

Système d'information maritime

Bulletin trimestriel

NUMÉRO 17, Septembre 2023

Ce 17^e numéro présente un sommaire de l'activité maritime sur le Saint-Laurent et la rivière Saguenay pour les six premiers mois de 2023. On y retrouve également une analyse plus spécifique sur le trafic de porte-conteneurs depuis 2018 jusqu'au mois de juin 2023.

Notons que la nouvelle mouture du SIM sera basée sur de nouvelles méthodes de stockage de données (soit le lac de données et l'entrepôt de données), ce qui permettra de mettre à la disposition des usagers un volume de données beaucoup plus important que dans la version antérieure de la plateforme SIM. Les travaux de migration vers ces nouvelles approches de stockage, mais aussi d'extraction de données, avancent à bon rythme. Nous entrevoyons rendre disponible une première version du SIM II à l'horizon de la fin de l'année 2023.

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 mois de janvier à juin 2023

Mouvements de porte-conteneurs entre 2018 et 2022 et janvier à juin 2023

SUIVI DE L'ACTIVITÉ MARITIME

Bilan du trafic et analyse comparée de la période de janvier à juin (2022 vs 2023)

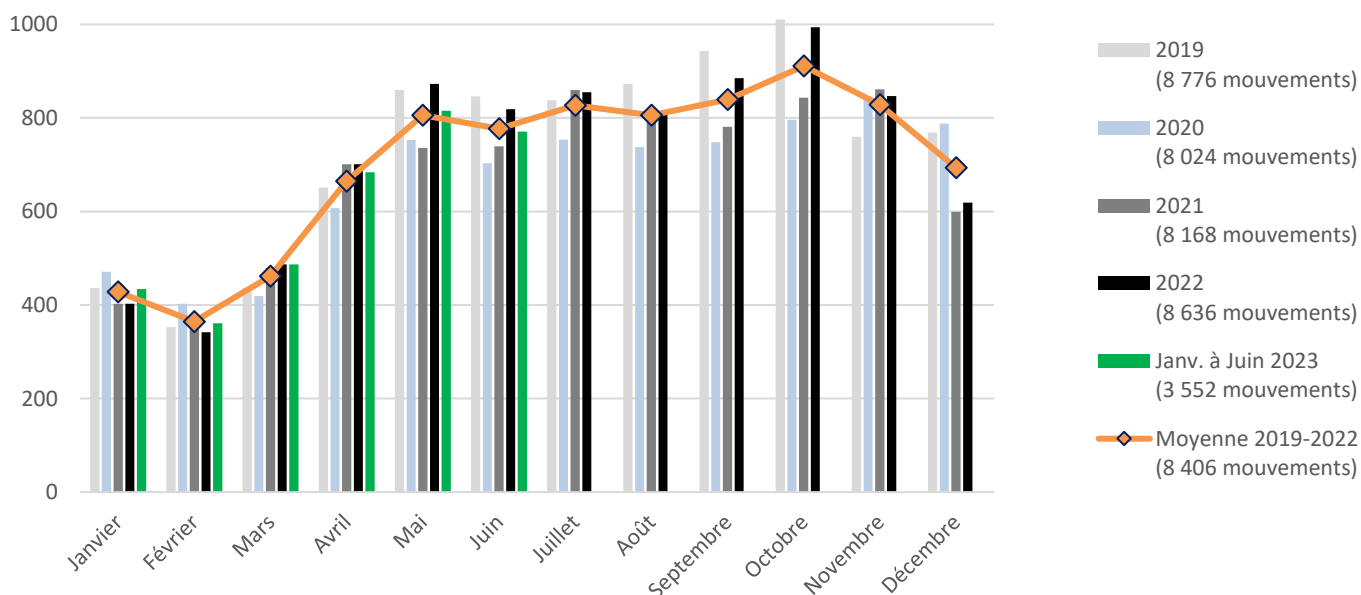
Mouvements des navires

L'année 2023 est une année d'incertitude au niveau de l'économie mondiale, tous secteurs confondus. Certains économistes parlent de récession dans de nombreux pays, cependant, le marché de l'emploi reste fort. La croissance tourne autour de 0 % dans plusieurs pays occidentaux, et l'inflation, bien qu'ayant légèrement diminué, reste à des niveaux élevés. Malgré ce contexte, le CNUCED¹ prévoit une augmentation de 2,4 %² des échanges maritimes mondiaux pour 2023. Mais qu'en est-il du trafic maritime au Québec pour le premier semestre 2023 ?

Bien que les mouvements de navires sur les trois premiers mois de 2023 aient été supérieurs à ceux du premier trimestre 2022 (+4,1 %), un fléchissement d'un peu plus de 5,1 % du nombre de mouvements est observable pour le second trimestre de cette même année. Finalement, pour le premier semestre de 2023, cela représente une baisse d'environ 2 % par rapport aux six premiers mois de 2022 (**Figure 1**).

En 2022, 8 636 mouvements de navires avaient été effectués sur le Saint-Laurent et le Saguenay, soit une hausse de 5,7 % par rapport à 2021, se rapprochant des chiffres observés en 2019, année record, avec 8 776 mouvements de navires.

Figure 1 - Trafic mensuel sur le Saint-Laurent et le Saguenay - 2019 à 2023 -



Sources : INNAV, IMAR

¹ Conférence des Nations Unies sur le Commerce Et le Développement

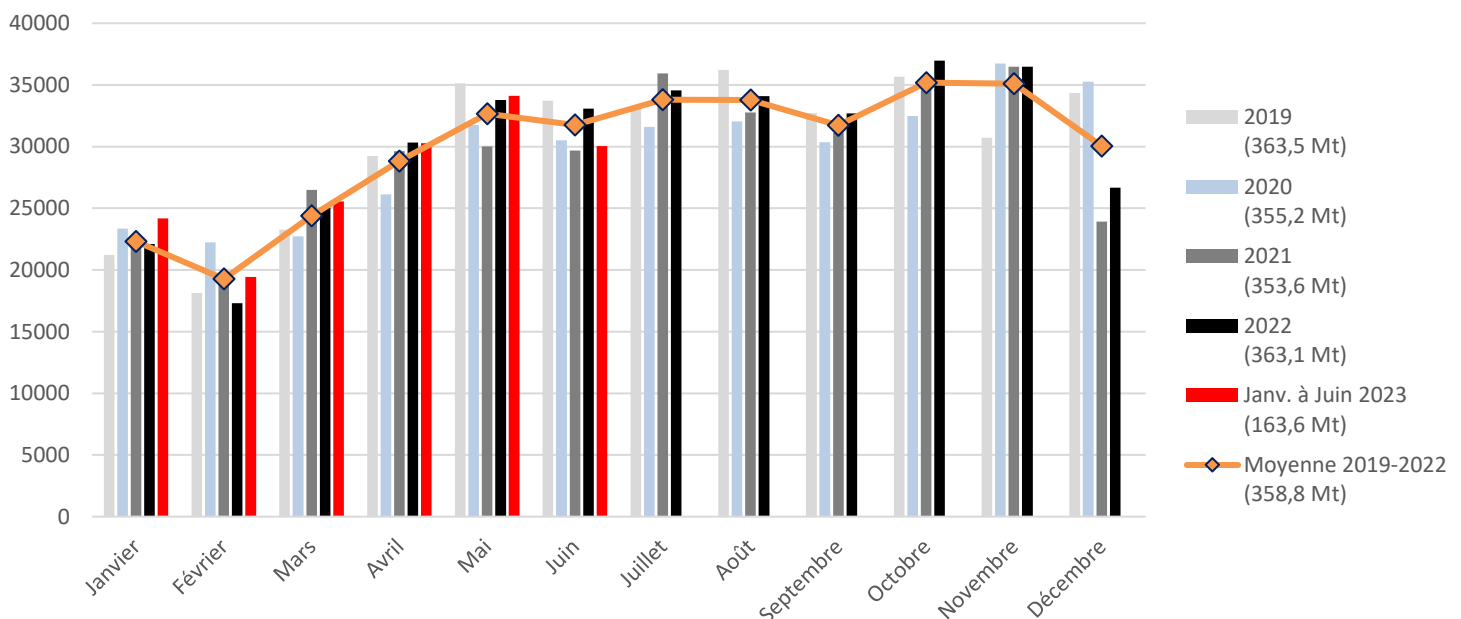
² https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2023overview_en.pdf

Port en lourd

Sur la période 2019-2022, les variations du port en lourd total ont été moins marquées que les variations associées au nombre de mouvements. Pour le premier semestre de 2023, malgré une baisse d'environ 2 % du nombre de mouvements par rapport à la même période en 2022, le port en lourd total est quant à lui en hausse d'environ 1,5 % (Figure 2).

Cela s'explique par des navires dont la capacité de chargement moyenne est plus élevée. En effet, en regardant la ventilation par type de navire, on remarque que la baisse du nombre de mouvements touche particulièrement les navires de type cargo général (-8,9 %), mais leur port en lourd moyen a augmenté de 9,6 % sur la période. Il en va de même pour les navires citernes, dont le nombre de mouvements a diminué (-7,4 %), mais dont le port en lourd moyen a connu une importante hausse (+18,7 %). Néanmoins, il faut préciser que cette augmentation de la capacité moyenne de chargement ne se traduit pas forcément par une augmentation des quantités de marchandises transportées.

Figure 2 – Capacité totale mensuelle des navires (en milliers de tonnes de port en lourd)
- 2019 à 2023 -



Sources : INNAV, IMAR

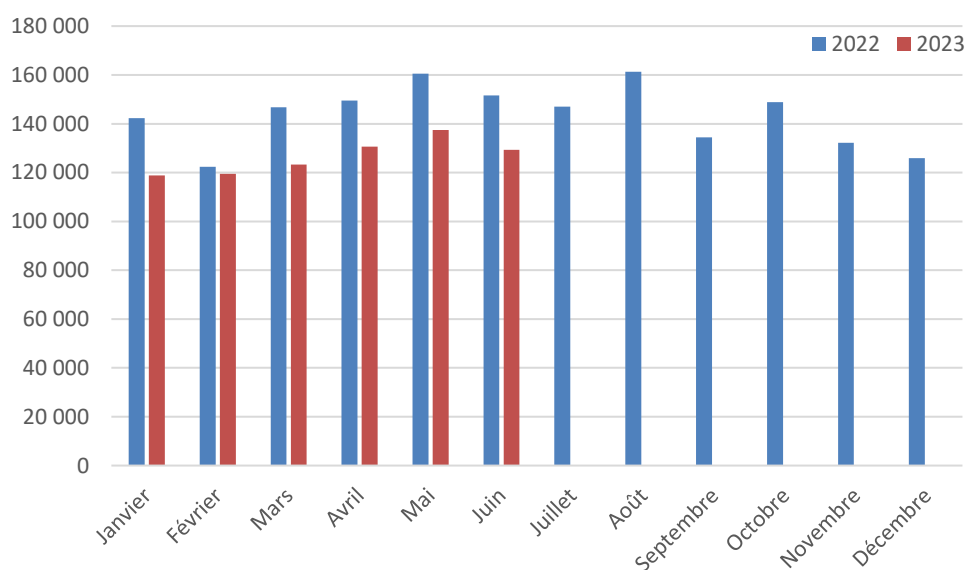
Analyse des navires porte-conteneurs

Les porte-conteneurs suivent des lignes régulières entre les différents ports. Au Québec, le seul port de conteneurs se trouve à Montréal. Certes, quelques conteneurs transitent par d'autres ports, mais il s'agit de petites quantités, souvent embarquées sur des navires multifonctions, de type cargo général.

Nombre de conteneurs manutentionnés et tonnages

Au niveau du nombre de conteneurs, le portrait du premier semestre de 2023 est plutôt baissier, avec une variation de -13,1 % comparativement à la même période en 2022. En 2022, il y avait eu 1,72 MEVP³ manutentionnés, quasiment stable par rapport à 2021 (-0,3 %).

Figure 3 : Évolution mensuelle du nombre de conteneurs manutentionnés au port de Montréal en 2022 et 2023 (en EVP)



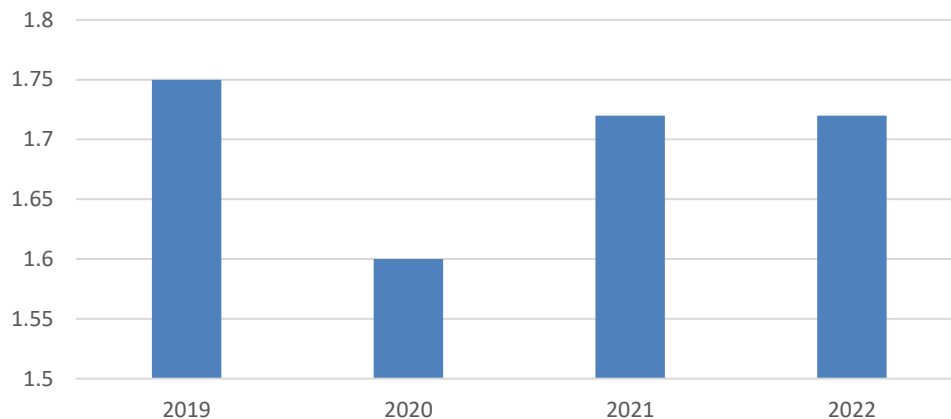
Sources : Port de Montréal, IMAR

Le port de Montréal, en termes de nombre de conteneurs manutentionnés, avait connu une année record en 2019 avec 1,75 MEVP, ce qui représentait plus de 15,2 Mt de marchandises conteneurisées. Lors de l'année 2020, année pandémique, le nombre d'EVP était descendu à 1,6 MEVP. Ce creux avait toutefois été partiellement comblé en 2021, avec un retour proche des niveaux de 2019, comme le montre la **Figure 4**.

Si la tendance du premier semestre se maintient, le nombre d'EVP de l'année 2023 sera inférieur à celui de 2020.

³ EVP : Équivalent Vingt Pieds

Figure 4 : Évolution du nombre de conteneurs manutentionnés au port de Montréal (en millions d'EVP)
- 2019 à 2022 -



Sources : Port de Montréal, IMAR

Nombre de mouvements des navires porte-conteneurs

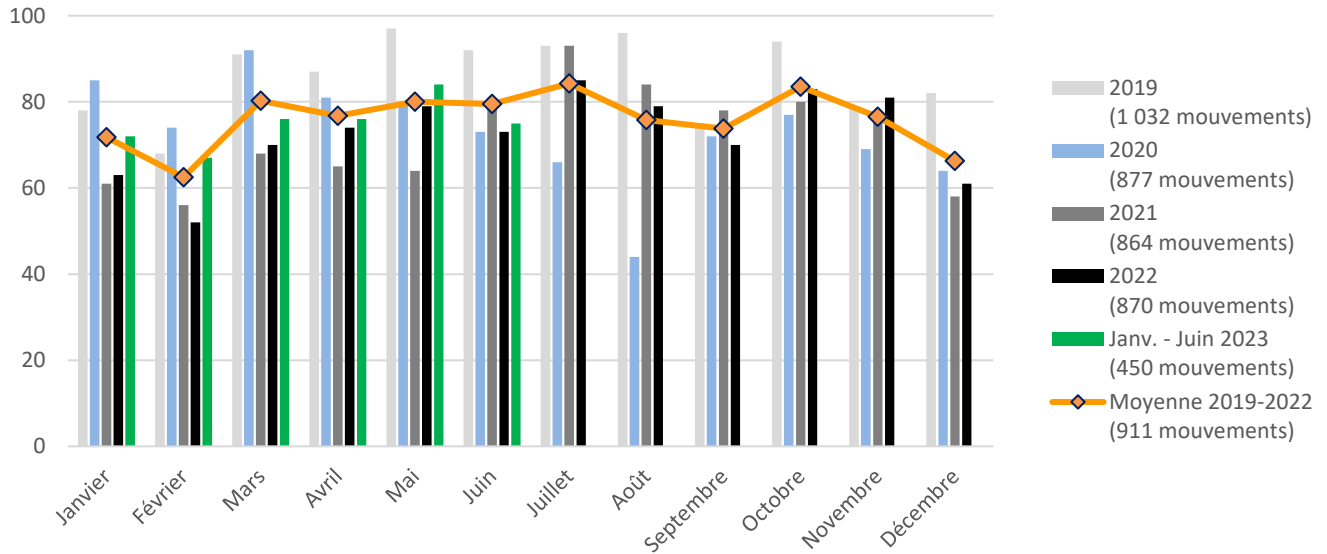
Pour le premier semestre 2023, le nombre de mouvements de navires est en hausse. En effet, la **Figure 5** montre une augmentation du nombre de mouvements de 9,5 % par rapport aux six premiers mois de 2022, alors qu'une diminution du nombre de conteneurs (EVP) manutentionnés est observée pour la même période (Voir **Figure 3**).

Notons que, de façon générale, le nombre de mouvements de navires est souvent corrélé avec le nombre d'EVP et les tonnages de marchandises manutentionnées. Ainsi, lorsque le trafic augmente, le tonnage a aussi tendance à augmenter, de sorte que les « pics » d'achalandage des navires correspondent à ceux des tonnages manutentionnés, ce qui n'est pas le cas pour le premier semestre de 2023. Par exemple, comme le montre la **Figure 5**, le trafic mensuel de l'année 2019 est le plus élevé de la période 2019-2022, année record au niveau du tonnage de marchandises conteneurisées.

En effet, après une excellente année 2019 (1 032 mouvements), une baisse de 15 % des mouvements (877) est survenue en 2020. Ensuite, on observe plutôt une stagnation pour 2021 (864 mouvements) et 2022 (870 mouvements), soit 6,1 % en dessous de la moyenne de 2019-2022 (911 mouvements).



**Figure 5 - Trafic mensuel des porte-conteneurs sur le Saint-Laurent et le Saguenay
- 2019 à 2023 -**

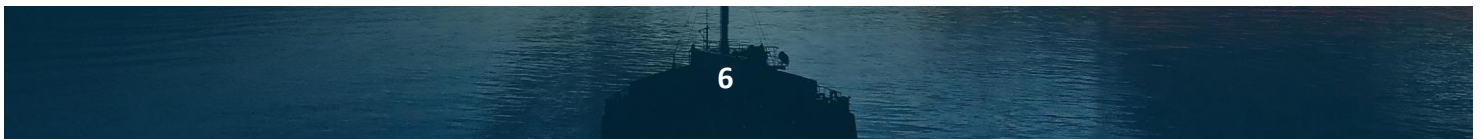


Sources : INNAV, IMAR

Capacité de chargement (port en lourd) des navires porte-conteneurs

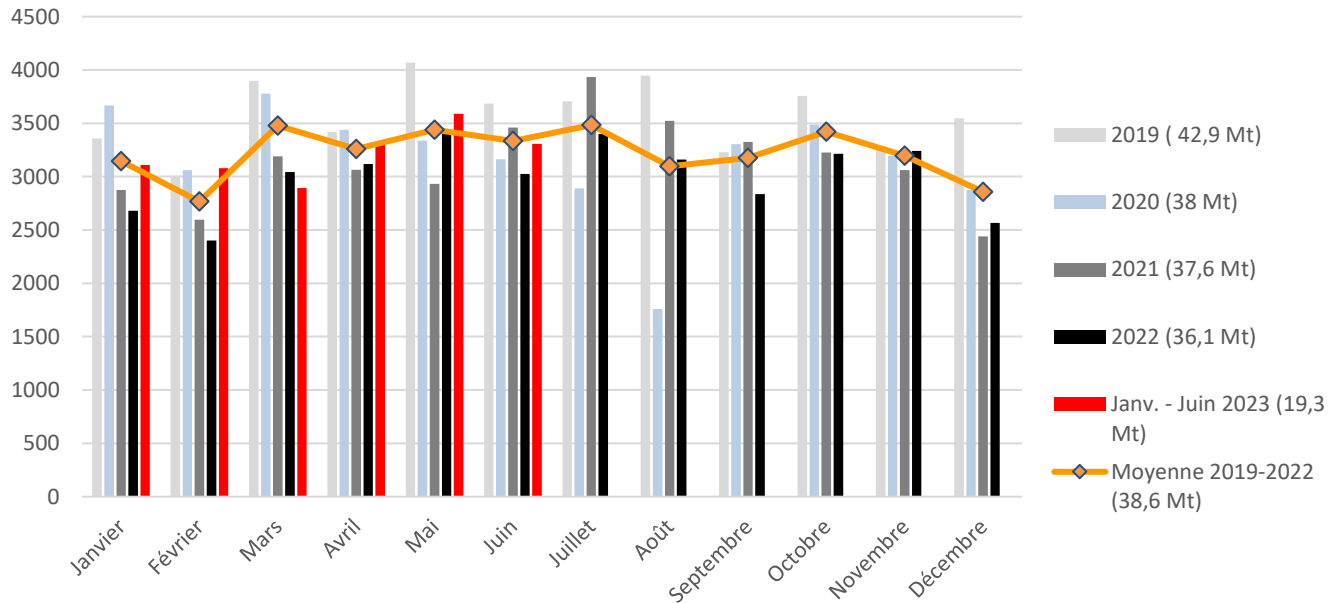
Au premier semestre de 2023, on observe une hausse de 9,6 % (**Figure 6**) par rapport au même semestre en 2022, corrélée à la hausse de 9,5 % du nombre de mouvements sur la même période (**Figure 5**). Encore une fois, il est important de préciser que cette hausse ne se reflète actuellement pas sur les tonnages de marchandises conteneurisées transbordées au port de Montréal, une baisse d'environ 11,2 % étant actuellement observée sur cette période comparée à 2022. Il s'agit de la capacité de chargement et non de la quantité de chargement.

Le port en lourd suit généralement la tendance du nombre de mouvements. En effet, 2019 est, comme pour le nombre de mouvements, une année record avec 42,9 Mt de capacité de chargement totale. En 2020, avec la diminution importante du nombre de mouvements de porte-conteneurs, le port en lourd total a chuté de 11,4 %, à 38 Mt. En 2021 et 2022, avec une légère baisse du nombre de mouvements, le port en lourd total a continué de diminuer, respectivement à 37,6 Mt et 36,1 Mt.





**Figure 6 – Capacité totale mensuelle des porte-conteneurs - 2019 à 2023
(en milliers de tonnes de port en lourd)**



Sources : INNAV, IMAR

En conclusion, le trafic maritime a légèrement diminué (-2 %) au Québec lors du premier semestre de 2023 comparativement à 2022, mais le port en lourd total observé sur la période est quant à lui en légère augmentation (+1,5 %). En ce qui concerne les conteneurs, le trafic de navires porte-conteneurs est en hausse par rapport à 2022 (9,5 %), tout comme leur port en lourd total (9,6 %), mais c'est plutôt une diminution du tonnage de marchandises conteneurisées qui est observée pour le moment (-11,2 %). Le bilan annuel présentera un comparatif entre le premier et le second semestre.

