

# Systeme d'information maritime

Bulletin trimestriel

NUMÉRO 5, JUIN 2017

C'est avec plaisir que nous vous offrons le cinquième bulletin du Système d'information maritime (SIM). On y présente d'abord un bref suivi de l'activité maritime pour les quatre premiers mois de 2017. S'ajoute ensuite une section portant sur le trafic des navires étrangers en provenance ou à destination de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Nous vous rappelons que tous les bulletins produits peuvent être consultés en ligne, en versions anglaise et française, directement sur le site de la [Sodes](#) ou d'[Innovation maritime](#). D'ici quelques mois, le Système d'information maritime aura son propre site internet où se retrouveront les bulletins et via lequel plusieurs données seront accessibles aux usagers. Il sera donc possible d'y faire des requêtes personnalisées à même des banques de données. Une fois la phase de mise en place complétée, nous viserons à enrichir constamment l'interface web afin d'y ajouter des informations à valeur ajoutée touchant le secteur maritime. Les modalités d'abonnement pour ce service vous seront communiquées au cours de l'automne.

Bon été!

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

**Sylvain Lafrance**  
directeur général  
Innovation maritime

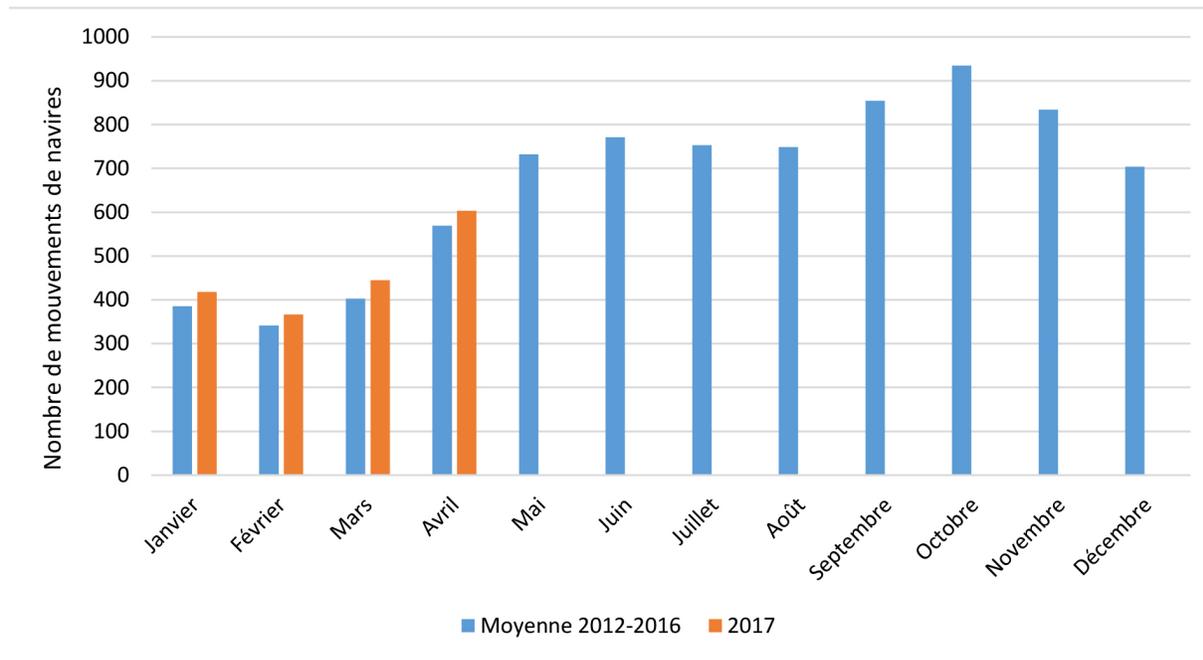
## DANS CE NUMÉRO

[Suivi de l'activité maritime](#)  
[Particularité du trafic associé à la Voie maritime du Saint-Laurent](#)

## SUIVI DE L'ACTIVITÉ MARITIME

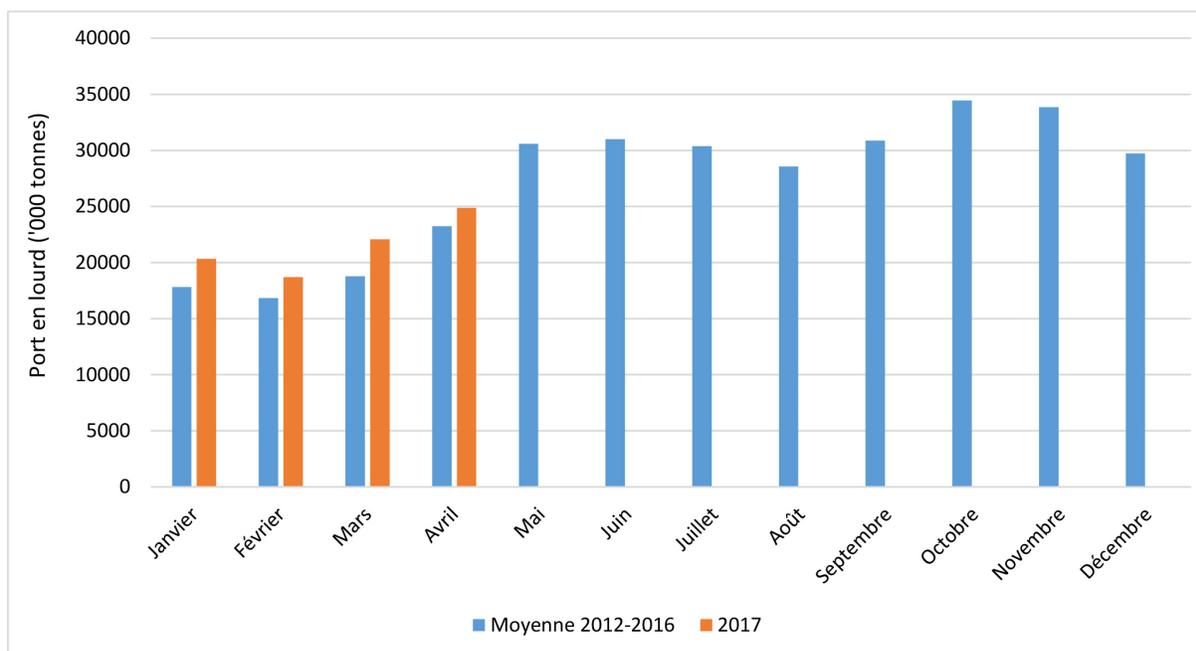
En termes de mouvements de navires, les premiers mois de 2017 montrent une tendance à la hausse par rapport à la moyenne des cinq dernières années (2012-2016). L'augmentation totale est de 8 % pour la période de janvier à avril 2017.

Figure 1 - Trafic mensuel sur le Saint-Laurent et le Saguenay



Cette hausse du nombre de mouvements de navires s'accompagne d'une augmentation notable de la capacité totale de transport; de fait, on enregistre pour les quatre premiers mois de 2017 une croissance de 12 % par rapport à la moyenne de 2012-2016.

Figure 2 – Capacité totale mensuelle des navires (en '000 tonnes de port en lourd)





Bien que ces hausses s'observent pour tous les types de navires, il faut noter une augmentation significative du nombre de voyages pour les porte-conteneurs<sup>1</sup>. La comparaison des résultats des premiers mois de 2016 avec ceux de 2017 indique en effet une remontée du nombre de déplacements (passant de 278 à 304). Pour le même type de navires et pour la même période (janvier à avril), le port en lourd cumulé montre un total de 10,7 millions de tonnes en 2016 et de 12,8 millions de tonnes pour 2017. Cette croissance de la capacité totale fait passer la valeur du port en lourd moyen des navires de 38 573 tonnes (2016) à 42 005 tonnes (2017)<sup>2</sup>.

Pour leur part, les navires-citernes affichent une croissance au niveau du nombre de voyages (hausse de 20 mouvements pour les 4 premiers mois de 2017 par rapport à 2016)<sup>3</sup>. Quant aux navires de vrac solide, ils enregistrent une augmentation du nombre de déplacements, passant de 758 en 2016 à 806 en 2017 pour la période de janvier à avril; toutefois, pour la même période, la capacité de transport (port en lourd total) diminue légèrement, passant de 49 à 48 millions de tonnes. Cela a pour effet de ramener le port en lourd moyen de ces navires de 64 850 tonnes (2016) à 59 600 tonnes (2017) pour la période à l'étude.

### **PARTICULARITÉ DU TRAFIC ASSOCIÉ À LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT : LE TRAFIC DES NAVIRES ÉTRANGERS ENTRE LE GOLFE DU SAINT-LAURENT ET LES GRANDS LACS**

En plus de permettre aux navires de rejoindre les différentes installations portuaires présentes sur ses rives, le fleuve Saint-Laurent est également une porte d'entrée menant aux ports situés dans le bassin des Grands Lacs. Cette « autoroute bleue » permet donc d'accéder à des installations tant au Québec qu'en Ontario ou dans le nord des États-Unis.

Le trafic observé sur le fleuve Saint-Laurent, entre le début de la Voie maritime (à l'entrée de l'écluse de Saint-Lambert) jusqu'aux détroits menant à la pleine mer (Belle-Isle au nord et Cabot au sud de Terre-Neuve) comporte son lot de passages sans interaction avec les ports situés sur le Saint-Laurent.

Ces passages sans escale sur le fleuve correspondent à deux scénarios précis :

- Le transport d'une pleine cargaison en provenance d'un port à l'extérieur du fleuve Saint-Laurent vers une installation portuaire en amont de l'écluse de Saint-Lambert;
- Un chargement embarqué en amont de l'écluse de Saint-Lambert, destiné à un port situé ailleurs que sur le fleuve Saint-Laurent.

---

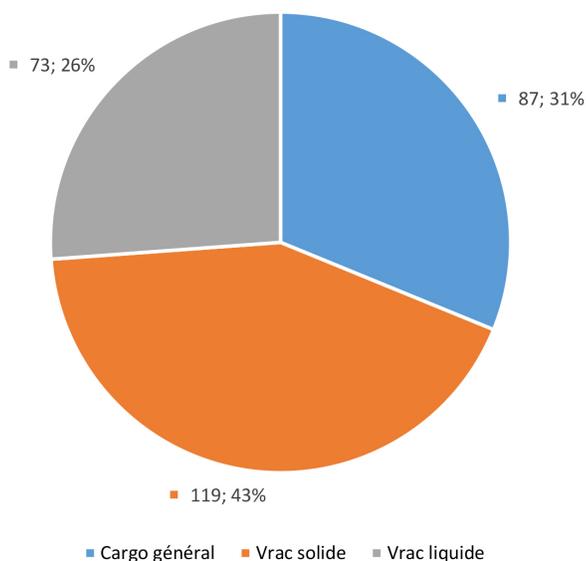
<sup>1</sup> Notes méthodologiques, [bulletin 1](#) : « ...les termes voyage, déplacement ou mouvement de navire sont utilisés indifféremment dans le présent bulletin, à moins de spécifications contraires. »

<sup>2</sup> En 2017, 4 des 9 navires porte-conteneurs n'ayant pas fait escale au Port de Montréal en 2016 montrent un port en lourd supérieur à 50 000 tonnes.

<sup>3</sup> Le nouveau service Montréal-Québec, assuré par deux navires domestiques, représente à lui seul 94 mouvements pour les 4 premiers mois de 2017.

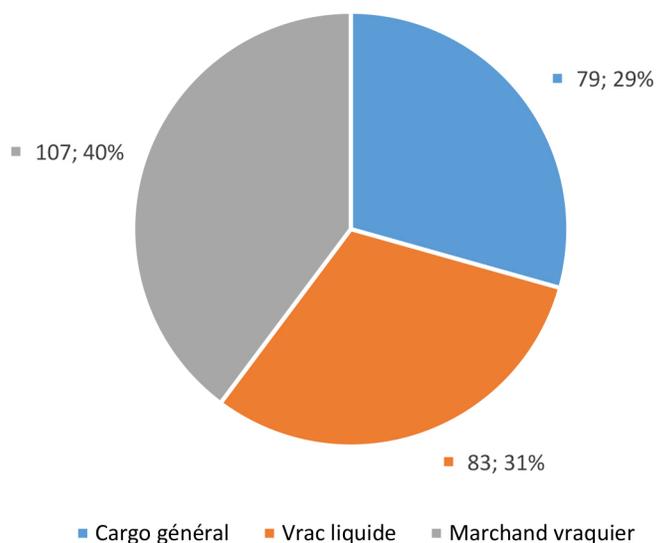
En 2016, selon les données rapportées à Innav<sup>4</sup>, le nombre de passages à destination de la Voie maritime s'élevait à 987. De ce nombre, 279 passages étaient associés à des navires battant pavillon étranger et ne faisant aucune escale sur le fleuve Saint-Laurent. Ce sont des vraquiers et des navires cargos généraux qui constituent la grande majorité de ces mouvements avec un total de 206 passages (74 % de ces voyages). Les navires-citernes complètent le tableau avec 73 passages (26 %).

**Figure 3 – Nombre de navires étrangers, passage direct vers la Voie maritime, 2016**



Les passages vers l'est, soit de la Voie maritime vers les eaux en aval, s'élevaient quant à eux, en 2016, à 983. Les navires étrangers avec une destination à l'extérieur du Canada représentaient 269 mouvements. Encore une fois, les proportions et les types de navires impliqués dans ce genre de voyage demeurent sensiblement les mêmes : une forte présence de vraquiers (107 passages) et de cargos généraux (79 passages) avec, en complément, des navires-citernes (83 passages).

**Figure 4 – Nombre de navires étrangers, passage direct à partir de la Voie maritime, 2016**



<sup>4</sup> Au Canada, le SIGTM (Système d'information sur la gestion du trafic maritime) est identifié par l'acronyme INNAV. Re : <http://www.innav.gc.ca/home.aspx>.



Puisque la Voie maritime du Saint-Laurent impose un tirant d'eau maximal<sup>5</sup>, il est possible, pour les navires désireux de rentabiliser leurs opérations, d'opter pour des variantes des deux scénarios précédents. Considérant que le cabotage<sup>6</sup> n'est accessible qu'aux navires canadiens, les options s'offrant aux navires battant pavillon étranger ne permettent pas un transport de marchandises à partir d'un port canadien vers un autre port canadien. Les escales sont donc associées aux possibilités suivantes :

- Un chargement partiel embarqué en amont de l'écluse de Saint-Lambert, destiné à un port situé à l'extérieur du fleuve Saint-Laurent avec une escale dans un port du Saint-Laurent afin de compléter le chargement grâce à l'augmentation du tirant d'eau maximum permis.
- Un chargement complet embarqué en amont de l'écluse de Saint-Lambert, destiné à un port situé à l'extérieur du fleuve Saint-Laurent avec une escale dans un port du Saint-Laurent afin de ravitailler le navire, principalement en combustible.
- Un voyage en lest à partir d'un port en amont de l'écluse de Saint-Lambert avec une escale dans un port du Saint-Laurent afin de charger et/ou de ravitailler le navire, principalement en combustible.
- Un transport d'une cargaison en provenance d'un port à l'extérieur du fleuve Saint-Laurent vers une installation portuaire en amont de l'écluse de Saint-Lambert, avec une escale dans un port sur le Saint-Laurent pour un déchargement partiel ou complet<sup>7</sup>

### **Sommaire des passages vers l'est, avec une escale sur le Saint-Laurent**

En 2016, 229 voyages à partir des Grands Lacs impliquant des navires étrangers ont comporté une escale sur le fleuve Saint-Laurent. Les vraquiers sont en nette majorité dans la distribution par types de navires avec 129 mouvements (56 %). La distribution saisonnière montre des pointes de ce type de voyages en novembre et décembre, effet combiné de la fin de saison des opérations de la Voie maritime et des conditions climatiques. Afin de maximiser son chargement, un navire peut transiter vers son port de chargement sur les Grands Lacs avec un minimum de combustible à bord, puis profiter de son passage sur le fleuve pour se ravitailler en carburant avant d'entreprendre sa traversée océanique. Le grain et la boulette de fer ont, en fin de saison en 2016, favorisé cette augmentation du trafic.

La distribution des escales par port visité permet, à la Figure 5, d'identifier les trois principales escales choisies par les navires étrangers quittant la zone des Grands Lacs et de la Voie maritime : Montréal (136 escales), Québec (36 escales) et Sorel (27 escales).

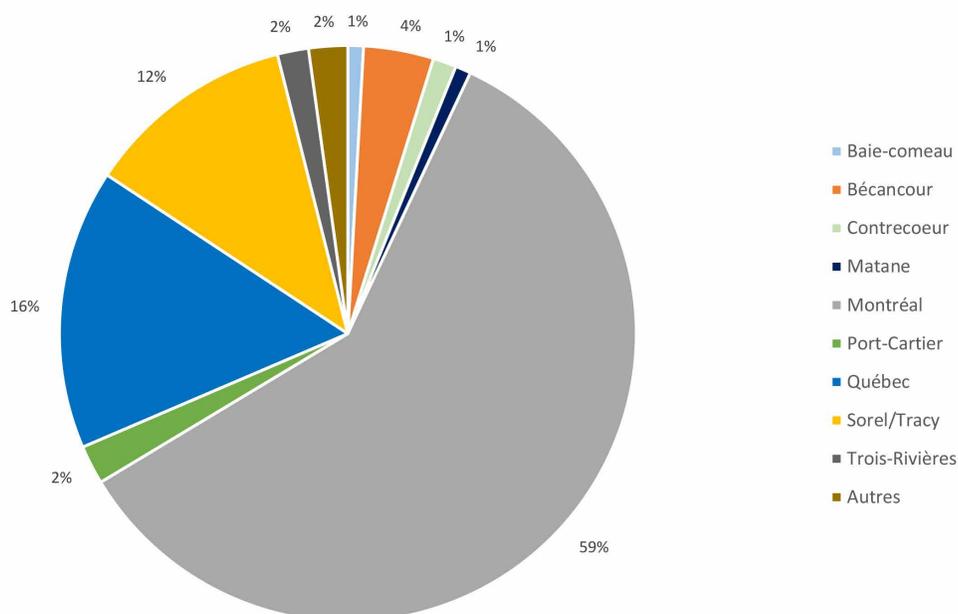
---

<sup>5</sup> Tirant d'eau maximum : 8,08 m, dimensions maximales : longueur 225,5 m, largeur 23,77 m et tirant d'air maximum 35,5 m. Source : <http://www.grandslacs-voiemaritime.com/fr/voie-maritime/faits/index.html>.

<sup>6</sup> Cabotage : fait référence à toute activité maritime commerciale – transport de marchandises et de passagers – entre des ports situés dans les eaux canadiennes.

<sup>7</sup> Dans ce dernier cas, l'accès au Grands Lacs est requis pour le prochain chargement que le navire doit transporter. Ce transit se fait donc avec un navire léger.

**Figure 5 – Distribution des escales sur le Saint-Laurent pour des navires étrangers en provenance de la Voie maritime du Saint-Laurent, 2016**



Si Montréal apparaît comme le premier choix des navires étrangers, il importe de noter que la grande majorité de ces 136 escales sont de courte durée et servent principalement au ravitaillement en combustible. Les vraquiers qui font escale à Québec sont à quai pour des durées plus longues allant de 13 heures à 3 jours environ, ce qui implique des opérations de transbordement partiel ou complet, soit de vrac ou encore de grain selon le poste d’amarrage. Les escales à Sorel se font également aux terminaux dédiés au vrac solide et au grain, mais aussi à l’embarquement de produits d’acier (chez Terminal Maritime).

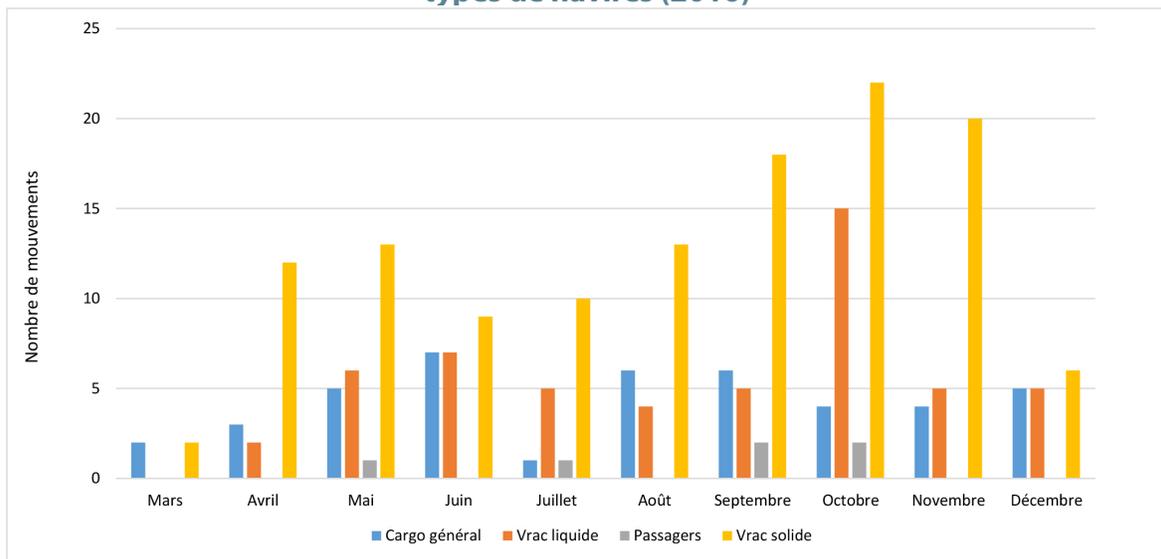
Notons que pour les navires vraquiers canadiens en provenance des Grands Lacs, le portrait quant aux escales est sensiblement différent. Le Port de Québec apparaît alors, pour les navires de vrac solide domestiques, comme la principale destination ; le Port de Montréal accueille quant à lui davantage de navires-citernes (vrac liquide) domestiques.

**Sommaire des passages vers l’ouest, avec une escale sur le Saint-Laurent**

En 2016, un total de 228 mouvements impliquait des navires étrangers ayant fait une escale dans un des ports sur le Saint-Laurent avant de transiter par la Voie maritime du Saint-Laurent. Encore une fois, ce sont les vraquiers qui constituent la majeure partie de ces voyages avec 55 % (125 mouvements). Le reste est partagé entre les navires de cargo général (19 % ou 43 mouvements), les navires de vrac liquide (24 % ou 54 mouvements) et 6 mouvements de navires-passagers (3 %). Les mois d’octobre et de novembre montrent une augmentation du nombre de vraquiers qui, après une escale sur le fleuve, ont poursuivi leur course vers un port en amont de l’écluse de Saint-Lambert. Ce phénomène s’explique probablement par la hausse de la demande de transport du grain et de la boulette de fer observée dans les ports des Grands Lacs en fin de saison l’année dernière. La baisse abrupte en décembre repose sans doute sur l’imminence de la fermeture de la Voie maritime. Les navires étrangers s’abstiennent de rallier un port saisonnier tard dans l’année afin d’éviter de demeurer coincés à l’intérieur des Grands Lacs pendant l’hiver.



**Figure 6 – Distribution mensuelle des voyages avec escale, à destination de la Voie maritime, par types de navires (2016)**



Le nombre de ports utilisés sur le Saint-Laurent comme escale est plus important en remontant vers la Voie maritime du Saint-Laurent. Montréal demeure le premier choix avec 69 escales (30 %). L'analyse des escales de vraquiers à Montréal montre cette fois que la majorité d'entre elles est de plus de 24 heures, confirmant alors un débarquement de marchandises complet ou partiel avant de poursuivre plus à l'ouest<sup>8</sup>.

**Tableau 1 – Distribution des escales sur le Saint-Laurent pour des navires étrangers à destination de la Voie maritime du Saint-Laurent, 2016**

Port d'escale	Nombre	%
Montréal	69	30%
Sorel/Tracy	45	20%
Québec	39	17%
Trois-Rivières	25	11%
Contrecoeur	13	6%
Baie-Comeau	9	4%
Bécancour	9	4%
Cacouna	3	1%
Matane	3	1%
Port Alfred/Saguenay	3	1%
Saguenay	2	1%
Port-Cartier	2	1%
Sept-Iles	2	1%
Havre-Saint-Pierre	1	0%
Lanoraie	1	0%
Longueuil	1	0%
Rimouski	1	0%

Les ports de Sorel (20 %) et de Québec (17 %) occupent la seconde et la troisième place dans la répartition des ports d'escale pour les navires étrangers qui rejoignent ensuite un port à l'ouest de l'écluse de Saint-Lambert. Dans les deux cas, la durée moyenne des escales pour les vraquiers confirme le déchargement de marchandises. La faible proportion d'escales de moins de 24 heures tend à indiquer que la majorité des navires impliqués dans ce type de voyages<sup>9</sup> vont effectuer un déchargement complet puis se repositionner dans un port des Grands Lacs afin de reprendre un nouveau chargement.

En considérant strictement les navires canadiens, on observe ici aussi, comme pour les navires domestiques quittant la Voie maritime, un portrait différent quant aux choix d'escale : le Port de Québec et celui de Port-Cartier accueillent une forte proportion des navires de vrac solide domestiques alors que le Port de Montréal se démarque comme escale privilégiée pour les navires-citernes domestiques à destination des Grands Lacs.

<sup>8</sup> Le nombre de quais utilisés lors de ces escales montre également une plus grande diversité.

<sup>9</sup> Arrêt dans un port sur le Saint-Laurent puis entrée dans la Voie maritime du Saint-Laurent pour un navire étranger.



En somme, en 2016, les navires battant pavillon étranger ont représenté environ 50 % des mouvements de navires entre le golfe et la Voie maritime du Saint-Laurent. Un peu plus de la moitié de ces navires n'a fait aucune escale dans les ports du Saint-Laurent, tant pour les voyages vers l'amont que vers l'aval du Saint-Laurent. Environ 45 % des navires étrangers s'est arrêté dans un des ports du Québec pour des opérations de ravitaillement ou de chargement/déchargement partiel ou complet.

**Tableau 2 – Sommaire des mouvements entre le golfe et la Voie maritime du Saint-Laurent, 2016**

	golfe du Saint-Laurent vers la Voie maritime	Voie maritime vers le golfe du Saint-Laurent
<b>Nombre total de mouvements</b>	987	983
<b>Nombre de mouvements des navires étrangers</b>	507 (51 %)	498 (51 %)
<b>0 escale</b>	279 (55 %)	269 (54 %)
<b>1 escale</b>	228 (45 %)	229 (46 %)

### À SURVEILLER DANS LE PROCHAIN BULLETIN

- Un suivi du trafic des marchandises
- Un portrait du trafic des céréales (grains) sur le Saint-Laurent

S'INSCRIRE AU  
BULLETIN DU SIM

