ 570 kt de « Minéraux » ont été déchargées à Port-Cartier, ce qui est à peu près le même volume qu'en 1995. Une partie importante de ces « Minéraux » était constituée de chaux et de castines qui sont des matières premières entrant dans la fabrication des boulettes de fer. L'Ontario expédiait encore le plus gros du tonnage (305 kt), mais les ports états-uniens des Grands Lacs n'envoyaient plus rien. Par contre, les provinces de l'Atlantique expédiaient 215 kt de « Minéraux ». En 2005, les déchargements de « Charbon » se maintenaient, *grosso modo*, au même volume (180 kt) qu'en 1995 (190 kt) et provenaient toujours des ports états-uniens des Grands Lacs. Les produits du groupe « Carburants et produits chimiques de base », surtout le mazout, ont subi une baisse de l'ordre de 50 % (115 kt en 2005).

Depuis 2005, l'activité au port de Port-Cartier a connu une croissance rapide en raison de la situation de la demande mondiale en minerai ferreux. Cette croissance est soutenue par l'importance des réserves du gisement minier du mont Wright et de l'exploitation, depuis 2007, de la mine de Fire Lake⁴³ située à quelque 400 km au nord de Baie-Comeau.

Le tonnage manutentionné au port de Port-Cartier était, en 2007, d'environ 20 Mt⁴⁴, soit une hausse de 13 % par rapport à 2006 et de plus de 30 % par rapport à 2005. Cette croissance ne semble pas se poursuivre, car le tonnage manutentionné lors des trois premiers trimestres de 2008 était de 8 % inférieur à celui de la même période en 2007⁴⁵. Il est probable que cette baisse se poursuive en raison du ralentissement économique. ■

⁴¹ http://www.tc.gc.ca/quebec/fra/securiteMaritime/publications/PMfevrier2008_f.pdf.

⁴² http://www.tc.gc.ca/quebec/fra/securiteMaritime/publications/PMnovembre2008_f.pdf.

⁴³ <http://www.radio-canada.ca/regions/est-quebec/2007/10/11/005-minefirelake.asp>. Le minerai de fer extrait de cette mine est transporté jusqu'à Fermont où il est concassé et réacheminé jusqu'à Port-Cartier.

⁴⁴ http://www.tc.gc.ca/quebec/fra/securiteMaritime/publications/PMfevrier2008_f.pdf.

⁴⁵ http://www.tc.gc.ca/quebec/fra/securiteMaritime/publications/PMnovembre2008_f.pdf.

18. Sept-Îles

...suite de la page 87

Il est à noter que les 710 kt de « Charbon » déchargées au port de Sept-Îles, en 1995, ont décliné de 45 % (390 kt) en 2005. En fait, tant en 1995 qu'en 2005, le « Charbon » provenait majoritairement du golfe du Mexique et des Grands Lacs, principalement des ports des États-Unis. Le tonnage en 1995 était plus considérable, car une part importante du « Charbon » transporté par laquie des Grands Lacs était entreposée au port de Sept-Îles pour être transbordée par la suite sur des navires à destination de l'Europe. Cette activité n'existe plus depuis plusieurs années; le « Charbon » qui est maintenant déchargé à Sept-Îles sert uniquement aux besoins des industries locales.

En 2006, près de 23,5 Mt ont été manutentionnées au port de Sept-Îles⁵⁷, alors qu'en 2007 les volumes étaient moindres, de l'ordre de 21,4 Mt⁵⁸. Cette baisse s'explique par la grève de cinq semaines à la société minière de Sept-Îles. En raison notamment de l'impulsion de la forte croissance de l'économie chinoise, la production mondiale d'acier connaissait une forte hausse, laquelle se traduisait par une demande accrue du minerai de fer. Cela faisait en sorte que le port de Sept-Îles envisageait manutentionner 35 Mt par année d'ici 2010⁵⁹. D'ailleurs, au début de l'année 2008, l'activité portuaire de Sept-Îles était exceptionnelle, car les 4,5 Mt manutentionnées au cours du premier trimestre, composées de concentrés de fer, constituaient une augmentation de 45 % par rapport au même trimestre de 2007⁶⁰. Il faut toutefois souligner que le ralentissement économique prévalant depuis la deuxième moitié de 2008 fait en sorte que les perspectives s'avèrent plus réservées. En 2008, 22,6 Mt ont été manutentionnées ce qui, comparativement à l'année précédente, représente une augmentation de 6 %. ■

19. Sorel

...suite de la page 89

Voisin du volume du groupe « Agriculture et produits alimentaires » se trouve celui des « Produits métalliques primaires et fabriqués » (principalement la sous-catégorie : fontes brutes/ferro-alliages/déchets/produits inoxydables) dont les cargaisons, totalisant 350 kt en 2005, étaient destinées principalement aux marchés états-uniens (160 kt) et européens (120 kt). Il s'agissait, d'une part, des produits du complexe métallurgique local et, d'autre part, de l'acier provenant d'outre-mer et qui était transbordé au terminal privé situé sur la rive ouest du Richelieu.

Le volume de marchandises débarquées au port de Sorel était de 3,6 Mt en 2005, ce qui équivaut au tonnage de 1995. C'est de Havre-Saint-Pierre que proviennent principalement les marchandises livrées au port de Sorel. Il s'agit d'ilménite extraite d'un gisement situé à une quarantaine de kilomètres de Havre-Saint-Pierre. L'ilménite est un intrant nécessaire à la production d'un complexe métallurgique de Sorel-Tracy qui la transforme en dioxyde de titane et en fonte. Tant en 1995 qu'en 2005, le transport maritime de l'ilménite explique plus de 70 % des déchargements au port de Sorel. En 1995, 2,5 Mt d'ilménite (« Minéraux ») étaient transportées du port de Havre-Saint-Pierre à celui de Sorel (fig. 2.19.5); cette activité est passée à 2,7 Mt en 2005.

La présence d'élévateurs à grain au port de Sorel explique que le deuxième fournisseur des marchandises déchargées est le port de Thunder Bay. Les grains (« Agriculture et produits alimentaires »), transportés par des laquiers sont déchargés au port de Sorel pour y être d'abord entreposés avant d'être chargés sur des navires qui les réachemineront vers les marchés extérieurs. Le tonnage de la catégorie « Agriculture et produits alimentaires » a connu une tendance générale à la baisse, passant du maximum de 425 kt

en 1995 au minimum de 255 kt en 2005 (fig. 2.19.6).

En 2005, deux autres groupes de marchandises, le « Charbon » et les « Produits métalliques primaires et fabriqués », ont été à l'origine de déchargements d'importances comparables. Le « Charbon », qui est un intrant important dans la fabrication de la fonte produite par le complexe métallurgique de Sorel, totalisait 275 kt alors qu'il était de 325 kt, en 1995. Sa provenance diffère : en 1995, le Maryland était le principal fournisseur, alors qu'en 2005 c'était plutôt l'Ukraine.

Les « Produits métalliques primaires et fabriqués », surtout des produits en fer ou en acier, ont connu une forte croissance (85 %) de 1995 (170 kt) à 2005 (310 kt). Que ce soit en 1995 ou en 2005, environ 40 % provenaient d'Europe. En 2005, le Moyen-Orient était à la source du quart (75 kt) du débardage total des « Produits métalliques primaires et fabriqués ».

Atteignant 6,6 Mt en 2006, la manutention des marchandises a augmenté de 28 % par rapport à 2005⁶¹. Cette hausse a touché de façon inégale les quantités chargées (17 %) et déchargées (32 %)⁶².

En 2007, il y a eu baisse puisque le tonnage total a atteint 5,1 Mt, ce qui donne une baisse totale de 3 % de 2005 à 2007 causée par la diminution des transbordements d'ilménite en provenance de Havre-Saint-Pierre. Le tonnage manutentionné lors des trois premiers trimestres de 2008 a été de 12 % plus élevé qu'au cours de la même période en 2007⁶³, en raison de la croissance du trafic d'ilménite.

Il est à noter que le complexe métallurgique local envisage de s'approvisionner en minerai d'ilménite non seulement au gisement du lac Tio (à Havre-Saint-Pierre), mais aussi à une mine située à Madagascar. Pour ce faire, l'agrandissement des installations portuaires de Sorel est prévu afin de pouvoir accueillir les navires qui transporteront l'ilménite⁶⁴ de Madagascar. ■

⁵⁷ http://www.portsi.com/CLIENTS/1-portsi/docs/upload/rapport_2006.pdf.

⁵⁸ <http://www.portsi.com/CLIENTS/1-portsi/docs/upload/rapport-07.pdf>.

⁵⁹ « L'avenir passe par les ports », Les Affaires, Édition du 23 au 29 février 2008, p. 53.

⁶⁰ http://www.tc.gc.ca/quebec/fra/securiteMaritime/publications/PMmai2008_f.pdf.

⁶¹ http://www.tc.gc.ca/Quebec/fra/securiteMaritime/publications/PMfévrier2007_f.pdf.

⁶² <http://www.tc.gc.ca/quebec/fra/ports/statistiques.htm>.

⁶³ http://www.tc.gc.ca/quebec/fra/securiteMaritime/publications/PMnovembre2008_f.pdf.

⁶⁴ <http://communiqués.gouv.qc.ca/gouvqc/communiqués/GPQF/Decembre2007/07/c8750.html>.

plus rien ne venait des ports ontariens et les États-Unis (Grands Lacs) en expédiaient beaucoup moins, quoiqu'ils fussent encore, en 2005, la source des trois quarts (90 kt) des déchargements du groupe « Agriculture et produits alimentaires » (35 kt de blé; 40 kt de plantes, graines, betteraves, foin, fourrage et 10 kt de produits laitiers). Enfin, 30 kt de « Sucres, sucreries, cacao et ses préparations » provenaient du Mexique (25 kt) et de l'Italie (5 kt).

Les « Minéraux » débarqués des navires en 2005 (1,2 Mt) comptaient pour 55 % des déchargements du port et servaient surtout à alimenter la production des usines de la région. Plus de 45 % (535 kt) de ces « Minéraux » étaient de l'alumine, utilisée par les usines d'aluminium de la région, qui provenait majoritairement de l'Australie (480 kt) et du Venezuela (50 kt). Le quart (285 kt) de ces « Minéraux » était constitué d'« argiles, bentonite, andalousite et cyanite » et provenait de la côte Est des États-Unis. C'était presque deux fois plus qu'en 1995 (155 kt). Le Brésil a expédié 45 kt de ce même type de produits. Enfin, les ports de la Nouvelle-Écosse (100 kt) et des Îles-de-la-Madeleine (65 kt) ont acheminé 15 % des « Minéraux » (surtout du sel de déglacage) débarqués à Trois-Rivières. En 1995, aucune de ces marchandises ne venait d'Asie, alors qu'en 2005 la Chine en a envoyé 60 kt.

La Chine a aussi fourni 40 kt de coke de pétrole, soit 17 % des 250 kt de l'approvisionnement en « Charbon » du port. Les ports états-uniens étaient à la source de 55 % (125 kt en provenance des Grands Lacs et 10 kt du golfe du Mexique) des déchargements de « Charbon ». En 1995, le « Charbon » qui provenait essentiellement de la côte

Pacifique des États-Unis était d'un volume moindre (70 kt). Le « Charbon » est, entre autres, un intrant important pour les alumineries de la région, car il sert d'anode dans le procédé d'électrolyse de l'aluminium.

En 2005, les déchargements de « Carburants et produits chimiques de base » totalisaient 270 kt, dont près de 40 % (100 kt d'hydroxyde de sodium utilisé pour la fabrication des pâtes et papiers et de l'aluminium) provenaient des ports du golfe du Mexique et 18 % (45 kt) des ports de Russie. En 1995, le tonnage était similaire (255 kt), mais les ports du golfe du Mexique fournissaient près des deux tiers des besoins de Trois-Rivières en « Carburants et produits chimiques de base ».

L'Ontario qui était, en 1995, à l'origine de près du quart des déchargements (380 kt) ne comptait plus que pour 5 % (100 kt de « Biens manufacturés et divers ») du volume débardé en 2005.

Il est à noter qu'en regard de 2004 il y a eu, en 2005, une croissance de l'ordre de 10 % des activités de déchargement au port de Trois-Rivières. Cette hausse s'explique principalement par deux initiatives en transport maritime sur courte distance entre la Côte-Nord et le port de Trois-Rivières, qui ont été concrétisées en 2005. D'abord, 105 kt de lingots d'aluminium (« Produits métalliques primaires et fabriqués ») ont été transportés par barge entre une aluminerie de Sept-Îles et son centre de distribution pour le Nord-est de l'Amérique du Nord, installé au port de Trois-Rivières. À cela s'est additionné le transport de 95 kt de copeaux de bois (« Produits forestiers et produits du bois ») en provenance de scieries de la Côte-Nord (Forestville et Ragueneau), qui ont été chargées au port de Forestville et qui ont été acheminés à Trois-Rivières, par barge. Le transport maritime de copeaux de bois sur courte distance

a toutefois pris fin en 2007 en raison de la fermeture des scieries qui fournissaient la matière première. Celui des lingots d'aluminium se poursuit.

En 2006, le tonnage manutentionné a augmenté de 8 %⁶⁵ et a baissé, en 2007, de 15 %⁶⁶ par rapport à 2006. Le trafic en 2008 (2,6 Mt) s'est accru de 4 %⁶⁷, comparativement à 2007. ■

⁶⁵ http://www.tc.gc.ca/quebec/fra/securiteMaritime/publications/PMfevrier2007_f.pdf.

⁶⁶ http://www.tc.gc.ca/quebec/fra/securiteMaritime/publications/PMfevrier2008_f.pdf.

⁶⁷ http://www.porttr.com/fr/?nouvelles_communiques.html#Le%20port%20de%20Trois-Rivières%20enregistre%20une%20hausse%20de%20son%20trafic%20à%202,6%20millions%20de%20tonnes%20en%202008.

Annexe 1 : Composition des neuf grandes catégories de marchandises

Catégorie de marchandises	Produits
Agriculture et produits alimentaires	Agriculture et produits alimentaires
	Animaux vivants
	Autres boissons et vinaigres
	Autres fruits comestibles
	Autres légumes comestibles
	Autres prod. vég. (plantes/graines/betteraves et sucre/foin/fourrage)
	Bières de malt
	Blé
	Café, thé, maté et épices
	Fruits comestibles, frais ou réfrigérés
	Graine de lin, même concassée
	Graine de navette ou de colza, même concassée
	Graisses/huiles anim./vég.; graisses com. élaborées; cires anim./vég.
	Légumes comestibles, frais ou réfrigérés
	Liqueurs et autres spiritueux
	Maïs
	Orge
	Poissons et crustacés
	Prép. et base de céréales/farines; pâtisseries
	Prép. alim. diverses (sauces/soupes/crème glacée/substituts du lait)
	Prép. de fruits, noix et autres parties de plantes (jus incl.)
	Prép. de légumes (parties de plantes com. dans vinaigre incl.)
	Prép. viandes/poissons/crustacés
	Produits de minoterie; malt; amidons/fécules
	Produits laitiers; œufs et miel
	Résidus/déchets des industries alim.; aliments préparés pour animaux
	Riz et autres céréales
	Seigle et avoine
	Sucres et sucreries; cacao et ses préparations
	Tabacs et succédanés de tabac fabriqués
	Viandes et abats comestibles
	Vins et autres boissons fermentées
Biens manufacturés et divers	Appareils d'enregistrement et de reproduction du son et des images
	Autres (cargo général/courrier/biens pers. ou dipl./cadeaux)
	Autres machineries et équipements électriques
	Biens manufacturés et divers
	Composants électriques
	Fibres, fils et tissus, en textile (y compris cordages et dentelles)
	Instr./appar. mesure/contr./précision; horlogerie; instr. de musique
	Marchandises/produits divers (y compris meubles, lampes, articles de sport)
	Matières plastiques et caoutchouc et ouvrages faits de ces matières
	Ouvrages en pierres/plâtres/ciment/amiant/mica; céramique; verrerie
	Peaux, cuirs et pelleteries; ouvrages en cuir et en boyaux
	Revêtements de sol, vêtements et acc. et autres art., en textile

Catégorie de marchandises**Produits**

Carburants et produits chimiques de base

Autres engrais
Autres prod. chim. inorg.; composés de mét. précieux/éléments radioactifs
Autres prod. chimiques (y compris prod. pharmaceutiques/peintures/savons)
Carburants et produits chimiques de base
Carburéacteur (types A et B)
Chlorure de potassium
Essence (y compris aviation)
Carburant diesel
Huiles brutes de pétrole ou de minéraux bitumineux
Hydroxyde de sodium (soude caustique)
Mazouts lourds
Mazout n^{os} 2 et 3
Produits chimiques organiques

Charbon

Charbon
Coke de pétrole
Coke et semi-coke de houille/lignite/tourbe; charbon de cornue
Houille, même pulvérisée, mais non agglomérée

Machines et équipement de transport

Autres machines et appareils classifiés par fonctions
Autres machines et appareils mécaniques, et pièces
Autres véhicules terrestres
Carrosseries de véhicules automobiles, pièces et accessoires
Machineries pour production/transf./entreposage, électricité
Machines et appareils classifiés selon l'utilisation industrielle
Machines et équipement de transport
Moteurs et combustion interne et pièces
Navigation aérienne ou spatiale et pièces
Navigation maritime ou fluviale
Véhicules automobiles conçus pour transport personnes (sauf autobus)
Véhicules/matériel voies ferrées et pièces; appareils signalisation

Minéraux

Alumine
Autres minerais et leurs concentrés; scories et cendres
Autres prod. min. (y compris argiles/briq. de houille/grasses/asphalte)
Castines; pierres et chaux ou ciment
Ciment hydraulique (y compris préparés)
Gravier
Gypse
Minerais d'aluminium et leurs concentrés
Minerais de cuivre et nickel et leurs concentrés
Minerais de fer et leurs concentrés (y compris pyrites de fer grillées)
Minerais de plomb et zinc et leurs concentrés
Minéraux
Phosphates aluminocalciques naturels
Sables naturels de toutes espèces (sauf métallifères)
Sel et chlorure de sodium pur
Soufres de toutes espèces (sauf sublimé, précipité et colloïdal)

<i>Catégorie de marchandises</i>	<i>Produits</i>
Produits forestiers et produits du bois	Billes et billots, et autres bois
	Billes pour pulpe (bois de pulpe)
	Bois sciés ou dédossés longit.; tranchés ou déroulés, excédant 6 mm
	Copeaux de bois et pâte
	Ouvrages en bois ou mat. et tressés (contre-plaqués/barils/vannerie)
	Produits forestiers et produits du bois
Produits métalliques primaires et fabriqués	Aluminium et produits et base d'aluminium
	Autres fers/aciers (fontes brutes/ferro-alliage/déchets/prod. inox.)
	Autres métaux communs et ouvrages (y compris outils, coutelleries)
	Autres ouvrages, en fer ou acier (y compris charpentes, cuves, chaînes)
	Barres et produits laminés plats, en fer ou acier
	Éléments de voies ferrés, en fer ou acier
	Fil machine, en fer ou acier non alliés
	Produits métalliques primaires et fabriqués
	Profilés (y compris soudés) et palplanches, en fer ou acier
	Torons et câbles non isolés, fil et clôtures, en fer ou acier
	Tubes, tuyaux et accessoires de tuyauterie, en fer ou acier
Pulpe et produits de papiers	Autres produits de l'industrie du papier/carton (y compris livres, dessins)
	Papier journal, en rouleaux ou en feuilles
	Pâtes, bois/autres celluloses fibres; déchets/rebut, papier/carton
	Pulpe et produits de papiers

Annexe 2 : Composition des régions canadienne et états-unienne

<i>Région canadienne</i>	<i>Province</i>
Atlantique	Île-du-Prince-Édouard
	Nouveau-Brunswick
	Nouvelle-Écosse
	Terre-Neuve-et-Labrador
Arctique	Manitoba
	Nunavut
	Québec/Arctique
	Territoires du Nord-Ouest
Pacifique	Colombie-Britannique
<i>Région états-unienne</i>	<i>État</i>
États-Unis (côte Est)	Caroline du Nord
	Caroline du Sud
	Connecticut
	Delaware
	Floride
	Géorgie
	Maine
	Maryland
	Massachusetts
	New Hampshire
	New Jersey
	New York
	Pennsylvanie
	Rhode Island
	Virginie
États-Unis (golfe du Mexique)	Alabama
	Louisiane
	Mississippi
	Texas
États-Unis (Grands Lacs)	Illinois
	Indiana
	Michigan
	Minnesota
	New York (lacs)
	Ohio
	Pennsylvanie (lacs)
États-Unis (Pacifique)	Wisconsin
	Alaska
	Californie
	Oregon
	Washington

