

Système d'information maritime

Bulletin trimestriel

NUMÉRO 11, DÉCEMBRE 2018

Ce Bulletin du Système d'information maritime (SIM) présente un sommaire des mouvements de navires sur le Saint-Laurent et le Saguenay pour les dix (10) premiers mois de 2018. Le bulletin présente également un portrait général des zones d'ancrage entre Montréal et Les Escoumins, tout en mettant en évidence le rôle stratégique de la zone des Rasades.

Rappelons que le SIM dispose d'une interface web (www.statsmaritimes.com) sur laquelle se retrouvent les bulletins antérieurs de même que de nombreuses informations statistiques liées au domaine maritime. Tous les partenaires associés au projet SIM travaillent en ce moment à la préparation d'une seconde phase au projet qui devrait permettre d'enrichir davantage la plateforme web mise en place depuis 2017 pour l'industrie maritime.

Bonne lecture !

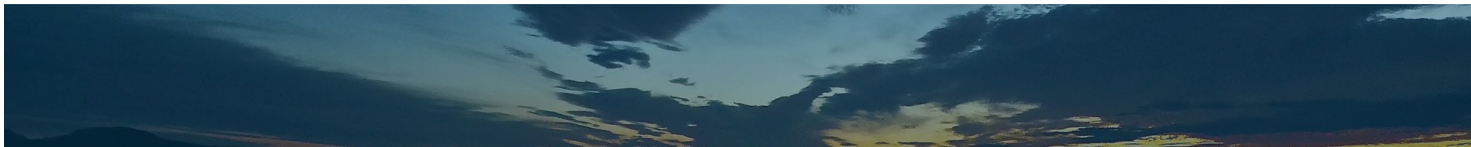
Nicole Trépanier
Présidente-directrice générale
Société de développement économique du Saint-Laurent (Sodes)

Sylvain Lafrance
Directeur général
Innovation maritime

DANS CE NUMÉRO

[Suivi de l'activité maritime](#)

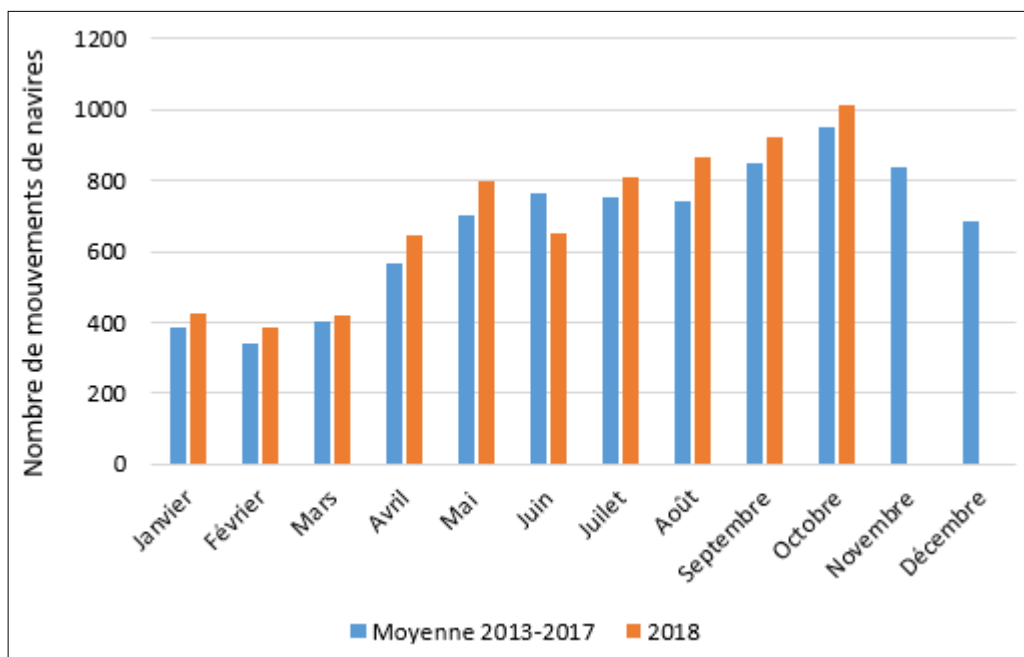
[Les zones d'ancrage sur le Saint-Laurent](#)



SUIVI DE L'ACTIVITÉ MARITIME

L'année 2018 présente des résultats intéressants. Pour les 10 premiers mois, on note une augmentation moyenne du trafic de 8 % (6 928 mouvements¹), en comparaison à la moyenne des cinq dernières années (2013 à 2017). Le bilan est également positif par rapport à 2017 (hausse de 5 %) où l'on enregistrait 6 628 mouvements de janvier à octobre.

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

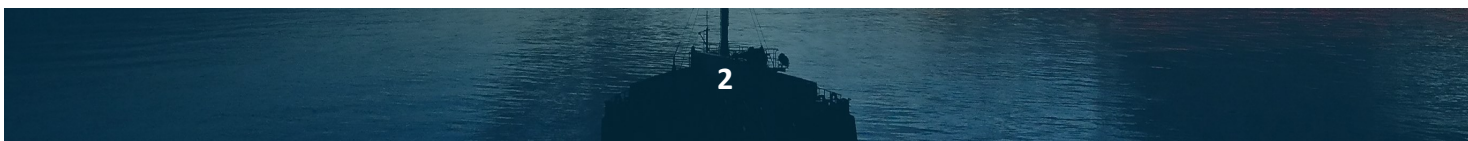


Sources : INNAV, IMAR

Tout comme pour le trafic, la capacité de chargement des navires s'est appréciée en 2018. Avec un total cumulé de 276 millions de tonnes de port en lourd², les 10 premiers mois de l'année affichent une progression moyenne de l'ordre de 6 % comparativement à la moyenne des cinq années précédentes (2013-2017). Pour la même période (janvier à octobre), 2017 affichait un total de 272 millions de tonnes de port en lourd. La différence représente une hausse de 1,5 % en 2018.

¹ Le terme mouvement de navires correspond à un voyage entre un point A et un point B. Un navire ralliant un port afin d'y prendre une marchandise et le quittant vers sa destination génère donc deux mouvements. Se référer aux notes méthodologiques du [Bulletin 1](#).

² Le port en lourd d'un navire représente le chargement maximum qu'il peut emporter ; il est égal au déplacement en charge (poids total du navire chargé au maximum) moins son déplacement léger (poids total du navire léger, c'est-à-dire sans cargaison ni approvisionnement).



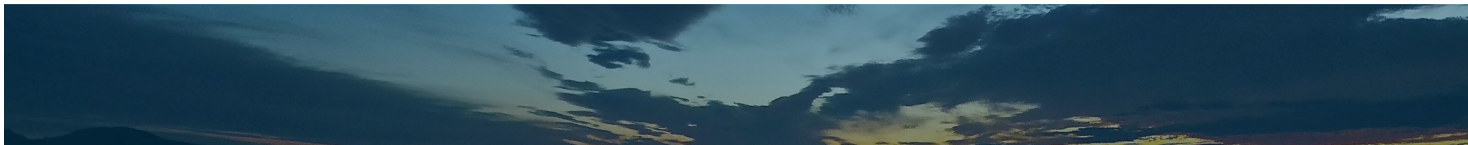
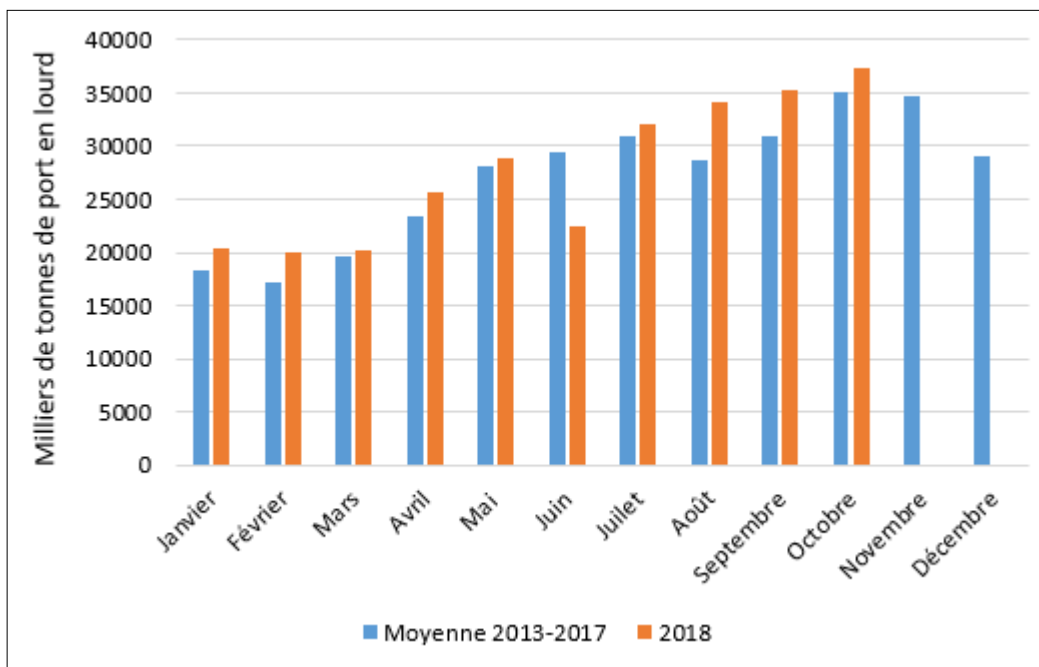


Figure 2 – Capacité totale mensuelle des navires (en milliers de tonnes de port en lourd)

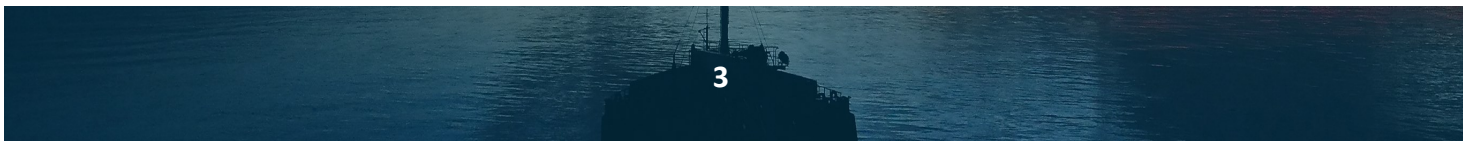


Sources : INNAV, IMAR

Le portrait présenté en début d'année (voir le [Bulletin 9](#)) demeure le même pour les trois principaux types de navires. Avec 2 957 mouvements, les navires de vrac solide ont été les plus actifs et montrent une légère augmentation (1 %) comparativement à 2017 (2 935 mouvements). Le cumul du port en lourd de janvier à octobre 2018 (160 327 848 tonnes) affiche un recul de 2 % par rapport à celui de 2017 (163 531 796 tonnes) et de 1 % avec la moyenne sur 5 ans (2013-2017, 162 524 889 tonnes).

Les navires de vrac liquide poursuivent leur progression avec 1 825 mouvements et 69 782 553 tonnes de port en lourd. Ces chiffres permettent d'améliorer les résultats des 10 premiers mois de 2018 (1 593 mouvements, 63 292 655 tonnes) avec une majoration de 15 % des mouvements et de 10 % pour la somme des ports en lourd. Comparativement à la moyenne sur 5 ans, 2018 affiche une augmentation de 18 %, tant pour le nombre de mouvements (1 550 en moyenne) que pour le total du port en lourd (moyenne de 59 202 316 tonnes).

Avec 816 mouvements au cours des 10 premiers mois, les navires porte-conteneurs maintiennent la tendance à la hausse observée en début d'année. C'est une majoration de 9 % par rapport à 2017 (751 mouvements) et de 13 % en comparaison à la moyenne 2013-2017 (722 mouvements). Le total du port en lourd, avec plus de 33 millions de tonnes, suit la même tendance, affichant une augmentation de 8 % par rapport à 2017 (30 966 613 tonnes). Ce résultat est nettement supérieur à la moyenne des cinq dernières années (majoration de 22 %) qui affichait un total moyen de 27 313 296 tonnes de port en lourd pour les 10 premiers mois.



LES ZONES D'ANCRAGE SUR LE SAINT-LAURENT

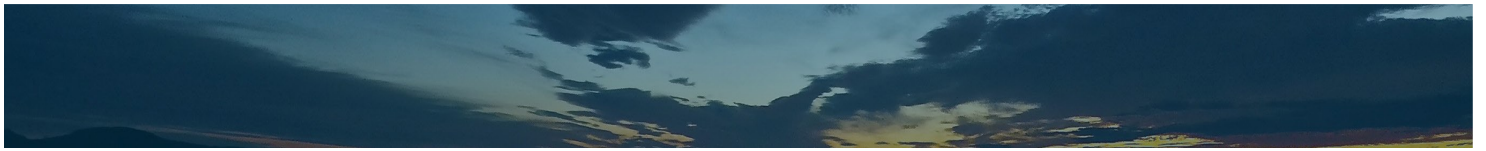
Dans cette partie du bulletin, nous nous intéressons aux postes d'ancrage répertoriés entre Montréal et Les Escoumins. Selon la Garde côtière canadienne, cette partie du fleuve Saint-Laurent compte plus de 70 postes d'ancrage, répartis dans 19 zones. Les plus importantes, en termes de postes offerts, sont Sorel avec 11 postes et Les Rasades avec 15 postes. La zone de Lanoraie complète ce trio avec 9 postes d'ancrage.

Tableau 1 – Liste des zones d'ancrage entre Les Escoumins et Montréal

Identification de l'ancrage	Port le plus près	Nombre de postes	Notes
Longueuil (Vickers)	Montréal	1	
Montréal-Est	Montréal	1	
Pointe-aux-Trembles	Montréal	4	
Lanoraie	Sorel	9	
Sorel	Sorel	11	
Pointe-aux-Ormes	Trois-Rivières	6	
Port de Trois-Rivières	Trois-Rivières	5	
Batiscan	Trois-Rivières	1	
Grondines	Trois-Rivières	2	
Pointe-Platon	Québec	2	
Îlets Dombourg	Québec	2	
Saint-Nicolas	Québec	1	
Pointe Deschambault	Québec	1	
Québec	Québec	5	Foulon, A,B,C,D
En haut des câbles	Québec	1	Chenal sud île d'Orléans
Trou Saint-Patrice	Québec	1	Chenal sud île d'Orléans
Rivière Maheu	Québec	3	Chenal sud île d'Orléans
Pointe-St-Jean	Québec	1	Chenal sud île d'Orléans
Saint-Vallier (C)	Québec	1	Chenal sud île d'Orléans
Banc des Anglais	Pointe-au-Pic	1	Chenal sud île d'Orléans
Pointe-au-Pic	Pointe-au-Pic	2	
Cacouna	Cacouna	2	
Îles Rasades	Cacouna	15	
	Total	78	

Sources : Transports Canada, Garde côtière canadienne

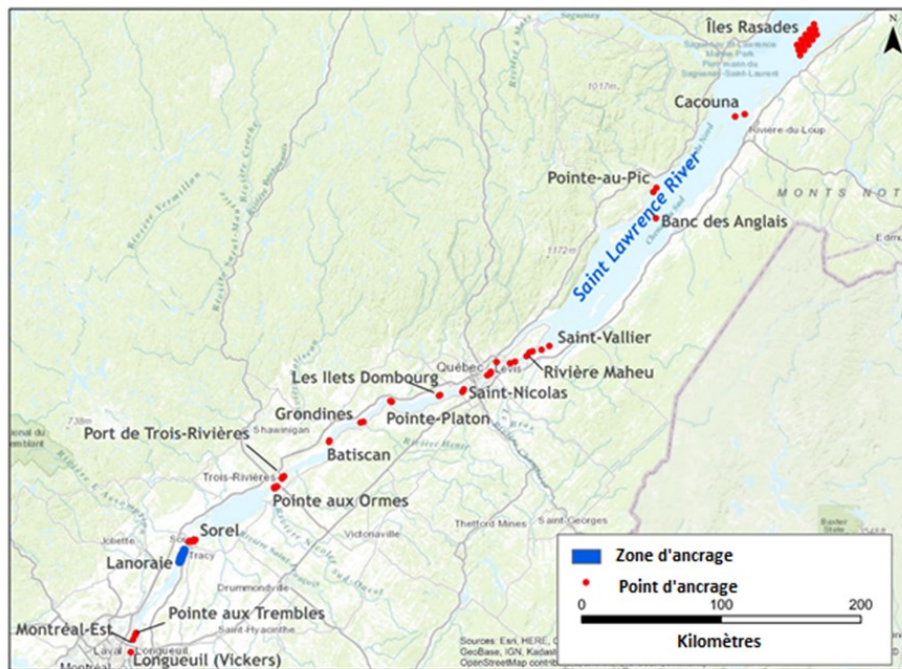
Un poste d'ancrage doit répondre à certains critères, le premier étant d'offrir un fond assurant une bonne prise pour l'ancre et de l'espace suffisant pour filer suffisamment de chaînes pour maintenir le navire en place. Dans les endroits où on observe une marée, l'espace requis doit être plus grand, les changements de courants venant faire pivoter le navire. Un poste de qualité offre également une protection contre les vents.



Un navire peut avoir à mouiller l'ancre pour diverses raisons. L'arrêt à un poste d'ancrage peut être requis en cas de panne ou de problèmes avec le navire. Dans ces situations, du fait de l'urgence ou d'une capacité limitée à manœuvrer le navire, il est possible de jeter l'ancre à un endroit autre que l'un des postes identifiés. Il s'agit cependant de cas d'exception et les pilotes pourront tirer profit des courants pour éviter le plus possible d'encombrer le chenal de navigation.

Les principales raisons d'un arrêt à un poste d'ancrage sont l'absence d'un poste à quai disponible, une préparation du navire à compléter avant de se rendre à un quai, une demande des autorités réglementaires³ ou un ordre de la compagnie considérant que le navire est entre deux affrètements. Dans certains cas, l'attente du point de marée requis ou encore l'attente des conditions climatiques favorables pour une manœuvre sécuritaire explique l'ancrage d'un navire au large d'une installation portuaire. L'occupation, elle-même, d'un poste d'ancrage par un navire ne génère aucuns frais supplémentaires pour l'armateur.

Figure 3 – Vue d'ensemble des zones d'ancrage entre Les Escoumins et Montréal



Sources : Transports Canada, Garde côtière canadienne

La zone des Rasades est régulièrement utilisée par des navires à destination de ports en amont qui ont pourtant un ou plusieurs postes d'ancrages à proximité. Ce choix permet de minimiser les coûts associés à un ancrage plus près du port, notamment au niveau du pilotage⁴.

³ Par exemple pour permettre une visite de l'Agence des douanes, une fermeture du chenal de navigation, une mise en quarantaine du navire et/ou de sa marchandise, une fermeture d'une station de pilotage, etc.

⁴ Par exemple : maintien du pilote à bord ou changement de pilote hors de la zone habituelle.

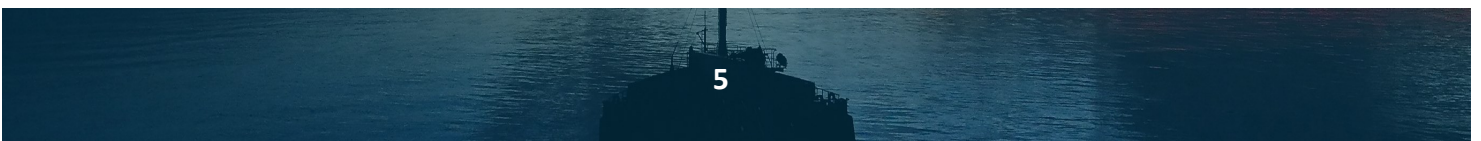
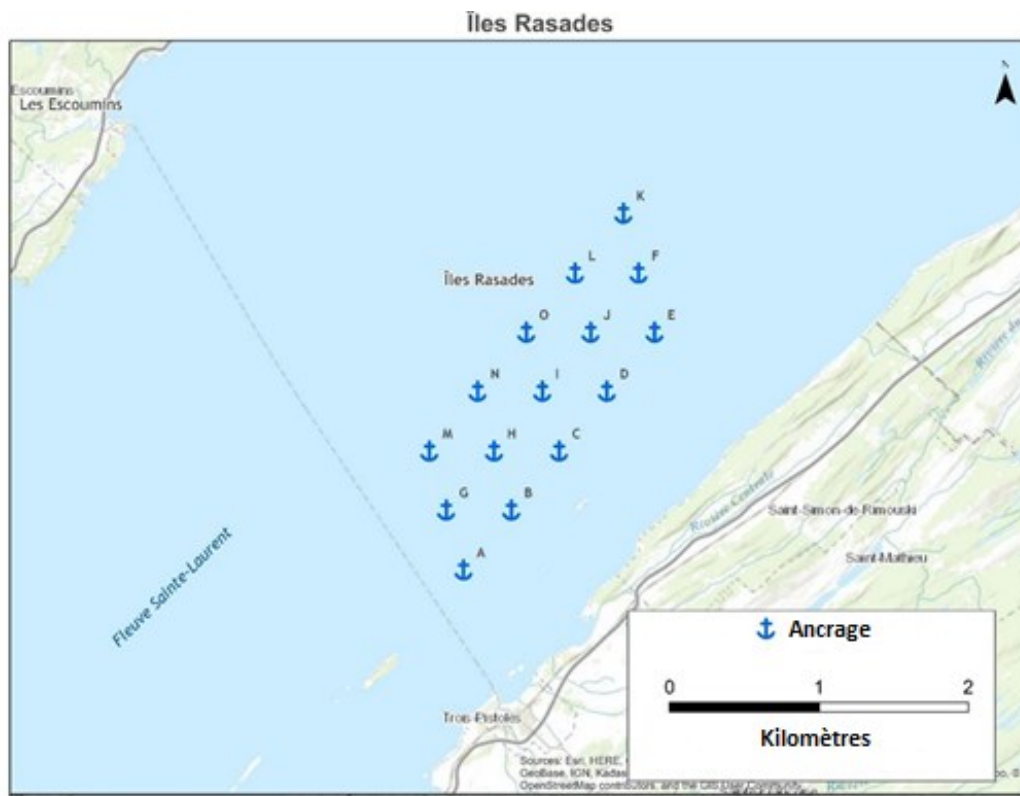


Figure 4 – Position des postes d’ancrage dans la zone des Îles Rasades



Sources : Transports Canada, Garde côtière canadienne

Située le long de la rive sud du Saint-Laurent, la zone d’ancrage des Îles Rasades s’étend entre les villages de Trois-Pistoles à l’ouest et jusqu’aux environs de Saint-Simon de Rimouski à l’est, sur une distance de plus de 10 km. La zone d’ancrage est en face de la station de pilotage de Les Escoumins, à une position stratégique permettant aux navires qui y sont ancrés d’être relativement près de ports sur le Saint-Laurent tant en amont qu’en aval.

L’analyse des données du trafic pour la zone d’ancrage des Îles Rasades montre une occupation régulière du site par des navires étrangers (96 %) et canadiens (4 %) (entre janvier 2013 et octobre 2018). Si les navires étrangers profitent du site tout au long de l’année, on observe une légère augmentation du taux d’occupation en novembre (moyenne de 20 navires) entre 2013 et 2017.

L’année 2018 montre une augmentation notable du taux d’occupation de la zone d’ancrage avec un sommet en octobre de 40 navires étrangers y ayant jeté l’ancre. De ce nombre, 8 navires étaient en provenance d’un port en amont de la station de pilotage. Les 42 autres provenaient soit d’un port canadien en aval ou de l’étranger.

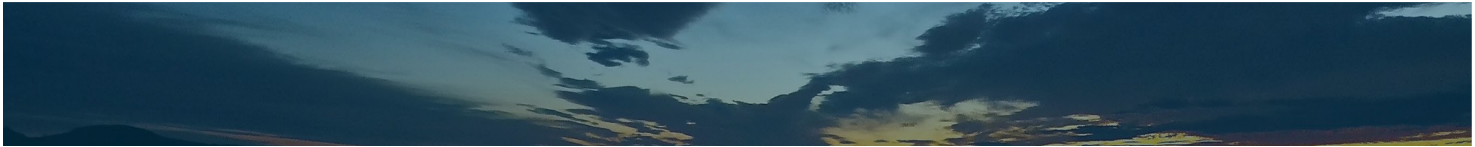
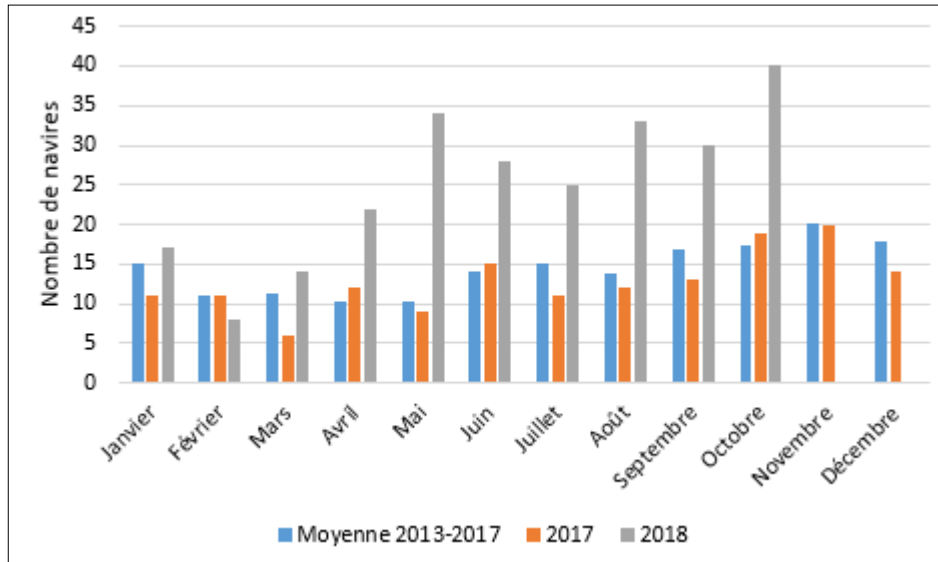


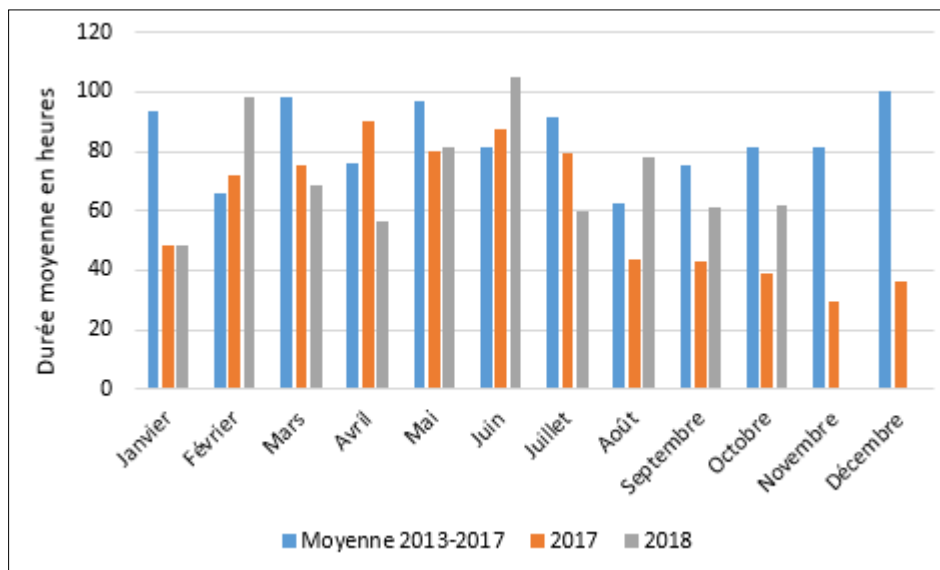
Figure 5 - Nombre de navires étrangers dans la zone d’ancrage des Rasades (2013 à octobre 2018)



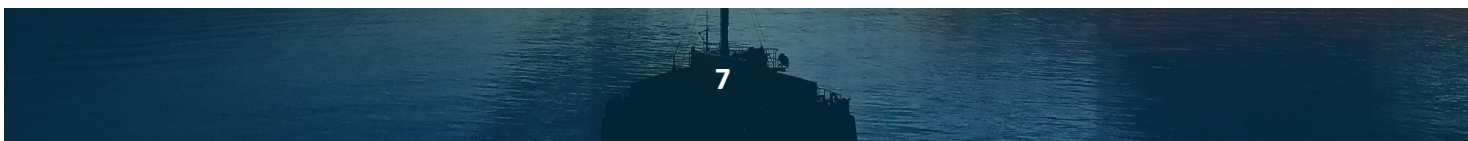
Sources : INNAV, IMAR

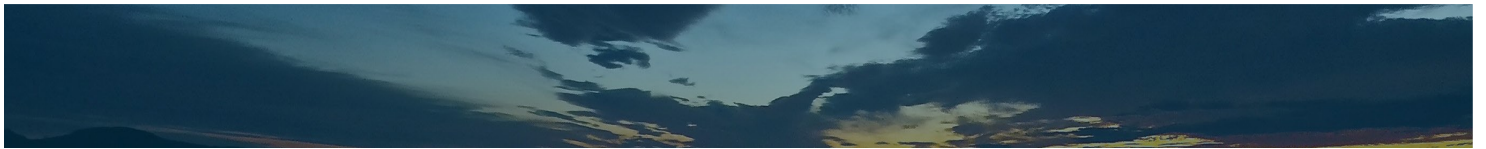
La durée moyenne de présence des navires étrangers dans la zone des Rasades varie sans schéma particulier d’une année à l’autre. Entre 2013 et 2017, chaque navire a passé en moyenne entre 65 et 100 heures à l’ancrage dans la zone. Pour 2018, les temps de présence moyens sont généralement inférieurs à ceux observés pour la période de référence (2013-2017). En octobre 2018, soit le mois ayant connu le plus fort achalandage avec 40 navires étrangers, le temps moyen à l’ancrage a été de 62 heures.

Figure 6 : Durée moyenne à l’ancrage des navires étrangers (2013 à octobre 2018)



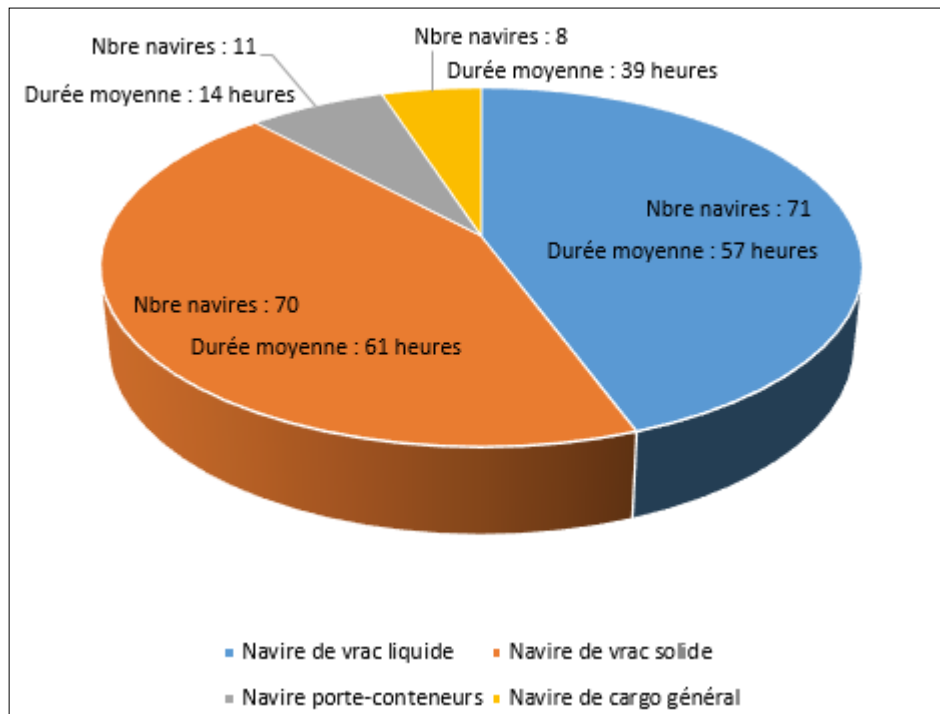
Sources : INNAV, IMAR





Tous les types de navires peuvent utiliser les postes d’ancrage des Îles Rasades. Les deux types de navires les plus assidus sont les vraquiers liquides et les vraquiers solides. En 2017, les navires-citernes, tous pavillons confondus, représentaient 71 des 160 navires ayant jeté l’ancre aux Îles Rasades.

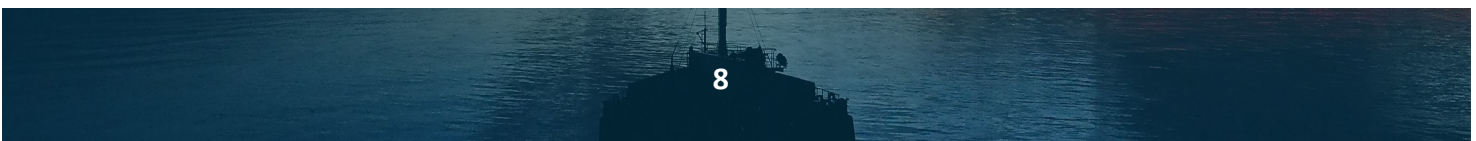
Figure 7 - Types de navires et durée moyenne de présence dans la zone d’ancrage des Rasades, 2017

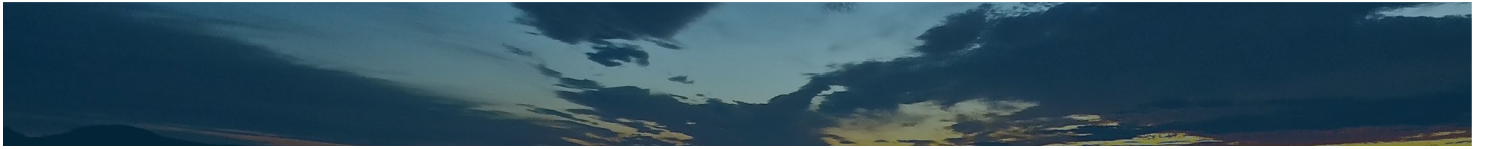


Sources : INNAV, IMAR

L’usage fréquent de l’ancrage par les navires-citernes et les vraquiers solides peut s’expliquer par la nature du service de transport en vrac, tant solide que liquide. La majorité de ces contrats de transport sont pour un seul voyage et au gré des négociations pour un contrat sur le retour. Dans ce contexte, l’armateur peut choisir de positionner le navire à un endroit stratégique offrant un maximum de possibilités de destinations en vue d’un chargement. L’ancrage demeure un bon choix puisque le navire ne consomme pas autant de combustible que lorsqu’il fait route.

La zone d’ancrage des Rasades, de par sa position, offre donc un positionnement stratégique, à la limite de la zone de pilotage, pour un navire entre deux contrats. En effet, depuis son ancrage le navire peut se rendre dans un port en amont, après un bref détour vers la station de pilotage de Les Escoumins ou encore quitter sa position en direction d’un port plus à l’est, sans avoir à faire appel au service de pilotage. Cette variété de scénarios fait en sorte que la fluctuation moyenne d’achalandage aux Rasades est moins marquée que celle observée dans certaines zones d’ancrage portuaire où une augmentation des flux de marchandises a un effet probant sur le nombre de navires à l’ancre, comme c’est le cas par exemple en fin de saison à Port-Cartier.





Les points d’ancrage jouent donc un rôle important dans le transport maritime et ce, à divers niveaux. Du point de vue de la sécurité, le point d’ancrage sert de zone d’attente dans les cas de fermeture d’une zone de navigation ou de conditions climatiques défavorables, de zone d’immobilisation pour un navire rencontrant des problèmes mécaniques, de zone d’isolement pour fins d’inspection ou de quarantaine. Dans une optique de gestion de la flotte, le point d’ancrage est utile pour optimiser les transbordements, permettant d’assurer un roulement régulier le long du quai. L’armateur tire également profit de cette option en évitant des frais comme ceux qu’il se verrait facturer en maintenant un navire le long d’un quai, en attente d’un prochain contrat. Les diverses raisons possibles d’utiliser un poste d’ancrage, les particularités de chacun de et les fluctuations du niveau d’occupation soulèvent des interrogations qu’il sera intéressant de documenter dans des bulletins futurs.

