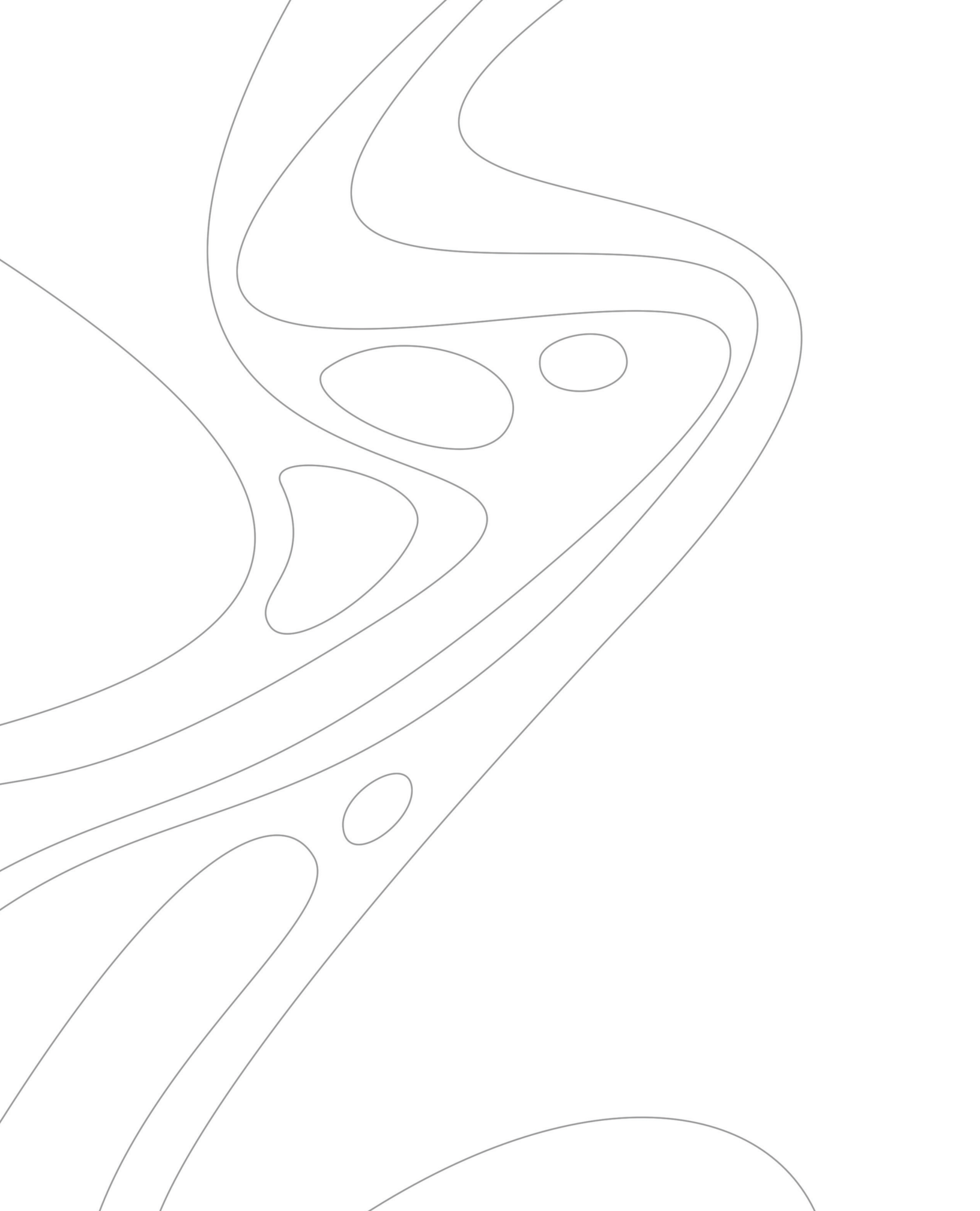


An aerial photograph of a major port area, likely the Port of Montreal, showing several large container ships docked at the quay. The foreground is filled with stacks of colorful shipping containers and port infrastructure. In the background, a dense urban skyline with numerous skyscrapers is visible across a body of water. The image is framed by blue wavy borders at the top and bottom.

État du transport maritime au Québec 2025

**État du transport
maritime au Québec
2025**



Chères lectrices, Chers lecteurs,

C'est avec une grande fierté qu'Innovation maritime (IMAR) et la Société de développement économique du Saint-Laurent (Sodes) vous présentent cette quatrième édition de l'État du transport maritime au Québec. Année après année, ce document annuel s'impose comme une référence incontournable pour l'ensemble des organisations, décideurs, partenaires et parties prenantes gravitant autour du secteur maritime, en offrant un portrait détaillé et à jour de notre industrie.

Disposer de données fiables, actuelles et accessibles demeure essentiel, particulièrement dans un contexte où le secteur maritime fait face à des enjeux de durabilité, de compétitivité et de diversification. Ces informations soutiennent les entreprises de logistique, les gestionnaires portuaires et les décideurs politiques dans leurs réflexions, leurs décisions et leurs projets.

C'est dans cette optique que la plateforme du Système d'information maritime (SIM) – transportmaritime.info – a poursuivi son développement et confirme aujourd'hui sa place comme un outil de référence pour l'ensemble des intervenants du milieu maritime québécois. Son contenu continue de s'enrichir, offrant des données toujours plus précises et diversifiées sur le trafic maritime, les flux de marchandises, les ports du Québec, ainsi que sur les navires de marchandises et de croisière et leurs escales.

Nous tenons à exprimer toute notre reconnaissance envers nos nombreux partenaires, dont la collaboration permet d'enrichir continuellement ce document grâce au partage de leurs données et de leur expertise. Leur précieuse contribution permet d'offrir une vision complète, neutre et rigoureuse de l'industrie maritime québécoise. Nous remercions chaleureusement l'équipe de rédaction pour son travail rigoureux, ainsi que le gouvernement du Québec pour son soutien financier, sans lequel la réalisation de ce projet ne serait pas possible.

Nous souhaitons que cette quatrième édition vous offre, une fois de plus, des perspectives éclairantes et utiles pour mieux saisir les dynamiques, les enjeux et les possibilités qui façonnent le transport maritime au Québec.

Bonne lecture !



Mathieu St-Pierre

Prés. directeur général,
Sodes



Noémie Giguère

Directrice générale,
Innovation maritime



Le transport maritime est un pilier de notre économie

Chaque année, des millions de tonnes de marchandises transitent par nos ports et nos voies navigables, soutenant nos entreprises, nos exportations, et approvisionnant nos régions.

Dans un contexte marqué par les transformations technologiques, les impératifs de diversification des marchés, la poursuite de la décarbonation et l'évolution des chaînes d'approvisionnement mondiales, il est essentiel de pouvoir compter sur des données fiables et des analyses rigoureuses pour orienter nos décisions.

Je tiens à souligner le travail d'Innovation maritime, de la Société de développement économique du Saint-Laurent (Sodes) et de l'ensemble des partenaires qui ont contribué à la réalisation de cette publication. Grâce à leur expertise et à leur collaboration, l'industrie, les chercheurs et les décideurs disposent d'une référence de qualité pour mieux comprendre les enjeux du transport maritime et son évolution.

Notre gouvernement est fier d'appuyer la réalisation de cette publication, qui contribue à enrichir les connaissances d'un secteur stratégique pour le Québec.

Bernard Drainville

ministre de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie et ministre responsable de la Stratégie maritime



Comprendre les transformations pour mieux orienter l'avenir

Le transport maritime évolue dans un environnement marqué par des changements rapides et des défis de plus en plus complexes. Transition énergétique, nouvelles réalités économiques, innovation technologique et évolution des chaînes logistiques redéfinissent progressivement les façons de planifier, d'opérer et de développer les activités maritimes au Québec et ailleurs dans le monde. Dans ce contexte, l'accès à une information et des données fiables, rigoureuses et accessibles constitue un atout stratégique pour l'ensemble des organisations et des décideurs du secteur.

Cette nouvelle édition de l'État du transport maritime offre un portrait détaillé de l'évolution du secteur. En mettant en lumière les principales données, les mouvements de marchandises, les activités portuaires, les flux logistiques ainsi que les tendances émergentes, elle fournit des repères essentiels pour mieux comprendre les transformations en cours et anticiper celles à venir. Plus qu'un simple exercice de suivi, ce bilan contribue à éclairer les décisions qui façonneront l'avenir du transport maritime québécois.

Au-delà des chiffres, cette publication témoigne du rôle stratégique que joue le transport maritime dans le développement économique du Québec. Elle met en évidence la capacité d'adaptation, la résilience et le dynamisme d'une industrie qui demeure un pilier important de notre prospérité collective, tout en étant appelée à relever de nouveaux défis liés à la compétitivité, à l'innovation et à la durabilité.

Au Réseau Québec maritime, nous sommes convaincus que le partage des connaissances, l'accès aux données et la mise en commun des expertises sont des leviers essentiels pour accompagner ces transformations. C'est pourquoi nous saluons le travail réalisé par Innovation maritime et la Société de développement économique du Saint-Laurent, ainsi que l'engagement de l'ensemble des partenaires qui contribuent à rendre cette information accessible.

Je tiens à remercier toutes les personnes ayant participé à la réalisation de cette édition. Leur contribution permet de renforcer notre compréhension collective du secteur et d'alimenter les réflexions qui guideront son développement au cours des prochaines années.



Gwenaëlle Chaillou

Directrice générale du RQM



Coordination et rédaction

Damien Morandi
Innovation maritime

Révision

Isabelle Durette
Innovation maritime

Noémie Giguère
Innovation maritime

Mathieu St-Pierre
Société de développement
économique du Saint-Laurent

et autres collaborateurs

Note aux lecteurs

L'État du transport maritime au Québec présente un bilan des données les plus à jour sur le transport maritime au Québec. Cette édition présente des données de 2024 principalement. Dans certains cas, il peut y avoir un décalage entre les données présentées et la situation actuelle. Le rapport n'engage que la responsabilité des auteurs et ne reflète pas nécessairement les opinions du gouvernement du Québec.

Innovation maritime

53, rue Saint-Germain Ouest,
Rimouski, (QC) G5L 4B4
418 725-3525

Conception graphique

phosphore





Photo : Andrei Antipov sur iStock



Sommaire

p.10 **1. – Avant-propos**

p.14 **2. – Contexte et contenu du document**

p.18 **3. – Rétrospective en chiffres de l'année 2023**

p.22 **4. – Le transport maritime**

p.24 **4.1. – Les ports**

p.28 **4.2. – Le transport de marchandises**

p.28 4.2.1. – Marchandises et tonnages manutentionnés dans les ports du Québec

p.50 4.2.2. – Principales marchandises transitant sur le Saint-Laurent

p.59 **4.3. – Le système Saint-Laurent–Grands Lacs**



p.62 **5. – Le transport de personnes**

p.63 5.1. – **Les traversiers**

p.67 5.2. – **Les croisières internationales**

p.70 **6. – Mouvements de navires et flottes
opérant dans les eaux du Québec**

p.72 6.1. – **Mouvements des navires opérant au Québec**

p.74 6.2. – **Les navires marchands opérant au Québec**

p.80 6.3. – **Bilan des escales au Québec**

p.84 6.4. – **Origines et destinations des navires opérant sur le Saint-Laurent et le Saguenay**

p.89 **Aspects méthodologiques**

p.92 **Bibliographie/Sources**



Liste des figures et des tableaux

p.13 – fig. 1	Présentation du système d'information maritime (SIM)	p.55 – fig. 15	Réseau de transport pétrolier dans l'Est du Canada
p.16 – fig. 2	Territoire maritime du Québec	p.56 – fig. 16	Réseau portuaire d'entreposage de produits pétroliers au Québec
p.20 – fig. 3	Rétrospective 2023 en quelques chiffres	p.59 – fig. 17	Dimensions maximales des navires empruntant la Voie maritime
p.25 – fig. 4	Vue aérienne du port de Baie-Comeau	p.59 – fig. 18	Principaux impacts économiques du système Saint-Laurent–Grands Lacs
p.26 – fig. 5	Les ports du Québec et leurs statuts	p.60 – fig. 19	Principales marchandises transitant par la Voie maritime
p.30 – fig. 6	Chiffres clés du port de Montréal, 2024	p.64 – fig. 20	Réseau de la STQ et autres traverses
p.32 – fig. 7	Chiffres clés du port de Québec, 2024	p.66 – fig. 21	La Société des traversiers du Québec en quelques chiffres
p.34 – fig. 8	Chiffres clés du port de Saguenay, 2024	p.67 – fig. 22	Navire de croisière au Saguenay
p.36 – fig. 9	Chiffres clés du port de Sept-Îles, 2024	p.68 – fig. 23	Réseau des escales du Saint-Laurent et Canada–New-England
p.38 – fig. 10	Chiffres clés du port de Trois-Rivières, 2024	p.83 – fig. 24	Opérations de transbordement dans le Nord
p.40 – fig. 11	Chiffres clés du port de Port-Cartier, 2024	p.88 – fig. 25	<i>Le Bella Desgagnés</i> au port de Rimouski
p.50 – fig. 12	Types de marchandises transitant sur le fleuve Saint-Laurent et la rivière Saguenay	p.89 – fig. 26	Limites de la zone d'intérêt (Québec)
p.51 – fig. 13	Construction double coque		
p.53 – fig. 14	Capacité d'entreposage des terminaux céréaliers portuaires du Saint-Laurent et de Thunder Bay		

p.29 – Tab. 1	Tonnage annuel – bilan par port (en Mtm)	p.72 – Tab. 6	Nombre total de mouvements de navires au Québec
p.54 – Tab. 2	Principaux ports céréaliers du Saint-Laurent et tonnages manutentionnés, 2024	p.72 – Tab. 7	Nombre de mouvements au Québec par type de navire – tous pavillons
p.61 – Tab. 3	Tonnages ayant transité par la Voie maritime – par type de marchandise, 2024 (en tm)	p.73 – Tab. 8	Nombre de mouvements au Québec par type de navire – pavillon canadien
p.66 – Tab. 4	Nombre de passagers transportés sur les traversiers du Québec	p.73 – Tab. 9	Nombre de mouvements au Québec par type de navire – pavillons étrangers
p.68 – Tab. 5	Bilan des croisières internationales* en termes de passagers, incluant les membres d'équipage	p.82 – Tab. 10	Nombre de passages sur le Saint-Laurent sans escale dans un port québécois
		p.91 – Tab. 11	Regroupements des types de navires

Liste des graphiques

p.16 – Graph. 1	Évolution du port en lourd de la flotte mondiale	p.40 – Graph. 13	Tonnage annuel au port de Port-Cartier, 2010 et 2020 à 2024 (en tm)
p.28 – Graph. 2	Tonnages manutentionnés dans les ports du Québec, 2010 et entre 2019 et 2024	p.41 – Graph. 14	Tonnage annuel au port de Baie-Comeau CGPBC, 2020 à 2024 (en tm)
p.30 – Graph. 3	Évolution des marchandises chargées/déchargées au port de Montréal, 2020 à 2024	p.42 – Graph. 15	Évolution des marchandises chargées/déchargées au port de Bécancour, 2020 à 2024
p.31 – Graph. 4	Tonnage annuel au port de Montréal, 2010 et 2020 à 2024 (en tm)	p.42 – Graph. 16	Tonnage annuel au port de Bécancour, 2010 et 2020 à 2024 (en tm)
p.32 – Graph. 5	Évolution des marchandises chargées/déchargées au port de Québec, 2020 à 2024	p.43 – Graph. 17	Tonnage annuel - ports de la Basse-Côte-Nord, 2010 et 2020 à 2024 (en tm)
p.33 – Graph. 6	Tonnage annuel au port de Québec, 2010 et 2020 à 2024 (en tm)	p.44 – Graph. 18	Évolution des marchandises chargées/déchargées - SPBSG, 2020 à 2024
p.34 – Graph. 7	Évolution des marchandises chargées/déchargées au port de Saguenay, 2020 à 2024	p.45 – Graph. 19	Tonnage annuel SPBSG, 2010 et 2020 à 2024 (en tm)
p.35 – Graph. 8	Tonnage annuel au port de Saguenay, 2010 et 2020 à 2024 (en tm)	p.46 – Graph. 20	Évolution des marchandises chargées/déchargées au port de Valleyfield, 2020 à 2024
p.36 – Graph. 9	Évolution des marchandises chargées/déchargées au port de Sept-Îles, 2020 à 2024	p.46 – Graph. 21	Tonnage annuel au port de Valleyfield, 2010 et 2020 à 2024 (en tm)
p.37 – Graph. 10	Tonnage annuel au port de Sept-Îles, 2010 et 2020 à 2024 (en tm)	p.47 – Graph. 22	Tonnage annuel au port de Cap-aux-Meules, 2010 et 2020 à 2024 (en tm)
p.38 – Graph. 11	Évolution des marchandises chargées/déchargées au port de Trois-Rivières, 2020 à 2024	p.48 – Graph. 23	Tonnage annuel Port Alfred, 2010 et 2020 à 2024 (en tm)
p.39 – Graph. 12	Tonnage annuel au port de Trois-Rivières, 2010 et 2020 à 2024 (en tm)	p.49 – Graph. 24	Tonnage annuel à Port-Daniel-Gascons, 2020 à 2024 (en tm)



p.52 – Graph. 25	Répartition de la production de minerais de fer au Canada, 2024	p.78 – Graph. 37	Port en lourd total, tous pavillons, ports du Québec, 2019 à 2024 (en Mtm)
p.55 – Graph. 26	Tonnage total de produits pétroliers dans les APC du Québec, 2019 à 2024 (en Mtm)	p.79 – Graph. 38	Évolution du port en lourd moyen des navires par type, tous pavillons, ports du Québec, 2010 et 2020 à 2024 (en tpl)
p.57 – Graph. 27	Évolution du trafic de conteneurs à Montréal (en MEVP)	p.80 – Graph. 39	Nombre d'escales dans les ports du Québec (hors ports du Nunavik et escales du <i>Bella Desgagnés</i>), 2019 à 2024
p.57 – Graph. 28	Distribution des produits importés par conteneurs au port de Montréal, 2024	p.81 – Graph. 40	Distribution du nombre d'escales, par pavillon – ports du Québec, 2024 (à l'exception du Nunavik et du <i>Bella Desgagnés</i>)
p.58 – Graph. 29	Distribution des produits exportés par conteneurs au port de Montréal, 2024	p.83 – Graph. 41	Évolution du nombre d'escales au Nunavik, 2019 à 2024
p.67 – Graph. 30	Évolution du nombre de passagers au Québec	p.84 – Graph. 42	Nombre d'escales au Nunavik, par type de navire, 2019 à 2024
p.74 – Graph. 31	Distribution des mouvements, par type de navires canadiens, 2024	p.85 – Graph. 43	Intensité du trafic interportuaire au Québec, 2024
p.74 – Graph. 32	Distribution des mouvements, par type de navires étrangers, 2024	p.86 – Graph. 44	Mouvements de vraquiers solides interports du Québec, 2024
p.75 – Graph. 33	Moyenne des âges des navires par type de pavillon, sur le Saguenay–Saint-Laurent, 2024	p.87 – Graph. 45	Mouvements des vraquiers liquides interports du Québec, 2024
p.76 – Graph. 34	Distribution des âges des navires par type – pavillon canadien, 2024	p.88 – Graph. 46	Mouvements interportuaires du <i>Bella Desgagnés</i> , 2024
p.77 – Graph. 35	Distribution des âges des navires par type – pavillons étrangers, 2024		
p.78 – Graph. 36	Proportion, par pavillon, des mouvements effectués par des navires étrangers dans les eaux du Québec, 2024		

Lexique, acronymes et abréviations

Lexique

Escale arrêt du navire, plus ou moins long dans un port. L'analyse de ces arrêts permet d'identifier les ports en activité.

Mouvement voyage, déplacement et transit sont considérés comme des synonymes (du point A au point B).

Mouvement interport au Québec mouvement effectué entre deux ports du Québec.

Mouvement intraport mouvement effectué au sein d'un même port, d'un quai à un autre par exemple. Les mouvements intraports ne sont pas considérés dans ce document.

Port en lourd (*deadweight*, terme anglais souvent utilisé) chargement maximal qu'un navire peut emporter lors d'un trajet. Ce calcul inclut les marchandises transportées ainsi que les consommables, tels que le carburant et les vivres par exemple, et le personnel de bord.

Acronymes et abréviations

ACSL Association des croisières du Saint-Laurent

AIS Automatic Identification System – Système d'identification automatique équipant les navires de commerce

APC Administration portuaire canadienne

CGPBC Corporation de gestion du port de Baie-Comeau

CGVMSL Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent

CNUCED Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement

EVP Équivalent vingt pieds (conteneur)

GCC Garde côtière canadienne

G\$ CAD Milliard de dollars canadiens

IMAR Innovation maritime

INNAV Système d'information sur la gestion du trafic maritime canadien



Acronymes et abréviations (suite)

km kilomètre

MTMD Ministère des Transports et de la Mobilité durable

NEAS Nunavut Eastern Arctic Shipping

PIB Produit intérieur brut

Ro/Ro Roll-on/Roll-off, navire roulier utilisé pour le transport de matériel roulant

RQM Réseau Québec maritime

SIM Système d'information maritime

Sodes Société de développement économique du Saint-Laurent

SOPOR Société du port ferroviaire de Baie-Comeau

SPBSG Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie

SPIPB Société du parc industriel et portuaire de Bécancour

STQ Société des traversiers du Québec

tm, ktm et Mtm tonne métrique, kilotonne métrique (mille tonnes), million de tonnes métriques

TMCD Transport maritime courte distance

tpl tonne de port en lourd



La quatrième édition de l'État du transport maritime au Québec propose une mise à jour des principales données relatives au trafic maritime et à l'activité du secteur, pour la province et l'année 2024. Cette version met l'accent sur les indicateurs essentiels, soit les tonnages, les types de marchandises manutentionnées dans les ports du Québec, les principales catégories de marchandises clés pour l'économie québécoise, ainsi que les mouvements et les escales de navires.



1. – Avant-propos



Photo : Benjamin Fouchard, APL



Cette publication s'appuie sur le Système d'information maritime (SIM), dont la plateforme Web renouvelée (transportmaritime.info) offre désormais un accès élargi à des données encore plus détaillées, notamment sur les navires, leurs mouvements et leurs escales.

Depuis 2016, la Société de développement économique du Saint-Laurent (Sodes) et Innovation maritime (IMAR) collaborent étroitement à la mise en place d'un système d'information maritime au Québec. Cette initiative bénéficie de l'appui de plusieurs partenaires du secteur, dont le ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec (MTMD), qui a contribué de façon importante à son développement, ainsi que du Réseau Québec maritime (RQM).

Avec le SIM, la Sodes et IMAR visent à mieux faire connaître le secteur maritime. En complément de la plateforme Web, l'État du transport maritime au Québec offre une vue d'ensemble actualisée de ce secteur stratégique de l'économie québécoise. Ce document s'adresse tant aux acteurs de l'industrie maritime qu'à toute personne souhaitant mieux comprendre ses dynamiques. Il permet aux non-initiés d'en saisir les grandes caractéristiques et les principaux enjeux, tout en offrant aux professionnels des données pertinentes pour approfondir leur compréhension du secteur et de ses retombées.

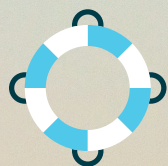
Cette publication repose sur l'apport de nombreuses organisations ayant partagé des données essentielles sur les activités maritimes. Les outils de collecte et d'analyse sont en constante évolution, permettant d'améliorer la précision et la richesse de l'information. Dans cette perspective, l'équipe d'IMAR poursuit ses efforts afin d'optimiser ces outils et de renforcer les collaborations au sein de l'écosystème maritime, afin de proposer un portrait toujours plus juste de l'industrie.

Photo : JF Gagné



Système d'information maritime

Figure 1 : Présentation du Système d'information maritime (SIM)



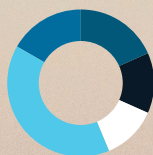
Les partenaires

Sodes, IMAR, Ministère des Transports et de la Mobilité durable, Pilotage Saint-Laurent, Port de Montréal, Port de Québec, Port de Trois-Rivières, Port de Saguenay, Port de Sept-Îles, Ports de la SPBSG, Port de Baie-Comeau, Port de Havre-Saint-Pierre, Transports Canada, Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent, Réseau Québec maritime.



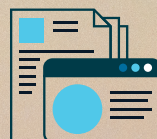
Objectifs

Le SIM permet de colliger, traiter, analyser et diffuser des informations à valeur ajoutée relatives au trafic maritime ainsi qu'aux opérations portuaires au Québec.



Requêtes personnalisées

L'interface Web permet de consulter et de télécharger l'information qui vous intéresse grâce aux différents filtres disponibles.



État du transport maritime au Québec et bulletins électroniques

Publication annuelle de l'État du transport maritime au Québec, traitant de sujets d'intérêt pour l'industrie et faisant une synthèse au niveau des mouvements de navires et des marchandises. Diffusion de bulletins d'information relatifs au transport maritime.

La volonté d'un corridor numérique

Le SIM souhaite fournir de l'information précise, à jour et de qualité, aussi bien aux professionnels du milieu qu'aux citoyens désireux d'en apprendre plus sur l'industrie maritime. Différentes phases ont été pensées pour faire évoluer le projet et devenir une plateforme de référence incontournable.



Phase 1 – 2016-2019

Mise en place de la plateforme, collecte des informations, rédaction des premiers bulletins, stockage et sécurisation des données, programmation des extractions. Données INNAV comme base d'analyse du trafic.



Phase 2 – 2021-2024

Amélioration de la plateforme, passage à une architecture informatique plus robuste, facilitation des extractions, ajustement des collectes de données, inclusion d'autres ports. Données AIS comme base d'analyse du trafic.



Phase 2 (suite) – 2024-2026

Maintien et mise à jour du SIM, consolidation des infrastructures de données et inclusion de nouvelles bases de données.

Source : IMAR



2. – Contexte et contenu du document



Le transport maritime constitue le mode de transport le plus largement utilisé et le plus économique pour acheminer une grande part des biens produits à l'échelle mondiale. À titre indicatif, près de 80 % des biens de consommation acquis dans les pays occidentaux, ainsi qu'environ 70 % de la production mondiale de pétrole, sont transportés par voie maritime¹.

Dans son rapport annuel, la Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED) souligne que la

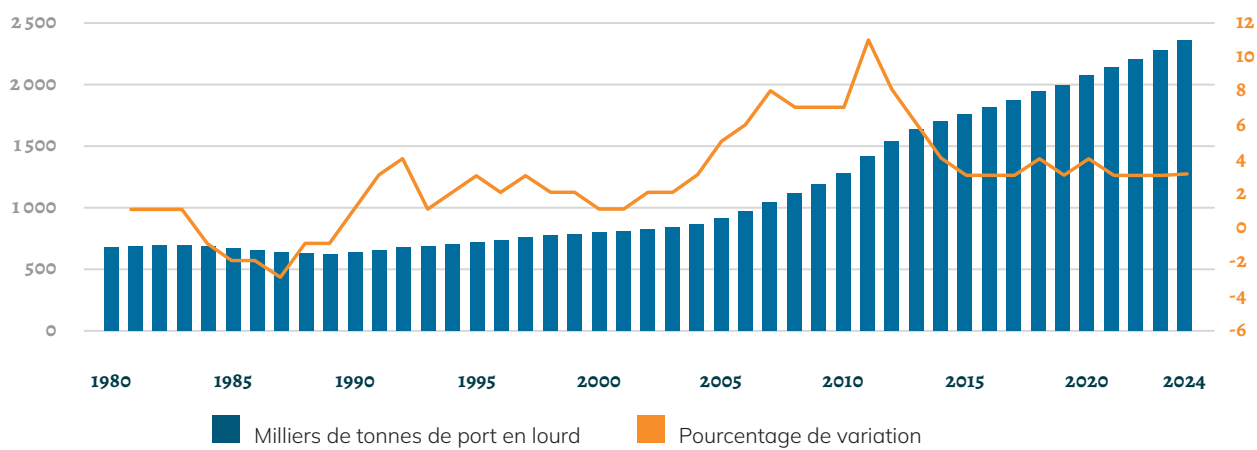
flotte marchande mondiale comptait environ 109 000 navires de 100 tonneaux de jauge brute et plus en 2024, totalisant une capacité de transport de 2,35 milliards de tonnes de port en lourd (tpl). Cela représente une croissance d'environ 3,4 % par rapport à l'année précédente.

Ces chiffres illustrent clairement le rôle central du transport maritime dans le fonctionnement et la dynamique de l'économie mondiale.

Photo : Ivan Bandura sur Unsplash

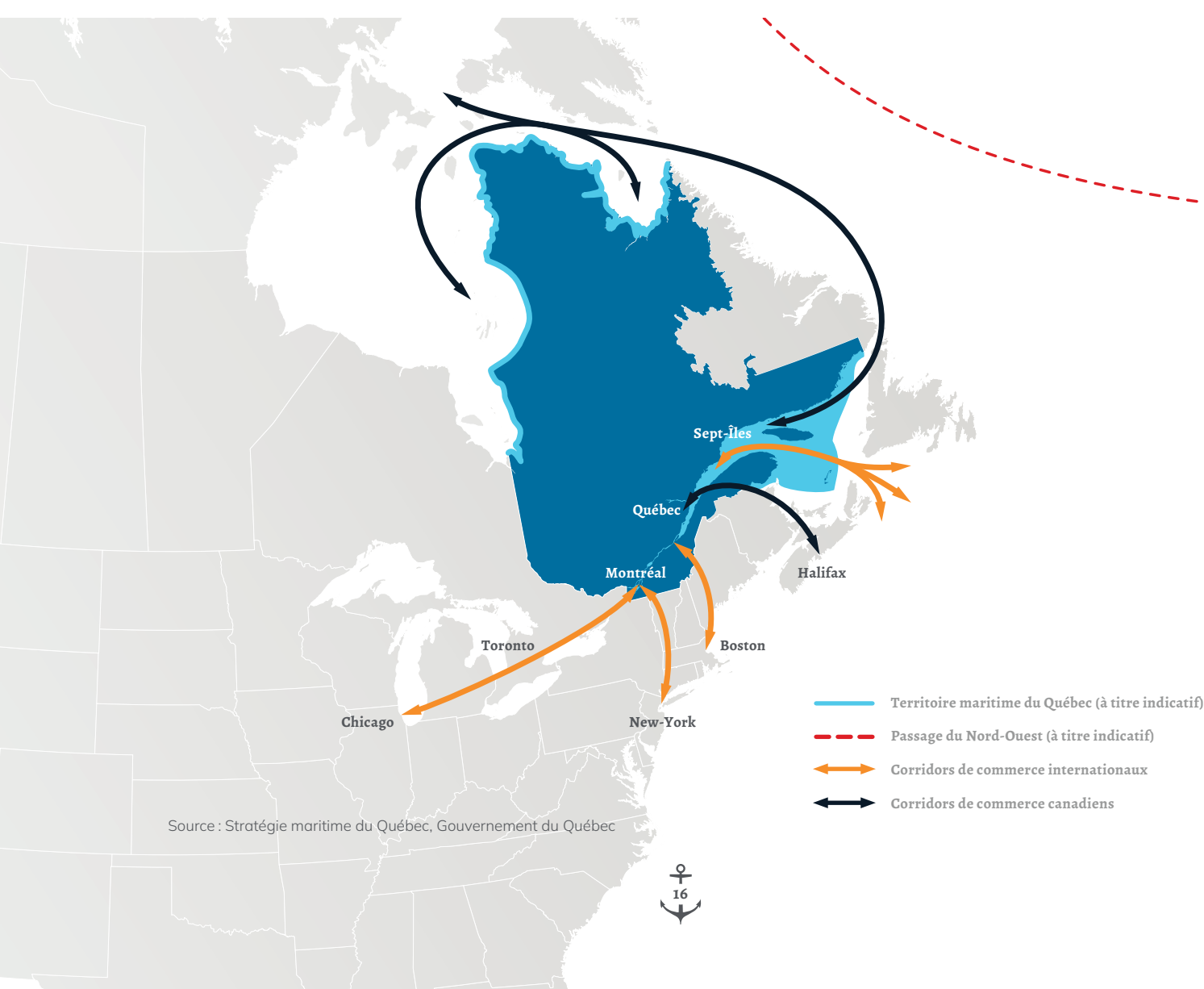
¹Les termes « voie maritime (sans majuscule), voie de navigation, corridor maritime » sont utilisés de manière synonyme dans le présent document. Le terme « Voie maritime (avec majuscule) » est exclusivement réservé à la désignation de la Voie maritime du Saint-Laurent qui relie le fleuve Saint-Laurent aux Grands Lacs.

Graphique 1 : Évolution du port en lourd de la flotte mondiale



Source : CNUCED

Figure 2 : Territoire maritime du Québec



Source : Stratégie maritime du Québec, Gouvernement du Québec

Ainsi, au Québec comme ailleurs, une grande part des objets qui composent notre quotidien a transité par voie maritime. Qu'il s'agisse de votre téléphone, de votre télévision ou même d'un simple stylo, ces biens ont fort probablement voyagé à bord d'un navire à une étape ou une autre de leur parcours. Cette réalité illustre à quel point le transport maritime, maillon essentiel de la chaîne logistique, influence directement notre vie de tous les jours.

Au-delà de son rôle dans l'acheminement des biens de consommation, le secteur maritime représente un levier économique majeur pour le Québec. Portée par la présence du fleuve Saint-Laurent, cette industrie soutient une part importante des échanges commerciaux de la province. Ainsi, les ports

québécois ont permis l'importation de marchandises pour une valeur d'environ 54,2 G\$ CAD et l'exportation pour près de 23,9 G\$ CAD en 2024.

Le Saint-Laurent constitue par ailleurs l'une des plus longues voies navigables intérieures en eau profonde au monde, s'étendant sur près de 1 700 km dans sa portion québécoise. Son développement, notamment jusqu'aux Grands Lacs, a largement contribué à faire du Québec et de l'Ontario le cœur industriel du Canada. Aujourd'hui encore, il constitue un corridor logistique majeur, soutenant les chaînes d'approvisionnement et reliant le Québec aux marchés nord-américains et internationaux.

Le présent document brosse un portrait structuré du secteur maritime au Québec. Il s'articule autour de six chapitres. Les premier et deuxième chapitres présentent respectivement l'avant-propos, le contexte ainsi que le contenu du document. Le troisième chapitre propose une rétrospective chiffrée de l'année 2023.

À partir du quatrième chapitre, l'État du transport maritime du Québec 2024 est présenté. Ce chapitre est structuré en trois sections complémentaires :

- a) Les ports du Québec et les tonnages manutentionnés, qui présente notamment les volumes traités dans les principaux ports ainsi que leur évolution ;
- b) Le transport des principales marchandises, qui met en lumière les flux de marchandises dominants au Québec et leur répartition ;
- c) Le système Saint-Laurent—Grands Lacs, qui traite du rôle structurant de ce corridor, incluant notamment le transport de marchandises via la Voie maritime.

Le cinquième chapitre est consacré au transport de personnes, en abordant à la fois les traversiers et les croisières internationales. Enfin, le sixième chapitre traite des mouvements de navires et de la flotte en activité dans les eaux du Québec, en proposant une analyse des flottes domestique et internationale.

Il est à noter que les données issues du Système d'information maritime, utilisées dans ce document, s'inscrivent dans une démarche d'amélioration continue. Ainsi, certaines différences découlant de l'amélioration année après année des méthodes de traitement et d'analyse des données peuvent être observées entre les statistiques présentées ici et celles des éditions précédentes, notamment en ce qui concerne les mouvements de navires et les escales.

An aerial photograph of a port facility, likely in Quebec, showing large wind turbine components (nacelles and blades) being processed or stored. A red and white ship is docked at a pier. In the background, there are green hills and a town. The image is framed by a blue, wavy border.

3. – Rétrospective en chiffres de l'année 2023

La présente section propose une rétrospective chiffrée de l'année 2023, qui constitue désormais une année de référence pour analyser l'évolution récente des indicateurs. Elle permet ainsi d'établir une base comparative robuste pour l'analyse des tendances observées en 2024.

L'année 2023 s'est inscrite dans un contexte de ralentissement économique mondial progressif, marqué par les effets cumulés du resserrement monétaire amorcé en 2022. Les principales banques centrales ont maintenu des taux d'intérêt élevés afin de contenir une inflation encore persistante, ce qui a pesé sur l'investissement, la consommation et les échanges commerciaux internationaux. Par ailleurs, les tensions géopolitiques, la volatilité des marchés énergétiques et la normalisation des

chaînes logistiques après les perturbations de la pandémie ont contribué à un environnement économique plus incertain et moins dynamique qu'au cours de la reprise post-COVID.

Au Québec, malgré ces conditions moins favorables, l'économie a fait preuve de résilience avec une croissance du PIB d'environ 2,8 %, bien qu'inférieure à celle observée à l'échelle canadienne (3,8 %). Cette dynamique s'est reflétée dans le secteur maritime, qui a connu une évolution contrastée en 2023 : le tonnage manutentionné dans les ports québécois a progressé d'environ 1,0 % par rapport à 2022, tandis que les mouvements de navires ont reculé de 2,3 %. Cette divergence traduit notamment une optimisation des escales et une augmentation de la taille moyenne ou du taux de chargement des navires.

Cette légère croissance du tonnage s'explique principalement par la vigueur de certaines marchandises stratégiques, notamment le minerai de fer, dont les volumes ont été soutenus par une demande internationale relativement stable, en particulier sur les marchés asiatiques. À l'inverse, d'autres segments, dont certaines marchandises générales et conteneurisées, ont davantage subi les effets du ralentissement économique canadien.

Dans ce contexte, la résilience du secteur maritime québécois repose davantage sur une adaptation structurelle des flux et des marchés que sur de simples mesures conjoncturelles. La spécialisation de certaines filières, l'importance des exportations de ressources naturelles, ainsi que l'amélioration continue de la performance logistique des infrastructures portuaires ont permis d'amortir les effets du ralentissement économique. Ces éléments ont contribué à maintenir un niveau d'activité globalement stable en 2023, tout en confirmant le rôle central de segments clés, notamment les vrac miniers, dans l'équilibre du système portuaire québécois.



Photo : Port de Gaspé

Figure 3 : Rétrospective 2023 en quelques chiffres



8 937
mouvements

de navires commerciaux

2 545 mouvements
interportuaires au Québec (sans *Bella Desgagnés*)



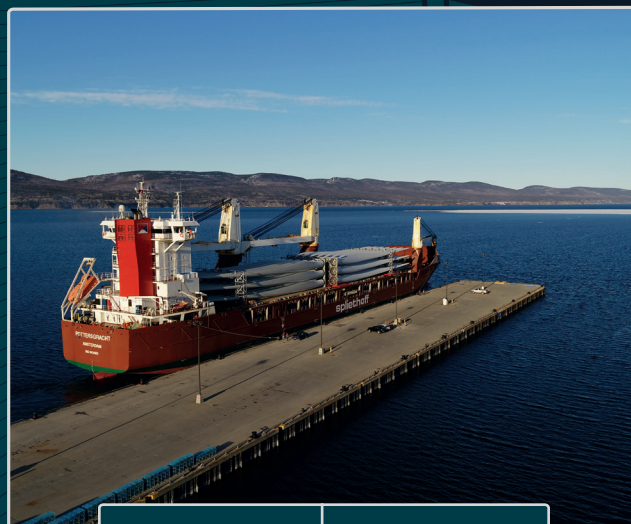
39,3 % des
mouvements

effectués par des navires domestiques



Plus de **900**
mouvements

effectués par le *Bella Desgagnés*



92

navires canadiens
différents

1 241

navires étrangers
différents

Source : IMAR

Photos : Port de Trois-Rivières, Port de Matane , Relais Nordik, Port de Gaspé





484 690
passagers
et membres d'équipage internationaux



4 726 540
passagers
transportés par la STQ

157,2 Mtm de marchandises

manutentionnées dans les ports du Québec



15,9 Mtm
de grain
manutentionnées



85 Mtm
de minerais
manutentionnées



27,6 Mtm
d'hydrocarbures
manutentionnées

Photos : @canada_by_alexis sur iStock, Eric Santin sur iStock, Liia sur Unsplash, DALL-E, imaginima sur iStock



4. – Le transport maritime



Le transport maritime demeure un pilier des échanges internationaux, pleinement intégré à des chaînes d'approvisionnement mondialisées de plus en plus complexes. Il permet d'acheminer de grandes quantités de marchandises à moindre coût et continue de répondre à une part prépondérante des besoins en transport à l'échelle planétaire. Cette efficacité repose notamment sur l'utilisation de navires spécialisés, conçus pour optimiser le transport de différentes catégories de cargaisons, qu'il s'agisse de vrac solides, comme les céréales et les minerais, de vrac liquides, ou encore de marchandises conteneurisées.

Au cours des dernières années, le transport maritime a toutefois évolué dans un environnement marqué par une incertitude accrue. Les tensions géopolitiques, les perturbations logistiques et les effets des changements climatiques ont eu des impacts tangibles sur les routes maritimes et la fluidité des échanges. Certains passages stratégiques, comme les canaux de Panama et de Suez, ont connu des contraintes opérationnelles importantes, entraînant des ajustements dans les itinéraires, les coûts et les délais. Dans ce contexte, le secteur démontre une capacité d'adaptation soutenue, notamment par l'optimisation des routes, l'évolution des pratiques logistiques et une meilleure intégration des outils numériques.

Le Québec s'inscrit dans cette dynamique grâce à un système maritime structuré autour de l'axe stratégique du Saint-Laurent. Celui-ci constitue une porte d'entrée et de sortie essentielle pour les marchandises, reliant le cœur industriel nord-américain aux

marchés internationaux. Les activités portuaires québécoises reflètent cette position stratégique, en assurant le transit de volumes importants de marchandises et en soutenant des filières économiques clés, telles que les ressources naturelles, l'énergie, l'agroalimentaire et le secteur manufacturier.

Dans une perspective de suivi et d'analyse, le présent chapitre met l'accent sur les dimensions fondamentales du transport maritime au Québec en 2024. Il présente d'abord un portrait des ports du Québec, en mettant en lumière les tonnages manutentionnés ainsi que l'évolution de ces volumes. Cette section décrit ensuite les principales catégories de marchandises qui y transitent, en accordant une attention particulière à certaines marchandises clés afin d'illustrer leur place dans les flux observés.

Le chapitre s'intéresse également au système Saint-Laurent-Grands Lacs, en abordant le rôle structurant de la Voie maritime dans les flux de marchandises entre le Québec et l'intérieur du continent. Cette analyse permet de mieux comprendre les interrelations entre les différents marchés desservis et les dynamiques logistiques propres à cet axe stratégique.

Dans son ensemble, ce chapitre vise ainsi à offrir une lecture claire et synthétique des principaux indicateurs qui caractérisent le transport maritime au Québec, en mettant l'accent sur les flux de marchandises et les dynamiques qui façonnent les échanges commerciaux.

Photo : Port de Montréal

4.1. – Les ports

Les ports et leurs infrastructures occupent une place stratégique dans le développement économique, social et environnemental des territoires. Véritables nœuds logistiques au cœur des chaînes d'approvisionnement, ils assurent la fluidité des échanges commerciaux en facilitant l'importation et l'exportation des marchandises, tout en contribuant activement à l'attractivité des régions. En soutenant les investissements, en structurant les zones industrielles-portuaires et en favorisant l'innovation, ils renforcent la compétitivité des économies aux échelles nationale et internationale. Dans un contexte marqué par l'évolution rapide des chaînes logistiques mondiales, le maintien, la modernisation et l'adaptation continue des infrastructures portuaires apparaissent plus que jamais comme des priorités stratégiques.

Les retombées associées aux activités portuaires sont multiples. Elles se traduisent d'abord par la création d'emplois directs dans les secteurs de la logistique, du transport et de la manutention, mais également par un ensemble d'emplois indirects dans des industries connexes, telles que la transformation, la construction ou le tourisme. Sur le plan social, les ports participent à la vitalité des communautés riveraines en soutenant l'activité économique locale et en contribuant à l'occupation dynamique du territoire.

Par ailleurs, dans un contexte où la résilience des chaînes d'approvisionnement est devenue un enjeu central, les infrastructures portuaires jouent un rôle clé dans la capacité d'adaptation des économies face aux perturbations, qu'elles soient d'origine géopolitique, climatique ou logistique. Les investissements visant à moderniser les installations, à améliorer la fluidité des opérations et à renforcer l'intermodalité permettent d'accroître la fiabilité et la performance du système maritime.

Sur le plan environnemental, les ports se positionnent également comme des acteurs de premier plan dans la transition vers une économie plus durable. L'électrification des quais, l'optimisation énergétique des opérations, la réduction des émissions des navires à quai ainsi que l'amélioration de la gestion des matières résiduelles font partie des initiatives mises en œuvre. À cet égard, la modernisation des infrastructures portuaires constitue un levier essentiel pour soutenir les objectifs de décarbonation et répondre aux attentes croissantes en matière de performance environnementale.

Au Québec, la majorité des villes situées le long du fleuve Saint-Laurent et de la rivière Saguenay dispose d'installations portuaires, de tailles et de vocations variées, qui jouent un rôle déterminant dans leur développement économique et, dans certains cas, dans leur approvisionnement. On compte 35 ports commerciaux, auxquels s'ajoutent des infrastructures nordiques, notamment au Nunavik, essentielles pour les communautés éloignées. Chaque port présente des spécificités liées aux réalités économiques et industrielles du territoire qu'il dessert. Ces infrastructures s'appuient sur des réseaux de transport complémentaires, notamment ferroviaire (Canadien National, Canadien Pacifique, lignes provinciales ou privées) et routier, qui

assurent une interconnexion efficace entre les différents modes. Cette intermodalité est essentielle pour optimiser l'acheminement des marchandises et répondre aux exigences accrues en matière de rapidité et de fiabilité des livraisons. Les ports offrent également une gamme variée de services, incluant des services logistiques, douaniers, de manutention et d'entreposage, adaptés à leurs fonctions et à leur niveau d'activité.

Dans un environnement en constante évolution, marqué par les transformations du commerce mondial et les exigences environnementales croissantes, les ports du Québec sont appelés à poursuivre leurs efforts d'innovation et d'adaptation. Le maintien et l'amélioration continue de ces infrastructures critiques demeurent essentiels pour assurer la compétitivité du Québec, renforcer la résilience de ses chaînes d'approvisionnement et soutenir une croissance économique durable.

Dans cette perspective, le réseau portuaire québécois se distingue également par la diversité de ses statuts de gouvernance (Figure 5), qui reflète la pluralité des modèles de gestion en place et l'adaptation des infrastructures aux réalités régionales. Les ports du Québec sont ainsi classés sous différents statuts. Certains relèvent de l'autorité fédérale par l'entremise de Transports Canada (12 ports), tandis que d'autres appartiennent au gouvernement provincial (cinq ports) ou au municipal (deux ports). Cinq ports sont administrés dans le cadre des administrations portuaires canadiennes (APC). On retrouve également des ports de propriété privée (cinq ports) ainsi que des installations gérées par des organismes sans but lucratif (deux ports). Enfin, certains ports présentent des structures hybrides (trois ports), combinant plusieurs formes de gouvernance. C'est notamment le cas du port de Port-Cartier, où coexistent une composante municipale et une composante privée exploitée par ArcelorMittal. Par ailleurs, le réseau comprend aussi plusieurs petits ports locaux, comme celui de Grande-Vallée, qui n'accueillent pas de navires marchands sur une base régulière, mais plutôt de façon ponctuelle, en fonction des besoins liés aux activités industrielles et au territoire local qu'ils desservent.

Parmi ces différentes catégories, les administrations portuaires canadiennes occupent une place importante dans le paysage maritime québécois. Les ports de Montréal (incluant Contrecoeur), Québec, Trois-Rivières, Sept-Îles et Saguenay possèdent ce statut. Créées en vertu de la Loi maritime du Canada en 1998, ces administrations sont des entités autonomes, distinctes du gouvernement fédéral, et sont encadrées par des conseils d'administration composés de représentants des usagers, ainsi que des instances municipales, provinciales et fédérales. Le Québec se démarque à cet égard, puisqu'il compte à lui seul cinq APC, soit la plus forte concentration au pays. À l'échelle canadienne, on en dénombre 17, réparties entre la Colombie-Britannique, l'Ontario, les provinces de l'Atlantique et le Québec.

Au-delà de leur structure administrative, les ports québécois se distinguent également par leur spécialisation et la nature

⁷Les APC sont : Vancouver Fraser, Nanaimo, Prince Rupert, Port Alberni, Thunder Bay, Toronto, Windsor, Hamilton-Oshawa, Trois-Rivières, Sept-Îles, Saguenay, Québec, Montréal, St. John's, Saint John, Halifax, et Belledune.

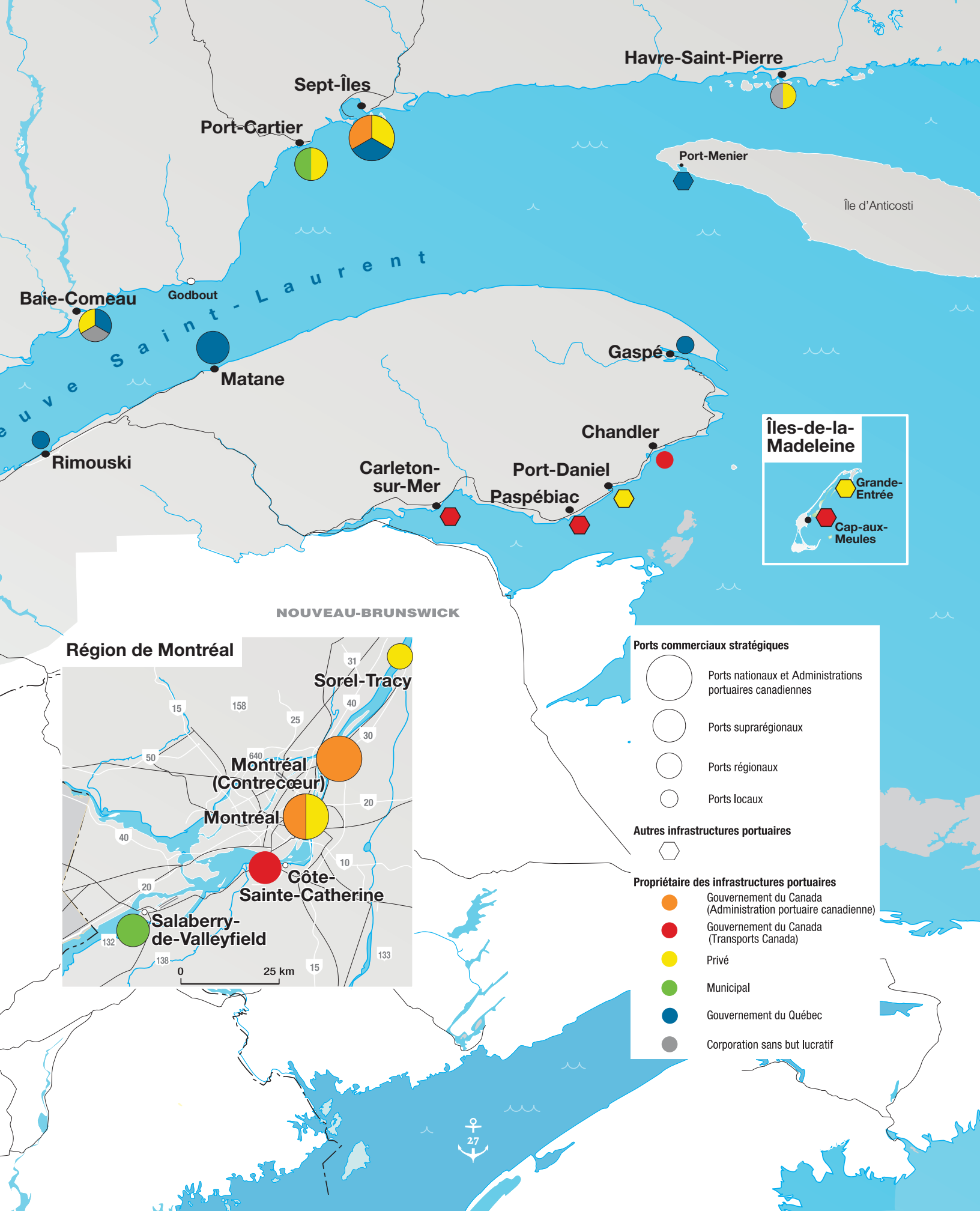
des activités qui y sont menées. Certains se concentrent sur le traitement de vrac solide, comme le minerai ou le grain, tandis que d'autres sont davantage orientés vers le vrac liquide ou le transport de marchandises générales. Les grands ports, quant à eux, se caractérisent généralement par une diversification de leurs activités et une capacité à traiter plusieurs types

de cargaisons. Le port de Montréal occupe à cet égard une position unique sur le Saint-Laurent, en étant le seul port à vocation conteneurisée d'envergure, bien que certains autres ports manutentionnent également des conteneurs en quantités plus limitées.

Figure 4 : Vue aérienne du port de Baie-Comeau



Source : Sodes, Port de Baie-Comeau



4.2. – Le transport de marchandises

Dans cette section, un aperçu des tonnages manutentionnés dans les ports du Québec est présenté pour l'année 2010, ainsi que de 2019 à 2024. La section suivante, après les

bilans portuaires, met en lumière les principales marchandises manutentionnées dans ces ports, notamment les minerais, le grain, les produits pétroliers et les marchandises conteneurisées.

4.2.1. – Marchandises et tonnages manutentionnés dans les ports du Québec

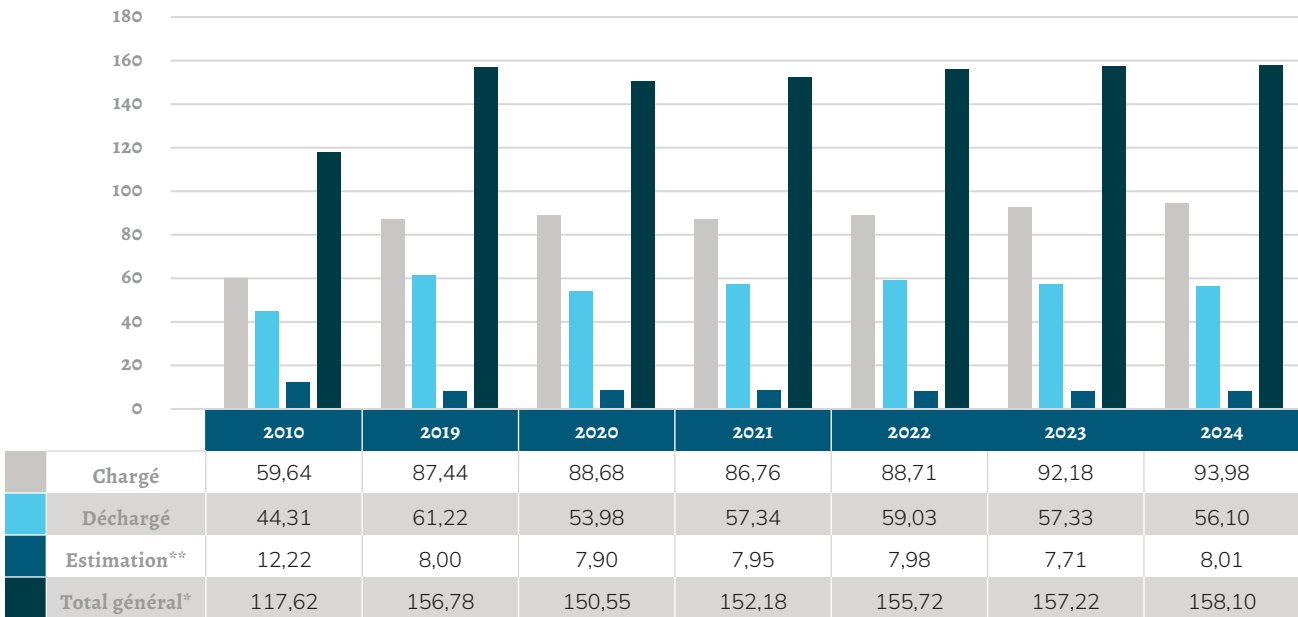
L'activité économique mondiale et les volumes de marchandises manutentionnées dans les ports du Québec évoluent de manière étroitement interconnectée. Les ports québécois occupent ainsi une position stratégique dans le commerce, tant à l'échelle internationale, notamment avec l'Europe et l'Amérique du Nord, qu'à l'échelle nationale, en assurant des échanges soutenus avec les Grands Lacs et les provinces de l'Est du Canada.

Depuis 2010, les volumes manutentionnés dans les ports du Québec ont connu une progression marquée. Alors qu'environ 118 Mtm avaient été transbordées cette année-là, les activités portuaires ont atteint un sommet en 2019, avec près de 157 Mtm,

soit une hausse de plus de 33 %. Après un ralentissement observé durant la période pandémique, les volumes ont graduellement repris en 2021 et 2022, pour retrouver le niveau record de 2019 dès 2023. Cette tendance à la croissance s'est poursuivie en 2024, année au cours de laquelle les tonnages manutentionnés ont dépassé les 158 Mtm.

Dans l'ensemble, cette progression témoigne d'une croissance soutenue du trafic portuaire québécois, avec un taux annuel moyen d'environ 2,3 % depuis 2010, confirmant le rôle structurant des ports dans les chaînes d'approvisionnement et le dynamisme économique du Québec (Graphique 2).

Graphique 2 : Tonnages manutentionnés dans les ports du Québec, 2010 et entre 2019 et 2024 (en Mtm)



Sources : Ports du Québec, IMAR

*Le détail chargement/déchargement n'a pu être obtenu pour certains ports. Leur tonnage est inclus dans le Total général, mais cela explique la différence entre le Total général et la somme « chargé + déchargé + estimation ».

**Le total supplémentaire estimé comprend plusieurs ports et quais privés dont le tonnage transbordé n'a pu être obtenu. Une estimation moyenne a alors été réalisée à partir de diverses sources d'information afin d'avoir le portrait le plus complet du tonnage manutentionné dans les ports du Québec. Cette estimation comprend les activités de Mines Seleine, de Rio Tinto à Havre-Saint-Pierre et à Sorel, de Richardson et de QSL au port de Sorel, du port de Côte-Sainte-Catherine du port de Pointe-au-Pic et de certaines années pour d'autres ports.

Le Tableau 1 présente une répartition par port, permettant d’analyser plus en détail les variations observées au cours des dernières années.

Tableau 1 : Tonnage annuel – bilan par port (en Mtm)

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Variation 2019-2024	Variation 2023-2024
Montréal	40,59	35,10	34,02	36,00	35,35	35,41	- 12,8 %	+ 0,2 %
Québec	29,24	26,87	28,50	27,57	27,84	26,29	- 10,1 %	- 5,6 %
Saguenay	0,64	0,55	1,23	0,65	0,72	0,93	+ 45,3 %	+ 29,2 %
Sept-Îles	29,32	33,08	32,12	33,26	36,62	38,51	+ 31,3 %	+ 5,2 %
Trois-Rivières	4,17	3,31	3,87	4,27	4,20	3,57	- 14,4 %	- 15,0 %
Port-Cartier	27,55	25,99	25,09	26,67	26,00	25,08	- 9,0 %	- 3,5 %
Baie-Comeau	3,69	4,13	4,09	4,20	3,81	5,62	+ 52,3 %	+ 47,5 %
Bécancour	2,21	3,09	3,59	3,39	3,01	2,85	+ 29,0 %	- 5,3 %
SPBSG	0,69	0,67	0,70	0,78	0,74	0,72	+ 4,3 %	- 2,7 %
Valleyfield	0,86	0,79	0,89	0,85	0,88	0,84	- 2,3 %	- 4,5 %
Port-Alfred	5,08	4,94	5,05	5,03	4,95	5,07	- 0,2 %	+ 2,4 %
Port-Daniel	1,07	1,30	1,51	1,44	1,57	1,64	+ 53,3 %	+ 4,5 %

Sources : Ports mentionnés

Les variations des tonnages manutentionnés en 2024 par rapport à 2023 mettent en évidence des tendances contrastées selon les ports du Québec. Certains ports ont enregistré des hausses significatives, notamment Sept-Îles (+ 5,2 %), qui confirme sa position de premier port du Québec en termes de tonnage, avec plus de 38,5 Mtm manutentionnées. Le port de Saguenay se démarque également avec une forte croissance (+ 29,2 %), atteignant 0,93 Mtm, tandis que Baie-Comeau affiche la plus importante progression (+ 47,5 %), témoignant d’un rebond marqué notamment par une hausse des volumes de grain. Des hausses plus modérées sont aussi observées à Port-Daniel (+ 4,5 %), Port-Alfred (+ 2,4 %) et Montréal (+ 0,2 %), ce dernier demeurant relativement stable avec 35,4 Mtm.

À l’inverse, plusieurs ports enregistrent des baisses en 2024. Celles-ci sont particulièrement marquées à Trois-Rivières (- 15,0 %), qui recule à 3,57 Mtm en raison du lancement de travaux majeurs d’infrastructure ayant réduit la capacité opérationnelle du port, ainsi qu’à Québec (- 5,6 %), qui passe sous le seuil des 27 Mtm. Des diminutions sont également observées à Bécancour (- 5,3 %), à Valleyfield (- 4,5 %), à Port-Cartier (- 3,5 %) et à la SPBSG (- 2,7 %).

Ces variations reflètent en grande partie les dynamiques propres au corridor du Saint-Laurent. Les fluctuations des marchés des ressources naturelles, notamment le minerai, les produits énergétiques et les marchandises en vrac, influencent directement les volumes manutentionnés dans plusieurs ports, en particulier sur la Côte-Nord. Par ailleurs, certains reculs peuvent s’expliquer par des facteurs plus ponctuels, tels que des ajustements industriels, des travaux d’infrastructure ou des conditions logistiques variables, notamment en lien avec le transport ferroviaire ou les niveaux d’eau.

Sur une plus longue période, entre 2019 et 2024, plusieurs ports affichent néanmoins une croissance cumulée soutenue, dont Port-Daniel (+ 53,3 %), Baie-Comeau (+ 52,3 %) et Saguenay (+ 45,3 %). Sept-Îles se distingue également avec une hausse de + 31,3 %, consolidant son rôle de premier port minéralier en Amérique du Nord. À l’inverse, certains des grands ports, comme Montréal (- 12,8 %) et Québec (- 10,1 %), présentent un recul sur cette période, illustrant des dynamiques sectorielles différenciées selon les types de marchandises et les marchés desservis.

Les informations détaillées pour chacun des ports sont présentées dans la section suivante.

Le port de Montréal est le seul port québécois à disposer de terminaux spécialisés dans la manutention de conteneurs. Il regroupe au total vingt-trois terminaux, dont quatre terminaux internationaux à conteneurs en exploitation. Il se distingue par la grande diversité des marchandises qui y transitent et occupe le deuxième rang au Québec en termes de tonnage manutentionné.

Sa position géographique stratégique, combinée à un réseau de transport multimodal performant, en fait un acteur clé de l'écosystème logistique du nord-est du continent. Relié directement aux marchés intérieurs nord-américains via la Voie maritime du Saint-Laurent et le système des Grands Lacs, le port de Montréal constitue un point d'ancrage essentiel pour le commerce continental.

Le port de Montréal joue un rôle structurant dans l'économie québécoise. Il contribue activement au dynamisme des échanges commerciaux et soutient de nombreux projets d'investissement visant à accroître sa capacité et son efficacité. Parmi les projets en cours ou récemment complétés figurent notamment le développement du terminal à conteneurs de Contrecoeur, la modernisation des installations existantes et l'amélioration des infrastructures ferroviaires et intermodales. Ces initiatives s'inscrivent dans une volonté de renforcer la résilience des chaînes d'approvisionnement et de répondre aux exigences croissantes en matière de performance environnementale.

En 2024, le port de Montréal a manutentionné un total de 35,4 Mtm de marchandises, un niveau relativement stable par rapport à 2023 (+ 0,2 %). Le segment des conteneurs a toutefois connu un recul, avec environ 12,6 Mtm manutentionnées, en baisse d'environ 3,8 %, en lien notamment avec un contexte d'incertitude marqué en fin d'année. Les marchandises conteneurisées proviennent principalement de l'Europe, de l'Asie et de la région méditerranéenne, auxquelles s'ajoutent des flux en provenance du Moyen-Orient, de l'Amérique latine et de l'Afrique.

Malgré ce léger ralentissement du trafic conteneurisé, d'autres segments ont affiché des performances plus soutenues, notamment le vrac solide, porté en partie par les exportations de grain, qui ont connu une progression notable en 2024. Cette diversification des flux contribue à la stabilité globale des activités du port.

En ce qui concerne le secteur des croisières, le port de Montréal a accueilli en 2024 un total de 65 140 passagers et membres d'équipage répartis sur 41 escales. Cela représente une légère diminution d'environ 3 % par rapport à 2023, où la fréquentation avait connu une hausse marquée.

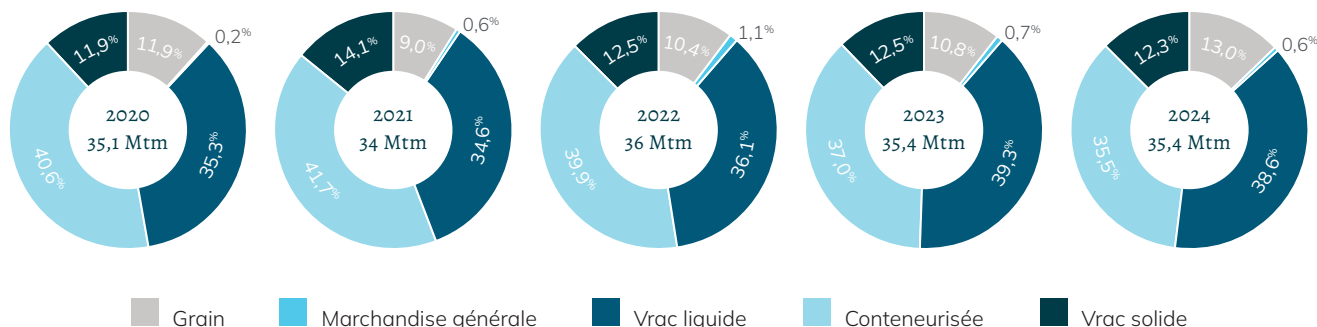
Malgré ce léger recul, la saison 2024 confirme le maintien d'un niveau d'activité soutenu. Elle a compté une vingtaine de navires provenant de 14 compagnies de croisière, dont plusieurs escales inaugurales, avec la visite de neuf navires pour la première fois à Montréal. La diversité des navires accueillis, combinée à l'arrivée de nouveaux transporteurs et au maintien de compagnies régulières, témoignent de l'attractivité continue du port de Montréal comme destination sur le corridor du Saint-Laurent.

Figure 6 : Chiffres clés du port de Montréal, 2024

- ✈️ 2^e port québécois sur le tonnage
- ✈️ 35,4 Mtm manutentionnées
- ✈️ 65 140 passagers et membres d'équipage
- ✈️ Commerce avec 140 pays

Source : Port de Montréal

Graphique 3 : Évolution des marchandises chargées/déchargées au port de Montréal, 2020 à 2024



Sources : Port de Montréal, IMAR

Comme l'illustre le Graphique 3, malgré la diversité des flux de marchandises au port de Montréal, le vrac liquide et les marchandises conteneurisées représentent historiquement entre 70 et 80 % du tonnage total manutentionné.

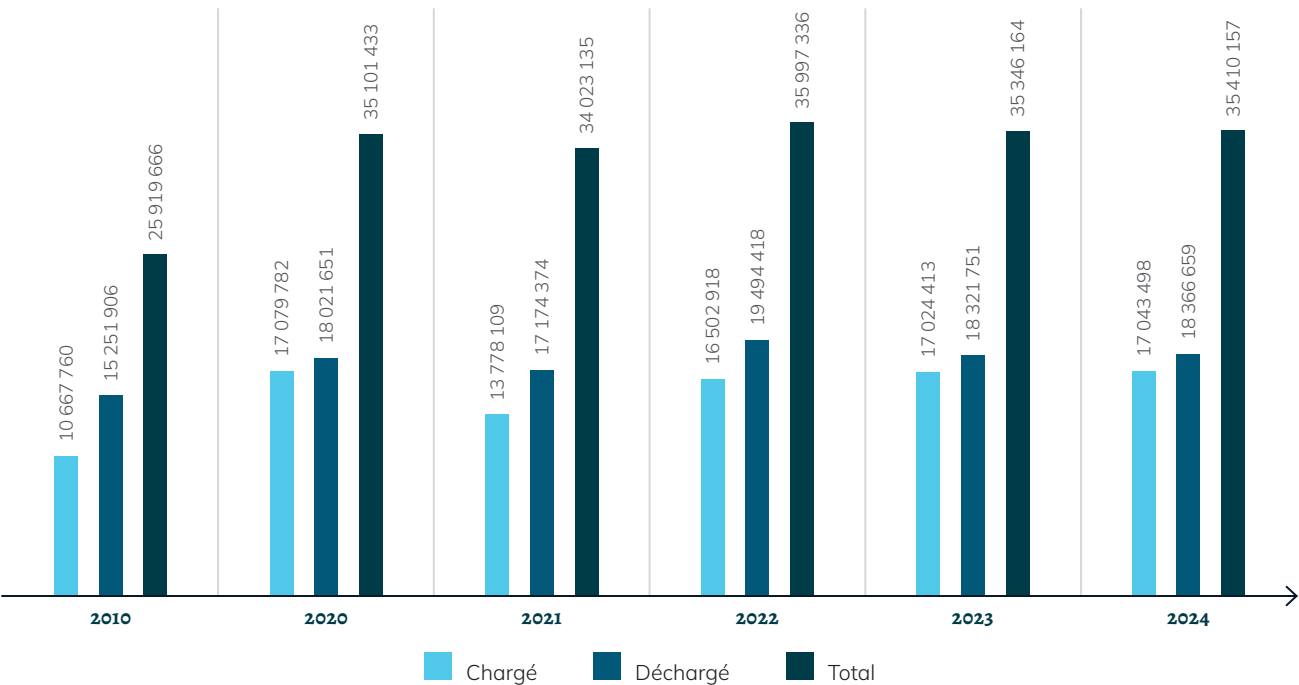
Après une forte baisse observée en 2020 et 2021, le vrac liquide, dominé par les produits pétroliers, a amorcé une reprise. Toutefois, les volumes manutentionnés en 2024 atteignent 13,7 Mtm, un niveau qui demeure inférieur à celui de 2019, où 16,2 Mtm avaient été enregistrées.

De son côté, le trafic conteneurisé poursuit son repli en 2024, avec 12,6 Mtm comparativement à une moyenne d'environ 14,2 Mtm au cours des cinq années précédentes.

Le vrac solide, hors grain, affiche pour sa part une légère hausse de 1,1 % par rapport à 2023, pour atteindre 4,4 Mtm. Ce niveau reste toutefois légèrement inférieur à la moyenne observée entre 2019 et 2023, établie à 4,5 Mtm. Sur cette période, le tonnage avait d'ailleurs atteint un sommet en 2019, avec un peu plus de 4,9 Mtm manutentionnées.

Enfin, le segment du grain se distingue par une performance particulièrement soutenue en 2024. Les volumes manutentionnés atteignent 4,6 Mtm, soit un niveau environ 21 % supérieur à la moyenne des cinq dernières années et une hausse de 20,8 % par rapport à 2023.

Graphique 4 : Tonnage annuel au port de Montréal, 2010 et 2020 à 2024 (en tm)



Sources : Port de Montréal, IMAR

Le Graphique 4 met en évidence une relative stabilité des tonnages manutentionnés au port de Montréal entre 2023 et 2024. En effet, le volume total passe de 35,35 Mtm en 2023 à 35,41 Mtm en 2024, soit une légère hausse de 0,2 %. Depuis 2020, le tonnage global oscille dans une fourchette comprise entre 34 Mtm et 36 Mtm, après avoir atteint un sommet

d'environ 40,6 Mtm en 2019. Sur la période récente, la structure des flux confirme le rôle du port de Montréal comme principal point d'entrée des marchandises au Québec. En 2024, les volumes déchargés atteignent 18,4 Mtm, contre 17,0 Mtm chargés, reflétant un certain équilibre entre les importations et les exportations.

Le port de Québec constitue le dernier port en eau profonde sur le fleuve Saint-Laurent avant l'accès au réseau des Grands Lacs. Réparti sur les rives nord et sud du fleuve, il joue un rôle stratégique dans le transbordement de vrac solide et liquide, au cœur des échanges commerciaux du corridor du Saint-Laurent.

Au-delà de ses activités portuaires, le port se distingue par son intégration dans le milieu urbain, notamment par la mise en valeur de certains espaces à des fins publiques et récréatives.

Sur le plan environnemental, il mise sur des mesures concrètes pour réduire les nuisances, dont l'électrification progressive des quais, permettant aux navires de se brancher à quai et de limiter les émissions et le bruit.

Parallèlement, le port poursuit la modernisation de ses installations afin de maintenir la performance des opérations tout en répondant aux exigences environnementales. Dans ce contexte, il cherche à concilier le développement de ses activités avec les réalités environnementales et urbaines propres à sa localisation.

En 2024, un peu plus de 26 Mtm de marchandises ont été manutentionnées sur les 14 terminaux du port de Québec, le plaçant au troisième rang des ports québécois en termes de tonnage, derrière Sept-Îles et Montréal.

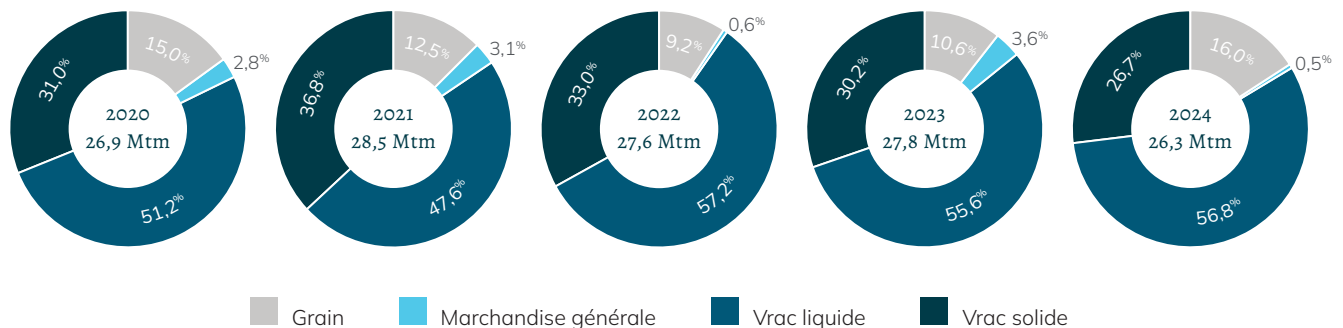
Du côté du trafic de croisières, le port a accueilli 211 410 passagers et membres d'équipage répartis sur 108 escales au cours de la saison. Ce volume représente une légère diminution de 1,6 % par rapport à 2023. Malgré ce recul, le port de Québec demeure le principal point d'embarquement et d'escale des croisiéristes au Québec, confirmant son rôle central dans l'offre touristique du Saint-Laurent.

Figure 7 : Chiffres clés du port de Québec, 2024

- ✈️ **1^{er} port de vrac liquide**
- ✈️ **26,3 Mtm manutentionnées**
- ✈️ **211 410 passagers et membres d'équipage**
- ✈️ **Commerce avec 50 pays**

Source : Port de Québec

Graphique 5 : Évolution des marchandises chargées/déchargées au port de Québec, 2020 à 2024

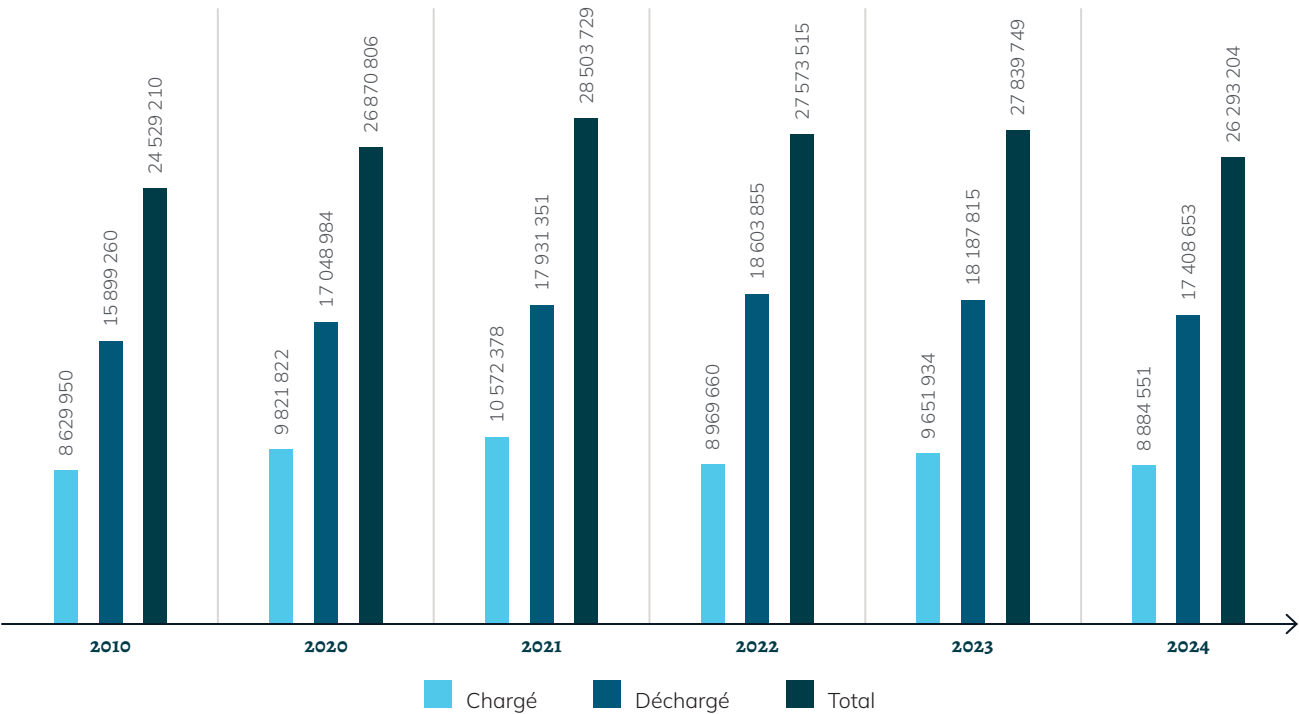


Sources : Port de Québec, IMAR

Au port de Québec, environ la moitié des marchandises manutentionnées correspond à du vrac liquide (Graphique 5), composé majoritairement de produits pétroliers destinés à la raffinerie Valero. Le vrac solide représente pour sa part entre le quart et le tiers des volumes traités au cours des dernières

années, tandis que le grain à lui seul compte pour environ un sixième des marchandises manutentionnées en 2024. Grâce aux installations de Sollio Agriculture et de G3 Canada, le port occupe une position stratégique dans l'exportation de céréales vers les marchés internationaux.

Graphique 6 : Tonnage annuel au port de Québec, 2010 et 2020 à 2024 (en tm)



Sources : Port de Québec, IMAR

Comme l'illustre le Graphique 6, le port de Québec a enregistré une diminution du tonnage manutentionné en 2024. Le volume total est passé d'environ 27,8 Mtm en 2023 à 26,3 Mtm en 2024, soit une baisse d'un peu plus de 1,5 Mtm (- 5,6 %).

Cette diminution globale s'explique principalement par un recul de certaines catégories, comme le vrac solide et les marchandises générales. À l'inverse, le tonnage de grain a connu une progression marquée, en hausse de plus de 1,4 Mtm par rapport à 2023 (+ 28,4 %), ce qui témoigne d'un dynamisme soutenu de ce segment malgré la baisse globale observée.

Le port de Saguenay se positionne comme une porte d'entrée stratégique vers le nord du Québec et ses ressources naturelles. Situé en eau profonde et accessible à l'année via le fjord du Saguenay, il bénéficie d'un emplacement unique en Amérique du Nord. Cette accessibilité, combinée à son interconnexion avec les réseaux ferroviaire et routier, en fait un maillon important de la chaîne logistique nord-américaine. Le port est également reconnu comme une destination prisée pour les croisières internationales.

En 2024, près de 80 navires ont fait escale au terminal maritime de Grande-Anse, pour un total de 927 ktm de marchandises manutentionnées. Il s'agit du deuxième plus important volume des cinq dernières années, derrière 2021, une année marquée par des volumes exceptionnellement élevés. Cette performance s'inscrit dans une tendance de croissance progressive des activités observée au cours des dernières années.

Les principaux flux de marchandises concernent notamment les granules de bois destinés à l'exportation vers l'Europe, le sel de déglacage, ainsi que divers intrants et produits liés aux industries régionales, notamment l'aluminium et la métallurgie. Le port continue ainsi de jouer un rôle structurant dans l'approvisionnement et l'expédition des ressources naturelles et industrielles.

Parallèlement, plusieurs projets structurants sont en cours de développement. Parmi ceux-ci, la mise en place d'un convoyeur électrique multiusager constitue un élément central. En phase

avancée de réalisation, ce projet vise à améliorer l'efficacité des opérations de transbordement de vrac solide, tout en réduisant les émissions liées aux opérations portuaires. Il contribuera également à renforcer l'attractivité de la zone industrialo-portuaire en facilitant l'implantation de nouvelles activités industrielles.

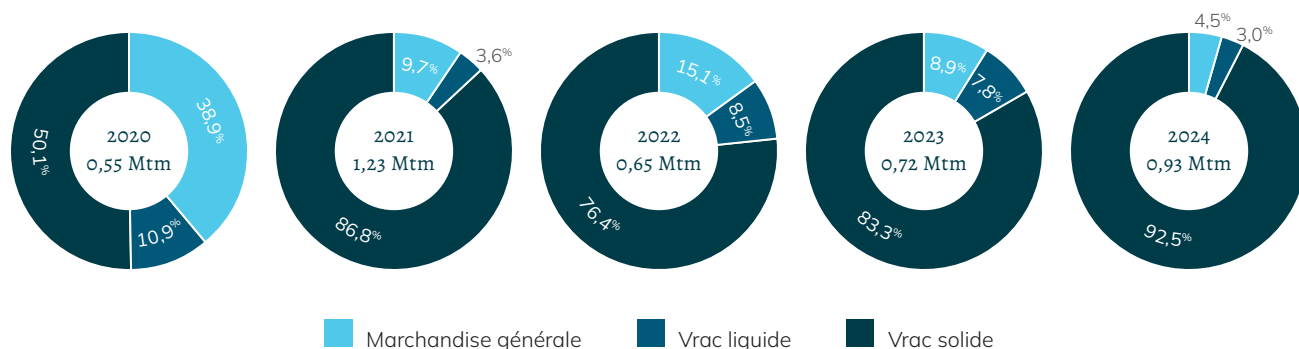
En ce qui concerne les croisières internationales, l'année 2024 a été particulièrement dynamique, avec 79 escales au terminal de Bagotville et 131 140 passagers et membres d'équipage accueillis, ce qui en fait l'une des meilleures saisons de son histoire. Cette performance confirme l'attrait du fjord du Saguenay, dont le caractère naturel et spectaculaire constitue un avantage distinctif sur les itinéraires du Saint-Laurent. Les activités de croisière s'inscrivent par ailleurs dans une tendance de diversification de l'offre touristique, contribuant à la vitalité économique régionale.

Figure 8 : Chiffres clés du port de Saguenay, 2024

-  **927 ktm manutentionnées**
-  **131 140 passagers et membres d'équipage**
-  **Commerce avec 12 pays**

Source : Port de Saguenay

Graphique 7 : Évolution des marchandises chargées/déchargées au port de Saguenay, 2020 à 2024



Sources : Port de Saguenay, IMAR

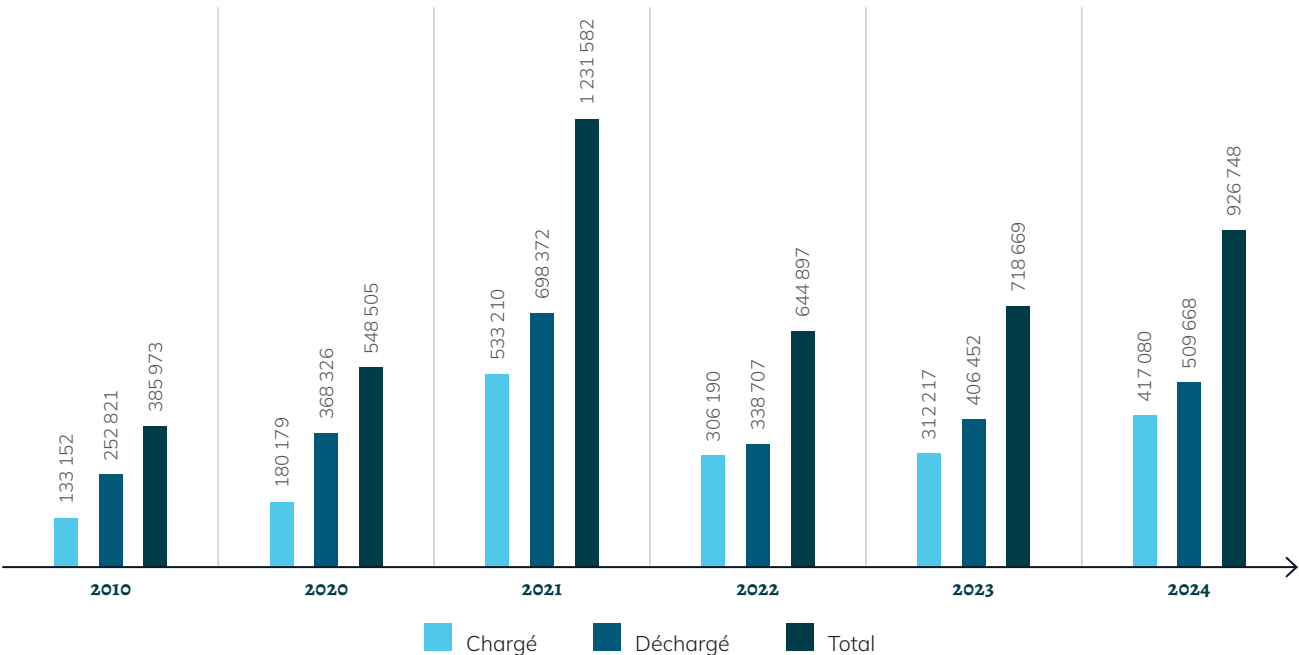
Comme l'illustre le Graphique 7, le port de Saguenay présente une variabilité marquée dans la répartition des marchandises manutentionnées, le vrac solide et les marchandises générales représentant généralement entre 90 % et 95 % des volumes. Entre 2020 et 2024, la part du vrac solide a oscillé entre environ 50 % et plus de 90 %, tandis que celle des marchandises générales a varié entre près de 5 % et 40 %.

Ces fluctuations reflètent le caractère ponctuel de certaines activités, notamment le passage de cargaisons hors format liées à des projets industriels ainsi que les besoins variables

des filières régionales. Les exportations de granules de bois, issues notamment des installations de Granules LG, contribuent également de façon structurante aux volumes de vrac solide.

En 2024, le vrac solide représente plus de 90 % des marchandises manutentionnées, confirmant l'importance de ce segment au port de Saguenay. À moyen terme, le développement anticipé de projets miniers dans le Nord-du-Québec pourrait accentuer cette spécialisation et entraîner une augmentation des volumes de vrac solide transitant par le port.

Graphique 8 : Tonnage annuel au port de Saguenay, 2010 et 2020 à 2024 (en tm)



Sources : Port de Saguenay, IMAR

Comme le montre le Graphique 8, le tonnage manutentionné au port de Saguenay poursuit sa progression en 2024 pour atteindre près de 0,93 Mtm. Cette croissance reflète une augmentation des volumes traités, tant à l'importation qu'à l'exportation. La répartition des flux demeure légèrement en faveur des marchandises déchargées, qui représentent environ 55 % du total, contre 45 % pour les marchandises chargées. Cette structure témoigne du rôle du port dans l'approvisionnement

des industries régionales, tout en maintenant une activité d'exportation soutenue.

Cette évolution confirme l'inscription des activités du port dans une trajectoire de croissance à moyen terme, caractérisée par une consolidation progressive des volumes et un positionnement de plus en plus affirmé dans la desserte logistique des secteurs industriels et miniers situés au Nord.

En 2024, le port de Sept-Îles, reconnu comme le plus important port minéralier d'Amérique du Nord, a confirmé sa position de premier port du Québec en termes de tonnage manutentionné, devançant le port de Montréal. À l'échelle canadienne, il maintient également son second rang parmi les principaux ports en volume traité.

Situé en eau profonde et réparti en deux secteurs au cœur d'une vaste baie d'environ 45 km², le port est en mesure d'accueillir les plus grands vraquiers solides au monde. Ses installations permettent notamment le transbordement de volumes importants de minerai de fer, d'alumine, de bentonite, de coke de pétrole et d'aluminium, reflétant une forte spécialisation dans les vrac liés aux ressources naturelles.

Dans une perspective de développement et de diversification de ses activités, le port réalise plusieurs projets structurants. Parmi ceux-ci, la modernisation du terminal Monseigneur-Blanche se poursuit, avec l'objectif d'améliorer les installations d'accueil tant pour les marchandises générales que pour les croisières. Ce projet vise notamment à bonifier les infrastructures portuaires, à optimiser les opérations et à améliorer l'expérience des passagers.

Du côté des croisières internationales, l'année 2024 a connu une progression marquée de l'achalandage. Le port a accueilli 14 navires, pour un total de 16 650 passagers et membres d'équipage, en hausse de près de 73 % par rapport à 2023.

Cette croissance témoigne de l'intérêt croissant pour Sept-Îles comme escale sur les itinéraires du Saint-Laurent, notamment en raison de son positionnement nordique et de son offre touristique distinctive.

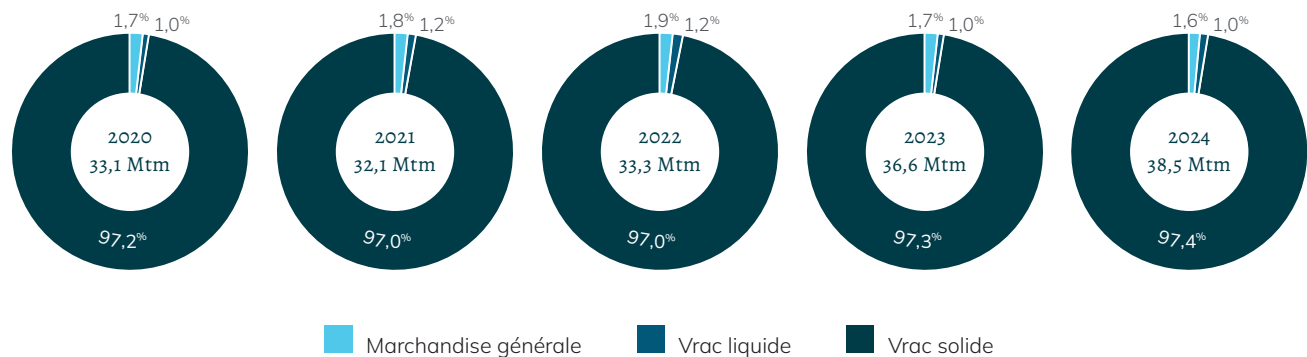
En complément de ses activités commerciales, le port accueille également des services spécialisés assurant la desserte du territoire. Le traversier-rail *Georges-Alexandre Lebel* assure une liaison essentielle entre les réseaux ferroviaires de la Côte-Nord, du Nord-du-Québec et de la rive sud du Saint-Laurent. De son côté, le navire cargo mixte *Bella Desgagnés*, qui dessert la Basse-Côte-Nord et l'île d'Anticosti, effectue des escales régulières au port pour ses opérations de ravitaillement.

Figure 9 : Chiffres clés du port de Sept-Îles, 2024

- ➔ 1^{er} port québécois en tonnage
- ➔ 1^{er} port minéralier en Amérique du Nord
- ➔ 38,5 Mtm manutentionnées
- ➔ 16 650 passagers et membres d'équipage

Source : Port de Sept-Îles

Graphique 9 : Évolution des marchandises chargées/déchargées au port de Sept-Îles, 2020 à 2024



Sources : Port de Sept-Îles, IMAR

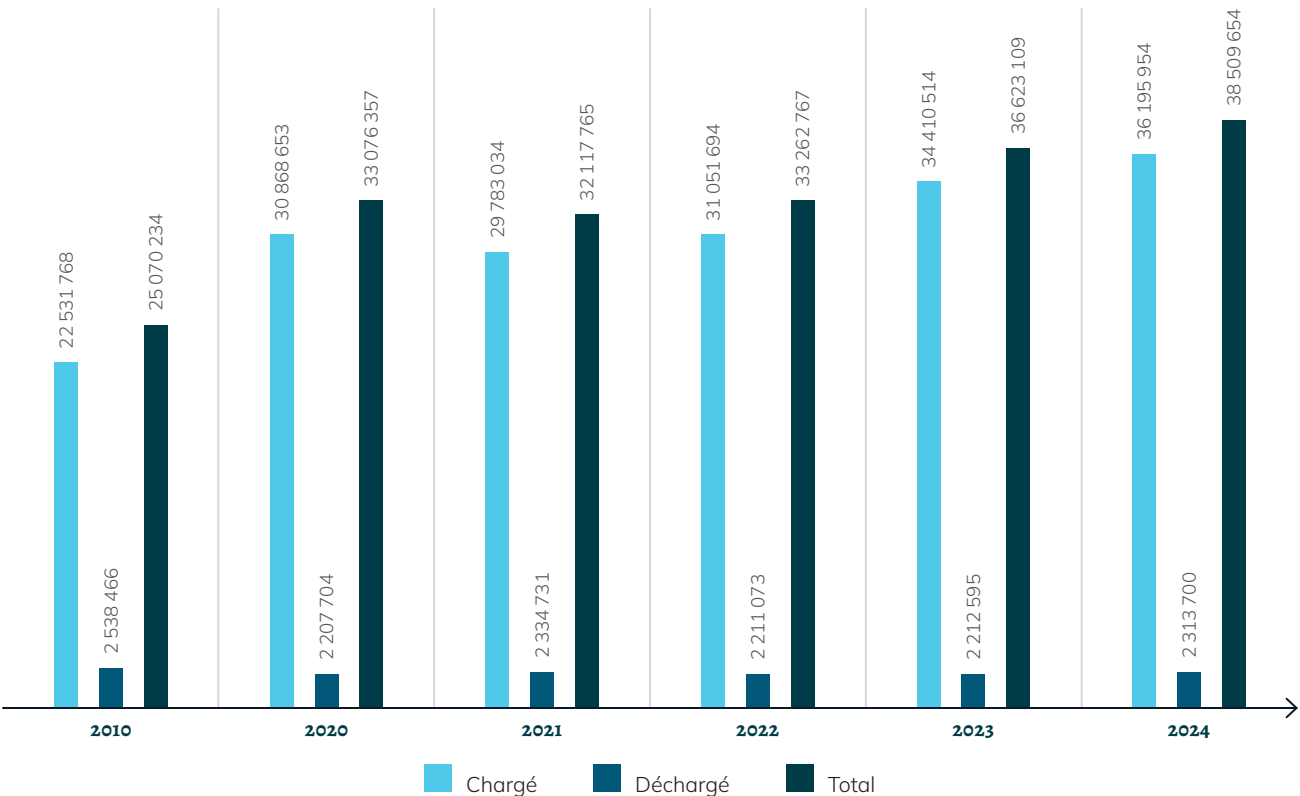
Comme l'illustre le Graphique 9, le port de Sept-Îles demeure fortement spécialisé dans la manutention de vrac solide, principalement le minerai de fer. En 2024, le port a atteint un nouveau sommet avec environ 38,5 Mtm manutentionnées, dépassant le record de 36,6 Mtm établi en 2023 et surpassant nettement le précédent sommet historique de 34,9 Mtm enregistré en 1979.

Cette performance repose avant tout sur la progression des volumes de minerai de fer, dont le tonnage a augmenté d'environ 1,8 Mtm par rapport à l'année précédente. Le minerai continue ainsi de représenter la quasi-totalité des volumes manutentionnés, confirmant la spécialisation marquée du port dans ce segment.

Les expéditions sont largement orientées vers les marchés internationaux, notamment en Asie et en Europe, qui constituent les principaux débouchés du minerai québécois. Cette croissance s'explique notamment par le niveau soutenu des activités

d'expédition de minerai de fer sur la Côte-Nord, portées par les principaux producteurs de la région, dont Iron Ore Company of Canada et Minerai de fer Québec.

Graphique 10: Tonnage annuel au port de Sept-Îles, 2010 et 2020 à 2024 (en tm)



Sources : Port de Sept-Îles, IMAR

En 2024, les volumes manutentionnés au port de Sept-Îles ont poursuivi leur progression, portés par la forte croissance des expéditions. Le tonnage chargé a atteint environ 36,2 Mtm, en hausse d'environ 5,2 % par rapport à 2023, tandis que le tonnage déchargé s'est établi à près de 2,31 Mtm, en légère augmentation.

Cette répartition confirme le caractère résolument exportateur du port, largement dominé par les flux sortants de minerai.

Parallèlement, la composition des marchandises manutentionnées demeure fortement concentrée. Le vrac solide représente la quasi-totalité des volumes, avec 37,5 Mtm en 2024, soit environ 97 % du total. Les marchandises générales totalisent pour leur part près de 598 ktm, principalement liées aux activités industrielles et au secteur de l'aluminium, tandis que le vrac liquide atteint environ 381 ktm. Les conteneurs demeurent marginaux, avec des volumes négligeables à l'échelle du port.

Le port de Trois-Rivières est structuré autour de plusieurs zones d'activités complémentaires, regroupant notamment les opérations de vrac solide et liquide, les installations céréalieres ainsi que les terminaux de marchandises générales. Cette organisation permet de répondre à une diversité de flux, tout en maintenant une spécialisation marquée dans le vrac, qui constitue la majorité des volumes manutentionnés. Parallèlement, le port poursuit sa stratégie de développement durable, avec l'objectif d'atteindre la carboneutralité d'ici 2050, en intégrant progressivement des solutions d'électrification et des mesures d'adaptation aux changements climatiques dans ses infrastructures.

L'année 2024 marque un tournant majeur avec le lancement du plus important chantier de l'histoire du port. Ce projet comprend la reconstruction du quai 17, le remblaiement partiel du bassin portuaire, la construction d'un nouveau quai 16 ainsi que l'aménagement des terminaux adjacents. L'ensemble vise à remplacer des infrastructures en fin de vie utile, à améliorer la fluidité des opérations intermodales et à intégrer des équipements plus performants, notamment pour les activités de manutention liées aux secteurs de l'aluminium et des céréales.

Dans ce contexte de transformation, le tonnage manutentionné en 2024 s'établit à environ 3,5 Mtm, en baisse d'environ 16,7 % par rapport à 2023. Cette diminution était toutefois anticipée et s'explique directement par les travaux majeurs en cours, qui ont temporairement limité certaines capacités opérationnelles. Malgré ce contexte, les activités portuaires sont demeurées soutenues, avec plus de 240 navires accueillis au cours de l'année.

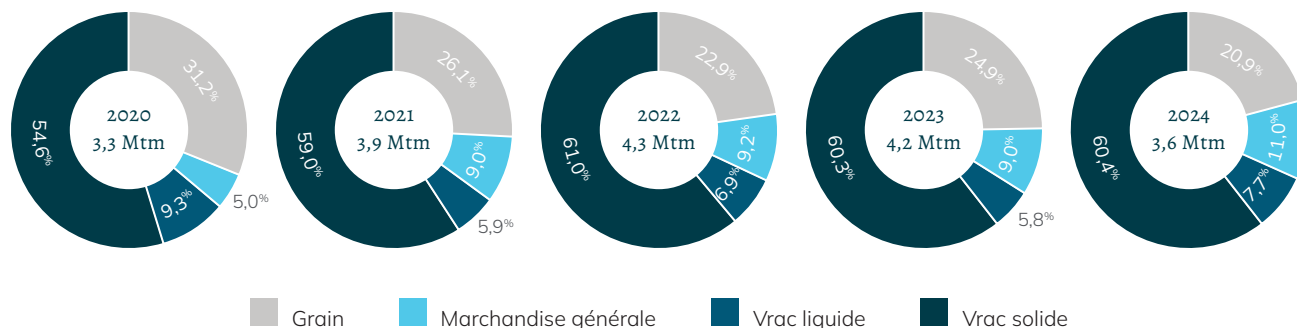
Le port dispose également d'un quai dédié aux escales de croisières, qui a accueilli en 2024 quelque 13 navires internationaux, pour un total de près de 11 000 passagers et membres d'équipage.

Figure 10 : Chiffres clés du port de Trois-Rivières, 2024

- ➔ **3,6 Mtm manutentionnés**
- ➔ **10 920 passagers et membres d'équipage**
- ➔ **Commerce avec 40 pays**

Source : Port de Trois-Rivières

Graphique 11 : Évolution des marchandises chargées/déchargées au port de Trois-Rivières, 2020 à 2024



Sources : Port de Trois-Rivières, IMAR

Comme l'illustre le Graphique 11, la répartition des marchandises manutentionnées au port de Trois-Rivières demeure relativement stable au fil des ans, bien que certains ajustements soient observés en 2024, dans un contexte de baisse des volumes totaux.

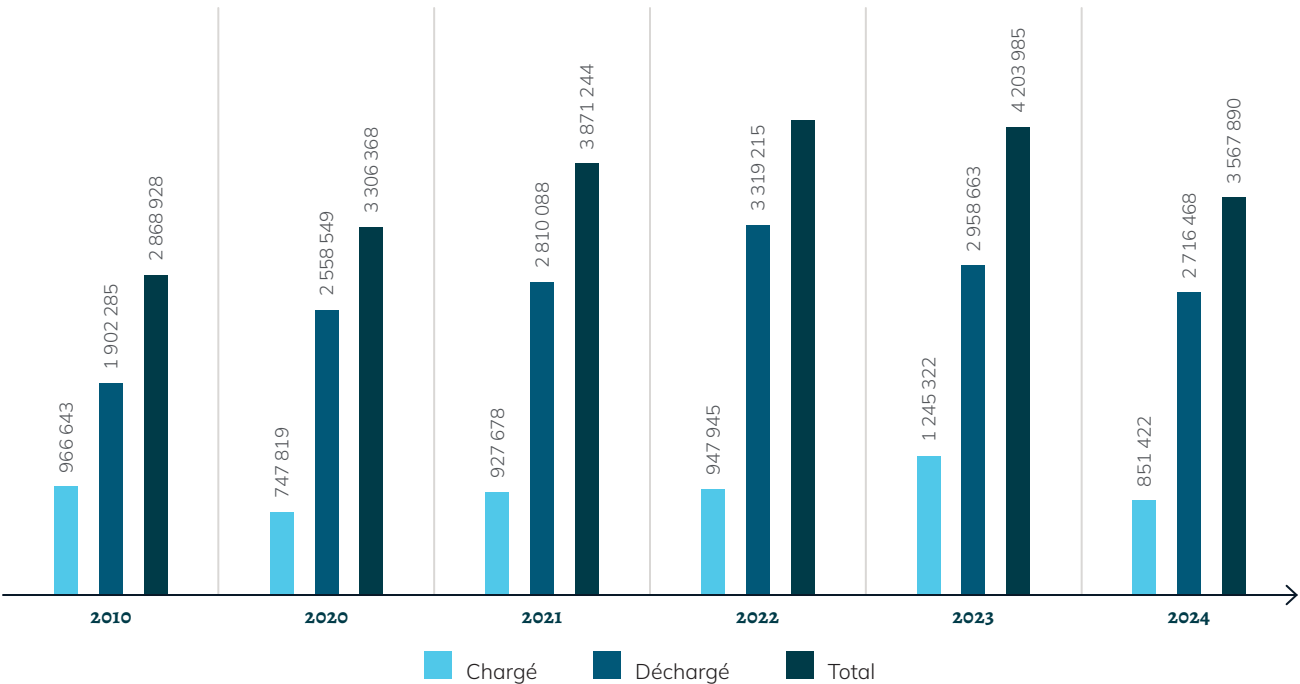
En 2024, le vrac solide atteint environ 2,16 Mtm et le grain près de 0,74 Mtm, soit ensemble, un peu plus de 80 % des volumes manutentionnés. Cette proportion, bien qu'encore majoritaire, est légèrement inférieure à celle observée en 2023, en lien avec une diminution marquée des volumes. Le tonnage de vrac solide a ainsi reculé d'environ 17,3 %, tandis que les volumes de grain

ont connu une baisse plus importante de 23,8 % par rapport à l'année précédente.

Les autres catégories de marchandises sont demeurées relativement stables. Les marchandises générales se maintiennent autour de 393 ktm, tandis que le vrac liquide atteint environ 274 ktm.

Dans l'ensemble, ces variations expliquent la diminution observée du tonnage total en 2024, comme le montre le Graphique 12, celle-ci étant toutefois largement attribuable au contexte de travaux majeurs en cours au port.

Graphique 12 : Tonnage annuel au port de Trois-Rivières, 2010 et 2020 à 2024 (en tm)



Sources : Port de Trois-Rivières, IMAR

Note : Le détail chargement/déchargement n'a pu être obtenu complètement pour certaines années. Leur tonnage total est exact, mais cela explique la différence entre le total et la somme « chargé + déchargé ».

Le port de Port-Cartier est le deuxième port minéralier du Québec et l'un des principaux en termes de tonnage manutentionné. Situé sur la Côte-Nord, il présente des caractéristiques similaires à celles du port de Sept-Îles, avec lequel il partage une forte spécialisation dans le transbordement de minerai de fer destiné aux marchés internationaux. Ensemble, ces deux ports forment un pôle stratégique pour l'exportation des ressources minières québécoises, représentant une part prépondérante des volumes de minerai transitant par voie maritime dans la province.

En 2024, le port de Port-Cartier a accueilli près de 500 navires, ce qui le place parmi les principaux ports canadiens en termes de trafic maritime. Une proportion importante de ces escales concerne des navires battant pavillon canadien, notamment dans le cadre du transport continental assuré par la flotte domestique. Ces flux permettent d'alimenter les installations industrielles d'ArcelorMittal, notamment à Contrecoeur et dans la région des Grands Lacs, illustrant le rôle du port dans la chaîne intégrée de production et de transformation du minerai de fer au Canada.

L'année 2024 a également été marquée par des travaux importants sur les installations portuaires d'ArcelorMittal à

Port-Cartier. Des interventions ont notamment été réalisées sur certains quais et équipements de manutention afin d'assurer la pérennité des infrastructures, d'améliorer la fiabilité des opérations et de soutenir l'augmentation des volumes de minerai expédiés. Ces travaux s'inscrivent dans une démarche plus large de modernisation du site industrio-portuaire, visant à maintenir sa compétitivité à long terme.

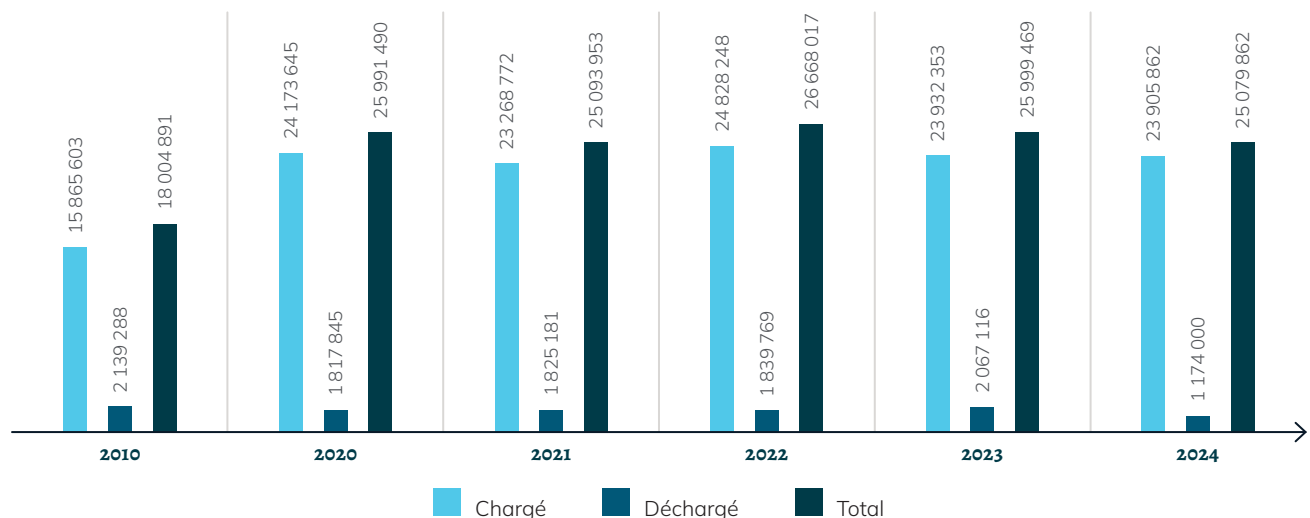
Par ailleurs, l'année 2024 marque une évolution importante dans la nature des activités portuaires, avec la fin des opérations liées au grain en décembre.

Figure 11 : Chiffres clés du port de Port-Cartier, 2024

- ✈ 25,1 Mtm manutentionnées
- ✈ 485 navires
- ✈ 45 % des navires battant pavillon canadien

Sources : Port de Port-Cartier, ArcelorMittal, IMAR

Graphique 13 : Tonnage annuel au port de Port-Cartier, 2010 et 2020 à 2024 (en tm)



Sources : Port de Port-Cartier, ArcelorMittal, IMAR

En 2024, le tonnage manutentionné au port de Port-Cartier s'est établi à environ 25,1 Mtm, en baisse d'environ 3,5 % par rapport à 2023, un niveau qui demeure toutefois proche de la moyenne observée au cours des dernières années. Sur ce total, 23,9 Mtm ont été manutentionnés par ArcelorMittal, dont 23,1 Mtm de minerai de fer, en hausse par rapport à l'année précédente.

La diminution du tonnage total s'explique par la baisse importante des volumes de grain, qui ont atteint environ 942 ktm en 2024, soit une diminution de près de 64 % par rapport à 2023. L'année 2024 marque les dernières opérations céréalières au port.

Le port de Baie-Comeau figure parmi les principaux pôles portuaires du Québec et constitue un maillon logistique important pour le transport maritime sur le Saint-Laurent et vers le Nord québécois. Ses activités sont réparties entre plusieurs terminaux spécialisés situés dans la baie des Anglais, qui regroupent notamment les installations de Cargill, de l'aluminerie Alcoa de Baie-Comeau, de la Société des traversiers du Québec (STQ), de la Société du port ferroviaire de Baie-Comeau (SOPOR), ainsi que le terminal multiusager exploité par la Corporation de gestion du port de Baie-Comeau (CGPBC), transféré sous gouvernance québécoise en 2022.

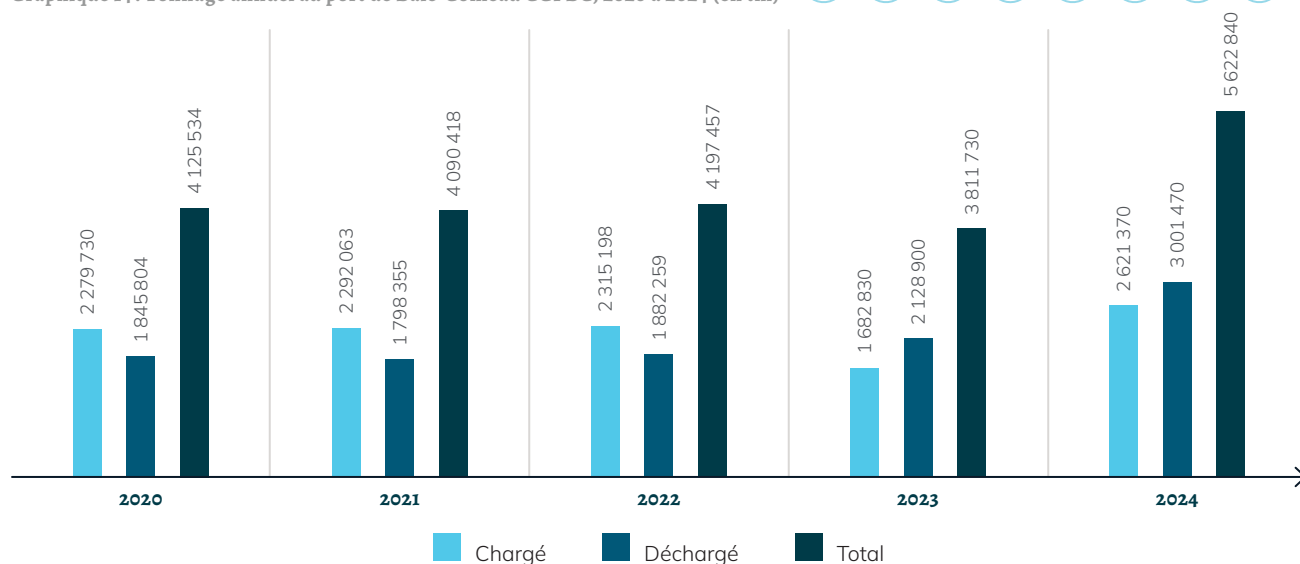
Le port poursuit un processus de modernisation de ses infrastructures afin de répondre aux besoins de sa clientèle industrielle. Le projet de réfection du terminal n° 5 constitue un élément central de cette démarche. Il comprend notamment la reconstruction du quai, des travaux de dragage afin d'améliorer l'accessibilité au port, ainsi que le réaménagement des accès routiers et des aires de manutention. Ces interventions visent à accroître la

capacité opérationnelle du terminal, à prolonger la durée de vie des infrastructures et à améliorer la fluidité des opérations portuaires.

Intégré aux chaînes logistiques régionales, le port dessert principalement les secteurs primaire et industriel de la Côte-Nord et du Labrador. Ses activités sont étroitement liées à celles d'entreprises majeures, dont Aluminerie Alouette, Alcoa, Minerai de fer Québec, Produits forestiers Résolu et Cargill. Il joue également un rôle logistique clé pour la desserte ferroviaire du territoire, notamment grâce aux activités de la SOPOR, à partir desquelles le traversier-rail *Georges-Alexandre Lebel* assure des liaisons régulières avec le port de Matane, facilitant le lien entre les réseaux ferroviaires nordiques et celui de la rive sud du Saint-Laurent.

Par ailleurs, le port de Baie-Comeau accueille également des escales de croisières. En 2024, 14 navires y ont fait escale, représentant environ 10 900 passagers et membres d'équipage, contribuant ainsi aux activités touristiques de la région.

Graphique 14 : Tonnage annuel au port de Baie-Comeau CGPBC, 2020 à 2024 (en tm)



Sources : Port de Baie-Comeau, IMAR

En 2024, le port de Baie-Comeau a enregistré une hausse marquée du tonnage manutentionné, en progression d'environ 48 % par rapport à 2023. Cette augmentation s'explique principalement par la forte croissance des volumes de grain, qui ont atteint près de 4,3 Mtm, soit une hausse d'environ 65 % par rapport à l'année précédente.

Cette progression représente une rupture par rapport aux niveaux observés au cours des dernières années, alors que les

volumes totaux du port se maintenaient généralement entre 3,5 et 4,5 Mtm. Les autres segments d'activité, notamment ceux liés à Alcoa et aux opérations ferroviaires de la SOPOR, demeurent relativement constants en comparaison. À cet égard, les activités de la SOPOR ont généré en 2024 un tonnage net de 229 ktm de marchandises, c'est-à-dire excluant le poids des wagons, ce qui constitue un indicateur représentatif des flux réellement transportés par ce maillon ferroviaire-portuaire essentiel.

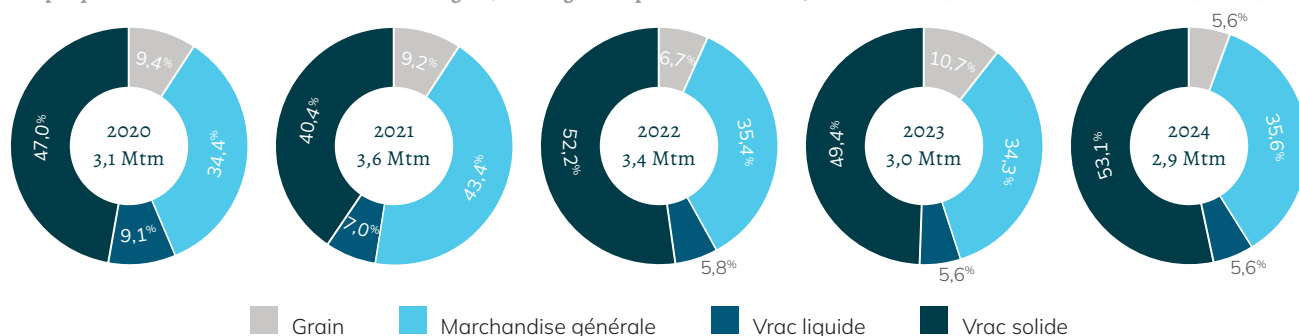
Faisant face au port de Trois-Rivières et situé entre Québec et Montréal, le port de Bécancour est exploité par la Société du parc industriel et portuaire de Bécancour (SPIPB). Il dispose de cinq postes d'amarrage de longueurs variant entre 150 et 292 m, ainsi que d'un quai dédié aux navires de type RO/RO. Intégré à un vaste parc industriel d'environ 7 000 hectares, il constitue un levier logistique important pour le développement industriel du Centre-du-Québec. En 2024, le port a accueilli 147 navires commerciaux.

Le port de Bécancour est actuellement engagé dans une phase de transformation majeure avec le projet portuaire Horizon Bécancour, lancé en 2024. Ce projet prévoit la réfection et le prolongement des quais existants B1 et B2, la construction d'un nouveau

quai B6, ainsi que l'aménagement d'une aire d'entreposage de plus de 70 000 m². Des études environnementales et des travaux d'ingénierie sont en cours afin de planifier la réalisation de ces infrastructures et d'en optimiser l'intégration au territoire.

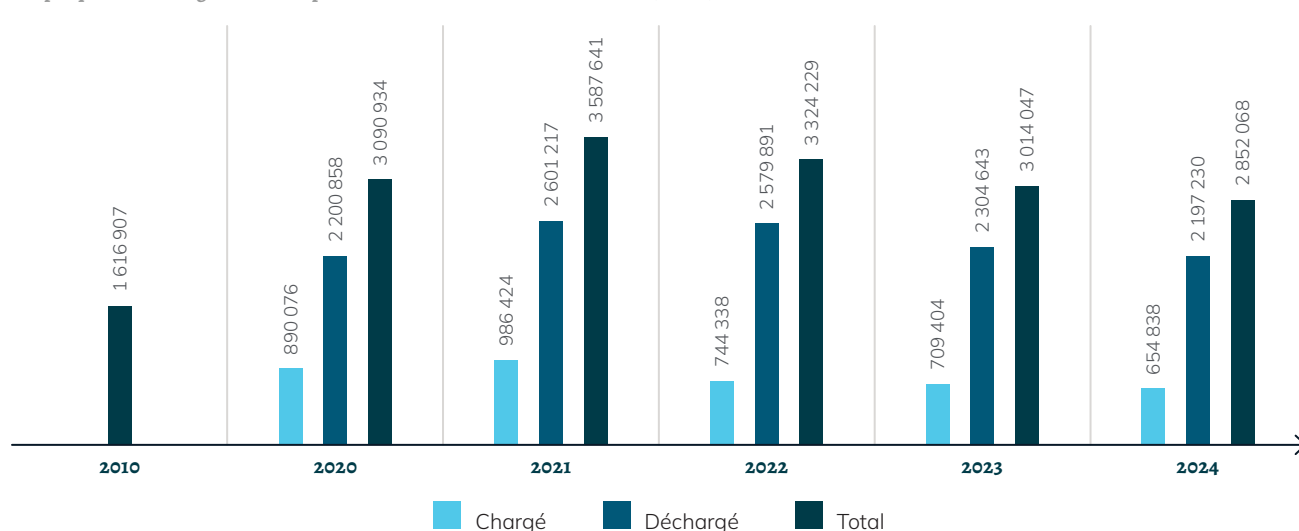
Parallèlement, plusieurs projets d'infrastructures sont en cours sur le territoire portuaire et industriel, incluant l'amélioration des accès routier et ferroviaire, l'expansion des réseaux de service ainsi que le développement de nouvelles zones opérationnelles. Ces interventions visent à accroître la capacité du port, à améliorer la fluidité des opérations logistiques et à soutenir la croissance des activités industrielles environnantes.

Graphique 15 : Évolution des marchandises chargées/déchargées au port de Bécancour, 2020 à 2024



Sources : Port de Bécancour, IMAR

Graphique 16 : Tonnage annuel au port de Bécancour, 2010 et 2020 à 2024 (en tm)



Sources : Port de Bécancour, IMAR

Comme l'illustre le Graphique 15, les activités du port de Bécancour demeurent largement dominées par le vrac solide et les marchandises générales, qui représentent ensemble entre 80 et 90 % des volumes manutentionnés. Le vrac solide regroupe notamment le sel (de déglacage et chimique) ainsi que l'alumine, tandis que les marchandises générales comprennent, entre autres, des produits métalliques, des composantes industrielles et des équipements spécialisés.

Le port assure également une fonction d'expédition vers les communautés nordiques, qui constitue une activité à la fois récurrente et structurante de ses opérations logistiques.

Pour sa part, le grain occupe une place plus limitée, représentant généralement entre 5 et 11 % des volumes manutentionnés

au cours des dernières années, une proportion qui demeure relativement stable dans la structure globale des marchandises.

En 2024, le tonnage manutentionné au port de Bécancour s'est établi à environ 2,85 Mtm, repassant sous la barre des 3 Mtm pour la première fois depuis cinq ans. Cela correspond à une baisse d'environ 5,3 % par rapport à 2023.

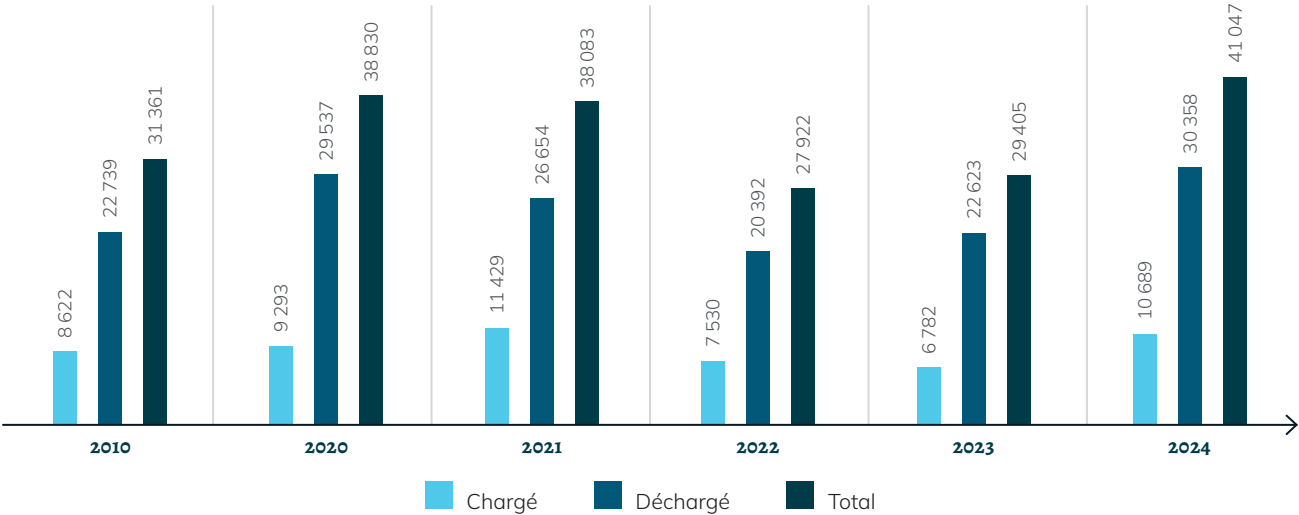
Cette diminution s'explique principalement par la forte baisse des volumes de grain, qui ont reculé d'environ 50 % sur un an. À l'inverse, le tonnage d'alumine a connu une progression de plus de 9 %, tandis que les marchandises générales ont légèrement diminué d'environ 2 %, pour atteindre près de 1,02 Mtm.

Ports de la Basse-Côte-Nord

Les ports de la Basse-Côte-Nord sont essentiels à la survie des communautés des villages isolés qui s'y trouvent, dont certains ne sont pas reliés au réseau routier. Ces huit ports², sous gouvernance fédérale, sont principalement utilisés pour le ravitaillement, assuré par le *Bella Desgagnés*, un navire caboteur mixte cargo/passagers. Plus d'une quarantaine de fois par an, ce navire part de Rimouski pour se rendre à

Blanc-Sablon, aller-retour. Il s'approvisionne à Rimouski et à Sept-Îles, puis dessert les ports entre Port-Menier et Blanc-Sablon, à savoir Havre-Saint-Pierre, Natashquan, Kegaska, La Romaine, Harrington Harbour, Tête-à-la-Baleine, La Tabatière et Saint-Augustin. Le *Bella Desgagnés* transporte en moyenne 20 ktm de marchandises par an, soit plus de la moitié des marchandises destinées à cette région.

Graphique 17 : Tonnage annuel – ports de la Basse-Côte-Nord, 2010 et 2020 à 2024 (en tm)



Sources : Transports Canada, IMAR

En 2024, le tonnage manutentionné a atteint un peu plus de 41 ktm, en hausse marquée d'environ 40 % par rapport à 2023. Cette progression s'explique principalement par une augmentation des volumes déchargés, notamment en produits pétroliers, en marchandises générales et en machinerie, qui constituent l'essentiel des flux transitant par ces ports.

On observe par ailleurs une variabilité notable du tonnage d'une année à l'autre, en grande partie liée au caractère ponctuel de certains projets d'infrastructures dans la région, qui influencent directement les volumes de marchandises manutentionnées.

²Les ports de la Basse-Côte-Nord comprennent Blanc-Sablon, Saint-Augustin, La Tabatière, Harrington Harbour, Tête-à-la-Baleine, La Romaine, Kegaska, Natashquan.

La Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG), créée en mars 2020 à la suite du transfert des ports de Gros-Cacouna, Rimouski, Matane et Gaspé au gouvernement du Québec, assure aujourd'hui l'exploitation, l'entretien et le développement de ces infrastructures portuaires à l'échelle régionale. Ces ports constituent des points d'entrée maritime essentiels pour l'Est-du-Québec et jouent un rôle structurant dans le transport maritime courte distance, notamment pour l'approvisionnement des communautés isolées et le soutien aux chaînes logistiques régionales.

Le port de Rimouski agit comme principal point de chargement pour le navire *Bella Desgagnés*, qui assure la desserte des communautés de la Côte-Nord et de la Basse-Côte-Nord. De son côté, le port de Matane accueille le traversier-rail *Georges-Alexandre Lebel*, qui permet le transfert de wagons entre les réseaux ferroviaires des rives nord et sud du fleuve, contribuant à l'intégration des chaînes logistiques intermodales.

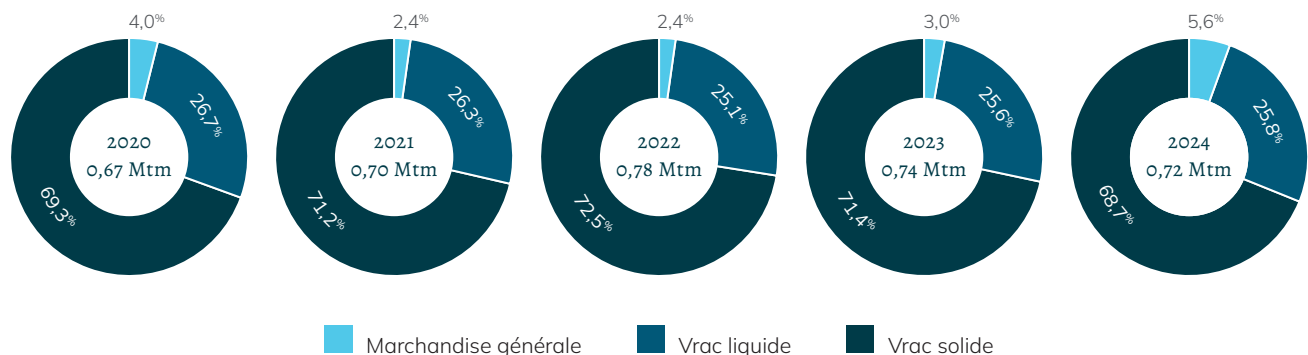
Les ports de la SPBSG soutiennent également les activités industrielles régionales, en facilitant l'approvisionnement en

matières premières et l'exportation de produits issus notamment des secteurs forestier, manufacturier et éolien.

Plusieurs projets structurants sont en cours ou en développement, dont le réaménagement du port de Matane, qui constitue le principal chantier de la Société. Ce projet vise la reconstruction complète des infrastructures portuaires, en remplacement du quai existant, dont la fin de vie utile est prévue à l'horizon de la prochaine décennie. L'objectif est de maintenir la capacité opérationnelle du port et de répondre aux besoins actuels et futurs des entreprises utilisatrices, dans un contexte où cette infrastructure est essentielle au maintien des activités économiques régionales.

Par ailleurs, une évolution du réseau portuaire a été confirmée en 2024 avec le déplacement prévu de la traverse Rivière-du-Loup-Saint-Siméon vers le port de Gros-Cacouna. Ce projet entraînera des ajustements dans l'organisation des activités maritimes dans l'estuaire du Saint-Laurent et s'inscrit dans une évolution du rôle du port de Gros-Cacouna au sein du réseau de transport maritime québécois.

Graphique 18 : Évolution des marchandises chargées/déchargées – SPBSG, 2020 à 2024



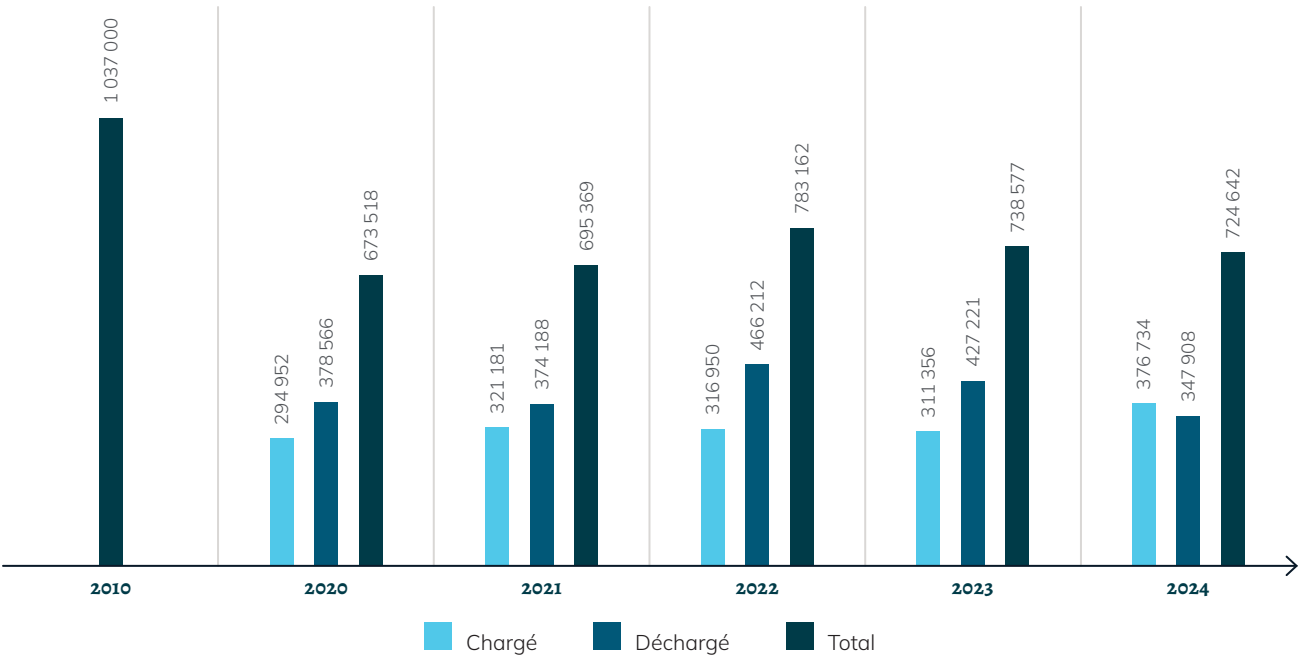
Sources : Transports Canada, SPBSG, IMAR

En 2024, le vrac solide a représenté un peu plus de 69 % du tonnage manutentionné dans les ports de la SPBSG, une proportion qui demeure globalement stable au cours des dernières années. Le vrac liquide constitue le deuxième segment en importance, avec une part variant entre 25 % et 27 % sur la période 2020-2024. Les marchandises générales occupent, quant

à elles, une place plus limitée, représentant moins de 6 % du tonnage total.

Par ailleurs, le tonnage total manutentionné par la SPBSG s'est établi à environ 725 ktm en 2024, en baisse d'environ 1,9 % par rapport à 2023, comme l'illustre le Graphique 19.

Graphique 19 : Tonnage annuel SPBSG, 2010 et 2020 à 2024 (en tm)



Sources : Transports Canada, SPBSG, IMAR

En 2024, le port de Gros-Cacouna a manutentionné environ 193 ktm de marchandises, soit une hausse de 7,9 % par rapport à 2023. Cette progression s'explique principalement par l'augmentation des volumes de copeaux, de sciure et de granules de bois, qui ont atteint 67 ktm (soit une hausse de 53 %), ainsi que par une croissance du tonnage de perlite (+ 17 %). À l'inverse, les volumes de sable et de pierre ont reculé d'environ 9 %. Historiquement orienté vers la réception, le port présente désormais une part plus importante de marchandises expédiées, celles-ci représentant environ 36 % des volumes manutentionnés en 2024.

Le port de Rimouski, marqué par une forte activité liée à la réception de produits pétroliers, a enregistré un tonnage d'environ 160 ktm en 2024, en continuité avec les niveaux observés l'année précédente. Les opérations sont principalement orientées vers le déchargement, qui représente environ 95 % des volumes manutentionnés.

Le port de Matane, à vocation majoritairement exportatrice, a manutentionné un peu plus de 296 ktm de marchandises en

2024, en hausse d'environ 2,7 % par rapport à 2023. Cette progression est attribuable à l'augmentation des volumes de pâte de bois exportée, qui ont atteint 193 ktm, ainsi qu'à une légère hausse des marchandises générales. Les opérations du port demeurent largement dominées par le chargement, qui représente en moyenne environ 95 % des flux.

Enfin, le port de Gaspé a manutentionné environ 75,2 ktm de marchandises en 2024, en baisse marquée de 31,8 % par rapport à l'année précédente. Cette diminution s'explique principalement par la forte baisse des volumes de sel (- 82 %), tandis que les volumes de produits pétroliers sont demeurés relativement stables. À l'inverse, les expéditions de composantes d'éoliennes ont connu une croissance importante, dépassant 7,6 ktm, soit une hausse de plus de 60 %. Comme à Gros-Cacouna et Rimouski, les activités du port de Gaspé sont principalement orientées vers le déchargement, qui représente environ 86 % des volumes. Le port constitue également une escale pour les croisières, avec 22 navires ayant fait escale en 2024, totalisant environ 12 240 passagers et membres d'équipage.

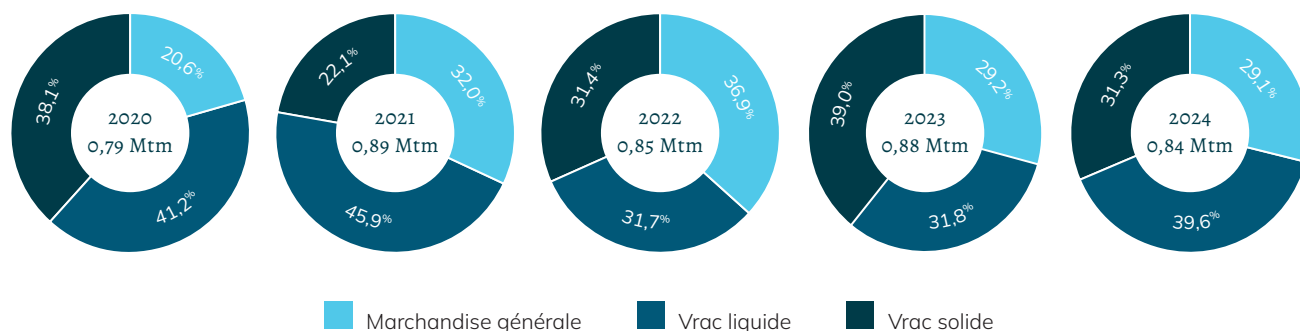
Le port de Valleyfield est exploité par la Société du Port de Valleyfield et constitue l'un des rares ports de propriété municipale au Canada. Situé sur la Voie maritime du Saint-Laurent, il bénéficie d'un accès direct aux Grands Lacs et à l'océan Atlantique, ce qui en fait une infrastructure stratégique pour le transport maritime et intermodal au Québec.

Le port joue notamment un rôle dans l'acheminement de marchandises vers le Nord québécois, en complément d'autres

corridors logistiques, en fonction des besoins des chaînes d'approvisionnement.

Dans un contexte de croissance des activités industrielles et logistiques sur le territoire de Salaberry-de-Valleyfield, le port s'inscrit dans une dynamique d'évolution de ses installations et de ses capacités opérationnelles. Des interventions de mise à niveau et d'optimisation des infrastructures portuaires sont en cours ou envisagées afin de soutenir l'efficacité des opérations et de répondre aux besoins des utilisateurs.

Graphique 20 : Évolution des marchandises chargées/déchargées au port de Valleyfield, 2020 à 2024

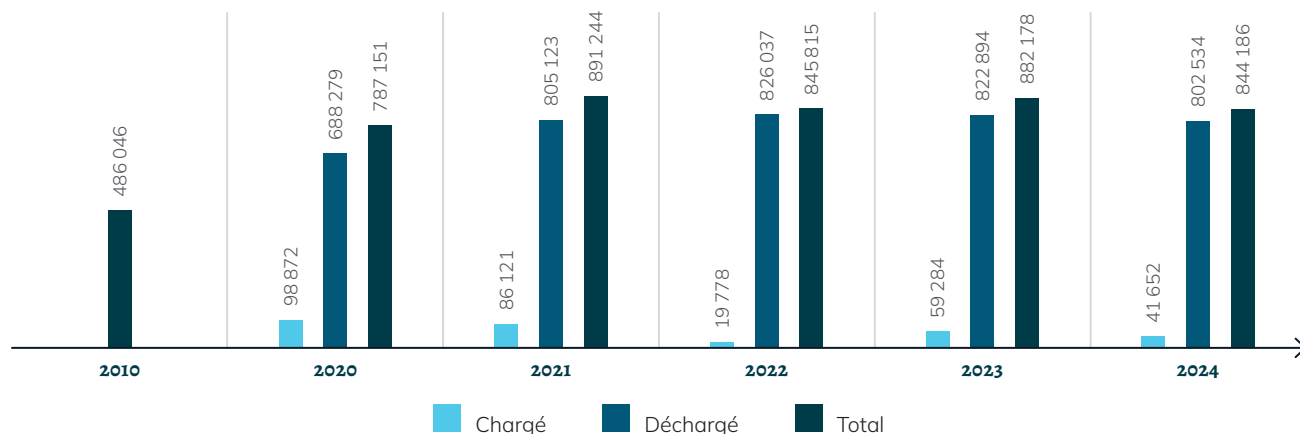


Sources : Port de Valleyfield, IMAR

Le Graphique 20 met en évidence les variations des parts respectives de vrac solide, de vrac liquide et de marchandise générale manutentionnées au port de Valleyfield au cours des dernières années. Malgré des fluctuations, la structure des

marchandises demeure relativement équilibrée en 2024, avec des proportions d'environ 39,6 % pour le vrac solide, 29,1 % pour le vrac liquide et 31,3 % pour les marchandises générales.

Graphique 21 : Tonnage annuel au port de Valleyfield, 2010 et 2020 à 2024 (en tm)



Sources : Port de Valleyfield, IMAR

Le Graphique 21 montre que le port de Valleyfield demeure principalement un port de déchargement. En 2024, le tonnage total manutentionné s'est établi à environ 844 ktm, en baisse d'environ 4,3 % par rapport à 2023.

Cette diminution s'explique essentiellement par le recul des volumes de vrac liquide (- 12,4 %) et, dans une moindre mesure, du vrac solide (- 3,0 %), qui ont tiré le tonnage total à la baisse. À l'inverse, les marchandises générales ont connu une légère progression de 2,7 %, atteignant environ 264 ktm, sans toutefois compenser la contraction observée dans les autres segments.

Port de Cap-aux-Meules

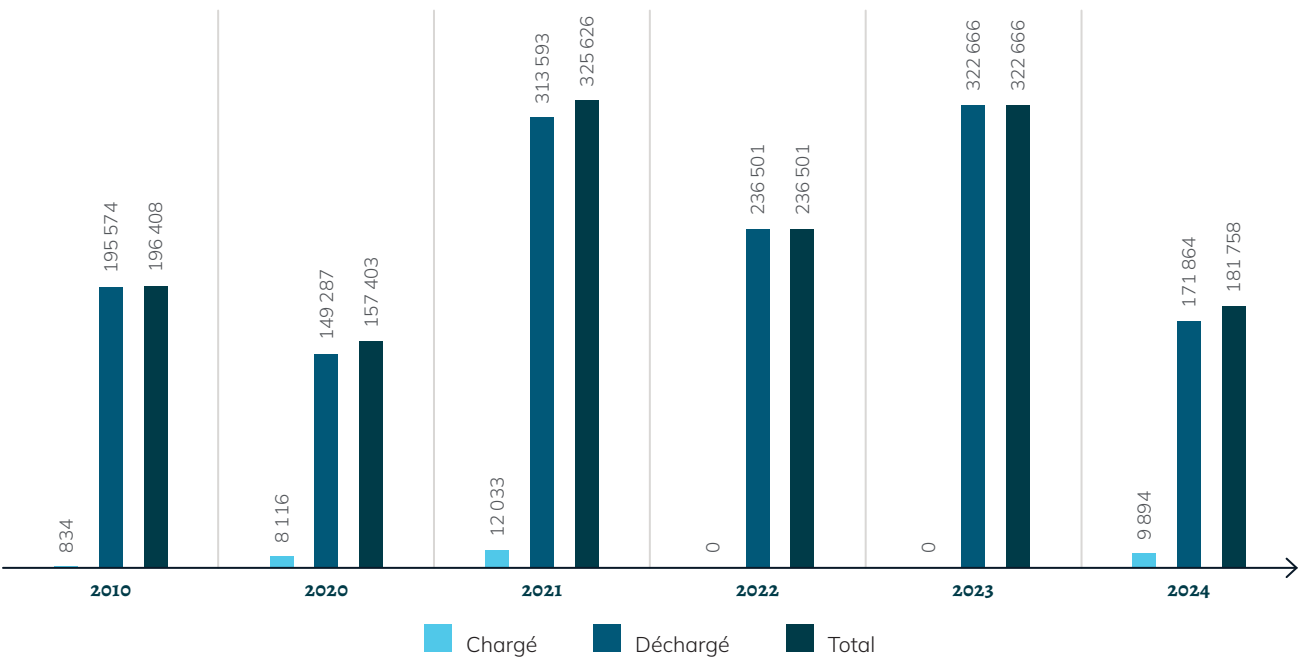
Situé aux Îles-de-la-Madeleine, le port joue un rôle essentiel pour l'économie locale, tant pour l'approvisionnement des communautés insulaires que pour les activités touristiques. En 2024, le tonnage manutentionné s'est établi à environ 182 ktm, en forte baisse d'environ 43,5 % par rapport à 2023, après une année exceptionnellement élevée.

Le niveau particulièrement élevé observé en 2023 s'expliquait par des importations importantes de gravier, qui avaient dépassé 190 ktm cette année-là, alors que ces volumes ont chuté à environ 78 ktm en 2024, contribuant largement à la baisse globale du tonnage.

Les autres flux de marchandises, bien que récurrents, présentent également une certaine variabilité d'une année à l'autre. En 2024, ils comprennent notamment les produits pétroliers (environ 59 ktm) et les marchandises générales (près de 36 ktm), qui demeurent toutefois liés aux besoins d'approvisionnement du territoire insulaire.

Comme l'illustre le Graphique 22, le port fonctionne quasi exclusivement comme un port de déchargement, les volumes manutentionnés correspondant essentiellement à des marchandises destinées à la consommation locale.

Graphique 22 : Tonnage annuel au port de Cap-aux-Meules, 2010 et 2020 à 2024 (en tm)



Sources : Transports Canada, IMAR

Rio Tinto

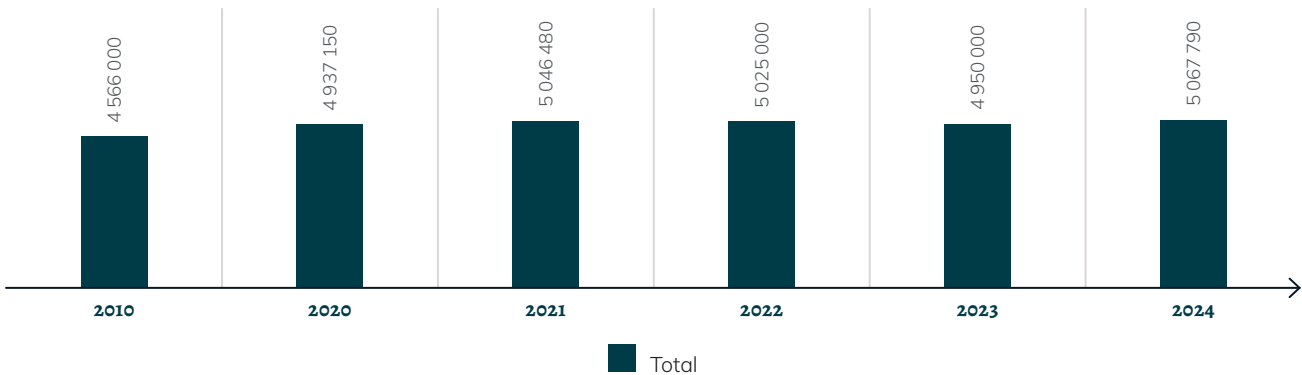
Port Alfred, propriété de Rio Tinto et situé dans la région du Saguenay, constitue une infrastructure industrielle dédiée à l'approvisionnement des alumineries du complexe de l'entreprise. Il accueille principalement des matières premières essentielles à la production d'aluminium, notamment la bauxite, l'alumine, le coke de pétrole et la soude caustique.

Au cours des dernières années, Rio Tinto a procédé à des investissements significatifs afin de moderniser ses installations portuaires et d'améliorer la performance opérationnelle. Ces interventions incluent notamment l'ajout de convoyeurs automatisés et la modernisation des équipements de déchargement, permettant de renforcer la sécurité des opérations, de réduire les délais de manutention et de limiter les impacts environnementaux.

Dans ce contexte, Port Alfred se caractérise par une activité stable, avec un tonnage manutentionné qui se maintient autour de 5 Mtm par année, en lien direct avec les besoins constants de production des installations industrielles environnantes. Sur le plan fonctionnel, il s'agit d'un port exclusivement orienté vers le déchargement, les flux étant entièrement composés de matières premières importées destinées à la transformation locale.

Les orientations récentes de Rio Tinto indiquent par ailleurs une volonté de poursuivre l'optimisation des installations, notamment par l'intégration de technologies visant à améliorer l'efficacité énergétique et la performance environnementale des opérations portuaires.

Graphique 23 : Tonnage annuel à Port Alfred, 2010 et 2020 à 2024 (en tm)



Sources : Port Alfred, IMAR

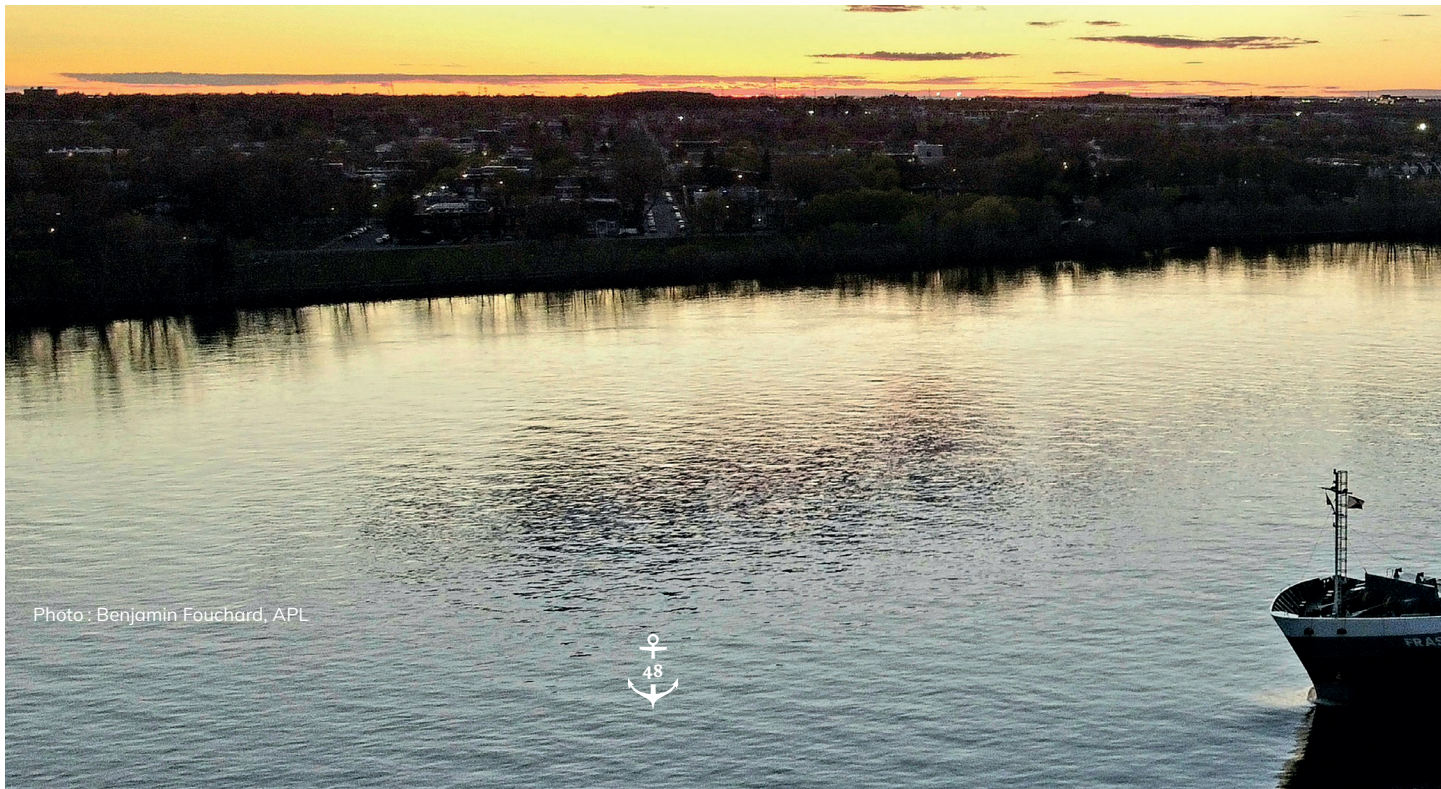


Photo : Benjamin Fouchard, APL

Le terminal maritime en eau profonde de Port-Daniel-Gascons, exploité par Votorantim Cimentos North America depuis l'acquisition de la cimenterie McInnis en 2021, constitue une infrastructure directement intégrée à la chaîne logistique de production et de distribution de ciment. Mis en service en 2017, il est entièrement dédié à l'expédition du ciment produit sur place vers les marchés nord-américains.

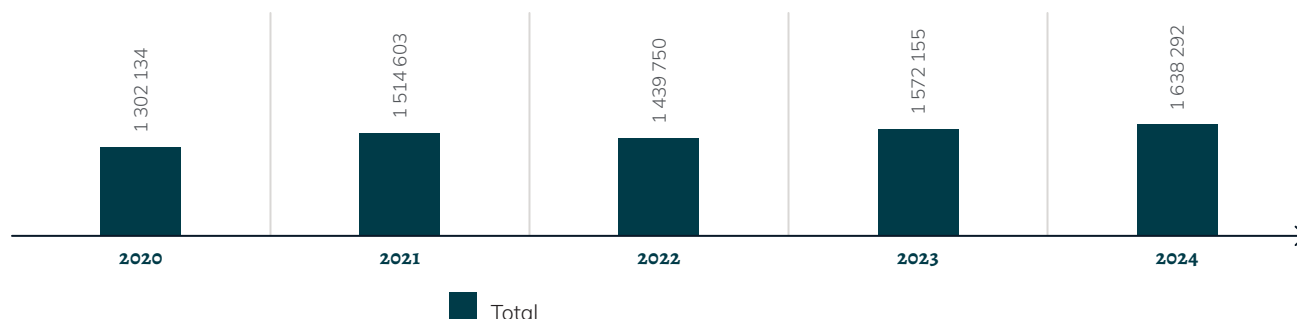
Depuis sa mise en service, le port a connu une montée en puissance rapide. En 2024, le tonnage de ciment chargé a atteint un sommet d'environ 1,64 Mtm, confirmant la consolidation des activités après plusieurs années de croissance soutenue. À titre comparatif, les volumes manutentionnés demeurent largement supérieurs à ceux observés en début d'exploitation, reflétant l'optimisation progressive des capacités industrielles et logistiques de la cimenterie. Cette évolution s'accompagne également d'une

hausse marquée du nombre d'escales, passé d'une dizaine en 2017 à plus d'une centaine par année.

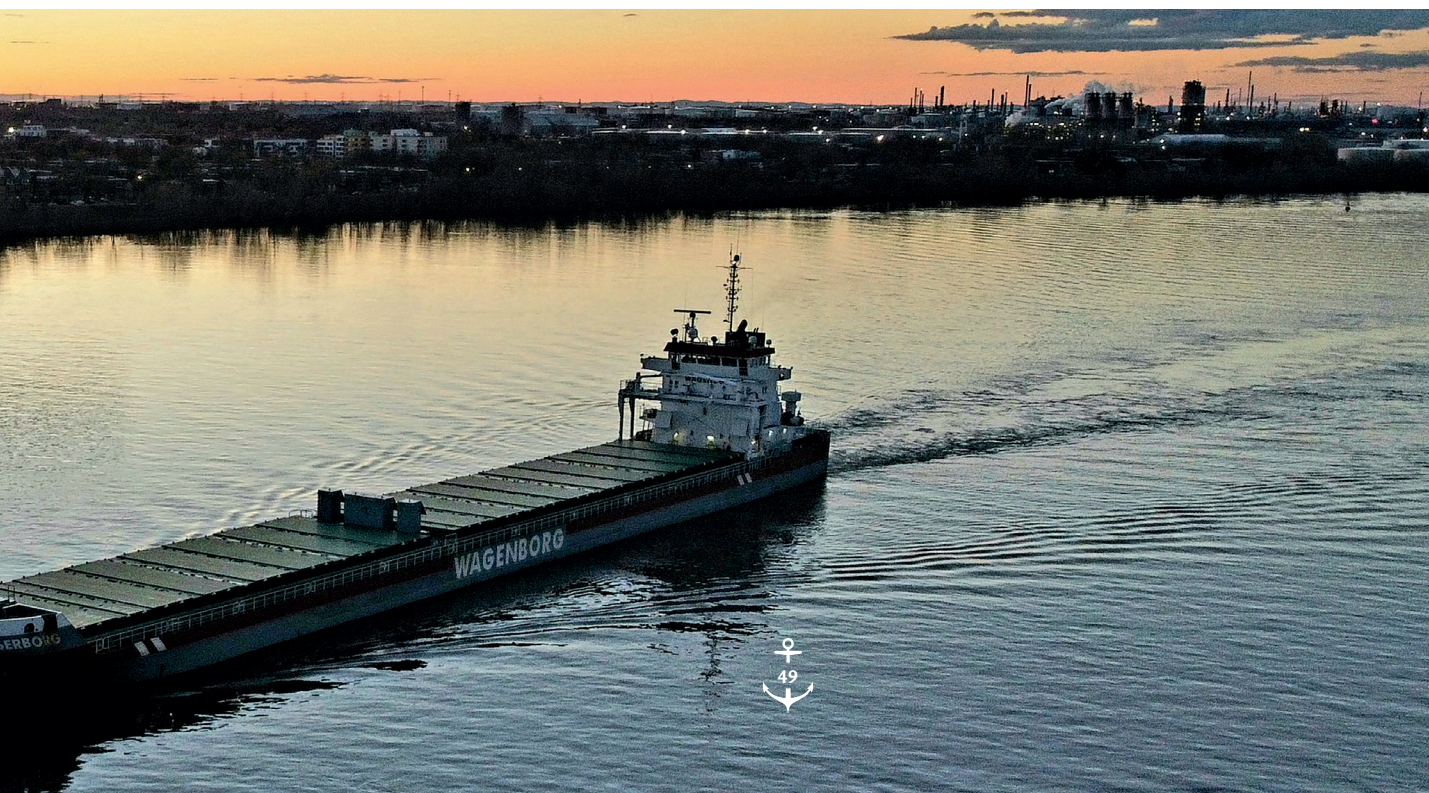
Depuis 2023, Votorantim Cimentos a par ailleurs amorcé un virage visant à réduire l'empreinte carbone de ses opérations, avec des initiatives ciblant l'efficacité énergétique et la diminution des émissions liées à la production et au transport du ciment. Ces orientations devraient continuer d'influencer le développement des activités industrielles et portuaires au cours des prochaines années.

Le Graphique 24 présente l'évolution du tonnage manutentionné à Port-Daniel-Gascons, illustrant la croissance des volumes depuis la mise en service du terminal et leur stabilisation récente à un niveau élevé.

Graphique 24 : Tonnage annuel à Port-Daniel-Gascons, 2020 à 2024 (en tm)



Sources : Cimenterie McInnis, IMAR



4.2.2. – Principales marchandises transitant sur le Saint-Laurent

L'analyse de la répartition des marchandises manutentionnées dans les ports étudiés met en évidence une prédominance du vrac solide dans les échanges le long du fleuve Saint-Laurent. Cette catégorie regroupe notamment des produits liés aux activités industrielles et aux ressources naturelles, tels que les minerais, les céréales, les granules de bois et le sel de voirie.

Le vrac liquide constitue un second segment important et comprend principalement des produits énergétiques et chimiques, comme les combustibles, les dérivés pétroliers, certaines substances chimiques, mais aussi des huiles végétales.

Figure 12 : Types de marchandises transitant sur le fleuve Saint-Laurent et la rivière Saguenay



Grains

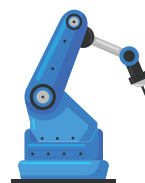
(Blé, maïs et soya)

Utilisés à 80 % pour l'alimentation animale, et 20 % pour l'alimentation humaine.



Minerai de fer

Pour la fabrication d'acier utilisé dans divers domaines comme l'automobile, les peintures, etc.



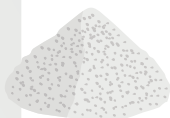
Machinerie et équipement

Pour l'industrie éolienne, les entreprises manufacturières, l'industrie minière.



Conteneurs

Pour l'industrie automobile, les enseignes textiles, le matériel de bricolage, de jardinage, d'activités sportives et l'agro-alimentaire.



Sel

Pour le déglacage des routes en hiver en provenance de l'international et en transport maritime courte distance entre ports québécois.



Sucre et cacao

Pour l'industrie agroalimentaire en provenance de l'Amérique latine pour le sucre et de l'Afrique pour le cacao.



Produits pétroliers

Pour les automobiles, l'industrie du transport tous modes confondus, l'industrie manufacturière, entre autres.



Produits chimiques

Pour la production d'engrais, l'agriculture, l'industrie minière.

Les marchandises générales correspondent à des cargaisons plus diversifiées, incluant des équipements industriels, des matériaux de construction, des véhicules ainsi que des composantes spécialisées, notamment liées au secteur éolien. Elles comprennent également une part importante de cargaisons associées au ravitaillement des communautés nordiques, incluant des biens de consommation et des équipements essentiels à la vie en région isolée.

Enfin, une part plus limitée, généralement autour de 10 %, est transportée sous forme de conteneurs. Ces flux concernent principalement des produits transformés ou à plus forte valeur ajoutée, comme des biens manufacturés, alimentaires ou textiles, et sont davantage concentrés dans les ports disposant d'installations spécialisées.



Les marchandises en vrac (solide et liquide)

Les marchandises en vrac se déclinent en deux grandes catégories : solide et liquide. En ce qui concerne le vrac solide, les minerais dominent largement le secteur. En 2024, environ 90 Mtm de minerais ont été manutentionnés dans les ports du Québec, dont plus de 60 Mtm ont transité par les ports de Sept-Îles et de Port-Cartier. À eux seuls, ces volumes représentent plus de la moitié du tonnage maritime total de la province, lequel s'élevait à près de 162 Mtm.

Les principaux produits concernés, notamment le minerai de fer, l'alumine, le nickel et d'autres ressources minérales, sont transportés par des vraquiers reliant les sites d'extraction aux installations de transformation. Le système portuaire québécois repose d'ailleurs sur certaines chaînes logistiques bien établies, comme celles reliant Port-Cartier à Contrecoeur ou encore Havre-Saint-Pierre à Sorel-Tracy, illustrant l'intégration étroite entre les ports et les filières industrielles.

Au-delà des minerais, d'autres marchandises, telles que le grain, le sel ou encore certains produits forestiers, sont également transportées en vrac solide. Ce mode de transport se caractérise par la manutention de volumes très importants pour un nombre

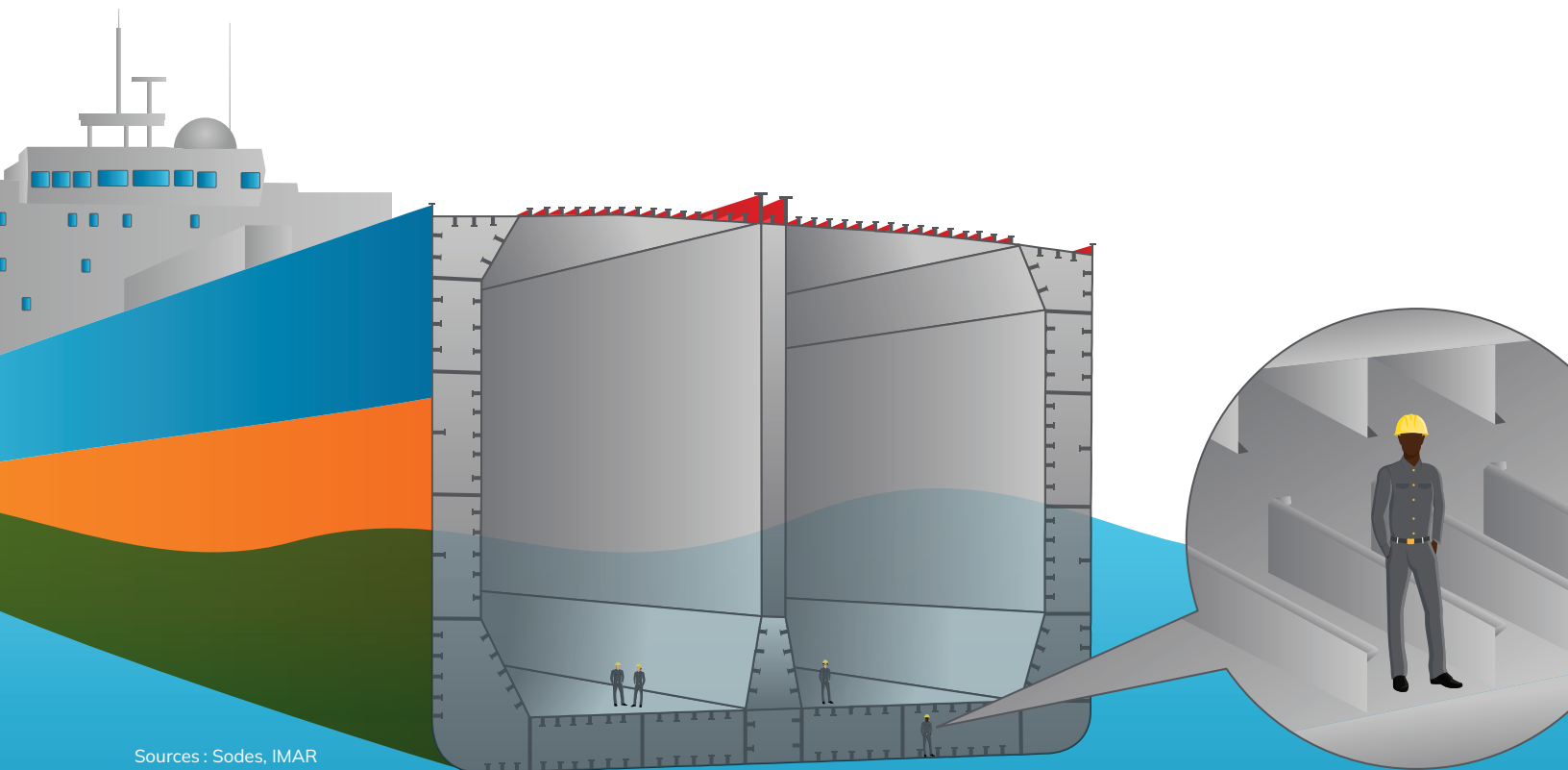
limité d'escales, avec des opérations de transbordement pouvant atteindre plusieurs dizaines de milliers de tonnes par navire.

À l'échelle mondiale, les plus grands vraquiers peuvent transporter plus de 400 000 tonnes de marchandises en un seul voyage. Au Québec, le port de Sept-Îles demeure le seul en mesure d'accueillir ce type de navires de très grande capacité, en raison de la profondeur de ses installations et de ses infrastructures adaptées.

En ce qui concerne le vrac liquide, les principales marchandises transitant au Québec comprennent des produits pétroliers, des produits chimiques ainsi que certains produits alimentaires. Leur transport présente des défis particuliers, notamment en raison des phénomènes de ballonnement du liquide durant la navigation.

Afin de réduire les risques environnementaux, les navires-citernes sont généralement équipés de doubles coques, ce qui contribue à limiter les probabilités de fuite ou de déversement en cas d'incident. Par ailleurs, le transport de matières dangereuses est encadré par une réglementation rigoureuse visant à assurer la sécurité des opérations et la protection de l'environnement.

Figure 13 : Construction double coque



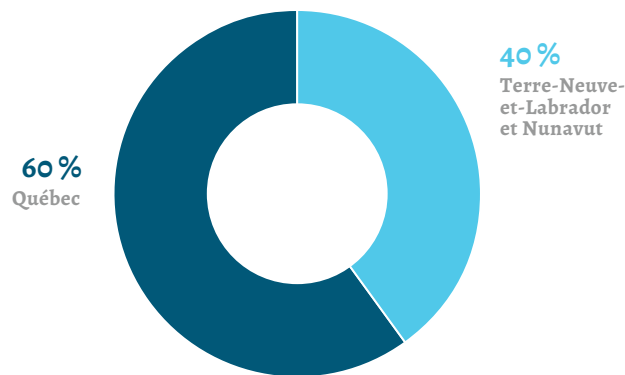
Sources : Sodes, IMAR

Marchandises clés au Québec

Au Québec, plusieurs marchandises occupent une place importante dans la catégorie des vracs solides, avec les minerais en tête de liste. La province se positionne comme un leader mondial du secteur minier grâce à un sous-sol riche en ressources, notamment en fer, cuivre, graphite et nickel. Cette richesse attire de nombreuses compagnies minières internationales, telles qu'ArcelorMittal, Rio Tinto et Glencore, ainsi que des entreprises nationales comme Minerai de fer Québec.

Comme l'illustre le Graphique 25, environ 60 % de la production canadienne de minerai de fer provient du Québec. Toutefois, malgré cette part majoritaire, mais non exclusive, la quasi-totalité du minerai de fer produit au Canada, y compris celui extrait dans la province voisine de Terre-Neuve-et-Labrador, est acheminée et exportée par les ports minéraliers de Sept-Îles et de Port-Cartier, situés sur la Côte-Nord. Cette concentration fait du Québec le principal point de sortie maritime du minerai de fer canadien et confère à ces infrastructures un rôle stratégique à l'échelle nationale. Les trois principales régions minières de la province sont la Côte-Nord, le Nord-du-Québec, notamment à Baie-Déception, et l'Abitibi-Témiscamingue.

Graphique 25 : Répartition de la production de minerai de fer au Canada, 2024



Source : Gouvernement du Canada

Le transport maritime s'impose comme le mode privilégié pour ces marchandises en raison de leur forte densité et des volumes considérables en jeu, mais aussi parce que les principaux marchés d'exportation du minerai de fer canadien se situent outre-mer, notamment en Europe et en Asie. Afin d'optimiser cette logistique, les installations de transformation et de manutention sont généralement implantées à proximité des accès maritimes, tandis que les mines sont reliées aux ports par des réseaux ferroviaires souvent privés, appartenant et entretenus par les compagnies minières elles-mêmes. Cette organisation intégrée favorise à la fois le développement économique régional et le dynamisme des activités portuaires au Québec.

Après les minerais, le grain demeure la deuxième marchandise en vrac solide la plus manutentionnée dans les ports du Québec. En 2024, environ 16,4 Mtm de grain en vrac ont été manutentionnés, auxquelles s'ajoutent près de 1,1 Mtm de grain conteneurisé, pour un total d'environ 17,5 Mtm, soit une hausse d'un peu plus de 10 % par rapport à 2023.

Le Québec n'est pas un grand producteur céréalier à l'échelle canadienne. Sa production est principalement orientée vers le marché intérieur, notamment pour l'alimentation humaine, animale et les usages industriels. Néanmoins, malgré une production équivalant à environ 5 % du total canadien, la province joue un rôle logistique central dans la chaîne d'approvisionnement nationale. Elle constitue une plaque tournante essentielle pour l'exportation des céréales canadiennes vers les marchés internationaux grâce à ses infrastructures portuaires stratégiques sur le Saint-Laurent.

Le grain manutentionné au Québec provient majoritairement des provinces des Prairies, où se concentre l'essentiel de la production canadienne, et est acheminé sur de longues distances par rail. Il transite par un réseau structuré de silos permettant le regroupement, l'entreposage et le maintien de la qualité avant d'arriver aux terminaux portuaires du Saint-Laurent, où il est chargé sur navires à destination des marchés outre-mer.

Figure 14 : Capacité d'entreposage des terminaux céréaliers portuaires du Saint-Laurent et de Thunder Bay



Sources : Ports, Grainwiz, IMAR

Tableau 2 : Principaux ports céréaliers du Saint-Laurent et tonnages manutentionnés, 2024

Principaux ports céréaliers	Tonnage annuel 2024	Principales céréales/ grains	Capacité de chargement en tm/heure	La capacité d'entreposage constitue un levier essentiel pour soutenir ces flux. Les terminaux du Saint-Laurent offrent une capacité combinée de plus de 1,6 Mtm, dominée par Baie-Comeau (442 ktm), suivi du port de Québec (364 ktm) et de Port-Cartier (293 ktm). À noter que le terminal céréalier de Port-Cartier a cessé ses activités en décembre 2024. L'exportation du grain repose ainsi sur un réseau structuré de ports céréaliers le long du Saint-Laurent, qui assure la réception, l'entreposage et l'expédition des volumes vers les marchés internationaux (Tableau 2).
Montréal	Chargé/déchargé : 4,61 Mtm (Vrac) 1,06 Mtm (Cont.)	Blé, maïs, orge, soya, pois secs et canola	5 500	
Sorel	Chargé/déchargé : 1,50 Mtm environ	Maïs, soya, blé, orge, lin et canola	4 000	
Trois-Rivières	Chargé/déchargé : 0,74 Mtm environ	Maïs, blé	2 500	
Québec	Chargé/déchargé : 4,20 Mtm environ	Blé, orge, soya	5 000	
Port-Cartier	Chargé/déchargé : 0,94 Mtm environ	Blé	3 000	
Baie-Comeau	Chargé/déchargé : 4,30 Mtm environ	Blé	2 885	

Sources : Ports mentionnés

Le système maritime du Saint-Laurent–Grands Lacs joue un rôle central dans le transport et l'exportation du grain canadien vers les marchés outre-mer, notamment en Europe et en Afrique. Les ports céréaliers du Québec, soit Montréal, Sorel, Trois-Rivières, Québec, Port-Cartier et Baie-Comeau, constituent des points de convergence essentiels dans cette chaîne logistique en assurant la réception, l'entreposage et l'expédition des volumes. Reliés aux zones de production des Prairies par les réseaux ferroviaires du Canadien National et du Canadien Pacifique Kansas City, ils permettent un acheminement efficace des céréales à grande échelle. Dans ce contexte, le Québec s'affirme comme un maillon structurant du système logistique céréalier canadien, malgré une production locale limitée.

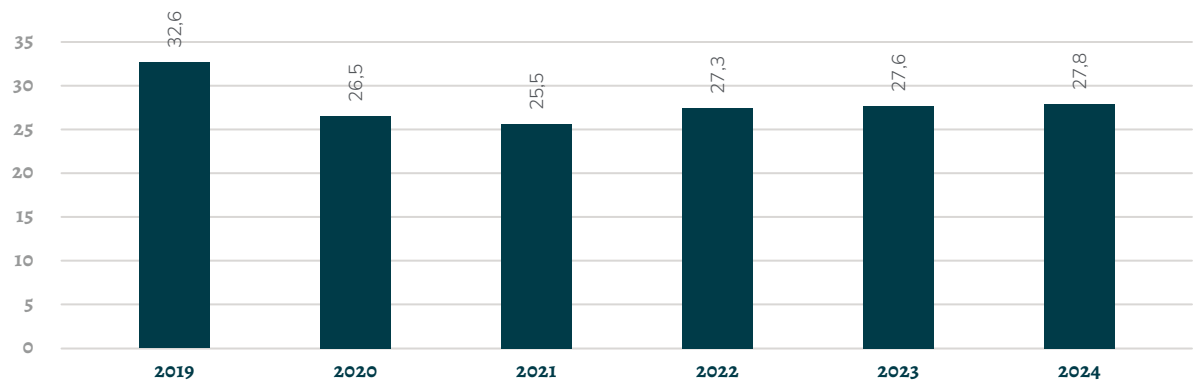
D'autres marchandises en vrac solide jouent également un rôle important sur le Saint-Laurent, notamment dans les secteurs de la construction et de l'entretien des infrastructures. C'est le cas du ciment, produit notamment par la cimenterie de Port-Daniel–Gascons, ainsi que du sable et du gravier. Le sel de voirie constitue un autre flux stratégique, principalement extrait des Mines Seleine, exploitées par K+S Sel Windsor Ltée aux Îles-de-la-Madeleine, avec une production annuelle moyenne d'environ 1,3 Mtm. Ces produits sont redistribués vers les principaux ports québécois, dont Montréal, Québec et Saguenay, ainsi que vers plusieurs ports régionaux, de même que vers les marchés des

Maritimes et de Terre-Neuve, notamment Saint John, St. John's et Corner Brook. Le transport du sel est en grande partie assuré par des navires spécialisés de la flotte de Canada Steamship Lines, dont le *Nukumi*, conçus pour ce type de cargaison et permettant une réduction significative des émissions de gaz à effet de serre. De manière générale, ces marchandises sont largement manutentionnées dans plusieurs ports du réseau et s'inscrivent principalement dans des flux de transport maritime à courte distance (TMCD), reliant le Québec aux régions avoisinantes, notamment les Grands Lacs et les provinces de l'Atlantique.

En plus des marchandises en vrac solide, le fleuve Saint-Laurent joue un rôle essentiel dans le transport de vrac liquide, dominé par les produits pétroliers. Bien que le Québec ne soit pas un producteur de pétrole, il constitue un pôle important de transformation grâce à ses deux grandes raffineries situées à Lévis (Énergie Valero) et à Montréal (Suncor). Leur capacité combinée atteint environ 400 000 barils de pétrole brut par jour, soit un peu plus de 20 % de la capacité totale de raffinage au Canada.

Le Graphique 26 présente l'évolution du tonnage de produits pétroliers manutentionnés dans les APC du Québec entre 2019 et 2024.

Graphique 26 : Tonnage total de produits pétroliers dans les APC du Québec³, 2019 à 2024 (en Mtm)

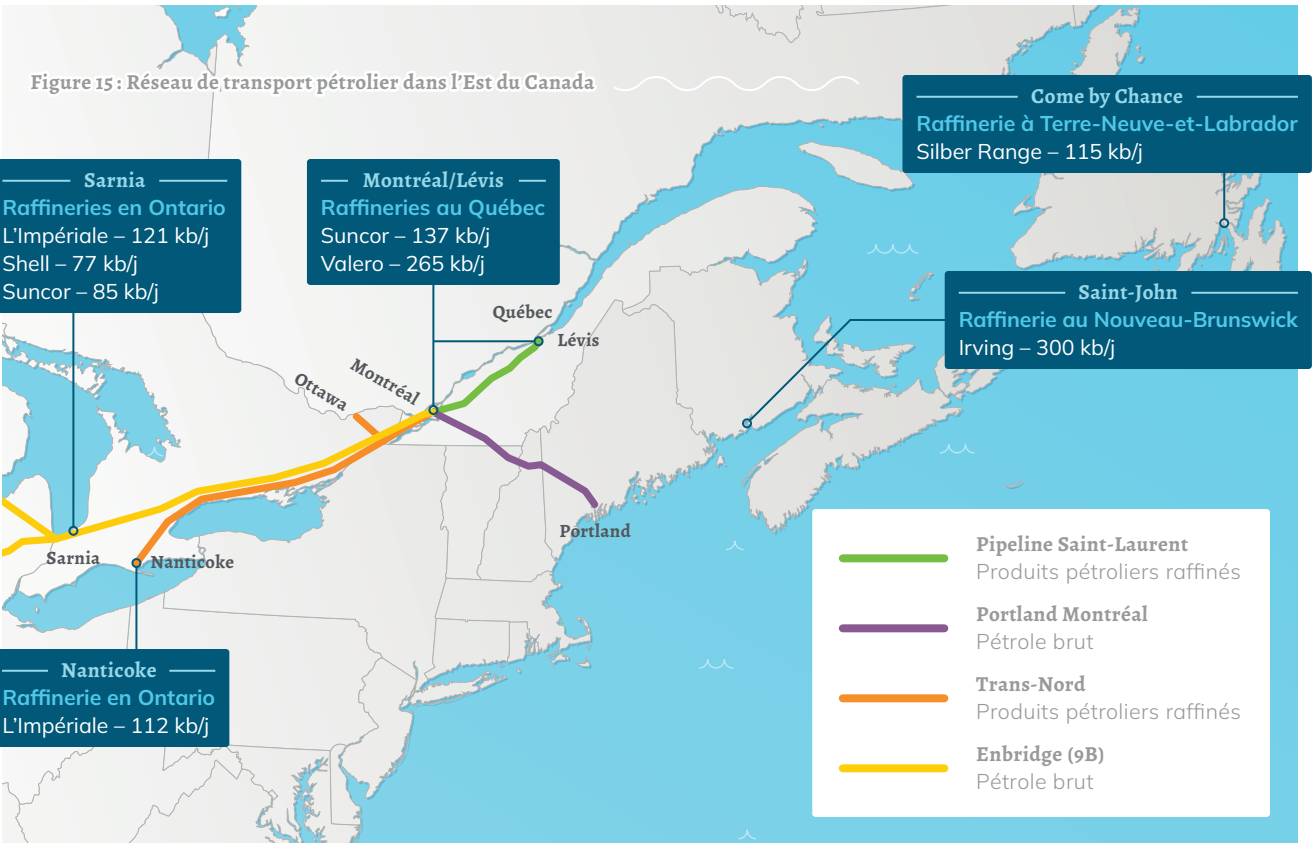


Sources : APC du Québec, IMAR

Après un recul marqué en 2020 et 2021 lié à la pandémie, les volumes ont progressivement repris à partir de 2022, avec une légère hausse de 0,7 % en 2024. Les niveaux demeurent toutefois inférieurs d'environ 15 % à ceux observés en 2019.

Même si le transport maritime occupe une place importante dans la distribution des produits pétroliers, le pétrole brut et une grande

partie des produits raffinés sont principalement acheminés par pipeline. Cet écosystème de transport permet d'alimenter les deux raffineries du Québec, soit la raffinerie Valero à Lévis, la deuxième plus grande au Canada, avec une capacité d'environ 265 000 barils par jour, et la raffinerie Suncor à Montréal, dont la capacité atteint environ 137 000 barils par jour.



Source : Régie de l'énergie du Canada, 2021

³Ports de Montréal, Québec, Saguenay, Sept-Îles et Trois-Rivières.

Figure 16 : Réseau portuaire d'entreposage de produits pétroliers au Québec

Les infrastructures portuaires jouent également un rôle clé, en permettant le stockage des hydrocarbures avant et après transformation, ainsi que leur redistribution par navire, train ou camion. Les principales zones de réception, de stockage et de redistribution des produits pétroliers se concentrent notamment dans les régions de Québec, Montréal, Sorel et Sept-Îles, auxquelles s'ajoutent plusieurs installations de plus petite taille à travers le territoire. Le transport maritime à courte distance demeure essentiel pour l'approvisionnement des régions éloignées, comme la Basse-Côte-Nord, et constitue également une solution efficace pour desservir certaines zones accessibles par route, en limitant les flux de camions et les impacts associés.

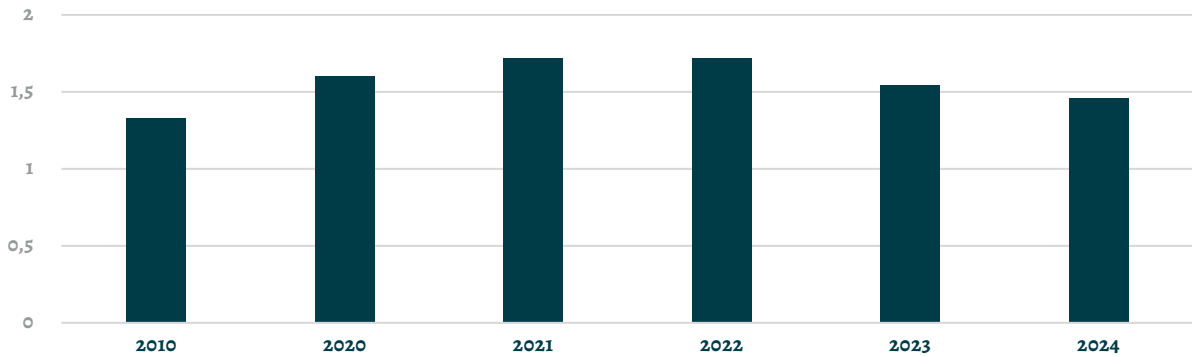


Source : IMAR

Les marchandises conteneurisées

Les marchandises conteneurisées transitent principalement par le port de Montréal, qui dispose de terminaux spécialisés pour ce type de trafic. En 2024, environ 1,46 million d'EVP (MEVP) y ont été manutentionnés, ce qui représente une baisse d'environ 4,8 % par rapport à 2023, traduisant un léger recul après les niveaux observés au cours des années précédentes.

Graphique 27 : Évolution du trafic de conteneurs à Montréal (en MEVP)



Source : Port de Montréal

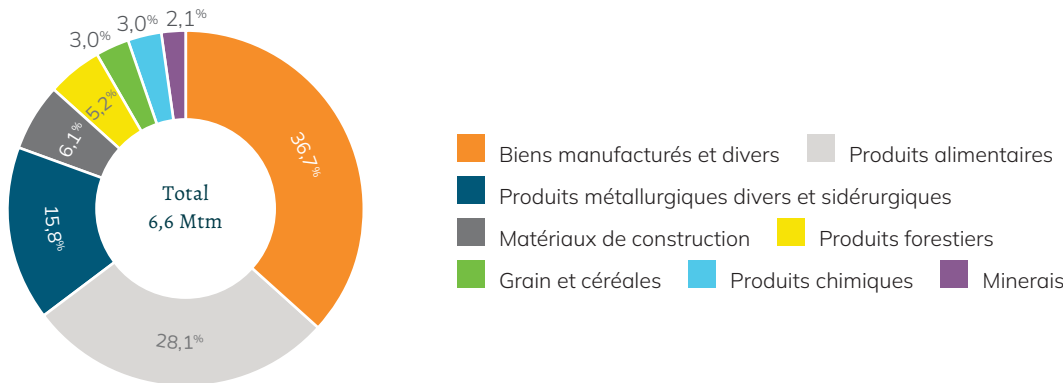
Types de marchandises conteneurisées

Au port de Montréal, les principales marchandises conteneurisées en 2024 sont les produits manufacturés et divers, notamment les pièces automobiles, les accessoires, les textiles et les biens de consommation, qui totalisent environ 4,8 Mtm. Viennent ensuite les produits alimentaires, avec près de 3,8 Mtm, puis des produits métallurgiques et sidérurgiques, qui atteignent près de 2,1 Mtm. Les matériaux de construction représentent pour leur part un peu

plus de 0,8 Mtm, tandis que les produits forestiers complètent cet ensemble avec près de 0,7 Mtm.

Les parts relatives des différentes catégories de produits varient entre les importations et les exportations, comme l'illustrent les Graphiques 28 et 29.

Graphique 28 : Distribution des produits importés par conteneurs au port de Montréal, 2024



Source : Port de Montréal

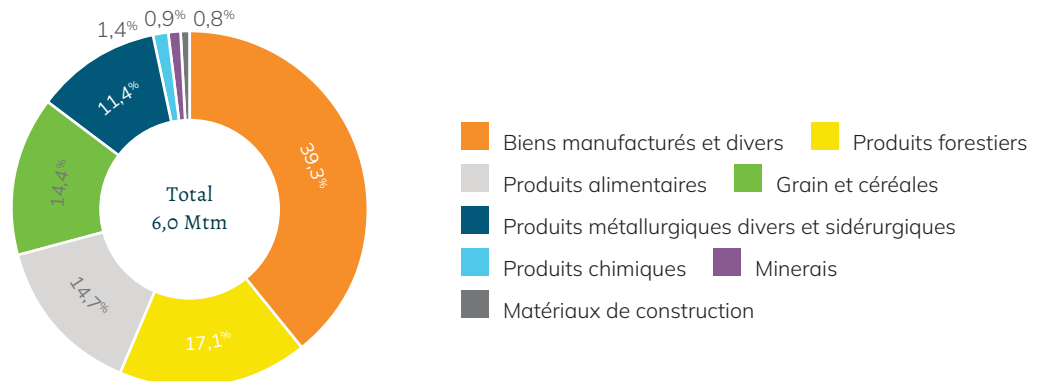
À l'importation, les biens manufacturés et divers dominent les flux conteneurisés, avec plus de 2,4 Mtm, suivis des produits alimentaires, qui atteignent un peu plus de 1,8 Mtm. Les produits métallurgiques et sidérurgiques complètent ce trio de tête avec environ 1,0 Mtm.

Du côté des exportations, les biens manufacturés et divers arrivent également en première position, avec près de 2,4 Mtm. Ils sont suivis par les produits forestiers, qui totalisent un peu

plus de 1,0 Mtm, tandis que les produits alimentaires occupent la troisième place avec près de 0,9 Mtm expédiées vers les marchés internationaux.

Par ailleurs, d'autres types de marchandises sont transportés en conteneurs, tant à l'importation qu'à l'exportation, notamment les grains et céréales, les matériaux de construction, les produits chimiques ainsi que certains minerais.

Graphique 29 : Distribution des produits exportés par conteneurs au port de Montréal, 2024



Source : Port de Montréal

À l'échelle internationale, la structure des marchés desservis par le port de Montréal pour le trafic conteneurisé demeure globalement stable en 2024 par rapport à l'année précédente. L'Europe du Nord conserve sa position de principal marché, suivie de l'Asie et de la région méditerranéenne.



Crédit : Port de Montréal

4.3. – Le système Saint-Laurent–Grands Lacs

Le système Saint-Laurent–Grands Lacs est un corridor d'une importance géographique, économique et environnementale majeure pour le Canada et les États-Unis. Il comprend le fleuve Saint-Laurent et les cinq Grands Lacs : Supérieur, Michigan, Huron, Érié et Ontario. Ce réseau hydrique est vital pour des millions de personnes ainsi que pour l'économie régionale et la biodiversité. La Voie maritime du Saint-Laurent relie le fleuve Saint-Laurent aux Grands Lacs. Du côté canadien, elle est administrée par la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (CGVMSL), une organisation à but non lucratif, et par la Great Lakes St. Lawrence Seaway Development Corporation, du côté américain, qui dépend du département des Transports des États-Unis.

La Voie maritime, composée de 15 écluses (13 canadiennes et 2 américaines), est ouverte de fin mars à fin décembre environ et permet le passage de plus de 3 000 navires commerciaux chaque année. Les navires empruntant cette voie doivent respecter certaines dimensions maximales, comme illustrées à la Figure 17. En 2024, 3 215 navires commerciaux, chargés ou non, ont transité par la Voie maritime, soit une hausse d'environ 0,6 % par rapport à 2023.

Plus de 110 ports situés sur les Grands Lacs, répartis dans huit États américains (Illinois, Indiana, Michigan, Minnesota, New York, Ohio, Pennsylvanie et Wisconsin) et deux provinces canadiennes (Ontario et Québec), sont connectés au réseau portuaire du Saguenay–Saint-Laurent et à l'Atlantique via la Voie maritime. Cette région touche près de 110 millions de personnes, soit environ 30 % de la population active du Canada et des États-Unis⁴.

La Voie maritime joue un rôle essentiel dans la chaîne d'approvisionnement nord-américaine et mondiale, facilitant le transit de millions de tonnes de marchandises, telles que des minerais, des céréales, des produits pétroliers et des marchandises générales. En 2022, 368,9 millions de tonnes métriques ont été manutentionnées à travers les différents ports du réseau des Grands Lacs et de la voie navigable du Saint-Laurent, générant une activité économique de plus de 66 milliards de dollars canadiens entre le Canada et les États-Unis.

Figure 17 : Dimensions maximales des navires empruntant la Voie maritime

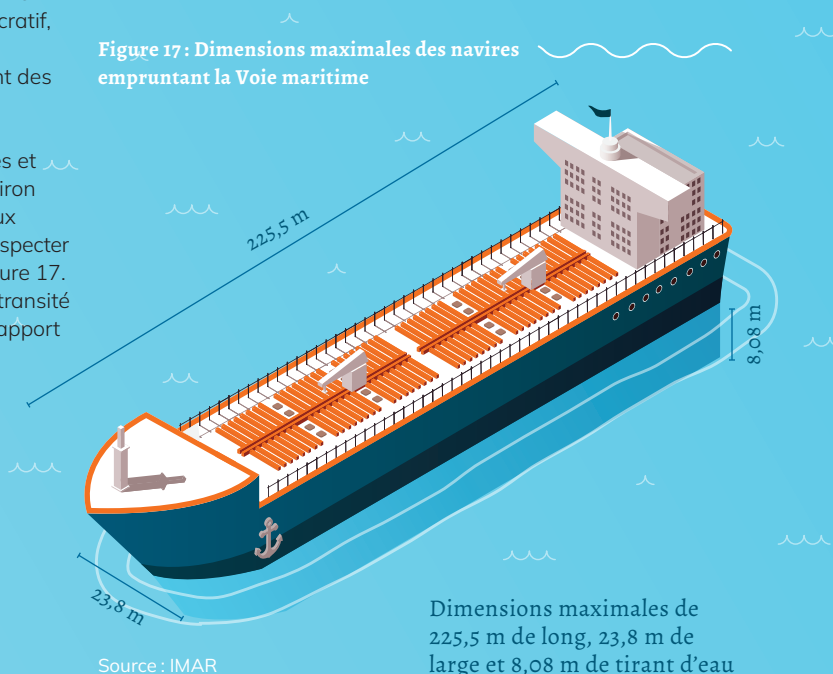


Figure 18 : Principaux impacts économiques du système Saint-Laurent–Grands Lacs



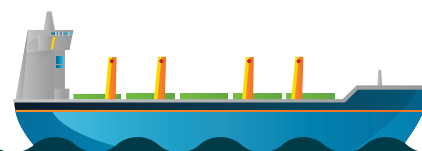
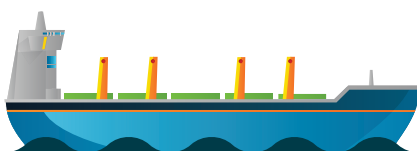
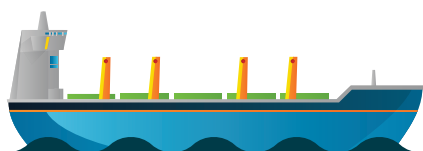
Activité économique
66,1 milliards \$CAD
50,9 milliards USD



Revenu personnel
30,2 milliards \$CAD
23,3 milliards USD



Impôts
12,8 milliards \$CAD
9,8 milliards USD



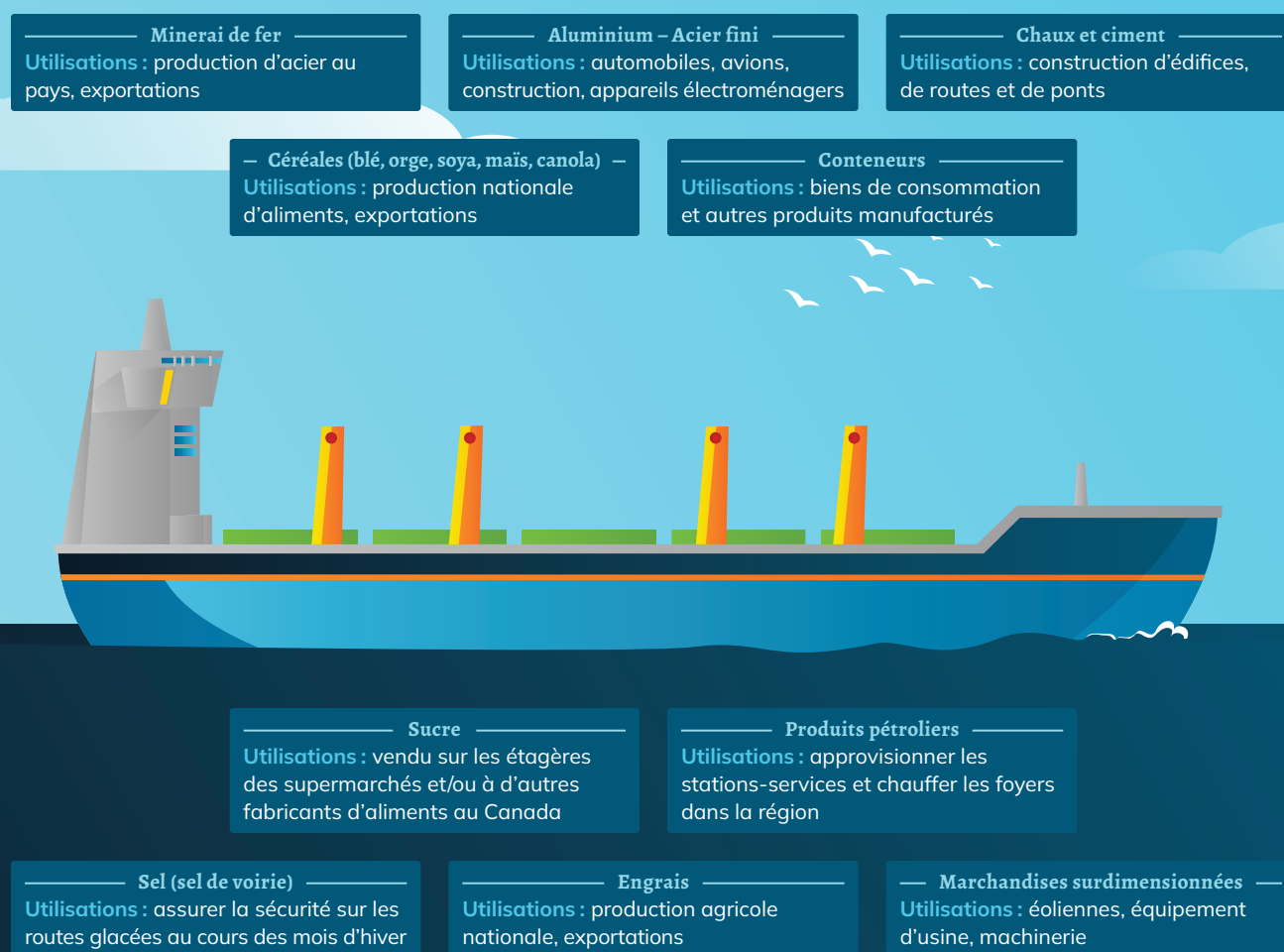
Source : Chambre de commerce maritime

⁴Source : Chambre de commerce maritime.

Le réseau Saint-Laurent–Grands Lacs a généré pour le Québec une activité économique estimée à 22,3 G\$ CAD, représentant environ un tiers de l'activité économique entre le Canada et les États-Unis en 2022. De plus, la province et les municipalités ont perçu plus de 2,7 G\$ CAD en taxes et impôts⁵.

La Voie maritime est principalement utilisée pour le transport de marchandises en vrac solide, comme le minerai de fer, les céréales, les engrais, le sel de voirie et le sucre. Ensuite, on trouve les produits en vrac liquide, principalement des produits pétroliers ou chimiques. Les marchandises générales, telles que les brames d'acier, la machinerie et les pièces d'éoliennes, suivent. Enfin, une très petite proportion de produits conteneurisés (environ 0,2 % en 2024) y transite (Figure 19).

Figure 19 : Principales marchandises transitant par la Voie maritime



Source : Chambre de commerce maritime

⁵Retombées économiques du transport maritime dans la région des Grands Lacs et du Saint-Laurent, Martin Associates, 2023. Dans cette étude, les principaux ports des Grands Lacs et de la Voie maritime et les ports de Baie-Comeau, Bécancour, Havre-Saint-Pierre, Montréal, Port-Alfred, Port-Cartier, Québec, Saguenay, Sept-Îles, Sorel, Trois-Rivières et Valleyfield ont été considérés.



En 2024, une dynamique contrastée est observée : malgré une légère hausse du nombre de navires ayant emprunté la Voie maritime, le volume total de marchandises transportées atteint près de 37,0 Mt, en baisse d'environ 1,6 % par rapport à 2023 (37,6 Mt). Le Tableau 3 présente la répartition du tonnage par type de marchandise pour l'année 2024.

Tableau 3 : Tonnages ayant transité par la Voie maritime – par type de marchandise, 2024 (en tm)

Marchandises	Tonnages sur la Voie maritime
Produits agricoles	11 810 124 (31,9 %)
Dont : Blé	7 162 681
Fèves de soya	1 761 907
Maïs	1 842 735
Graines de colza	613 596
Produits miniers	13 918 879 (37,7 %)
Dont : Minerai de fer	5 076 961
Sel	2 284 907
Charbon	1 890 787
Produits transformés	11 203 536 (30,3 %)
Dont : Dérivés du pétrole	3 140 440
Fer et acier	2 136 449
Autres - Divers	4 773 216
Cargaisons de produits divers	34 088 (0,1 %)
Total	36 966 627

Source : Réseau Grands Lacs – Voie maritime du Saint-Laurent

Les variations observées par rapport à 2023 traduisent une tendance globale à la baisse pour plusieurs catégories de marchandises. Du côté des produits miniers, les diminutions les plus importantes concernent le sel (- 26,0 %), le coke de pétrole (- 24,5 %) et le minerai de fer (- 19,7 %). Dans les produits agricoles, les volumes d'avoine affichent une baisse notable (- 54,1 %), tandis que le canola recule plus modérément (- 7,9 %). Enfin, parmi les produits transformés, les produits chimiques enregistrent également un repli (- 6,6 %).

À l'inverse, plusieurs catégories sont en progression. Dans le secteur agricole, le maïs se distingue avec une hausse marquée (+ 29,8 %), suivi des fèves de soya (+ 14,0 %) et du blé (+ 10,6 %). Du côté des produits transformés, le fer et l'acier (+ 16,8 %) ainsi que les brames d'acier (+ 14,4 %) affichent aussi des augmentations notables.

L'analyse des flux de marchandises transitant d'un port à l'autre au sein du système Saint-Laurent-Grands Lacs, qu'ils soient destinés à la consommation régionale ou à l'exportation vers les marchés internationaux, met en évidence le rôle structurant de ce corridor maritime dans la chaîne d'approvisionnement nord-américaine.





5. – Le transport de personnes



En parallèle du transport de marchandises, le Saint-Laurent constitue également un axe majeur pour le transport de personnes au Québec. Chaque année, des millions de passagers empruntent les services maritimes, que ce soit pour des déplacements quotidiens, des besoins de mobilité régionale ou des activités touristiques. Ce transport de passagers repose principalement sur deux volets complémentaires : les services de traversiers, essentiels à la connectivité territoriale, et les croisières internationales, qui contribuent au dynamisme de l'industrie touristique.

5.1. – Les traversiers

Au Québec, les traversiers constituent un maillon essentiel du transport, assurant la circulation des personnes, des véhicules et des marchandises entre les rives du Saint-Laurent et vers plusieurs communautés isolées. Majoritairement exploitées par la Société des traversiers du Québec (STQ), ces liaisons régulières jouent un rôle déterminant dans la mobilité régionale, le développement économique local et le soutien aux activités touristiques, tout en contribuant à la vitalité des territoires insulaires.

La flotte se caractérise par une organisation principalement dédiée, où la plupart des navires sont affectés à une traverse spécifique, comme le NM *F.-A.-Gauthier* sur la liaison Matane-Baie-Comeau-Godbout ou l'aéroglisser *L'Esprit-de-Pakuashipi* sur la rivière Saint-Augustin, en Basse-Côte-Nord. Certains navires polyvalents, tels que le NM *Saaremaa I*, assurent également un rôle de relève afin de maintenir la continuité du service lors des arrêts pour entretien ou en cas d'imprévus.

Par ailleurs, la flotte amorce une transition vers des modes de propulsion plus durables. Le NM *Peter-Fraser* est ainsi équipé de moteurs électriques, tandis que le NM *F.-A.-Gauthier* combine une propulsion hybride GNL/diesel et électrique. Cette évolution se poursuit avec le plan d'acquisition lancé pour la construction de nouveaux traversiers électriques destinés à certaines liaisons stratégiques. Ces équipements permettront de réduire significativement les émissions de gaz à effet de serre, avec une diminution annuelle estimée à environ 4 500 tonnes de CO₂ pour la traverse de Sorel-Tracy, soit l'équivalent du retrait de plus de 1 000 voitures à essence des routes.

La répartition de ces services de traversiers à l'échelle du territoire québécois et le long du Saint-Laurent est illustrée à la Figure 20.

Rimouski-Anticosti-
Basse-Côte-Nord ★

BELLA DESGAGNÉS

1150 km

Matane-Godbout
Matane-Baie-Comeau

F.-A.-GAUTHIER

55,3 km – 2h10 62,1 km – 2h20

Trois-Pistoles-Les Escoumins

L'HÉRITAGE 1

28 km – 1h30

Tadoussac-
Baie-Sainte-Catherine

**ARMAND-IMBEAU II
JOS-DESCHÈNES II**

1,6 km – 10 min.

Saint-Joseph-de-la-Rive-
L'Isle-aux-Coudres

**JOSEPH-SAVARD
RADISSON
FÉLIX-ANTOINE-SAVARD**

3,7 km – 20 min.

Québec-Lévis

**ALPHONSE-DESJARDINS
LOMER-GOUIN**

1 km – 10 min.

Sorel-Tracy
Saint-Ignace-de-Loyola

**ALEXANDRINA-CHALIFOUX
DIDACE-GUEVREMONT
CATHERINE-LEGARDEUR**

1 km – 12 min.

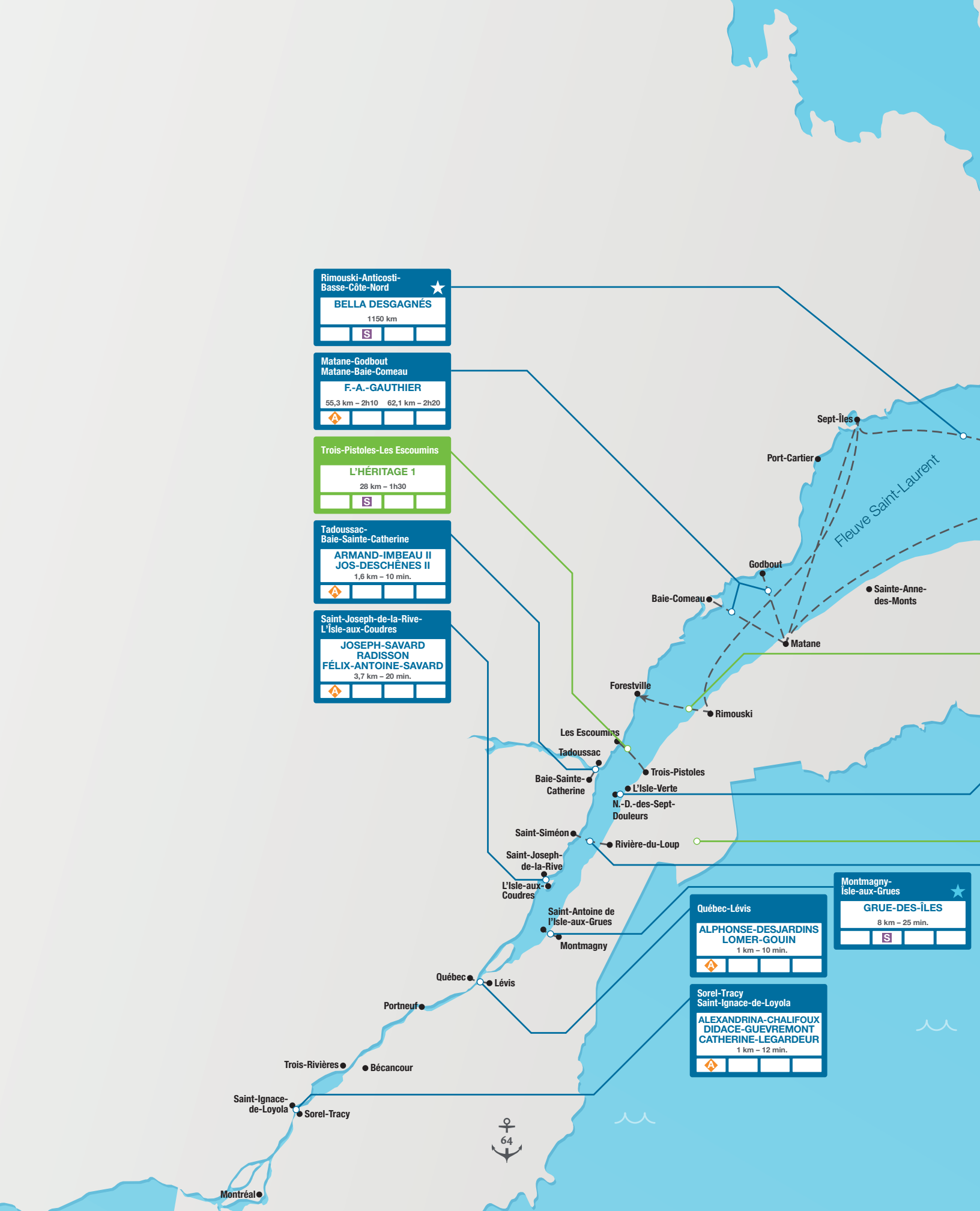
   

Montmagny-
Isle-aux-Grues ★

GRUE-DES-ÎLES

8 km – 25 min.



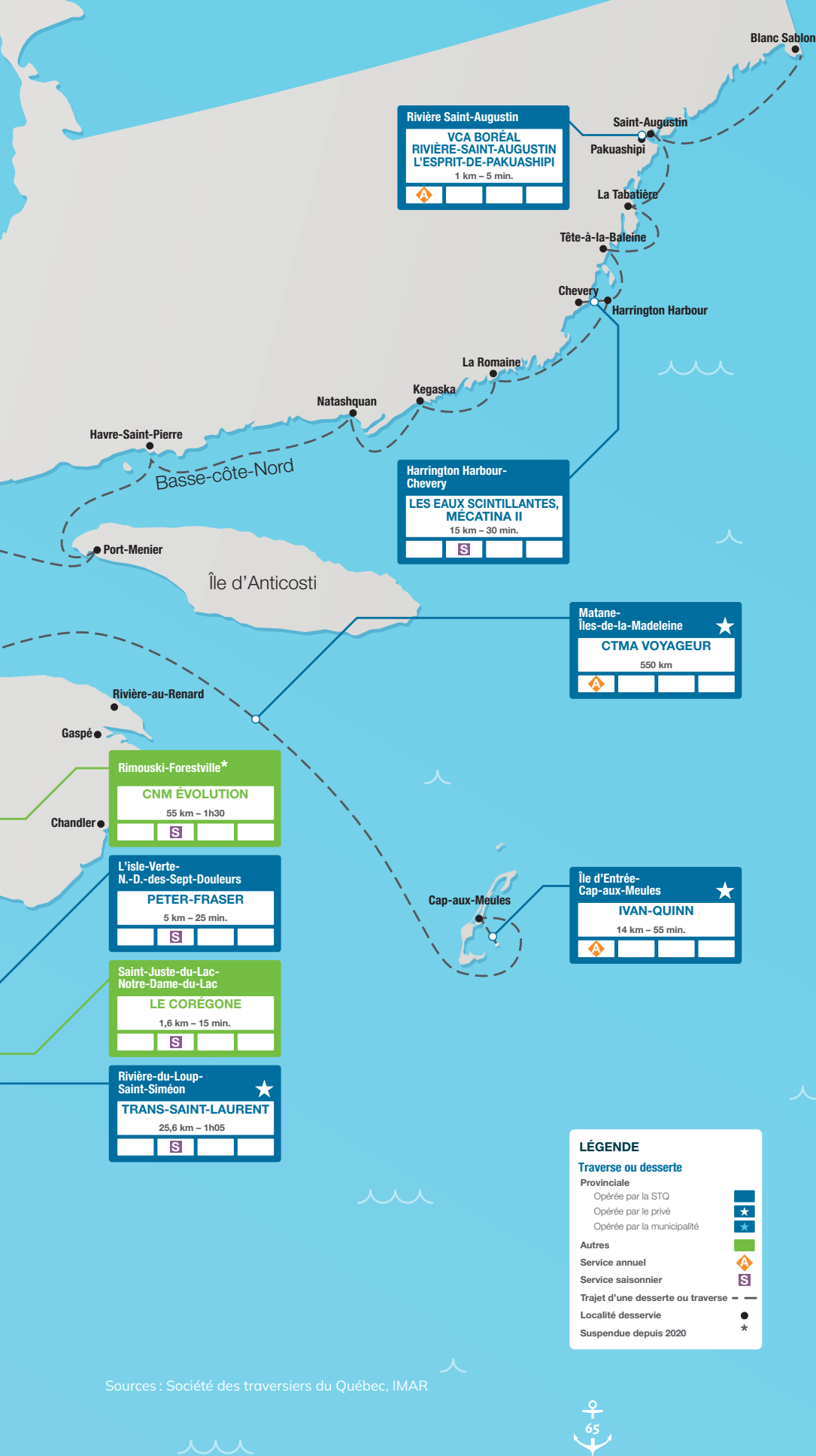


Figure 20 : Réseau de la STQ et autres traverses

Sources : Société des traversiers du Québec, IMAR

Le nombre de passagers ayant utilisé les services de traversiers en 2023-2024 a augmenté de 18,2 % par rapport à 2022-2023, atteignant plus de 5 millions de personnes. Ce chiffre se rapproche des niveaux prépandémiques de la saison 2019-2020, où plus de 5,2 millions de personnes avaient été transportées.

De plus, 2 267 723 véhicules ont utilisé un traversier, dont 96 277 ont bénéficié d'un passage gratuit grâce à leur immatriculation avec une « plaque verte », attribuée aux véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

Tableau 4 : Nombre de passagers transportés sur les traversiers du Québec

	Traverses effectuées par la STQ			
	2020-2021	2021-2022	2022-2023	2023-2024
Sorel-Tracy	708 906	878 610	1 136 694	1 235 382
Québec	641 581	851 357	1 249 639	1 444 296
L'Isle-aux-Grues	30 924	43 353	36 939	33 284
L'Isle-aux-Coudres	530 216	601 255	534 463	518 661
Tadoussac	1 014 585	1 289 432	1 400 978	1 458 372
Île-Verte	16 129	20 806	16 890	16 339
Matane	104 152	139 074	163 538	179 666
Harrington Harbour	2 361	3 565	3 232	1 859
Rivière Saint-Augustin	25 513	30 946	28 616	24 459
Rivière-du-Loup	82 629	131 352	146 276	142 048
Île d'Entrée	6 050	7 582	9 275	8 977
Total	3 163 046	3 997 332	4 726 540	5 063 343

Source : Société des traversiers du Québec

En plus des lignes exploitées par la STQ, deux traverses intermédiaires privées, offertes sur une base saisonnière, complètent le réseau de transport de passagers sur le Saint-Laurent en reliant certaines communautés du Bas-Saint-Laurent et de la Haute-Côte-Nord. La première assure la liaison entre Trois-Pistoles et Les Escoumins en environ 90 minutes, tandis que la seconde relie Rimouski à Forestville en près de 60 minutes.

La traverse Trois-Pistoles-Les Escoumins, opérée par le navire *l'Héritage I*, a transporté en 2024 près de 38 600 passagers et plus de 15 000 véhicules, confirmant son importance tant pour les déplacements régionaux que pour l'activité touristique. De son côté, la liaison Rimouski-Forestville, autrefois assurée par le *CNM Évolution*, n'est plus en service depuis 2020. Un projet de relance demeure toutefois en cours, avec des démarches en vue d'une éventuelle reprise des opérations.

Figure 21 : La Société des traversiers du Québec en quelques chiffres



Source : Société des traversiers du Québec



5.2. – Les croisières internationales

Après la forte reprise observée en 2023, l'année 2024 se caractérise par une stabilisation de l'achalandage dans le secteur des croisières.

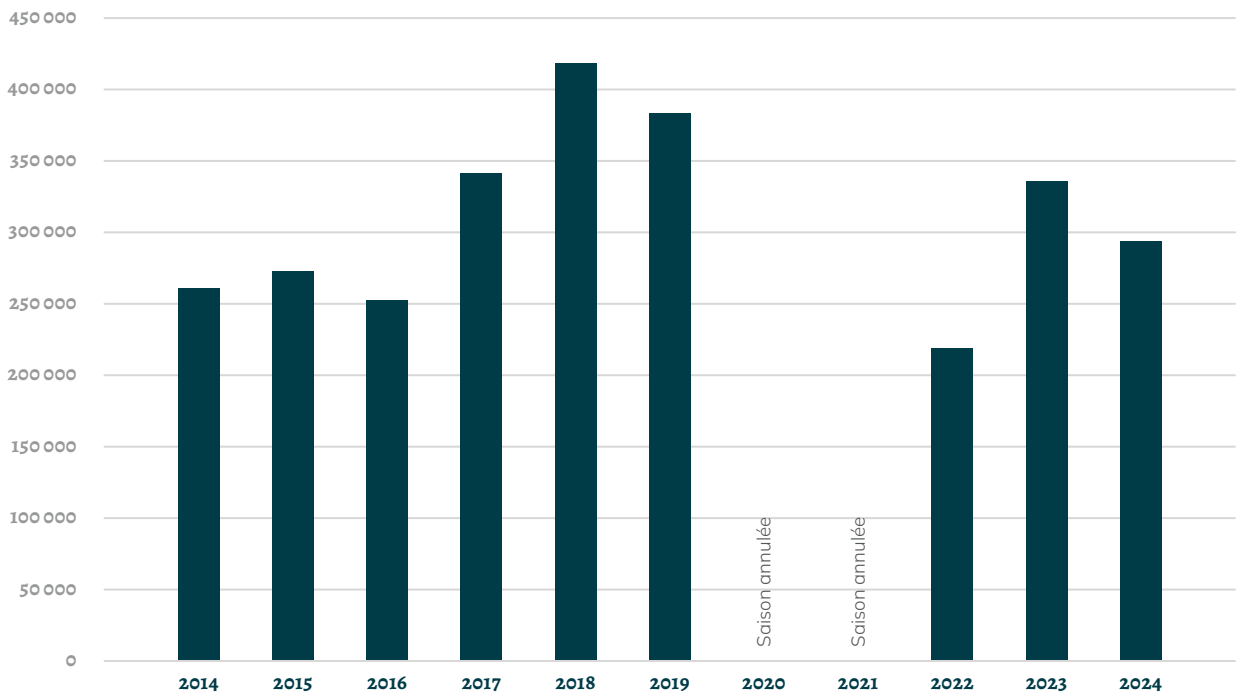
Le réseau⁶ des Croisières du Saint-Laurent (cruisesaintlawrence.com), avec ses neuf escales le long du fleuve, poursuit le développement de son offre dans un contexte de demande touristique soutenue. Bien que les niveaux record atteints en 2018-2019 ne soient pas encore retrouvés, le nombre de passagers enregistrés en 2024, excluant les membres d'équipage, s'inscrit dans la continuité des bonnes performances historiques. Il est ainsi comparable à celui de la saison 2017, qui représentait le troisième plus fort niveau d'achalandage du réseau, comme l'illustre le Graphique 30.



Figure 22 : Navire de croisière au Saguenay

Photo : Ruth Peterkin sur iStock

Graphique 30 : Évolution du nombre de passagers au Québec



Sources : Ports d'escale, IMAR

⁶Ce réseau est l'initiative des administrations portuaires de Québec et de Montréal, et c'est à la suite de cette initiative que l'Association des croisières du Saint-Laurent a été fondée en 2000. À partir de 2006, de nouveaux ports se sont ajoutés à l'association, soit Saguenay, Baie-Comeau, Gaspé, les Îles-de-la-Madeleine, Sept-Îles, Havre-Saint-Pierre et Trois-Rivières, formant ainsi un réseau québécois de neuf escales.

Figure 23 : Réseau des escales du Saint-Laurent et Canada-New-England
Source : Croisières du Saint-Laurent

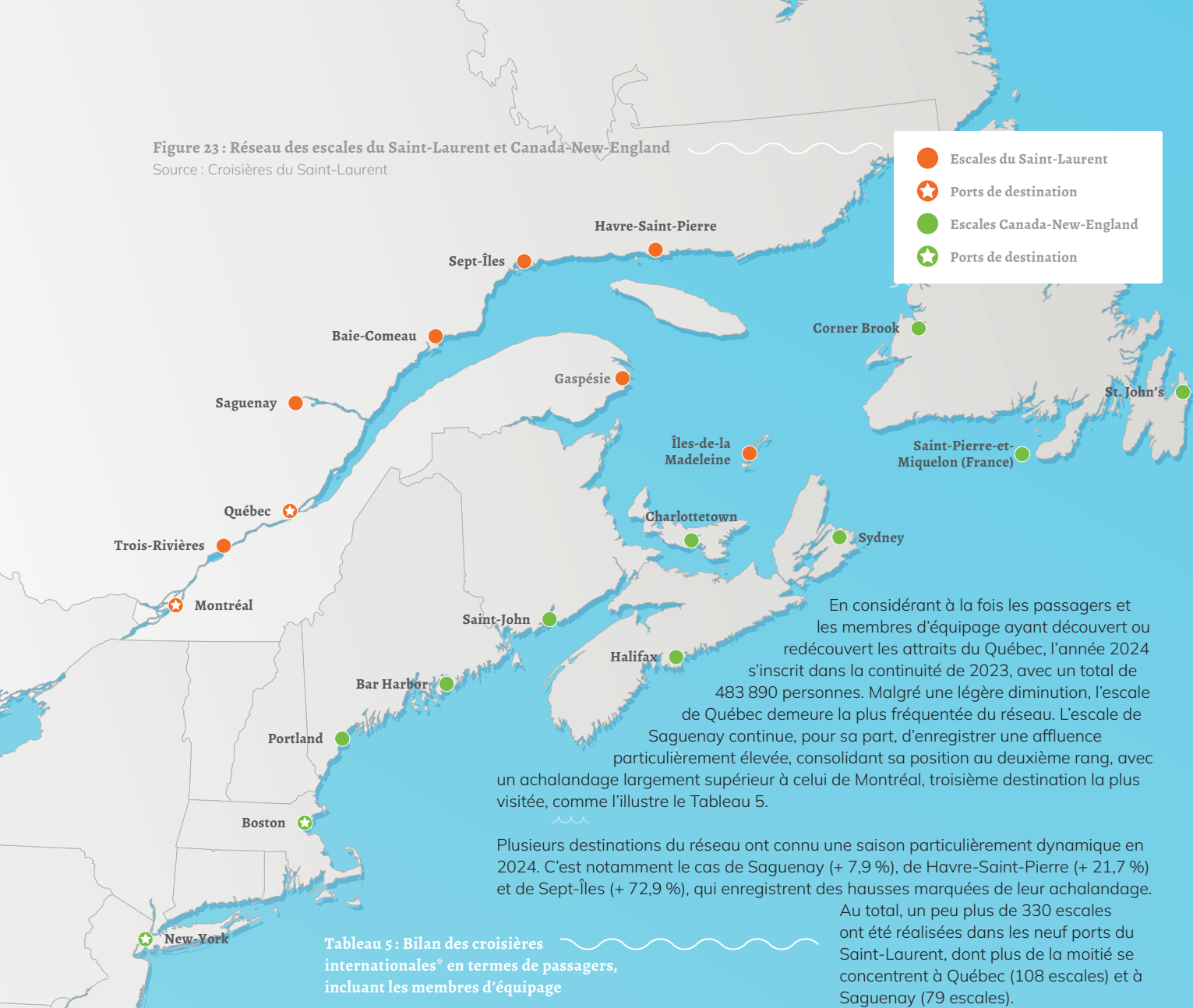


Tableau 5 : Bilan des croisières internationales* en termes de passagers, incluant les membres d'équipage

	2018	2019	2022	2023	2024
Québec	225 060	230 720	133 000	214 750	211 410
Montréal	116 420	100 180	51 000	67 300	65 140
Saguenay	90 380	87 060	75 310	121 540	131 140
Trois-Rivières	9 160	3 460	5 490	11 040	10 920
Gaspésie	18 260	13 110	10 230	20 750	12 240
Îles-de-la-Madeleine	5 890	8 960	11 800	14 430	11 390
Sept-Îles	8 240	15 670	14 410	9 630	16 650
Baie-Comeau	15 300	6 380	15 420	13 660	10 900
Havre-Saint-Pierre	8 260	9 830	11 140	11 590	14 100
Total	496 970	475 370	327 800	484 690	483 890

Sources : Ports mentionnés, ACSL, IMAR

*Les croisières domestiques ne sont pas incluses dans ces chiffres

Parmi les navires marquants ayant fait escale dans les ports du Saint-Laurent, le célèbre *Queen Mary II* compte parmi les visiteurs réguliers. Construit en 2003 aux Chantiers de l'Atlantique à Saint-Nazaire, il peut accueillir plus de 2 600 passagers ainsi qu'environ 1 200 membres d'équipage. En 2024, il a de nouveau fait escale à Québec, Saguenay et Sept-Îles. Un autre navire digne de mention est le *Norwegian Joy*, mis en service en 2017. Ce paquebot impressionnant est le plus grand navire de croisière à avoir navigué sur le fleuve en 2024, comme l'année précédente. Il a fait escale à Québec et à Saguenay et offre une capacité d'environ 3 800 passagers et 1 800 membres d'équipage.



Photo : Port de Montréal



Les mouvements de navires constituent un indicateur clé pour comprendre la dynamique du transport maritime au Québec. Ils permettent d'analyser non seulement l'intensité du trafic, mais aussi les caractéristiques de la flotte et l'organisation des flux sur le Saint-Laurent et le Saguenay.

Cette section propose un portrait des déplacements de navires dans les eaux québécoises, en mettant en lumière leur répartition selon les types de navires et les pavillons, ainsi que les contributions respectives des flottes domestique et internationale.

Elle s'intéresse notamment aux escales réalisées dans les ports du Québec et aux mouvements interportuaires afin de mieux comprendre la structuration du trafic maritime et le rôle des différents segments d'activité.



6. – Mouvements de navires et flottes opérant dans les eaux du Québec



Photo : Port de Gaspé, SPBSG

6.1. – Mouvements des navires opérant au Québec⁷

En 2024, le nombre total de mouvements de navires au Québec s'élève à 8 971, soit une légère hausse de 0,4 % par rapport aux 8 937 mouvements observés en 2023. Par rapport à la moyenne de la période 2019-2023 (8 940 mouvements), le niveau de 2024 se situe également en légère augmentation, d'environ 0,3 %, indiquant une relative stabilité de l'activité maritime récente.

Cette stabilité se reflète aussi dans la répartition des pavillons, la part des navires canadiens demeurant inchangée à 39,3 % en 2024, tout comme celle des pavillons étrangers à 60,4 %.

Il est à noter que, pour cette section, les mouvements associés au *Bella Desgagnés*⁹ ne sont pas pris en compte et sont traités en p.88.

Tableau 6 : Nombre total de mouvements de navires au Québec⁹

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Moyenne 2019-2023
Nombre de mouvements Pavillon canadien	3 843	3 395	3 550	3 582	3 515	3 527	3 576
Proportion	39,7 %	40,4 %	41,6 %	39,2 %	39,3 %	39,3 %	40,0 %
Nombre de mouvements Pavillons étrangers	5 845	5 009	4 984	5 560	5 422	5 444	5 364
Proportion	61,8 %	61,1 %	59,4 %	62,3 %	60,4 %	60,4 %	60,0 %
Total	9 688	8 404	8 534	9 142	8 937	8 971	8 940

Sources : AIS, IMAR

En 2024, les navires canadiens ont enregistré une légère hausse de leurs mouvements par rapport à 2023, atteignant 3 527, et leur part demeure stable à 39,3 %, tout comme celle des navires étrangers, qui se maintient à 60,4 %. Le nombre de mouvements associés aux navires étrangers a par ailleurs augmenté légèrement de 0,4 %. Cette proportion de transits effectués par des navires étrangers en 2024 est aussi légèrement supérieure à la moyenne de 60,0 % observée sur la période 2019-2023.

Compte tenu de la nature des marchandises manutentionnées dans les ports du Québec, il n'est pas surprenant que les navires de type vraquier dominent le trafic sur les eaux québécoises, tant pour la flotte domestique que pour la flotte étrangère. En effet, les vraciers solides et les vraciers liquides (ou navires-citernes) ont représenté respectivement 46,2 % et 21,3 % de l'ensemble des mouvements de navires marchands en 2024 (voir Tableaux 7, 8 et 9).

Tableau 7 : Nombre de mouvements au Québec par type de navire – tous pavillons

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	% en 2024
Vraquier solide	4 025	4 154	4 183	4 163	4 044	4 149	46,2 %
Vraquier liquide	2 348	1 777	1 829	1 967	1 914	1 907	21,3 %
Porte-conteneurs	1 023	856	868	877	900	854	9,5 %
Cargo général	1 179	1 194	1 140	1 198	1 168	1 137	12,7 %
Passagers	565	0	42	433	505	476	5,3 %
Ro/Ro	548	423	472	504	406	448	5,0 %
Total	9 688	8 404	8 534	9 142	8 937	8 971	100 %

Sources : AIS, IMAR

En 2024, les mouvements de vraquiers solides ont enregistré une hausse d'environ 2,6 % par rapport à 2023, confirmant leur rôle central dans le trafic maritime québécois. Les navires de type Ro/Ro ont également connu une croissance marquée, avec une augmentation de 10,3 % de leurs mouvements, reflétant possiblement une intensification des activités liées au transport routier.

À l'inverse, la majorité des autres catégories de navires a observé des reculs. Les navires-citernes ont ainsi enregistré une légère

diminution de 0,4 %, tandis que les porte-conteneurs ont connu une baisse plus prononcée de 5,1 %. Les navires de type cargo général ont également vu leurs mouvements diminuer de 2,7 %, et le segment des navires à passagers a reculé de 5,7 %.

Dans l'ensemble, ces tendances témoignent d'une évolution contrastée du trafic maritime en 2024, marquée par une croissance concentrée dans certaines catégories spécifiques, alors que la majorité des segments ont connu un repli modéré.

Tableau 8 : Nombre de mouvements au Québec par type de navire – pavillon canadien

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	% en 2024
Vraquier solide	1 385	1 422	1 487	1 405	1 406	1 380	39,1 %
Vraquier liquide	1 143	993	911	952	913	992	28,1 %
Porte-conteneurs	196	132	159	152	203	202	5,7 %
Cargo général	468	444	494	508	548	485	13,8 %
Passagers	125	0	42	69	45	31	0,9 %
Ro/Ro	526	404	457	496	400	437	12,4 %
Total	3 843	3 395	3 550	3 582	3 515	3 527	100 %

Sources : AIS, IMAR

Tableau 9 : Nombre de mouvements au Québec par type de navire – pavillons étrangers

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	% en 2024
Vraquier solide	2 640	2 732	2 696	2 758	2 638	2 769	50,8 %
Vraquier liquide	1 205	784	918	1 015	1 001	915	16,8 %
Porte-conteneurs	827	724	709	725	697	652	12,0 %
Cargo général	711	750	646	690	620	652	12,0 %
Passagers	440	0	0	364	460	445	8,2 %
Ro/Ro	22	19	15	8	6	11	0,2 %
Total	5 845	5 009	4 984	5 560	5 422	5 444	100 %

Sources : AIS, IMAR

⁷Les chiffres ne couvrent pas les traversiers, les navires de service, etc. Les Aspects méthodologiques en p.89, présentent les catégories retenues dans cette section.

⁸Le *Bella Desgagnés* effectue des opérations de ravitaillement et génère environ 900 mouvements par année. Les informations associées à ce navire se trouvent en p.88.

⁹Les chiffres diffèrent légèrement des données présentes dans le SIM et des éditions précédentes, les rôles de certains navires ayant été ajustés. Par exemple, les activités du *CTMA Vacancier* en tant que traversier ont été retirées.

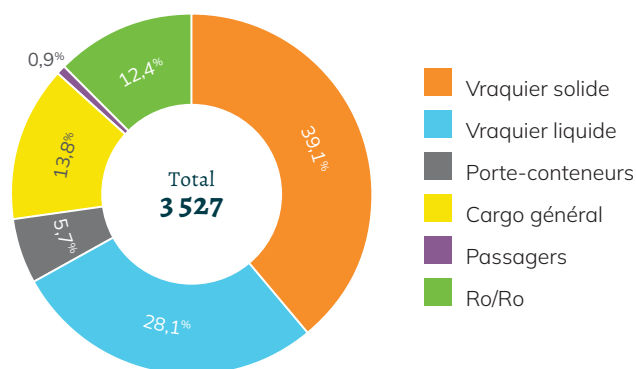
6.2. – Les navires marchands opérant au Québec

Flotte canadienne présente au Québec

En 2024, 3 527 mouvements de navires sous pavillon canadien ont été enregistrés, représentant 39,3 % de l'activité totale des navires marchands (hors *Bella Desgagnés*). Le nombre de mouvements de navires domestiques est demeuré relativement stable au cours des quatre dernières années. Pour l'année 2024, cette flotte se composait de 92 navires distincts, soit 7,1 % de l'ensemble des navires marchands ayant fréquenté les eaux québécoises.

En 2024, les navires canadiens de vrac solide (39,1 %) et de vrac liquide (28,1 %) sont ceux qui ont généré le plus grand nombre de mouvements. Les 45 vraquiers solides ont ainsi réalisé 1 380 mouvements, tandis que les 22 navires-citernes en ont cumulé 992. De leur côté, les 20 navires de type cargo général ont totalisé 485 mouvements. Le transport de marchandises conteneurisées entre le Québec et Terre-Neuve a été assuré par deux porte-conteneurs, qui ont enregistré 202 mouvements. Par ailleurs, les deux navires de type Ro/Ro ont effectué 437 mouvements. Enfin, les 31 mouvements de navires à passagers sont attribuables à un seul petit navire de croisière canadien, le *Canadian Empress*.

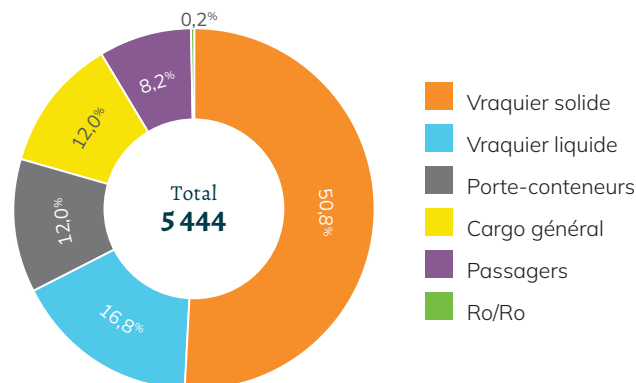
Graphique 31 : Distribution des mouvements, par type de navires canadiens, 2024



Sources : AIS, IMAR

Flotte internationale présente dans les eaux du Québec

Graphique 32 : Distribution des mouvements, par type de navires étrangers, 2024



Sources : AIS, IMAR

Du côté de la flotte internationale, les navires opérant au Québec ont totalisé 5 444 mouvements en 2024, effectués par 1 208 navires représentant 40 nationalités distinctes. Les vraquiers solides, au nombre de 737, ont largement dominé l'activité, avec 50,8 % des mouvements enregistrés, suivis des 205 navires-citernes (vraquier liquide), qui en ont représenté 16,8 %. Les 75 porte-conteneurs ont quant à eux assuré 12,0 % des mouvements, une proportion équivalente à celle des 149 navires de type cargo général. Le segment des passagers, constitué de 38 navires de croisière internationale, a généré 445 mouvements. Enfin, la présence des navires rouliers (Ro/Ro) étrangers est demeurée marginale, avec seulement quatre navires ayant effectué 11 mouvements en 2024 (0,2 %).

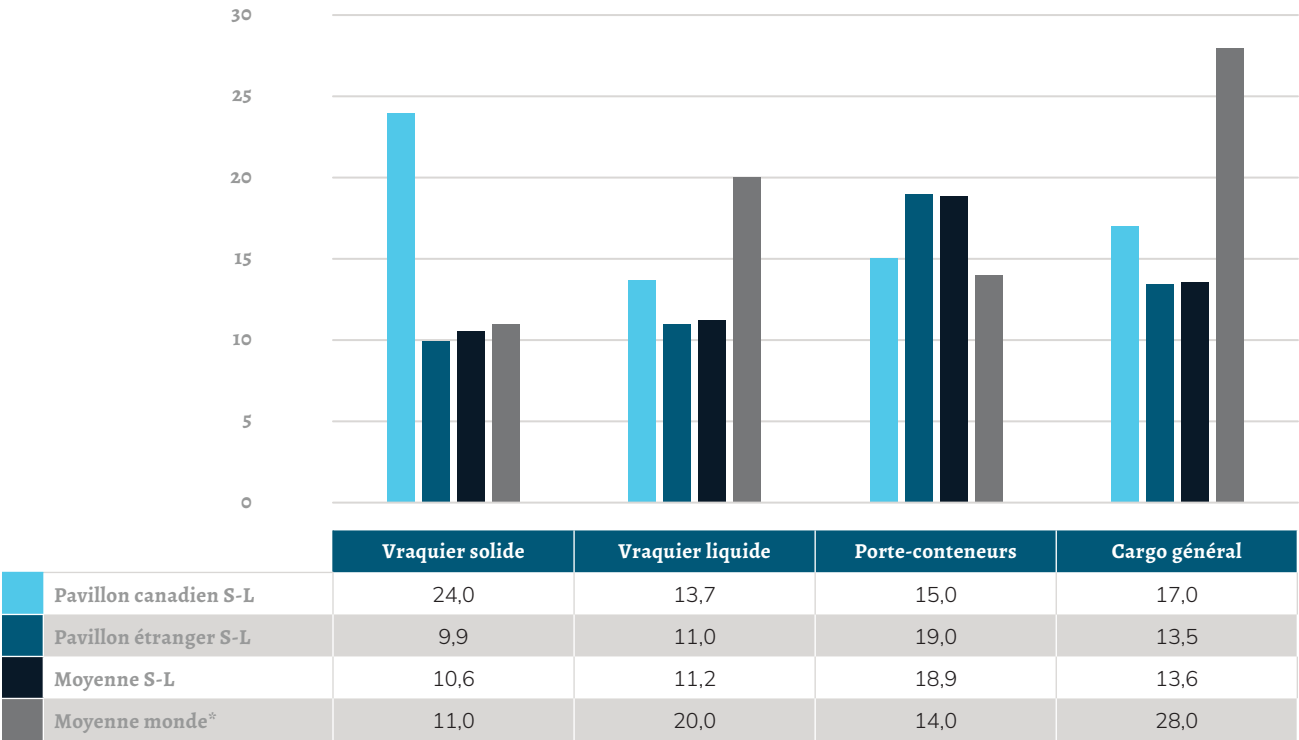
Âge moyen des flottes présentes dans les eaux du Québec

En comparant l'âge de la flotte mondiale à celui des navires fréquentant les eaux du Québec, plusieurs constats se dégagent. À l'échelle globale, la flotte marchande, qui compte environ 109 000 navires de plus de 100 tonneaux de jauge brute, affichait un âge moyen de 22,4 ans en 2024, en légère hausse par rapport à 22,2 ans en 2023 et à 20,3 ans en 2011. Ce vieillissement progressif reflète les difficultés structurelles liées au renouvellement de la flotte, notamment en raison des coûts élevés de construction, des incertitudes technologiques, des exigences environnementales croissantes, ainsi que de la saturation actuelle des chantiers maritimes qui limite la capacité de production et allonge les délais de livraison.

Une évolution comparable est observée pour les navires étrangers opérant dans les eaux du Québec, dont l'âge moyen est passé de 9,7 ans en 2010 à 11,3 ans en 2024, contre 10,9 ans en 2023. À l'inverse, la flotte canadienne active dans ces mêmes eaux s'est sensiblement rajeunie, son âge moyen diminuant de 25,8 ans en 2010 à 20 ans en 2024, une valeur stable par rapport à 2023.

Enfin, bien que la flotte canadienne comprenne encore des navires très anciens, notamment un vraquier solide âgé de 81 ans, elle se renouvelle également, comme en témoigne la mise en service d'un nouveau vraquier solide canadien en 2024.

Graphique 33 : Moyenne des âges des navires par type de pavillon, sur le Saguenay-Saint-Laurent, 2024



*Estimation faite par le CNUCED
Sources : AIS, IMAR, CNUCED

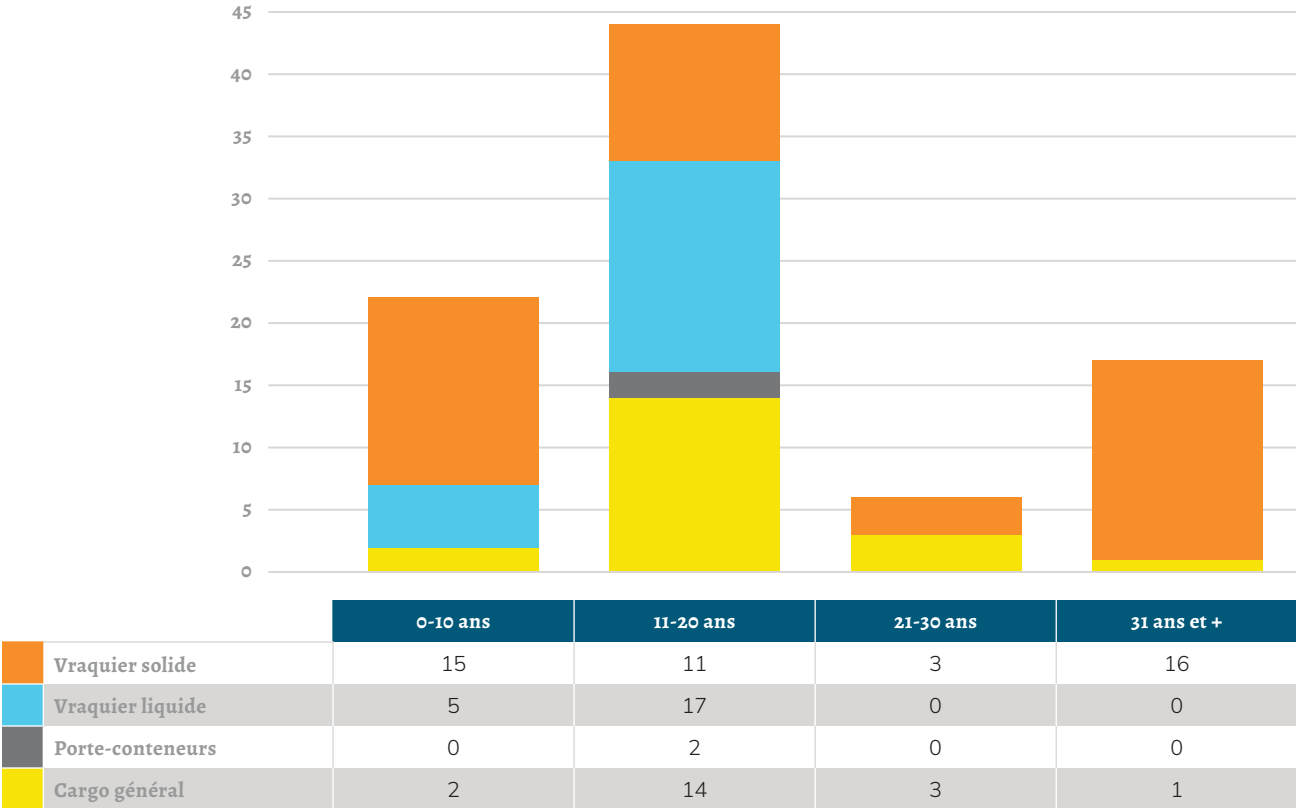
L'âge moyen de la flotte canadienne varie sensiblement selon les types de navires. Il s'établit à environ 14 ans pour les navires-citernes, 15 ans pour les porte-conteneurs et atteint près de 24 ans pour les vraquiers solides, majoritairement composés de laquiers. Ces derniers bénéficient de conditions d'exploitation généralement plus favorables que celles des navires océaniques, souvent exploités sous pavillons étrangers.

L'âge relativement élevé des vraquiers solides canadiens s'explique en grande partie par une approche historique privilégiant la maintenance et la prolongation de la durée de vie des navires plutôt que le renouvellement par des constructions neuves. Cette stratégie contraste avec la flotte internationale opérant au Québec, dont l'âge moyen est d'environ 9,9 ans, et avec la moyenne mondiale, d'environ 11 ans.

Toutefois, cette situation est en évolution. La flotte canadienne s'est progressivement rajeunie, tant par rapport à 2023 que, plus encore, comparativement à 2010, où l'âge moyen des vraquiers solides avoisinait 35 ans. Ce rajeunissement s'explique notamment par l'acquisition, amorcée à la fin des années 2000, de navires récents, voire neufs par les principaux armateurs actifs dans la région des Grands Lacs.

Cette dynamique se traduit par une distribution marquée des âges, caractérisée par une dualité : environ un tiers des navires ont plus de 30 ans, alors qu'un autre tiers a moins de dix ans. Dans le cas des vraquiers liquides (navires-citernes), l'évolution de la flotte a été fortement encadrée par les exigences réglementaires, tant nationales qu'internationales, imposant le remplacement progressif des unités plus anciennes par des navires conformes aux standards actuels. Ainsi, plus de 75 % de ces navires affichent un âge compris entre 11 et 20 ans, pour une moyenne de 13,7 ans.

Graphique 34 : Distribution des âges des navires par type – pavillon canadien, 2024



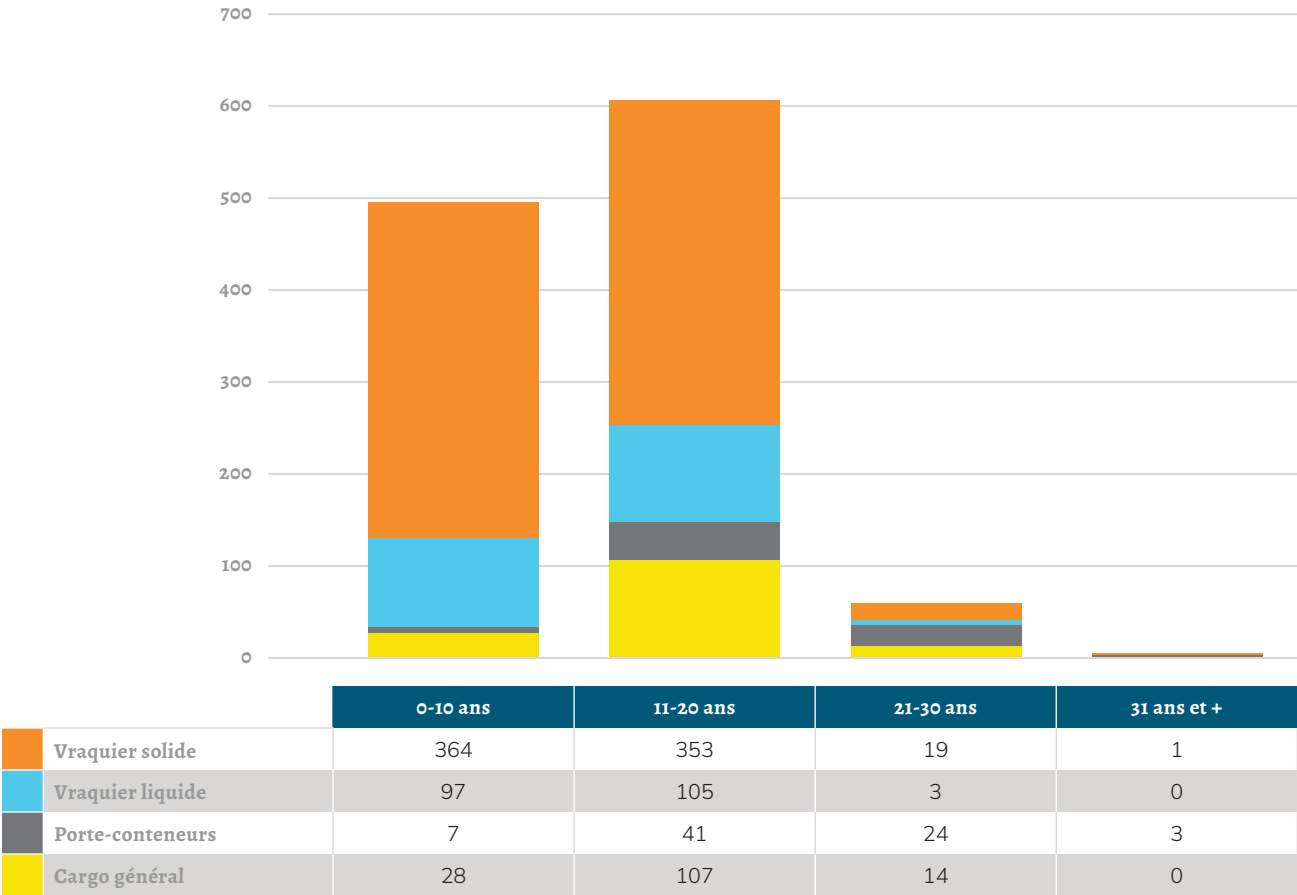
Sources : AIS, IMAR

En 2024, la flotte internationale opérant dans les eaux du Québec se distingue par sa relative jeunesse, avec un âge moyen de 11,1 ans. Cette caractéristique est largement attribuable à la prédominance des vraquiers solides (2 769 mouvements pour 737 navires distincts), dont l'âge moyen est de 9,9 ans et dont près de la moitié a été construite au cours de la dernière décennie. Les vraquiers liquides (915 mouvements pour 205 navires) présentent un profil similaire, avec un âge moyen d'environ 11 ans et une proportion de 47 % de navires âgés de

moins de dix ans. Bien que moins représentée, la flotte de navires de type cargo général affiche également un profil relativement récent, avec une moyenne d'âge de 13,5 ans.

Le navire le plus ancien de la flotte internationale est un vraquier solide âgé de 46 ans. Par ailleurs, l'année 2024 se démarque par l'arrivée de 34 nouveaux navires étrangers, dont 23 vraquiers solides, 2 navires-citernes, 8 de type cargo général et 1 porte-conteneurs, témoignant d'un renouvellement actif de la flotte.

Graphique 35 : Distribution des âges des navires par type – pavillons étrangers, 2024



Sources : AIS, IMAR

L'analyse par type de navire met en évidence des écarts d'âge significatifs au sein de la flotte étrangère : les vraquiers solides demeurent les plus récents (9,9 ans en moyenne), tandis que les porte-conteneurs constituent le segment le plus âgé, avec

une moyenne atteignant 19 ans. Globalement, plus de 42 % des navires internationaux ont moins de dix ans, contre moins de 24 % pour la flotte canadienne.

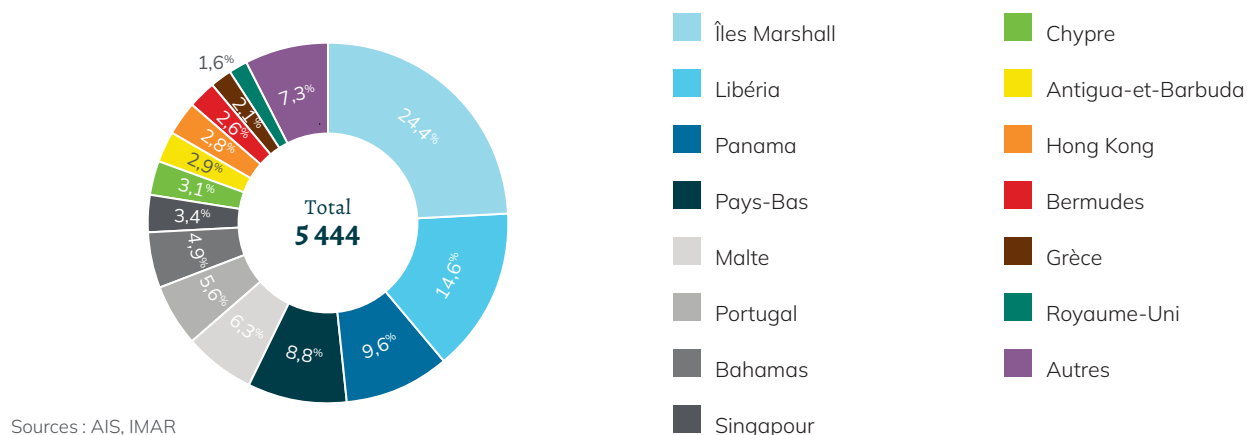


Répartition des pavillons internationaux

En 2024, parmi la flotte étrangère ayant navigué sur le Saint-Laurent, les pavillons les plus présents sont ceux des îles Marshall (24 %), du Libéria (15 %), de Panama (10 %), des Pays-Bas (9 %) et de Malte (6 %). L'ordre, ainsi que les parts respectives, demeurent globalement comparables à celles observées en 2023.

À eux seuls, ces cinq principaux pavillons, sur un total de 40 recensés, concentrent plus de 63 % des mouvements enregistrés en 2023, soit 3 464 sur 5 444. Leur importance se reflète tant dans le nombre de mouvements que dans celui des navires. On retrouve ainsi les navires immatriculés aux îles Marshall (1 331 mouvements, 275 navires), au Libéria (794 mouvements, 229 navires), au Panama (520 mouvements, 151 navires), aux Pays-Bas (477 mouvements, 85 navires) et à Malte (342 mouvements, 73 navires).

Graphique 36 : Proportion, par pavillon, des mouvements effectués par des navires étrangers dans les eaux du Québec, 2024

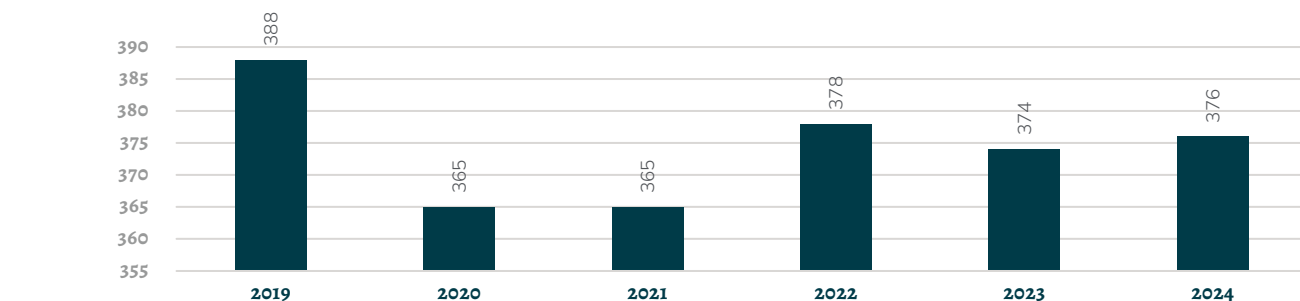


Capacité de chargement des navires

Le port en lourd¹⁰ total des navires commerciaux ayant circulé sur le Saint-Laurent et la rivière Saguenay est étroitement corrélé au tonnage manutentionné dans les ports du Québec. En 2024, la capacité de chargement est demeurée pratiquement stable par rapport à l'année précédente, affichant une légère hausse

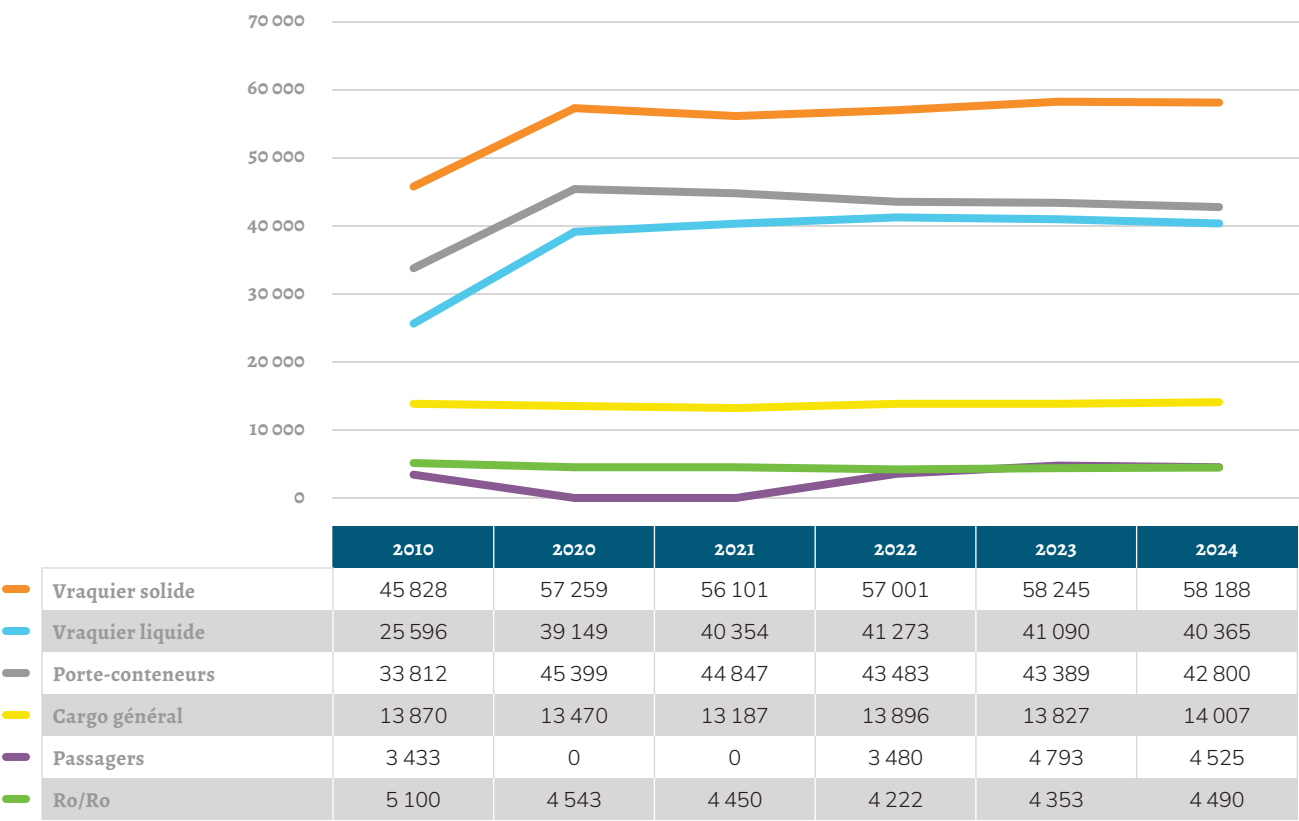
de 0,4 %, pour atteindre 376 Mtm pour l'ensemble de la flotte marchande. Par ailleurs, le tonnage manutentionné dans les ports a atteint un niveau record, dépassant 158 Mtm, comme mentionné précédemment.

Graphique 37 : Port en lourd total, tous pavillons, ports du Québec, 2019 à 2024 (en Mtm)



¹⁰Chargement maximal qu'un navire peut emporter lors d'un trajet. Ce calcul inclut les marchandises transportées ainsi que les consommables, tels que le carburant et les vivres par exemple, et le personnel de bord (*Deadweight* en anglais).

Graphique 38 : Évolution du port en lourd moyen des navires par type, tous pavillons, ports du Québec, 2010 et 2020 à 2024 (en tpl)



Sources : AIS, IMAR

Les navires mis en service sont de plus en plus imposants, ce qui leur permet de transporter des volumes accrus de marchandises en un seul voyage, tout en desservant plusieurs ports au cours d'un même itinéraire. Cette tendance se traduit par une hausse notable du port en lourd moyen pour plusieurs types de navires par rapport à 2010.

Toutefois, les dernières années montrent une relative stabilisation, marquée par de légères variations à la hausse ou à la baisse selon les catégories de navires. Cette évolution s'explique notamment par des contraintes physiques propres à certaines voies navigables, telles que le tronçon Québec–Montréal du Saint-Laurent ou la Voie maritime, qui imposent des limites strictes aux dimensions des navires pouvant y circuler, freinant ainsi la croissance continue de leur capacité.

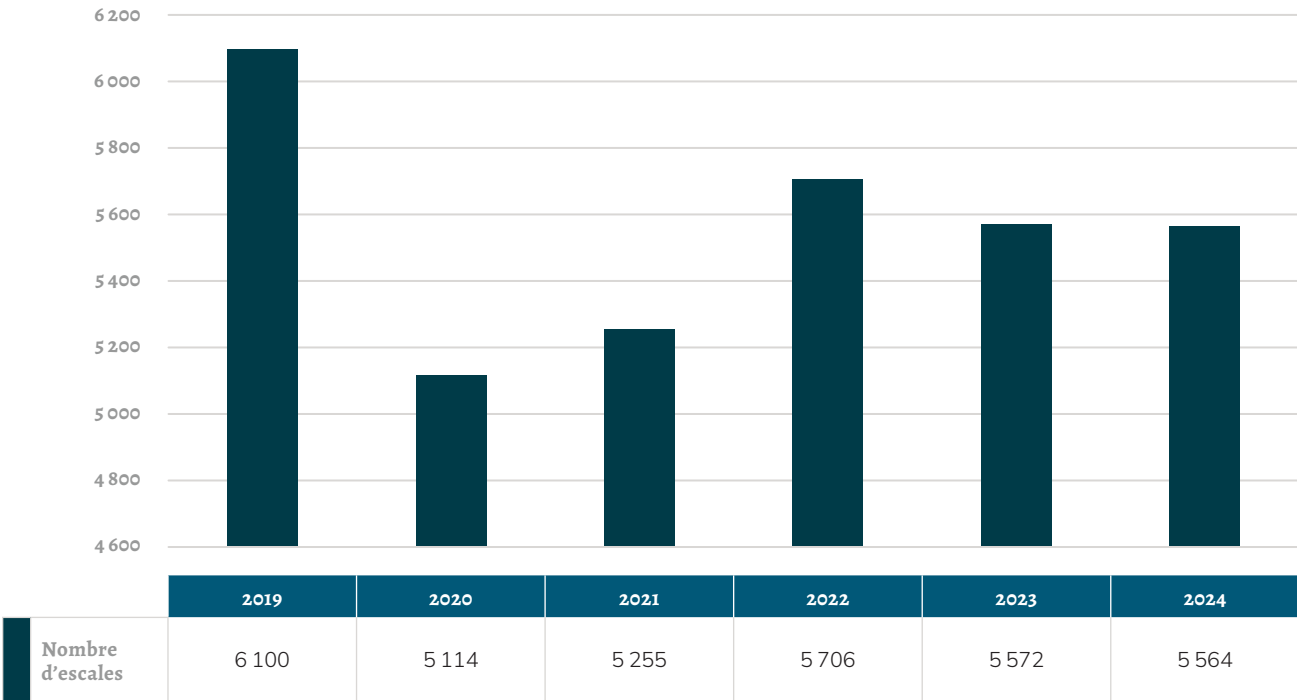
6.3. – Bilan des escales au Québec

Cette section est structurée en deux volets distincts. Elle présente d’abord un aperçu des escales enregistrées dans les ports du Québec situés sur le fleuve Saint-Laurent et la rivière Saguenay. Elle propose ensuite une analyse spécifique des escales réalisées au Nunavik (Nord-du-Québec), afin de mieux faire ressortir les particularités propres à ce territoire.

Fleuve Saint-Laurent et rivière Saguenay

En 2024, 35 ports au Québec (à l’exclusion du Nunavik) ont accueilli au moins une escale de navire commercial. Le nombre total d’escales s’élève à 5 564 (hors escales du *Bella Desgagnés*), ce qui représente une légère baisse de 0,1 % par rapport à 2023.

Graphique 39 : Nombre d’escales dans les ports du Québec (hors ports du Nunavik et escales du *Bella Desgagnés*), 2019 à 2024



Sources : AIS, IMAR

Parmi les 35 ports ayant accueilli au moins une escale en 2024, huit concentrent à eux seuls plus de 78 % des escales au Québec (à l’exclusion du Nunavik et du *Bella Desgagnés*), soit 4 351 escales. Il s’agit des ports de Montréal, Québec, Sept-Îles, Port-Cartier, Sorel, Baie-Comeau, Trois-Rivières et Matane.

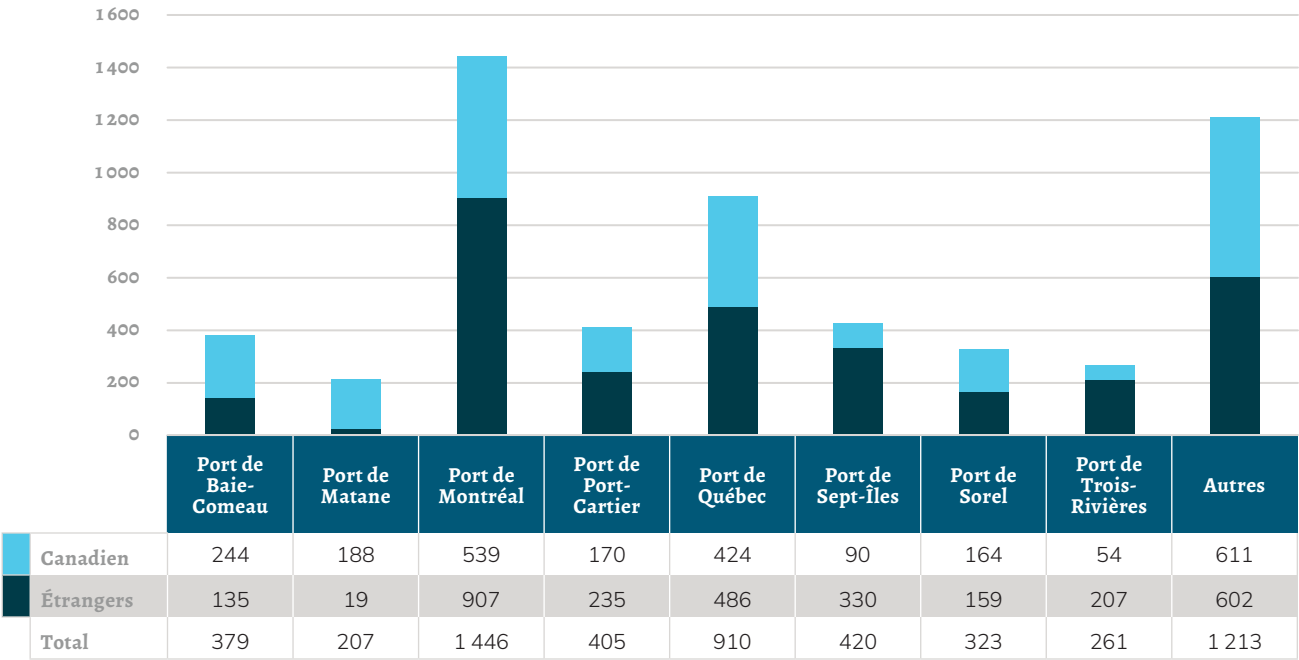
Les ports de Montréal et de Québec se distinguent par le plus grand nombre d’escales de navires commerciaux en 2024, avec respectivement 1 446 et 910 escales. Ces données excluent toutefois certains types de navires, notamment ceux de la Garde côtière, de la Marine canadienne, ainsi que les remorqueurs, les navires de service et les grands navires de plaisance.



Il est à noter que ces résultats peuvent diverger de ceux publiés par les administrations portuaires, lesquelles incluent généralement l'ensemble des catégories de navires, à l'exception des traversiers. Ainsi, les bilans annuels des ports affichent souvent un nombre total d'escales plus élevé que celui présenté au Graphique 40.

Il est intéressant d'analyser en détail le nombre d'escales réalisées par des navires canadiens comparativement à celles effectuées par des navires sous pavillons étrangers, afin de distinguer deux réalités : a) les voyages internationaux, souvent transocéaniques, reflétant les échanges internationaux, et b) les activités de cabotage, soit le commerce intérieur au Canada. La majorité des armateurs canadiens concentre ses opérations entre des ports canadiens ou vers des ports américains des Grands Lacs, et plus rarement vers des ports de la côte est des États-Unis. Le Graphique 40 présente la répartition des escales entre navires canadiens et étrangers dans les ports du Saint-Laurent et de la rivière Saguenay.

Graphique 40 : Distribution du nombre d'escales, par pavillon – ports du Québec, 2024 (à l'exception du Nunavik et du Bella Desgagnés)



Sources : AIS, IMAR

Certains ports, tels que Sept-Îles et Trois-Rivières, se caractérisent par une forte présence de navires étrangers, ceux-ci représentant environ 80 % des escales en 2024. Cette situation s'explique principalement par la nature des activités et des industries desservies. À titre d'exemple, le port de Trois-Rivières agit comme un point de transit pour des marchandises

destinées aux marchés internationaux, notamment le grain en provenance ou à destination des Grands Lacs. De son côté, Sept-Îles constitue un important port d'exportation de minerai de fer, accueillant des navires de très grande capacité ; en 2024, les vraquiers solides qui y ont fait escale affichaient un port en lourd moyen de 133 882 tonnes¹¹.

¹¹Le plus « gros » vraquier en 2024 atteignait 250 835 tonnes de port en lourd. Il s'agissait du navire *NSU JUSTICE*, construit en 2012.

Le port de Port-Cartier présente, quant à lui, une répartition relativement équilibrée entre navires domestiques et étrangers. Cela s'explique notamment par le fait qu'une part du minerai de fer est transportée par la flotte canadienne, principalement celle d'Algoma, vers Contrecoeur et Hamilton afin d'approvisionner les installations d'ArcelorMittal. Une distribution comparable est observée au port de Québec, tandis que le port de Montréal enregistre environ les deux tiers de ses escales par des navires sous pavillons étrangers.

Bien que la majorité des navires entrant dans les eaux québécoises fasse escale dans un port de la province et que ces escales constituent la base des statistiques présentées précédemment, il existe également un autre type de trafic distinct, soit les navires en transit direct depuis ou vers les Grands Lacs, sans escale au Québec.

Ces transits ne sont donc pas inclus dans les statistiques d'escales et doivent être considérés séparément. Leur nombre varie d'une année à l'autre, mais entre 2019 et 2023, on en recense en moyenne environ 532 par année. En 2024, ce trafic a totalisé 570 passages.

Tableau 10 : Nombre de passages sur le Saint-Laurent sans escale dans un port québécois

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Moyenne 2019-2023
Nombre de passages sans escale	497	663	488	516	495	570	532

Sources : AIS, IMAR

La majorité de ces transits sans escale dans les ports du Québec est effectuée par des navires de type vrac solide et cargo général, représentant plus de 80 % de ces passages.

Nunavik

Le Nunavik, situé au nord du Québec, représente environ le tiers du territoire provincial, soit une superficie d'environ 500 000 km². Cette vaste région, ponctuée de villages, compte également trois mines en exploitation, notamment dans le secteur de la baie Déception. En raison de son isolement géographique, le transport maritime y est essentiel pour assurer l'approvisionnement des communautés. La navigation s'effectue principalement durant l'été et au début de l'automne, lorsque la fonte des glaces rend les eaux arctiques accessibles.

Les navires qui desservent la région sont majoritairement des cargos polyvalents, utilisés pour transporter des denrées alimentaires, des matériaux de construction, de la machinerie et des véhicules. Des navires-citernes assurent le transport de carburant et d'autres produits pétroliers, tandis que des vraquiers solides sont mobilisés pour l'expédition du minerai extrait des sites miniers.

Enfin, bien que certains navires de croisière circulent dans ces eaux nordiques, leurs visites demeurent limitées et ne donnent généralement pas lieu à des arrêts au sein des villages, s'inscrivant plutôt dans des itinéraires d'exploration axés sur l'observation des paysages et des milieux naturels.

Les infrastructures d'accueil maritime dans ces régions demeurent très limitées. Les navires qui approvisionnent les communautés doivent mouiller dans des zones abritées, appelées havres, où les marchandises sont transbordées sur des barges. Celles-ci sont ensuite remorquées jusqu'au rivage, où le déchargement s'effectue directement sur la plage à l'aide de machinerie lourde. L'ensemble des équipements requis pour ces opérations est transporté à bord des navires.

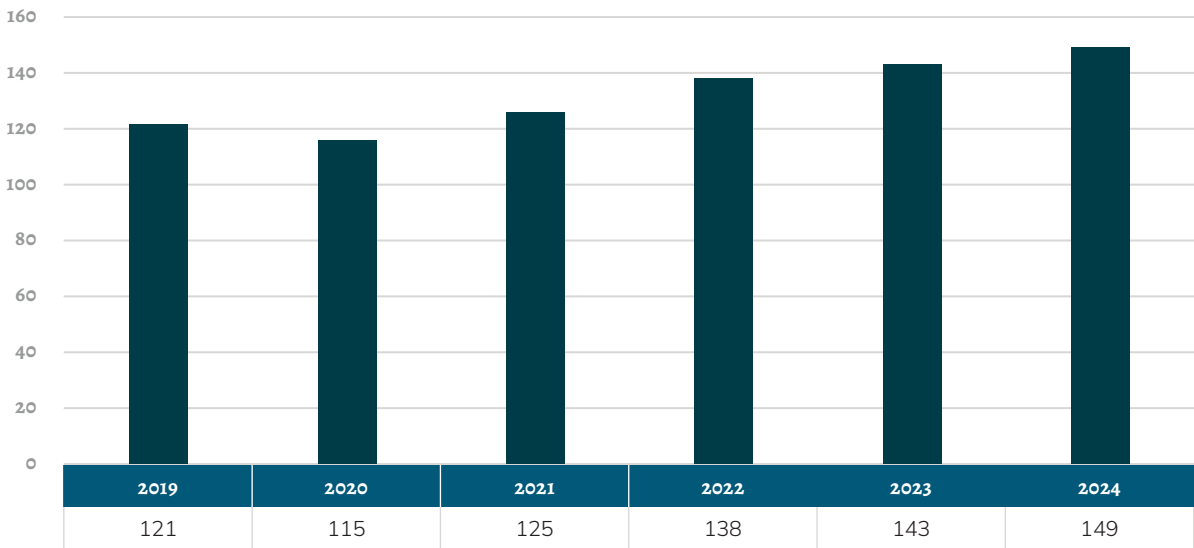
La desserte maritime du Nunavik est assurée principalement par les armateurs Desgagnés et NEAS, basés au Québec, ainsi que par Woodward, établi à Terre-Neuve-et-Labrador. Ces navires effectuent généralement plusieurs arrêts successifs afin de livrer des marchandises dans différentes communautés. Parmi les principales destinations figurent notamment Akulivik, Baie-Déception, Inukjuak, Kangiqsujuaq, Kuujjuaq, Puvirnituq, Quaqtaq et Salluit. Historiquement, on dénombre entre 110 et 150 escales par année dans l'ensemble des sites desservis au Nunavik (Graphique 41).

Figure 24 : Opérations de transbordement dans le Nord



Photo : Marie-Lee Zia Albert

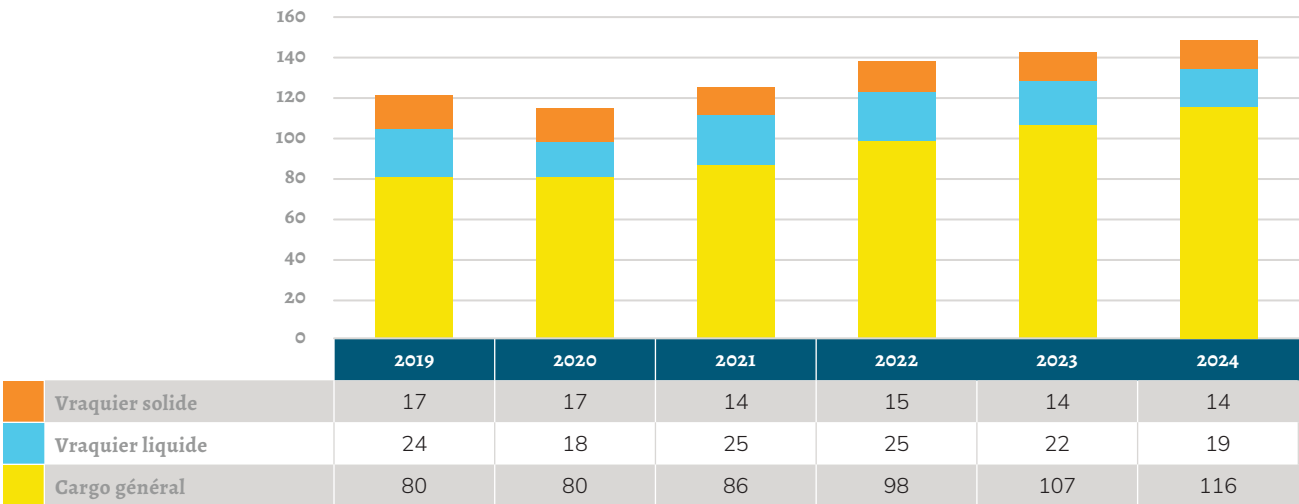
Graphique 41 : Évolution du nombre d’escales au Nunavik, 2019 à 2024



Sources : AIS, INNAV, IMAR

En moyenne, 95 % des navires faisant escale au Nunavik vont ou viennent d'un port canadien. De ceux-là, 80 % viennent d'un port du Québec.

Graphique 42 : Nombre d’escales au Nunavik, par type de navires, 2019 à 2024



Sources : AIS, INNAV, IMAR

Le Graphique 42 met en évidence la prédominance des navires de type cargo général, qui jouent un rôle central dans l’approvisionnement des villages du Nunavik. Une augmentation du nombre de ces navires est observée au cours des dernières années, reflétant l’intensification des besoins logistiques et du volume de marchandises à acheminer vers les communautés.

Les vraquiers liquides, ou navires-citernes, constituent le deuxième type de navire en importance en termes de mouvements annuels, puisqu’ils assurent également le ravitaillement en carburant et en produits pétroliers essentiels aux communautés et aux activités industrielles nordiques.

Enfin, les escales de vraquiers solides se concentrent exclusivement dans la région de la baie Déception, où ces navires sont utilisés pour le transport du minerai extrait des sites miniers.

6.4. – Origines et destinations des navires opérant sur le Saint-Laurent et le Saguenay

Mouvements interports au Québec

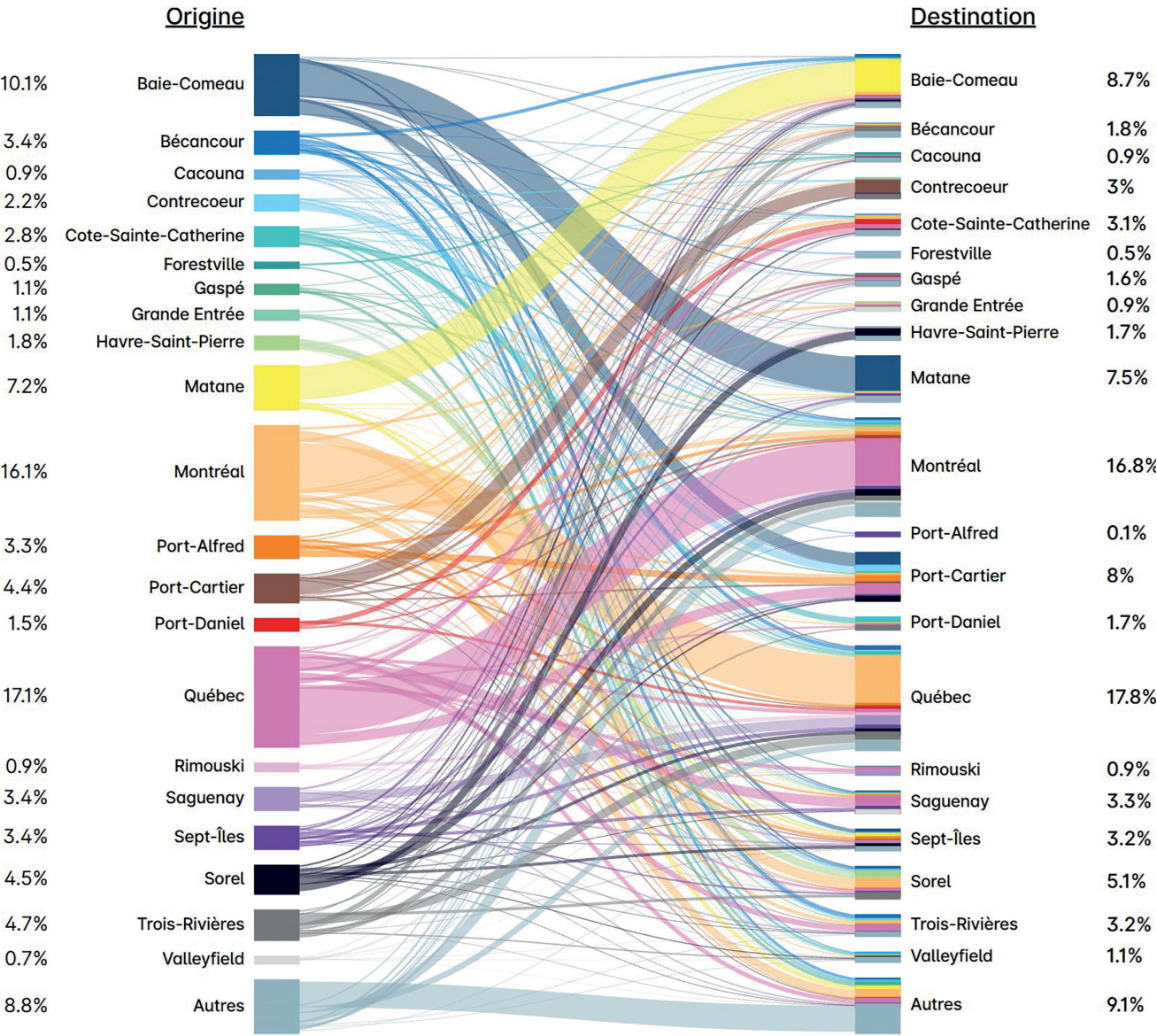
Les navires qui circulent sur le Saint-Laurent et la rivière Saguenay réalisent à la fois des opérations internationales et provinciales. En 2024, près de 29 % des mouvements se sont déroulés entre des ports québécois (hors *Bella Desgagnés*), principalement pour le transport de vrac liquide, comme les hydrocarbures, et de vrac solide, comme les minerais. La majorité de ces échanges interportuaires relève du transport maritime à courte distance (TMCD), un maillon essentiel de la chaîne logistique québécoise pour l’acheminement de marchandises sur de courtes distances.

Cette même année, environ 32 % des mouvements interports ont été effectués par des navires étrangers. Ceux-ci intervenaient notamment lors de transits internationaux, en complétant leurs opérations de chargement ou de déchargement dans plusieurs ports du Saint-Laurent et du Saguenay, la Loi sur le cabotage leur interdisant d’effectuer des trajets strictement interportuaires au Canada. Leur présence s’explique également par les itinéraires des navires de croisière internationaux, qui multiplient les escales dans différents ports québécois.

Au total, 2 591 mouvements interportuaires ont été enregistrés en 2024, soit une augmentation d'environ 1,8 % par rapport à 2023.

Comme l'illustre le Graphique 43, les échanges les plus importants ont lieu entre les ports de Québec et de Montréal.

Graphique 43 : Intensité du trafic interportuaire au Québec, 2024 (total : 2 591 mouvements)

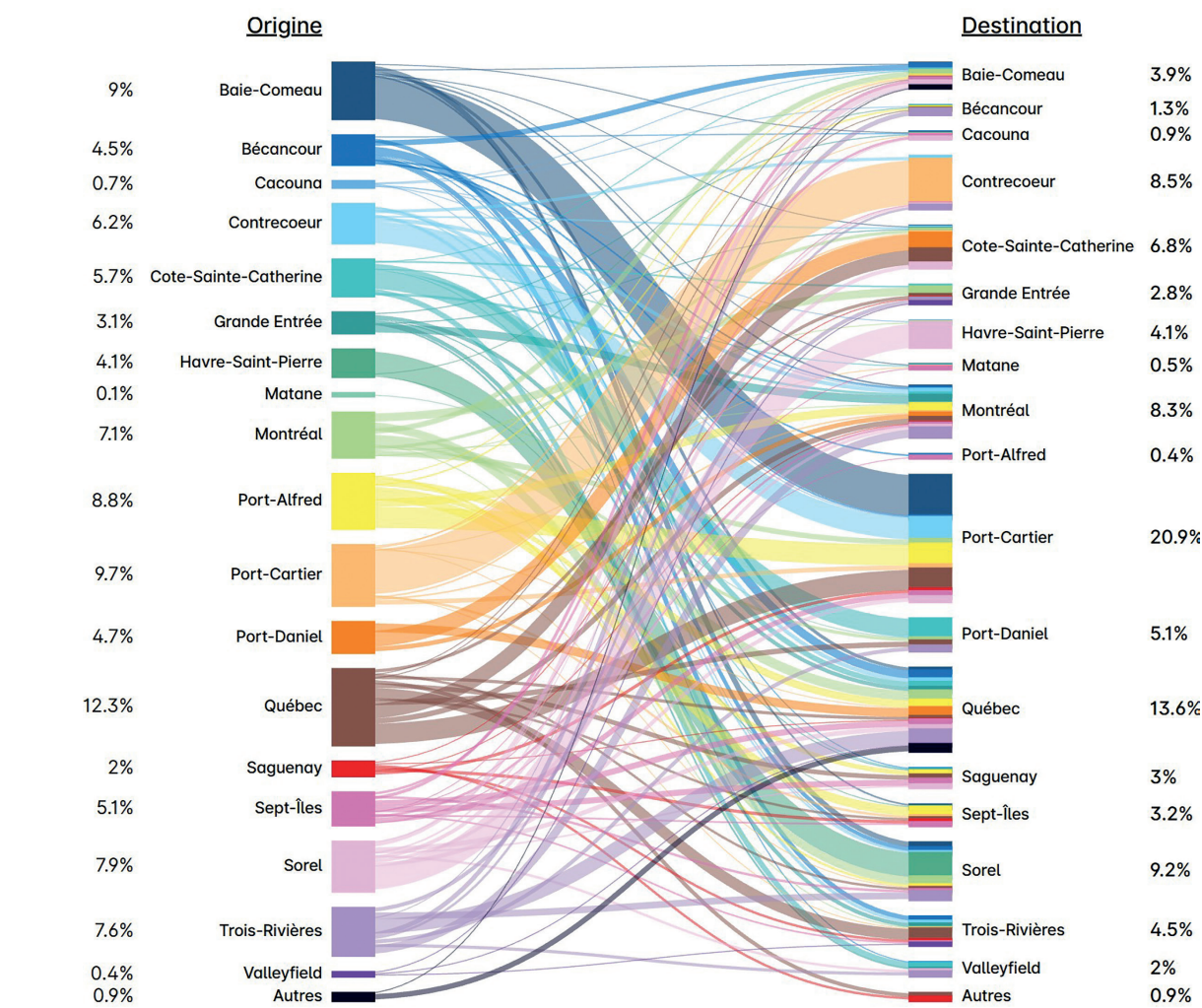


Sources : AIS, SIM, IMAR

En 2024, 217 mouvements de navires marchands ont été recensés de Québec vers Montréal et 214 dans le sens inverse, soit près de 17 % de l'ensemble des échanges entre les ports du Saint-Laurent et du Saguenay. La majorité de ces déplacements était liée au transport de produits pétroliers ainsi qu'au repositionnement de navires-citernes (vraquiers liquides) en vue de charger une nouvelle cargaison après déchargement.

Les navires de type vraquier solide ont, pour leur part, représenté environ 32,6 % des mouvements interportuaires au Québec en 2024, soit 844 transits, ce qui correspond à une hausse de 8,8 % par rapport à 2023. Les cargaisons transportées comprenaient notamment du minerai de fer, du dioxyde de titane, des matières premières destinées aux alumineries et aux papeteries, ainsi que du grain, du sel de voirie, du sable et du gravier.

Graphique 44 : Mouvements de vraquiers solides interports au Québec, 2024 (total : 844 mouvements)



Sources : AIS, SIM, IMAR

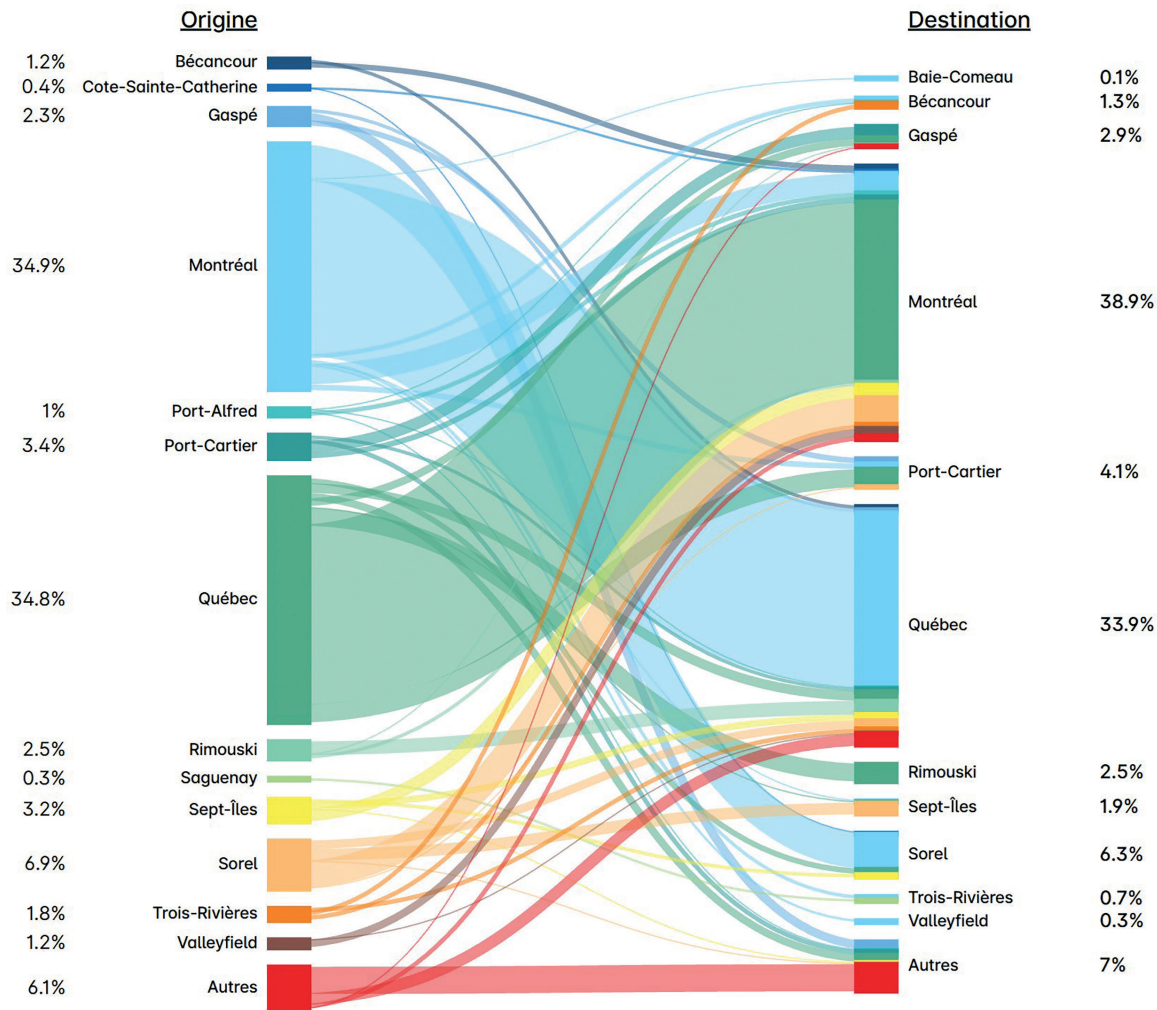
Le Graphique 44 met en évidence plusieurs axes majeurs du transport de vrac solide. À titre d'exemple, les échanges de navires entre Havre-Saint-Pierre et Sorel, dans les deux directions, totalisent 66 mouvements, soit un peu plus de 7,8 % du trafic interportuaire de vrac solide. Ces déplacements sont principalement assurés par des vraquiers transportant du minerai appartenant à Rio Tinto, entre la mine située à Havre-

Saint-Pierre et l'usine de transformation de Sorel. Parmi les autres axes importants figurent les liaisons entre Port-Daniel et Côte-Sainte-Catherine, dédiées au transport de ciment produit par la cimenterie McInnis, ainsi que les trajets entre Port-Cartier et Contrecoeur, qui permettent d'acheminer le minerai de fer d'ArcelorMittal vers son installation de transformation.

Le transport de vrac liquide représente, quant à lui, environ 26,4 % des mouvements interportuaires en 2024, soit 684 déplacements de navires, en légère hausse de 1,2 % par rapport à 2023. Les échanges entre les ports de Québec et de Montréal dominent largement, comptant pour plus de 50 %

de ces mouvements. Cette importance s'explique par le rôle central de ces deux ports dans la réception et l'expédition d'hydrocarbures au Québec, notamment en raison de la proximité des raffineries de Énergie Valero à Lévis et Suncor à Montréal.

Graphique 45 : Mouvements des vraquiers liquides interports au Québec, 2024 (total : 684 mouvements)



Sources : AIS, SIM, IMAR

Une fois raffinés dans les installations situées à Québec et à Montréal, les hydrocarbures sont distribués vers différentes régions du Québec, notamment vers les ports de Sept-Îles, Gaspé, Port-Cartier et Rimouski. La plupart de ces ports

disposent d'installations de stockage de produits pétroliers, ce qui permet d'assurer leur distribution à l'échelle régionale ou locale, tant pour les communautés que pour les secteurs industriels (voir la Figure 16 pour les sites d'entreposage d'hydrocarbures).

Figure 25 : Le *Bella Desgagnés* au port de Rimouski



Photo : Relais Nordik

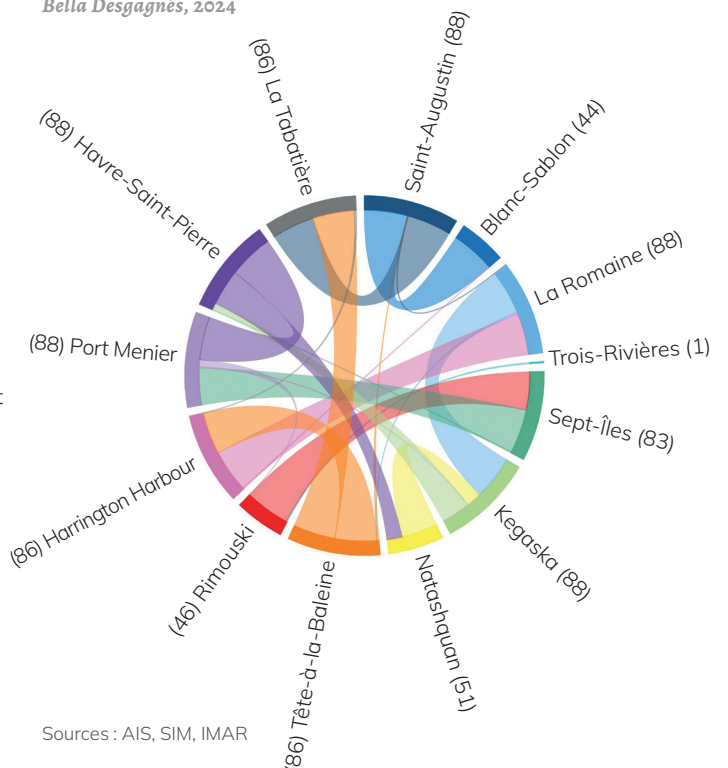
Mouvements interportuaires du *Bella Desgagnés*, cargo mixte

Le *Bella Desgagnés* est un navire unique en son genre. Conçu spécialement pour ravitailler l'île d'Anticosti et la Basse-Côte-Nord, il est exploité par Relais Nordik, une filiale du Groupe Desgagnés, en partenariat avec la STQ. Ce navire transporte des marchandises essentielles et des passagers, que ce soit en mode traversier pour les résidents ou en mode croisière pour les touristes.

Le *Bella Desgagnés* effectue des allers-retours d'environ sept jours entre Rimouski et Blanc-Sablon, avec des escales à Sept-Îles, Port-Menier, Havre-Saint-Pierre, Natashquan, Kegaska, La Romaine, Harrington Harbour, Tête-à-la-Baleine, La Tabatière et Saint-Augustin.

Le Graphique 46 illustre les mouvements entre les différents ports d'escale du *Bella Desgagnés*, totalisant 923 mouvements en 2024. Ces mouvements s'ajoutent aux 2 591 mouvements observés en 2024 entre les ports du Québec.

Graphique 46 : Mouvements interportuaires du *Bella Desgagnés*, 2024



Sources : AIS, SIM, IMAR

Aspects méthodologiques

Afin de réaliser l'État du transport maritime au Québec, plusieurs sources et bases de données ont été utilisées. Les principales sources relatives aux navires sont les bases de données AIS¹² et INNAV¹³.

On donne ici quelques informations utiles pour la compréhension des extractions faites à partir de ces bases de données. Pour les informations relatives au Québec, la zone retenue est présentée à la Figure 26.

Figure 26 : Limites de la zone d'intérêt (Québec)



Source : IMAR

Les îles et territoires appartenant à d'autres provinces ou territoires situés dans cette zone n'ont pas été considérés, sauf pour les origines/destinations.

¹²Automatic Identification System – Système d'identification automatique équipant les navires de commerce.

¹³INNAV est le système d'information sur la gestion du trafic maritime canadien.

Types de navires retenus

On retrouve dans les données plus de 80 types de navires ayant fait l'objet d'une entrée, cela comprend, entre autres : des navires de plaisance, la flotte de la Garde côtière (brise-glaces, patrouilleurs et baliseurs), les divers types de navires commerciaux, les navires militaires et ceux de pêche, de tous pavillons. Afin de ne considérer que les informations utiles pour le présent document, nous avons sélectionné les filtres appropriés pour ne conserver que les navires de commerce. Il y a donc certains types de navires qui ont été retirés du fait de leurs opérations :

✚ ➔ **Navires d'état (GCC, militaires et fonctions spéciales),** puisque ces derniers n'assurent pas de transport maritime à proprement dit.

- ✚ ➔ **Les données sans type de navire défini,** puisque les analyses font la distinction entre les différents types de marchandises associées aux types de navires retenus.
- ✚ ➔ **Les traversiers en tous genres lorsqu'ils sont en opérations régulières,** puisque pour certains, la quantité de données générée est trop importante et/ou mal documentée.
- ✚ ➔ **Les remorqueurs et les barges,** car le format de la base de données INNAV ne permet pas actuellement de distinguer un mouvement de remorqueur comme une opération d'assistance ou un remorquage dans le but d'effectuer un transport par barge. Les données disponibles pour ces barges sont également incomplètes pour permettre de bien définir les transits effectivement effectués.

Cela explique les différences possibles entre les résultats de ce rapport et les déclarations officielles réalisées par les acteurs du secteur dans les divers bilans annuels (nombre d'escales, etc.)



Source : Port de Gaspé



Le Tableau 11 illustre les regroupements de navires utilisés dans le cadre des analyses du présent rapport selon la typologie INNAV. Une démarche équivalente a été menée à partir des types de navires déclarés dans les données AIS, de manière à croiser les classifications et renforcer la robustesse des résultats.

Tableau 11 : Regroupements des types de navires

TYPE selon INNAV	TYPE selon les analyses du rapport
Cargo général	Cargo général
Citerne marchand	Vraquier liquide
Citerne pétrole brut	
Citerne produit chimique/pétrole	
Citerne produits chimiques	
Citerne/minerais/vrac/pétrole	Vraquier solide ¹⁴
Citerne ULCC	Vraquier liquide
Citerne VLCC	
Croisières	Passagers
Marchand (marchandises sèches)	Cargo général
Marchand bétail vivant	Cargo général
Marchand caboteur	Caboteur ¹⁵
Marchand ciment	Vraquier solide
Marchand conteneurs	Porte-conteneurs
Marchand minerais	Vraquier solide
Marchand passagers	Passagers
Marchand réfrigéré	Cargo général
Marchand Ro/Ro	Ro/Ro
Marchand véhicules	Cargo général
Marchand vraquier	Vraquier solide

Particularité des zones d’opération

Le terme « Port » est utilisé à la fois pour les installations portuaires qui longent les eaux côtières du fleuve et du golfe Saint-Laurent et les zones d’ancrage servant de points de déchargement pour les diverses destinations dans le nord du Québec, lorsque ces villages n’ont pas d’installations physiques permettant un accostage.

À partir des données brutes des bases de données AIS et INNAV, les ports du Québec ayant enregistré minimalement un départ de navire commercial ont été identifiés. Ces points d’origine incluent le Grand-Nord québécois, le golfe, le fleuve, jusqu’au port de Côte-Sainte-Catherine sur la Voie maritime du Saint-Laurent.

¹⁴Navire spécialisé classé comme vraquier solide, sa capacité de chargement pour ce type de marchandise étant supérieure.

¹⁵Un seul navire affecté à la desserte de la Basse-Côte-Nord. Service régulier passagers et marchandises, inclus dans la section 6.4 Mouvements interports au Québec.

Bibliographie/Sources

Société de développement économique du Saint-Laurent, Sodes, <https://www.st-laurent.org>

Système d'information maritime (SIM), Innovation maritime, Sodes, extrait de <https://transportmaritime.info/sim>

Étude sur les transports maritimes, résumé, Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), 2025, Genève

Commerce international, Institut de la statistique du Québec, 2022, extrait de <https://statistique.quebec.ca/fr/document/commerce-international-donnees-annuelles>

Stratégie maritime, *Le Québec, un partenaire essentiel en Amérique du Nord*, gouvernement du Québec, 2019, extrait de https://www.mrif.gouv.qc.ca/content/documents/fr/Brochure_Strat_maritime_FR_LR.pdf

Avantage Saint-Laurent, *La Nouvelle vision maritime du Québec*, ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec, 2021, extrait de https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/transports/ministere-des-transports/publications-amd/Politiques_ministerielles/avantage-st-laurent.pdf

Transporter le Québec vers la modernité – *politique de mobilité durable 2030*, gouvernement du Québec, 2018, extrait de https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/DocumentsPMD/politique-mobilite-durable.pdf

État du transport maritime au Québec, Innovation maritime, Sodes, 2024, <https://www.innovationmaritime.ca/publications/etat-du-transport-maritime-au-quebec-2024>

État du transport maritime au Québec, Innovation maritime, Sodes, 2023, <https://www.innovationmaritime.ca/publications/etat-du-transport-maritime-au-quebec-2023>

Secrétariat au transport maritime et à la mise en valeur du Saint-Laurent, ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec, avril 2012, actualisation par Innovation maritime, mai 2024, extrait de https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/transports/ministere-des-transports/publications-amd/Partage_responsabilites_secteurs_activites/carte-reseau-portuaire-commercial.pdf

Innovation maritime (IMAR), Extraction des tonnages manutentionnés dans les ports, Système d'information maritime (SIM), données fournies par les Administrations portuaires canadiennes (APC) et autres ports du Québec, avril 2025

Port de Montréal, *Rapport annuel 2024*, extrait de <https://www.port-montreal.com/fr/centre-de-documentation/rapports-annuels>

Port de Québec, *Rapport annuel 2024*, extrait de <https://www.portquebec.ca/a-propos-du-port/bilans-annuels>

Port de Saguenay, *Rapport annuel 2024*, extrait de <https://www.portsaguenay.ca/fr/rapport>

Port de Sept-Îles, *Rapport annuel 2024*, extrait de <https://www.portsi.com/centre-de-documentation/>

Port de Trois-Rivières, *Rapport annuel 2024*, extrait de <https://porttr.com/administration-portuaire/rapports-annuels/>

Zone industrielo-portuaire Port-Cartier, extraite de <https://www.zoneipportcartier.com/>

ArcelorMittal, Infrastructures ferroviaires et portuaires, extrait de <https://mines-infrastructure-arcelormittal.com/nos-infrastructures/>

Société du parc industriel et portuaire de Bécancour, *Rapport annuel 2024-2025*, extrait de <https://www.spipb.com/fr/publications>

Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie, *Rapport annuel 2024-2025*, extrait de <https://spbsg.com/wp-content/uploads/2025/08/SPBSG-Rapport-annuel-2024-2025.pdf>

Transports Canada, Données portuaires sur les installations fédérales au Québec de 2019 à 2024, Mars 2025

Port de Baie-Comeau, Tonnages annuels de marchandises de 2019 à 2024, mai 2025

Port de Valleyfield, Tonnages annuels de marchandises de 2019 à 2024, avril 2025

Port Alfred, Tonnages annuels de marchandises de 2019 à 2024, avril 2025

Faits sur le minerai de fer, gouvernement du Canada, ministère des Ressources naturelles du Canada, 2025, extrait de <https://ressources-naturelles.canada.ca/mineraux-exploitation-miniere/donnees-statistiques-analyses-exploitation-miniere/faits-mineraux-metaux/faits-minerai-fer>

Rio Tinto Exploration Canada, Rio Tinto Fer et Titane, extrait de <https://www.riotinto.com/fr-CA/can/canada-operations/rio-tinto-fer-et-titane>

Réseau d'oléoducs, Régie de l'énergie du Canada, extrait de <https://www.cer-rec.gc.ca/fr/donnees-analyse/installations-reglementees-par-la-regie/reseau-pipeline-du-canada/2021/reseau-doleoducs.html>

État de l'énergie au Québec, Chaire de gestion du secteur de l'énergie, HEC Montréal, 2024, extrait de https://energie.hec.ca/wp-content/uploads/2025/03/EEQ2025_WEB.pdf

Raffinerie Jean-Gaulin, Valero, extrait de <https://www.energievalero.ca/fr-ca/Operations/JeanGaulinRefinery>

Raffinerie de Montréal, Suncor, extrait de <https://www.suncor.com/fr-ca/ce-que-nous-faisons/raffinage/raffinerie-de-montreal>

Agriculture, environnement et ressources naturelles, marché d'exportation des grains québécois, gouvernement du Québec, extrait de <https://www.quebec.ca/agriculture-environnement-et-ressources-naturelles/agriculture/industrie-agricole-au-quebec/productions-agricoles/culture-grains-cereales-oleagineux>

Données de production du grain au Canada, 2025, extrait de <https://dashboard.saskatchewan.ca/business-economy/business-industry-trade/crop-production#by-commodity-tab>

Données de production du grain au Canada, Statistique Canada, 2025, extrait de <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/231204/dq231204a-fra.htm>

Données de production du grain au Canada et sur les types de silos, 2024, extrait de <https://grainmonitor.ca>

Capacité d'entreposage des silos à grain, Statistique Canada, 2025, extrait de <https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/fr/tv.action?pid=3210000301>



Données de transport du grain par CPKC, 2024, extrait de, <https://www.cpkcr.com/en/our-markets/canadian-grain/grain-performance-scorecard>

Données de transport du grain par CN, plan de transport des céréales, 2025, extrait de <https://www.cn.ca/fr/votre-industrie/cereale/plan-de-transport-des-cereales>

Données sur le marché du grain, 2025, extrait de <https://www.grainwiz.com>

Société des traversiers du Québec (STQ), Notre flotte, extrait de <https://www.traversiers.com/fr/a-propos-de-la-societe/nos-navires>

Société des traversiers du Québec (STQ), Rapport annuel 2024-2025, extrait de https://www.traversiers.com/fileadmin/fichiers_client/Diffusion_info/Rapport_annuel_gestion/STQ-Rapport_annuel_2024-2025-Web.pdf

Croisières du Saint-Laurent, 9 escales, extrait de <https://www.cruisesaintlawrence.com/FR/bonjour-Saint-Laurent/10002/9-escales.aspx>

Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, Réseau Grands Lacs Voie maritime du Saint-Laurent, extrait de <https://grandslacs-voiemaritime.com/fr/>

Chambre de commerce maritime, Transport maritime sur les Grands Lacs et le Saint-Laurent, extrait de <https://www.marinedelivers.com/fr/transport-maritime-sur-les-grands-lacs-et-le-saint-laurent/>

Impacts économiques du transport maritime dans la région des Grands Lacs et du Saint-Laurent, Martin Associates, juillet 2023, <https://marinedelivers.com/marine-shipping-is-moving-the-economy/>

Marchandises transportées via la Voie maritime, Réseau Grands Lacs Voie maritime du Saint-Laurent, extrait de https://grandslacs-voiemaritime.com/wp-content/uploads/2025/04/traffic_report_2024_fr.pdf

Relais Nordik, Bella Desgagnés, extrait de <https://relaisnordik.com/>

Alliance verte, <https://allianceverte.org/>

Sopor, <https://sopor.ca>

Innovation maritime
53, rue Saint-Germain Ouest, Rimouski, QC G5L 4B4
418 725-3525



