

Système d'information maritime

Bulletin trimestriel

NUMÉRO 16, Juin 2023

Ce 16^e numéro lance le retour des Bulletins du Système d'information maritime (SIM), issus des travaux de la Phase II. Dans cette première édition de 2023, on retrouve un sommaire de l'activité maritime sur le Saint-Laurent et la rivière Saguenay¹ pour les années 2019, 2020, 2021 et 2022. Il fait état plus spécifiquement des données relatives aux mouvements des navires et leurs capacités de charge au cours des quatre dernières années.

Les travaux de la phase II du SIM sont en cours. Les objectifs sont notamment de réorganiser les bases de données (AIS, INNAV, données portuaires, etc.) et d'améliorer les outils d'extraction qui y sont associés afin de valoriser les données par le biais d'indicateurs de performance et de statistiques en lien avec l'industrie maritime du Québec. La plateforme du « nouveau » SIM permettra également de trouver des informations factuelles liées notamment aux ports et aux croisières internationales.

Bonne lecture !

Mathieu St-Pierre
Président-directeur général
Société de développement économique du Saint-Laurent (Sodes)

Sylvain Lafrance
Directeur général
Innovation maritime

DANS CE NUMÉRO

Suivi de l'activité maritime pour les années 2019, 2020, 2021 et 2022

¹ Il s'agit ici des activités liées au transport commercial (marchandises et croisières) sur le Saint-Laurent et la rivière Saguenay, incluant les transits vers le Nunavik. Tous les mouvements de navires ayant fait escale dans un port québécois sont comptabilisés ici.

SUIVI DE L'ACTIVITÉ MARITIME

Bilan de la période 2019-2022

Mouvements des navires

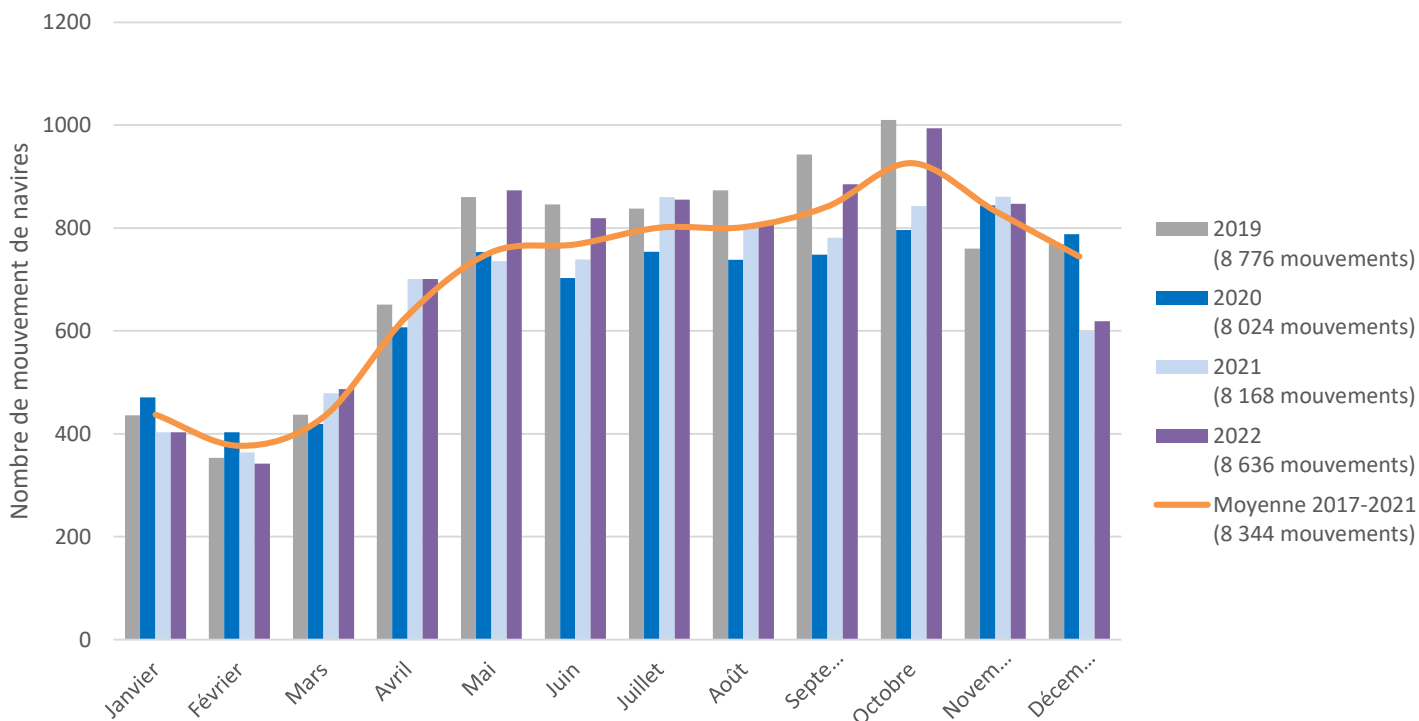
La période 2019-2022 montre d'importantes variations quant au nombre de mouvements et, dans une moindre mesure, la capacité de chargement (port en lourd) des navires opérant dans la zone Saint-Laurent/Saguenay.

Avec 8 776 mouvements de navires, 2019, année pré-pandémique, affiche une augmentation de 8,3 % par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2014-2018, 8 101 mouvements). Il s'agit, à 1 mouvement près, du même nombre de mouvements qu'en 2018 (8 777 mouvements de navires enregistrés).

Pour les années 2020 et 2021 on observe une baisse du nombre de mouvements conséquemment à la pandémie. En effet, en comparaison avec 2019, une diminution de 8,6 % a été observée en 2020 (8 024 mouvements) et 6,9 % en 2021 (8 168 mouvements). Notons néanmoins que pour la même période, les tonnages manutentionnés dans les ports du Saint-Laurent ont connu une diminution moindre, soit de 3,4 % en 2020 (149 Mt) et 2,8 % en 2021 (150 Mt) en comparaison à 2019 (154 Mt).

En 2022, le nombre de mouvements de navires est reparti à la hausse, avec 8 636 mouvements, représentant une augmentation de 5,7 % comparé à 2021.

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



Sources : INNAV, IMAR



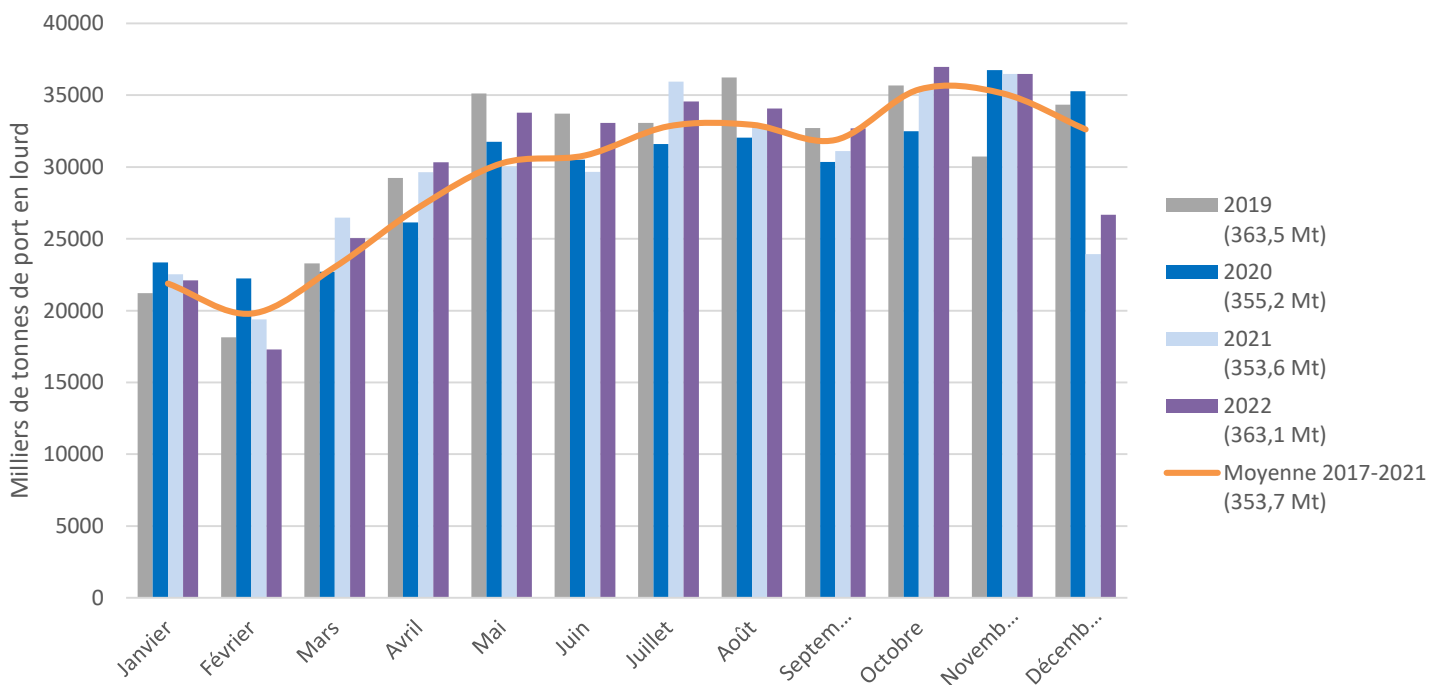
Port en lourd

En 2019, outre la hausse du nombre de déplacements des navires, on note également une augmentation de la capacité de chargement des navires. Pour ladite année, le port en lourd total s'est chiffré à près de 363,5 Mt, une hausse de 8,7 % comparativement à la moyenne des cinq années précédentes (2014 à 2018 : moyenne annuelle de 334,5 Mt). Le port en lourd total des navires a connu une augmentation de 3,1 Mt, soit une majoration d'environ 0,9 % entre 2018 et 2019.

Les années 2020 et 2021 montrent une légère baisse du port en lourd total, associée à la diminution du nombre de mouvements, soit respectivement 2,3 % et 2,8 % comparé à 2019.

En 2022, le port en lourd total est revenu au niveau de 2019, avec 363,1 Mt. Cela se reflète de manière similaire sur les tonnages manutentionnés dans les ports du Québec avec 153 Mt, soit la seconde meilleure année après 2019.

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



Sources : INNAV, IMAR





Mouvements des navires

Vraquiers solides

Comme le laissent voir les statistiques publiées dans les bulletins précédents, ce sont les navires de vrac solide qui cumulent le plus grand nombre de mouvements (3 950) pour l'année 2019. Il s'agit néanmoins d'une diminution de 4% comparé à 2018 (4 114 mouvements).

Notons cependant que la capacité de chargement des vraquiers pour 2019 (total du port en lourd, 216,9 Mt) affiche tout de même une majoration de 3,4 % par rapport à la moyenne 2014-2018 (209,8 Mt) et une faible diminution (-0,7 %) comparativement à 2018 (218,5 Mt).

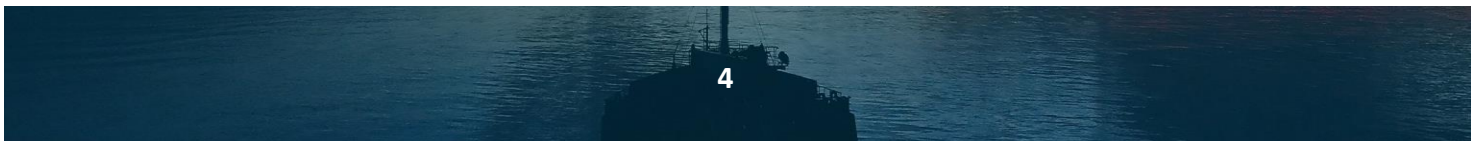
En 2020 et 2021, la demande en matières premières (acier et aluminium notamment) a été très forte, expliquant de fait la hausse du nombre de mouvements de vraquiers solides. Malgré une baisse des mouvements totaux (tous navires confondus) durant ces années, les vraquiers solides ont connu deux bonnes années avec respectivement 4 183 et 4 197 mouvements. Le port de Sept-Îles, spécialisé dans le minerai, a d'ailleurs connu deux de ses meilleures années durant la pandémie avec 33,1 Mt en 2020 et 32,1 Mt en 2021, atteignant en 2022 un record à 33,3 Mt au niveau du tonnage total manutentionné dans ses installations.

Malgré une légère baisse en 2022, les vraquiers solides ont connu une bonne année avec 4 138 mouvements (-1,4 % comparé à 2021). La capacité de chargement est quant à elle restée inchangée avec un port en lourd total de 231 Mt.

Vraquiers liquides

Les navires de vrac liquide ont connu une situation totalement différente durant la période 2019-2022. En effet, bien que les vraquiers liquides aient également connu un pic du nombre de mouvements en 2019 (2 261), ils ont subi une importante baisse d'activité en 2020 et 2021, les besoins en hydrocarbures étant moins importants avec les ralentissements économiques connus durant la pandémie. Comparé à 2019, le nombre de mouvements de navires citernes a chuté de 22,3 % en 2020 (1 758 mouvements). Une hausse de 4 % a ensuite eu lieu en 2021 (1 832 mouvements). En 2022, malgré une nouvelle hausse de 5,4 % (1 931 mouvements), la fréquence de trafic pour ce type de navire reste près de 15 % en dessous des niveaux de 2019 et 3,7% en dessous de la moyenne 2017-2021 (2 005 mouvements).

Ce portrait se reflète sur la capacité totale de chargement des vraquiers liquides. En 2019, cette catégorie de navire affichait un port en lourd total de 86,5 Mt, lequel a chuté en 2020 à 68,5 Mt. En 2021 et 2022, des hausses ont été observées, avec respectivement 70,6 Mt et 77,6 Mt.





Porte-conteneurs

Les porte-conteneurs ont également connu, pour la période couverte, un scénario plutôt identique à celui des navires citernes. Après une excellente année 2019 (1 032 mouvements et 42,9 Mt de port en lourd total), une baisse de 15 % des mouvements et 12,5 % de la capacité de chargement est survenue en 2020 (877 mouvements et 38 Mt). Néanmoins, contrairement aux vraquiers liquides, on observe plutôt une stagnation pour 2021 (864 mouvements) et 2022 (870 mouvements), 6,7 % en dessous de la moyenne des 5 années précédentes (2017 à 2021 - 932 mouvements).

Cargo-général

En ce qui concerne les navires de type cargo-général, le nombre de mouvements est en constante augmentation depuis 2019 (1 041 mouvements). En 2020, les mouvements ont connu une hausse de 8,6 % (1 131). Après une légère baisse en 2021 (1 106 mouvements), les mouvements des navires de type cargo-général sont repartis à la hausse à 1 176 (+ 6,3 %). Le port en lourd a suivi la même tendance avec une hausse d'environ 6,6 % entre 2021 et 2022 avec une moyenne de 13,9 kt par navire.

Navires de croisière

Les navires de croisières ont fait leur grand retour en 2022. Après deux années d'absence dans les eaux canadiennes, les navires internationaux ont de nouveau fréquenté les 9 escales du Saint-Laurent.

En 2019, lors de la dernière saison avant la pause forcée, un total de 470 mouvements avait été comptabilisé. En 2022, les navires de croisières ont effectué 418 mouvements. L'année 2023 s'annonce encore meilleure selon les planifications des différentes escales.

Conclusion

Notons que, au-delà de la pandémie, plusieurs événements tels que le blocus ferroviaire (janvier 2020) ou encore les grèves des débardeurs (avril 2020 et juillet 2021) ont pu avoir des impacts significatifs sur le trafic.

De façon générale, le trafic maritime a connu sans surprise des turbulences durant la période pandémique de 2020-2021, après une importante période haussière du nombre de mouvements et aussi des tonnages manutentionnés dans les ports du Québec. L'année 2022 montre un certain retour à la normale bien que des disparités subsistent dépendamment du type de marchandises transportées.

Ces bons résultats peuvent être associés à la croissance économique soutenue qui a été observée depuis la fin de 2021. Néanmoins, avec l'inflation galopante qui sévit et les hausses de taux d'intérêt pour tenter d'endiguer le phénomène, l'économie est dans une période d'incertitude. Il sera intéressant, dans ce contexte, de suivre de façon attentive l'activité maritime et de voir, au terme de 2023, comment a performé l'industrie maritime.

