

# Systeme d'information maritime

Bulletin trimestriel

NUMÉRO 4, AVRIL 2017

Il nous plaît de vous livrer le quatrième numéro du Bulletin du Système d'information maritime (SIM). Grâce à la collaboration des cinq administrations portuaires canadiennes (APC) du Québec, nous pouvons pour la première fois vous présenter des informations globales touchant le trafic des marchandises sur le Saint-Laurent et le Saguenay. Désormais, les bulletins de mars et septembre porteront sur le trafic de marchandises alors que ceux de juin et décembre toucheront les mouvements de navires.

Dans le but d'améliorer constamment la qualité des informations présentées dans les bulletins, nous cherchons d'ici peu à établir des collaborations avec les responsables des ports régionaux, municipaux et privés du Québec afin de pouvoir présenter un portrait complet des transbordements de marchandises sur le Saint-Laurent/Saguenay. Pour le moment, le portrait couvre les cinq (5) APC du Québec qui manutentionnent environ 80 % des marchandises transitant dans les ports du Québec. C'est dire que les informations disponibles permettent d'ores et déjà d'avoir une vision intéressante et représentative des activités portuaires.

Notons que les travaux touchant le développement de l'interface Web se poursuivent. Dès l'automne, nous pourrons rendre accessible cette plateforme qui permettra notamment de faire des requêtes personnalisées dans les banques de données.

Nous tenons à remercier les 5 APC du Québec, soit les ports de Montréal, Québec, Saguenay, Sept-Îles et Trois-Rivières pour leur confiance et leur collaboration dans la mise en œuvre du présent projet.

Bonne lecture!

**Nicole Trépanier, présidente-directrice générale**  
**Société de développement économique du Saint-Laurent (Sodes)**

**Sylvain Lafrance, directeur général**  
**Innovation maritime**

## DANS CE NUMÉRO

[Suivi de l'activité maritime](#)

[Tendances observées en 2016 pour les types de marchandises manutentionnées](#)

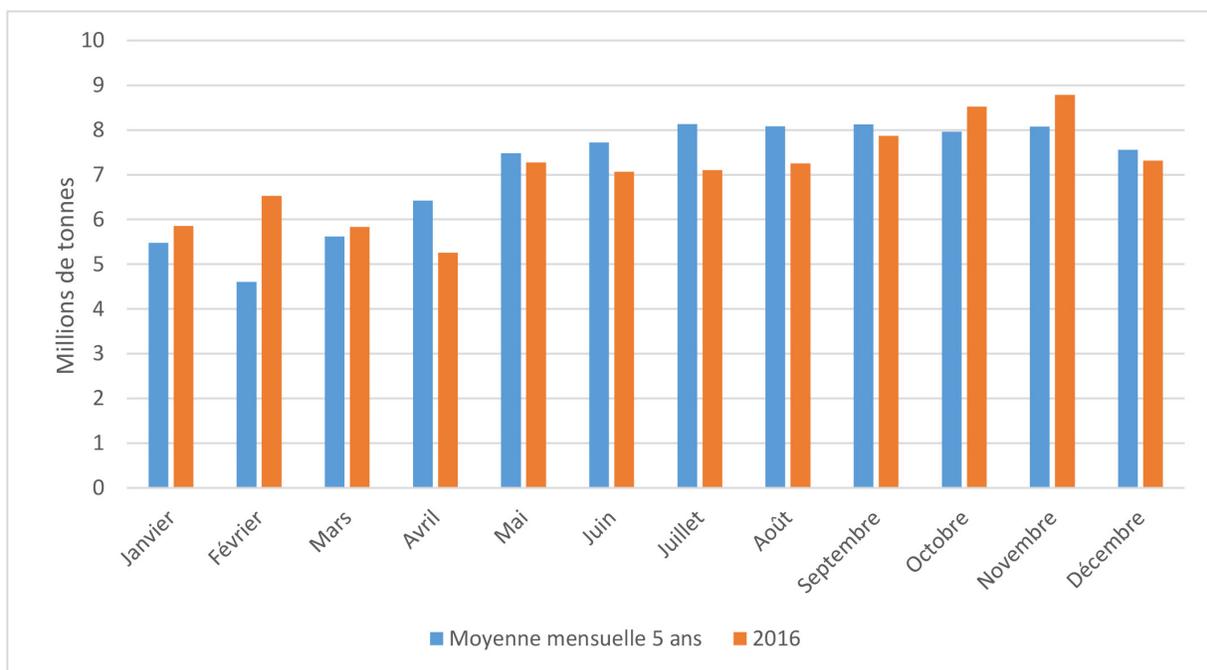
[Portrait sommaire des tonnages chargés/déchargés](#)

## SUIVI DE L'ACTIVITÉ MARITIME<sup>1</sup>

En 2016, le tonnage total manutentionné dans les 5 APC du Québec<sup>2</sup> (84 652 674 tonnes) a progressé de 6,6 % par rapport à 2015 (79 411 131 tonnes). Il demeure cependant inférieur au tonnage annuel moyen manutentionné dans les 5 APC entre 2011 et 2015 (85 251 046 tonnes).

L'analyse de la distribution mensuelle des tonnages manutentionnés (Figure 1) permet de constater, pour 2016, une augmentation des volumes transbordés lors des mois d'automne et d'hiver par rapport à la moyenne mensuelle des cinq années précédentes. Il sera intéressant, dans les prochains bulletins, de suivre l'évolution des tonnages de 2017 afin de vérifier s'il s'agit d'un événement épisodique ou d'une réorganisation de la fluctuation saisonnière.

**Figure 1**  
**Tonnages mensuels manutentionnés dans les 5 APC du Québec**



Sources : APC, Innovation maritime

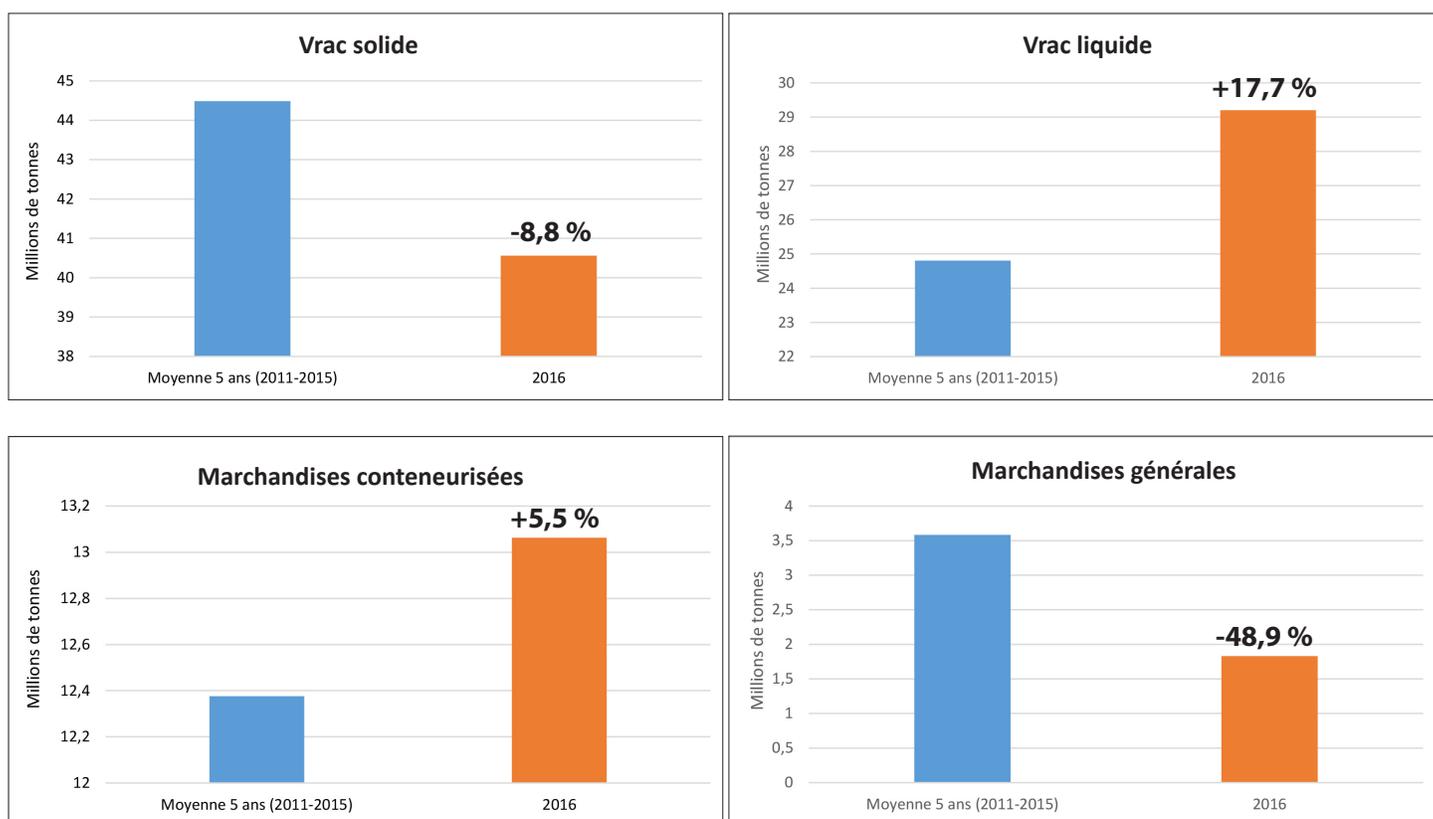
<sup>1</sup> Se référer à la note méthodologique en annexe pour plus de précisions quant aux hypothèses retenues pour l'analyse des données.

<sup>2</sup> Les données proviennent des 5 APC du Québec. Celles-ci manutentionnent historiquement environ 80 % des tonnages de marchandises transitant dans les ports du Québec. Les données pour les ports régionaux, municipaux ou privés ne sont pas disponibles pour le moment.

## TENDANCES OBSERVÉES EN 2016 POUR LES TYPES DE MARCHANDISES MANUTENTIONNÉES

Au cours des dernières années (2011-2016), le vrac solide, le vrac liquide, les marchandises conteneurisées et les marchandises générales ont constitué, dans l'ordre, les principaux tonnages manutentionnés dans les APC du Québec, avec respectivement 51 %, 30 %, 15 % et 4 % du total manutentionné au cours de cette période. Pour 2016, on note des fluctuations significatives par rapport à la période de référence (2011-2015) (Figure 2).

**Figure 2**  
**Distribution du tonnage total par classes de marchandises pour les 5 APC du Québec<sup>3</sup>**



Sources : APC, Innovation maritime

Le vrac solide, bon premier pour le tonnage chargé à partir des APC, obtient ce rang principalement grâce aux exportations de minerais, surtout celui de fer à partir de Sept-Îles. Ce type de vrac est aussi bien représenté dans les tonnages déchargés, ce qui signifie un apport significatif de matières premières à destination des ports du Saint-Laurent/Saguenay, pour une transformation au Canada. C'est le cas entre autres de la bauxite et de l'alumine, intrants nécessaires dans la fabrication de l'aluminium. Malgré une légère reprise du transport de vrac solide, les chiffres de 2016 indiquent une diminution de 8,8 % par rapport à la moyenne des 5 années précédentes.

<sup>3</sup> Les échelles sont variables afin de permettre aux lecteurs d'apprécier les tendances par types de marchandises plutôt que le rapport entre eux.



Pour ce qui est du vrac liquide, ce sont les produits pétroliers qui représentent la majeure partie du tonnage lié à cette classe de marchandises. Que ce soit le brut léger en provenance de la mer du Nord et du nord de l'Afrique ou des produits raffinés destinés à l'approvisionnement en combustible dans les diverses régions, le transport du vrac liquide joue un rôle essentiel dans l'économie du Québec, tant de façon directe qu'indirecte. On retrouve aussi dans cette classe les huiles d'origine animale ou végétale transportées en vrac, mais elles comptent, en moyenne, pour moins de 1,5 % du tonnage transbordé. Le transbordement du vrac liquide est en croissance dans les APC du Québec (hausse de 17,7 % en 2016 par rapport à la période 2011-2015).

La manutention de conteneurs est principalement l'affaire d'une seule administration portuaire. Montréal détient la palme quant au tonnage manutentionné. De par sa situation géographique, ce port est une importante porte d'entrée pour le cœur industriel nord-américain<sup>4</sup>, avec une réelle portée continentale, puisqu'un conteneur sur cinq est relié aux États-Unis. La présence de transporteurs de ligne à Montréal favorise également le transport de marchandises conteneurisées vers d'autres marchés, notamment vers l'Europe. Étant un port de destination, Montréal est souvent la seule escale nord-américaine pour certains de ces transporteurs, ce qui explique la stabilité relative entre le tonnage déchargé et chargé.

« Le vrac solide, bon premier pour le tonnage chargé à partir des APC, obtient ce rang principalement grâce aux exportations de minerais, surtout celui de fer à partir de Sept-Îles. »

Il est intéressant de noter que, pour 2016, une hausse de 5,5 % des marchandises conteneurisées a été enregistrée par rapport à la moyenne des cinq années précédentes. La croissance de marchés émergents tels l'Asie, l'ajout de services<sup>5</sup>, l'utilisation de navires de plus grande capacité et l'ajout du Terminal Viau permettent d'expliquer cette amélioration du tonnage transbordé.

Montréal occupe une place importante dans la manutention des conteneurs sur la Côte Est canadienne. Sur la côte Ouest, le port de Vancouver occupe le premier rang.

Montréal (2016)	13 062 887 tonnes
Halifax (2016)	4 054 051 tonnes <sup>6</sup>
Vancouver (2016)	25 057 867 tonnes <sup>7</sup>

Le transbordement de marchandises générales dans les 5 APC a, quant à lui, diminué de façon importante avec un recul de 48,9 % pour 2016, comparativement à la moyenne des cinq années précédentes. Cette baisse marquée s'explique, pour beaucoup, par une diminution importante des transbordements de produits du bois, tant pour les tonnages chargés que déchargés.

<sup>4</sup> Incluant le Québec, l'Ontario et le Midwest américain.

<sup>5</sup> Principalement par MSC (Mediterranean Shipping Company).

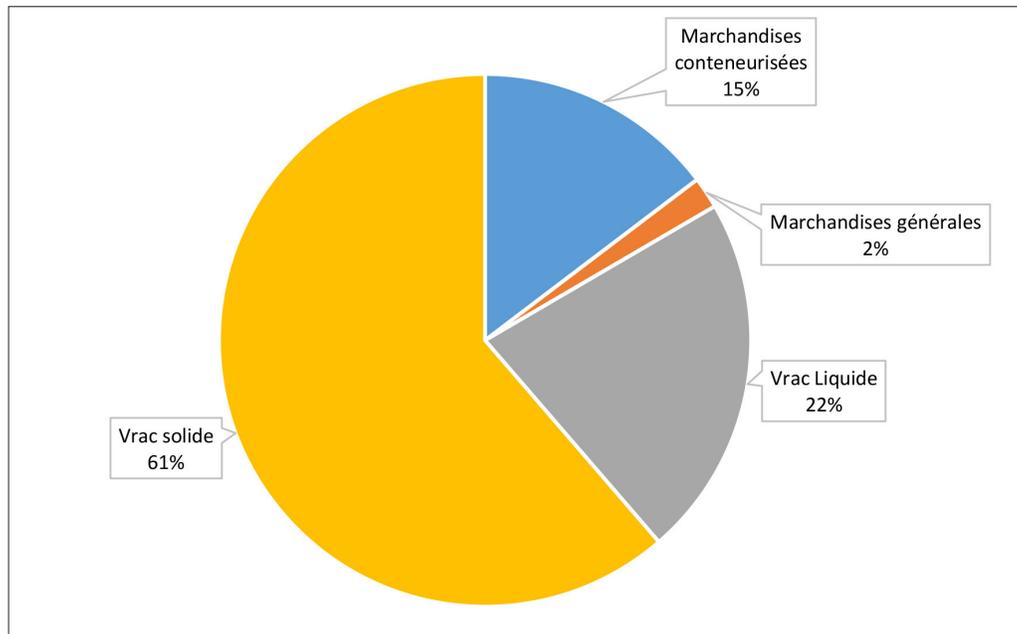
<sup>6</sup> Source : [portofhalifax.ca/cargo/statistics](http://portofhalifax.ca/cargo/statistics), importations et exportation pour 2016.

<sup>7</sup> Source : <http://www.portvancouver.com/wp-content/uploads/2016/05/Cargo-Statistics-Year-to-Date-December-2016.pdf>

## PORTRAIT SOMMAIRE DES TONNAGES CHARGÉS/DÉCHARGÉS

L'importance, en termes de tonnage manutentionné, de chacune des grandes classes de marchandises varie selon que l'on considère le tonnage chargé ou déchargé (Figures 3 et 4).

**Figure 3**  
**Distribution, par type de marchandises, du tonnage chargé pour 2016 dans les 5 APC du Québec**

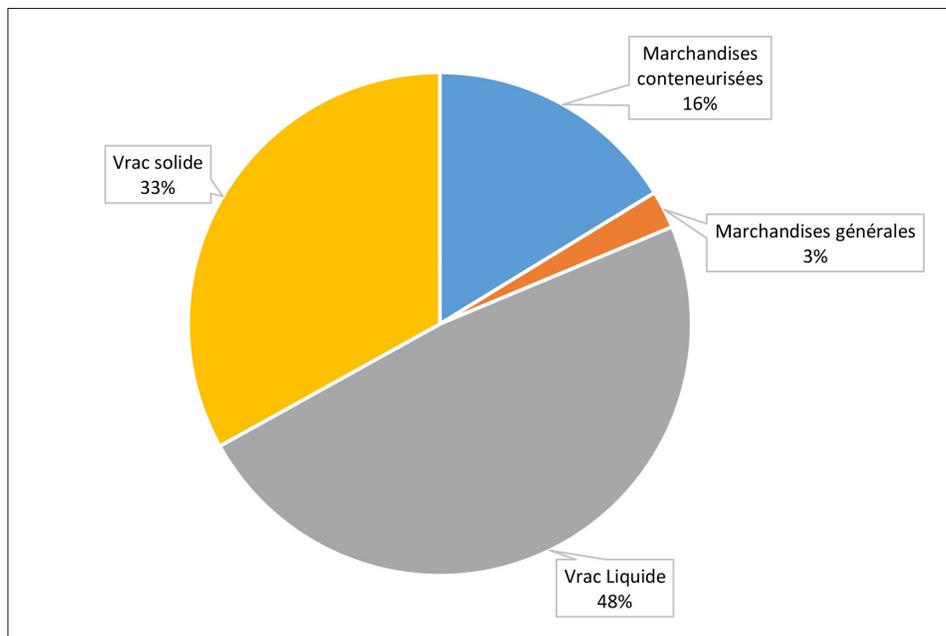


Sources : APC, Innovation maritime

Dans le cas des chargements en 2016, le vrac solide représentait 61 % du tonnage total manutentionné dans les 5 APC du Québec, ceci étant principalement dû aux expéditions de minerai de fer à partir de Sept-Îles. Le vrac liquide se classe en second avec 22 % du tonnage, suivi par les marchandises conteneurisées à 15 % et les marchandises générales avec 2 %.

Le vrac liquide chargé à partir des installations des 5 APC du Saint-Laurent/Saguenay est en progression depuis 2013 et cette tendance s'est nettement accélérée en 2016. En effet, en plus d'augmenter de façon significative la quantité de tonnage chargé, la mise en place d'un service régulier de transport d'hydrocarbures entre Montréal et Québec (Saint-Romuald) accroît également le tonnage déchargé. Ceci s'explique par le fait que ce type de marchandise, au contraire du vrac solide, occupe une place de choix dans le transport domestique puisque les hydrocarbures produits à partir des raffineries sont redistribués par navires et entreposés dans différents ports du Québec.

**Figure 4**  
**Distribution, par type de marchandises, du tonnage déchargé pour 2016**  
**dans les 5 APC du Québec**



Sources : APC, Innovation maritime

La distribution du tonnage déchargé (Figure 4) permet de constater le changement dans l'ordre d'importance des types de marchandises. Le vrac solide, ne représentant plus que 33 % du tonnage déchargé, cède la première place au vrac liquide (48 %). Les marchandises conteneurisées demeurent au troisième rang avec 16 % du tonnage. Les marchandises générales représentent 3 % du tonnage total déchargé en 2016 dans les 5 APC du Québec.

Il est utile de rappeler que les tonnages mentionnés ne sont pas nécessairement le reflet de la valeur économique respective de chacun des types de marchandises. Si chacune a un impact important dans l'économie des régions du Québec, certaines marchandises, notamment celles conteneurisées, sont réputées avoir une plus grande valeur économique.

Le bilan des opérations pour les années 2011 à 2016 ([Tableau 1](#)) permet de dégager certaines tendances dans les transbordements faits dans les 5 APC du Québec. L'équilibre prévaut pour les marchandises conteneurisées, également pour les marchandises générales, tandis que le vrac montre un déséquilibre entre les tonnages chargés et déchargés. Si le vrac solide montre une forte tendance au chargement (en moyenne 69 % du tonnage manutentionné), c'est l'inverse pour le vrac liquide, avec une moyenne de 76 % du tonnage manutentionné qui est déchargé.

**Tableau 1**  
**Bilan des opérations de transbordement (2011 à 2016) dans les 5 APC du Québec**  
**(en millier de tonnes)**

Type de marchandises	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Moyenne
Conteneurisées	12471	11845	11897	12575	13093	13063	12491
<i>Chargées</i>	55%	51%	53%	51%	49%	50%	52%
<i>Déchargées</i>	45%	49%	47%	49%	51%	50%	48%
Marchandises générales	2371	4416	4143	5185	1803	1830	3291
<i>Chargées</i>	52%	48%	47%	46%	41%	47%	47%
<i>Déchargées</i>	48%	52%	53%	54%	59%	53%	53%
Vrac Liquide	27114	26899	22926	22268	24823	29201	25539
<i>Chargé</i>	23%	24%	20%	22%	22%	34%	24%
<i>Déchargé</i>	77%	76%	80%	78%	78%	66%	76%
Vrac solide	45105	48523	46667	42438	39692	40559	43831
<i>Chargé</i>	31245	69%	71%	68%	66%	67%	69%
<i>Déchargé</i>	13787	31%	29%	32%	34%	33%	31%
<b>Total général</b>	<b>87061</b>	<b>91684</b>	<b>85632</b>	<b>82466</b>	<b>79411</b>	<b>84653</b>	<b>85151</b>

Sources : APC, Innovation maritime

### À SURVEILLER DANS LE PROCHAIN BULLETIN

- Suivi du trafic maritime pour l'année 2017
- Portrait du trafic entrant/sortant dans le système Saint-Laurent/Saguenay

[S'ABONNER AU BULLETIN](#)



## NOTES MÉTHODOLOGIQUES

Les données utilisées comptabilisent les marchandises manutentionnées dans les 5 APC sur le Saint-Laurent/Saguenay :

- Montréal
- Québec
- Sept-Îles
- Saguenay
- Trois Rivières

Les marchandises transbordées dans ces ports du fleuve Saint-Laurent sont diversifiées et classées sous quatre grandes appellations :

- Vrac solide
- Vrac liquide
- Marchandises conteneurisées
- Marchandises générales

Les quatre classes de marchandises utilisées pour l'analyse des tonnages regroupent chacune diverses marchandises et, dans certains cas, une marchandise donnée peut être présente dans plus d'une classe, selon son conditionnement. Le sucre, par exemple, peut être transporté en vrac directement à bord d'un vraquier ou en plus petites quantités dans des conteneurs.

Les marchandises conteneurisées comprennent donc tout ce qui est transporté dans un conteneur, peu importe le type d'unité de transport ou sa longueur. Il faut cependant noter que pour certaines expéditions où la marchandise est diverse et conditionnée de façons différentes, le tonnage total peut être inscrit sous la rubrique marchandises générales.

Le vrac solide englobe divers types de minerais ou de produits secs en vrac, incluant le grain sous toutes ses formes (blé, soya, canola, maïs et autres céréales, résidus solides du pressage des grains pour en retirer l'huile (canola), aussi appelé tourteau). Cependant, une expédition avec un conditionnement en conteneur est comptabilisée dans les marchandises conteneurisées.

Le vrac liquide comprend les produits pétroliers, raffinés ou bruts, les huiles végétales, les huiles minérales et divers produits chimiques liquides transportés en vrac. On y retrouve aussi la mélasse, et autres sucres liquides. Les marchandises générales regroupent la cargaison qui voyage hors conteneurs ; il peut s'agir de pièces surdimensionnées, de véhicules, de rouleaux d'acier, de la pâte de papier ou de tout autre produit non conditionné en conteneurs. C'est également sous cette rubrique que sont classées les expéditions au conditionnement varié où la marchandise est principalement hors conteneurs.

Pour certaines entrées, lorsque les dates de manutention sont manquantes, nous utilisons les dates de facturation comme repères pour établir les dates des opérations de transbordement.