

Système d'information maritime

Bulletin trimestriel

NUMÉRO 6, SEPTEMBRE 2017

C'est à nouveau avec plaisir que nous vous offrons un numéro du bulletin du Système d'information maritime (SIM). Il porte, pour beaucoup, sur le transport du grain par voie maritime. On y présente également un bref suivi des activités de chargement/déchargement des marchandises dans les principaux ports du Québec pour le premier semestre de l'année en cours.

La phase de mise en place du SIM prendra fin d'ici quelques mois, soit en décembre. C'est dire que vous pourrez sous peu, au-delà des bulletins, avoir accès en continu à de nombreuses informations touchant l'industrie maritime via une interface web en cours d'achèvement. Si la Sodes et Innovation maritime ont pu bénéficier d'un financement gouvernemental pour le développement de ce nouveau système, ils devront compter, à partir de janvier prochain, sur l'implication des acteurs de l'industrie pour assurer son maintien à long terme. Comme prévu au lancement du projet, nous proposons un [système d'abonnements](#) qui permettra de générer les revenus requis pour le maintien du service. Nous avons volontairement choisi d'adopter une approche d'abonnement à « bas prix » afin de favoriser, nous l'espérons, l'adhésion d'un grand nombre de personnes.

Vous trouverez à la fin du bulletin les détails relatifs aux abonnements.

Bonne lecture !

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

Sylvain Lafrance
directeur général
Innovation maritime

DANS CE NUMÉRO

[Suivi de l'activité maritime](#)

[Transport du grain - portrait des activités sur le Saint-Laurent](#)

[Chaîne logistique canadienne](#)

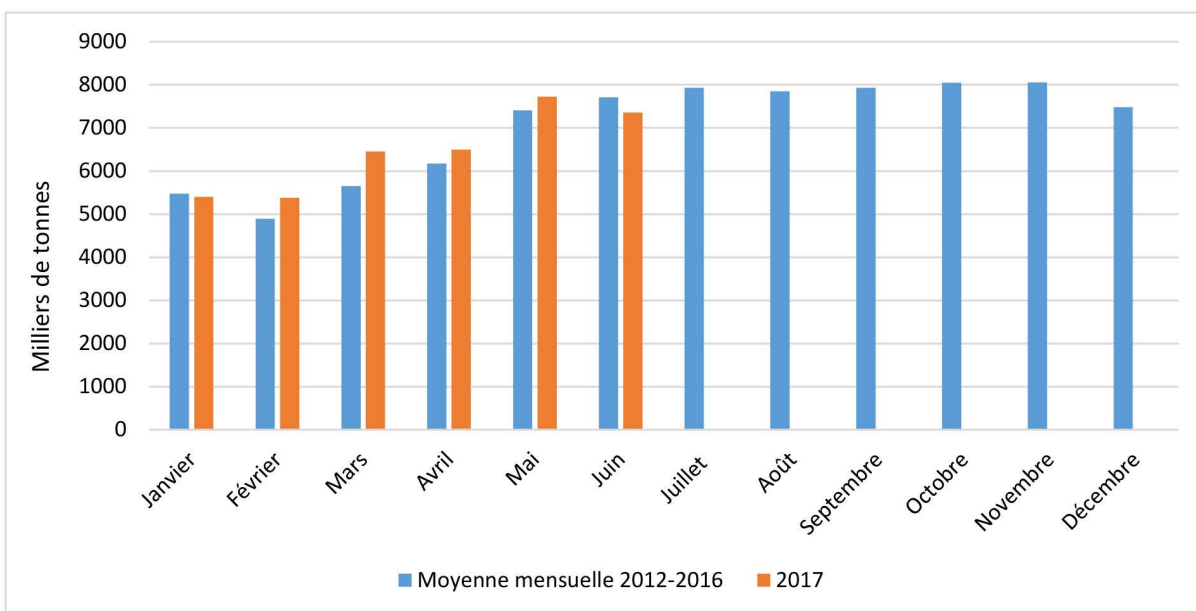
[Portrait d'ensemble sur le Saint-Laurent](#)

[Plans d'abonnement](#)

SUIVI DE L'ACTIVITÉ MARITIME

Sur la base des données du premier semestre, l'année 2017 s'annonce plus positive que 2016 pour les tonnages manutentionnés dans les cinq administrations portuaires canadiennes (APC) du Québec. On note en effet une augmentation de 3 % des tonnages manutentionnés entre janvier et juin (pour ces 6 mois : 2016 = 37 775 776 tonnes et 2017 = 38 804 508 tonnes). Pour la même période de référence, les résultats de 2017 se situent par ailleurs au-dessus de la moyenne des cinq dernières années (37 311 557 tonnes) avec une augmentation moyenne de 4 %. Les APC du Québec profitent notamment de la hausse de la demande de vrac, augmentation que l'on constate aussi du côté de la Voie maritime du Saint-Laurent et du Port de Vancouver.

Figure 1 – Tonnages mensuels manutentionnés dans les 5 APC du Québec¹

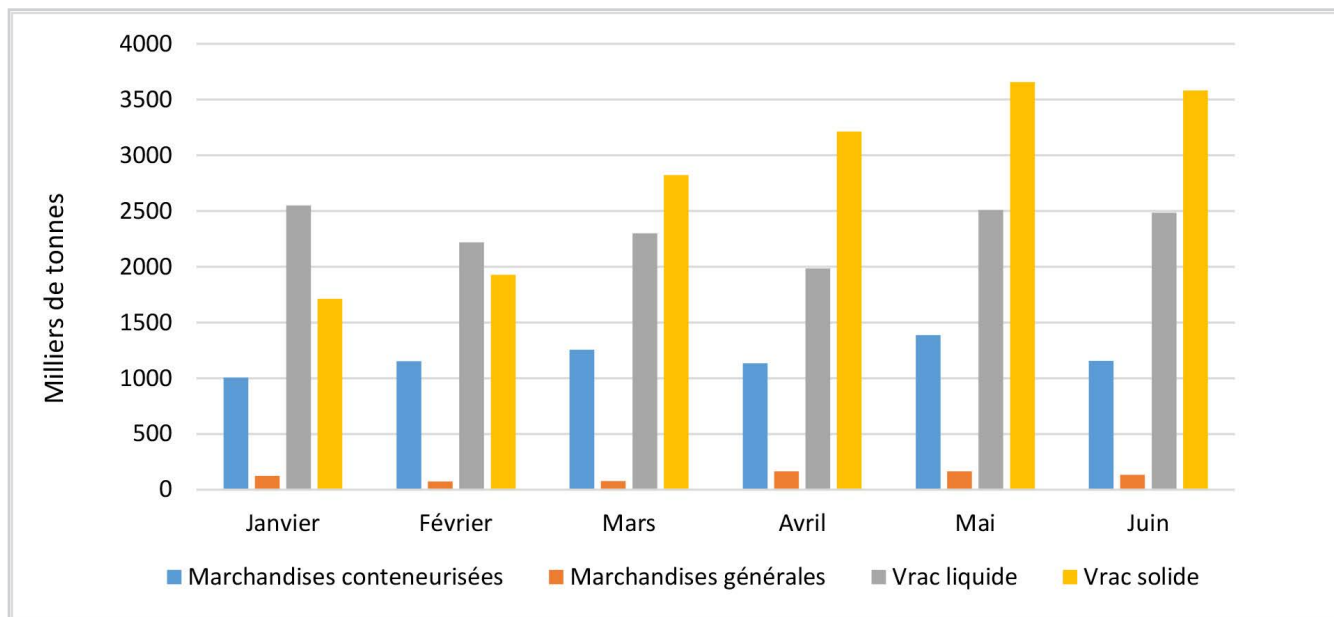


Sources : APC, Innovation maritime

En analysant plus précisément la distribution mensuelle des types de marchandises manutentionnées au premier semestre de 2017, on constate une augmentation soutenue pour le vrac solide, avec une hausse très nette en mars (46 % de plus qu'en février) (Figure 2). Cette tendance à la hausse culmine en mai avec un total de 3 658 000 tonnes. Malgré un léger recul (2 %) en juin, le vrac solide demeure important dans les tonnages transbordés (total de 16 915 829 tonnes pour le premier semestre 2017 par rapport à 16 282 695 tonnes en 2016 pour la même période).

¹ Cinq APC du Québec : Montréal, Québec, Trois-Rivières, Saguenay, Sept-Îles.

Figure 2 – Distribution du tonnage total par classe de marchandise pour les 5 APC du Québec (premier semestre, 2017)



Sources : APC, Innovation maritime

Cette tendance à la hausse au niveau du vrac est conforme aux prévisions mises de l'avant par les spécialistes des analyses du marché mondial pour 2017. Le consultant en transport maritime Drewry² anticipe une augmentation du transport de vrac solide, principalement pour le charbon et le minerai de fer tandis que le site OpenSea³ prévoit une majoration de 1 % dans le transport mondial du vrac solide principalement pour le minerai de fer et le grain.

La tendance est également positive au niveau des marchandises conteneurisées. Le tonnage total manutentionné sous cette forme est en effet, pour le premier semestre de 2017 (7 094 003 tonnes), en hausse de 11 % par rapport à 2016 (6 389 174 tonnes). En comparaison avec la moyenne du premier semestre des cinq (5) dernières années (2012-2016) (6 261 291 tonnes), l'augmentation se chiffre à 13 %.

² Drewry, *Dry Bulk Market to Recover from 2017 Onwards*, à partir du site de World maritime news.

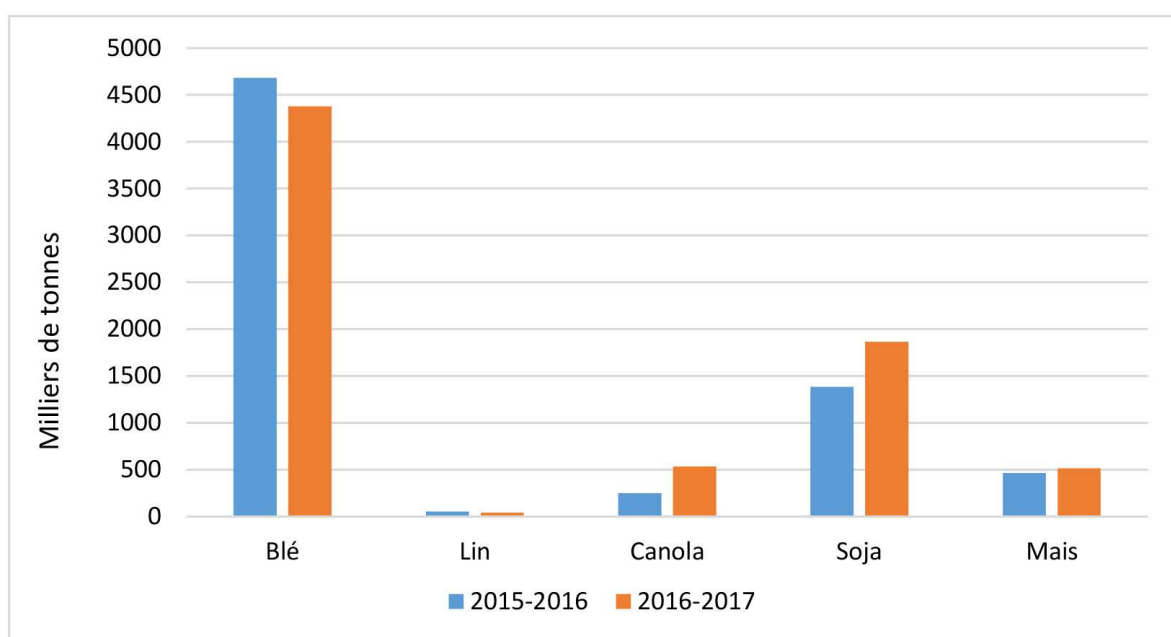
³ <https://opensea.pro/blog/dry-bulk-forecast-2017>

TRANSPORT DU GRAIN – PORTRAIT DES ACTIVITÉS SUR LE SAINT-LAURENT

Le Canada est reconnu comme un producteur important de blé. De fait, avec une moyenne de 4 % de la production mondiale pour les 10 dernières années, il est le quatrième producteur mondial⁴. Le pays se classe par ailleurs au troisième rang des exportateurs de blé pour cette même période, avec 13 % du marché.

L'offre canadienne de grain ne se limite pas au blé et les produits transbordés sont diversifiés. Selon la Commission canadienne des grains⁵, les exportations à partir du Saint-Laurent comprennent, outre le blé, du soja, du maïs, du canola et du lin (Figure 3).

Figure 3 – Comparatif des exportations de grain via le Saint-Laurent (2015-2016 et 2016-2017)



Source : Commission canadienne des grains

Afin de favoriser le transport de ces produits, un réseau de silos est dispersé sur tout le territoire canadien. Dans ce bulletin, nous présentons de façon générale la chaîne logistique nationale du grain, pour ensuite dresser le portrait des éleveurs situés le long du Saint-Laurent.

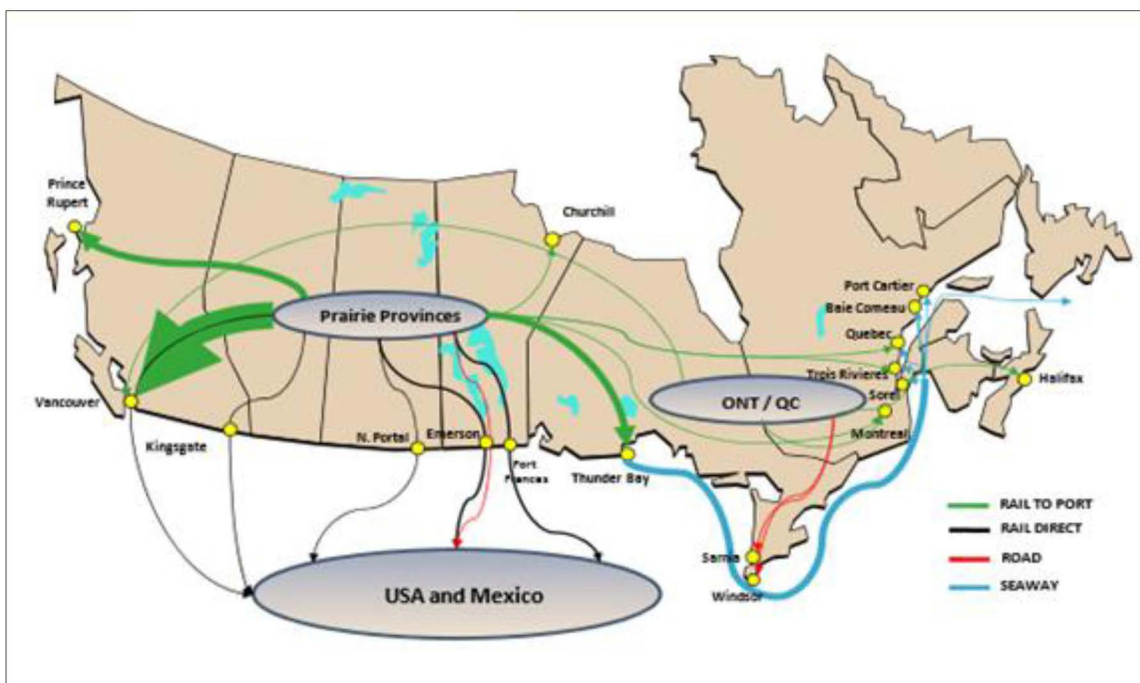
⁴ Site de Grainwiz : <http://www.grainwiz.com/analyse/supply-demand/4/1/1/charts/10>, visité le 11 août 2017. Production : devancé par l'Union Européenne (19 %), la Chine (15 %) et les États-Unis (8 %). Exportation : Devancé par les États-Unis (16 %) et l'Union Européenne (15 %).

⁵ Note méthodologique : la commission comptabilise les activités des silos selon la saison de production, soit de début août, d'une année donnée, à la fin juillet de l'année suivante.

CHAÎNE LOGISTIQUE CANADIENNE

La Figure 4 illustre les divers réseaux de transport empruntés par le grain canadien destiné à l'exportation. Les échanges avec nos partenaires du sud se font principalement par la route ou la voie ferrée. En utilisant le réseau terrestre et ferroviaire pour rejoindre les élévateurs situés dans les installations portuaires, les expéditeurs canadiens s'assurent d'un accès aux marchés extérieurs. À partir des Grands Lacs, le grain en vrac emprunte le réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent. Les navires jouent ainsi un rôle complémentaire au transport ferroviaire pour distribuer le grain dans les ports de l'Est, et ce, à partir de Thunder Bay (Figure 4).

Figure 4 – Cartographie de la chaîne de transport du grain



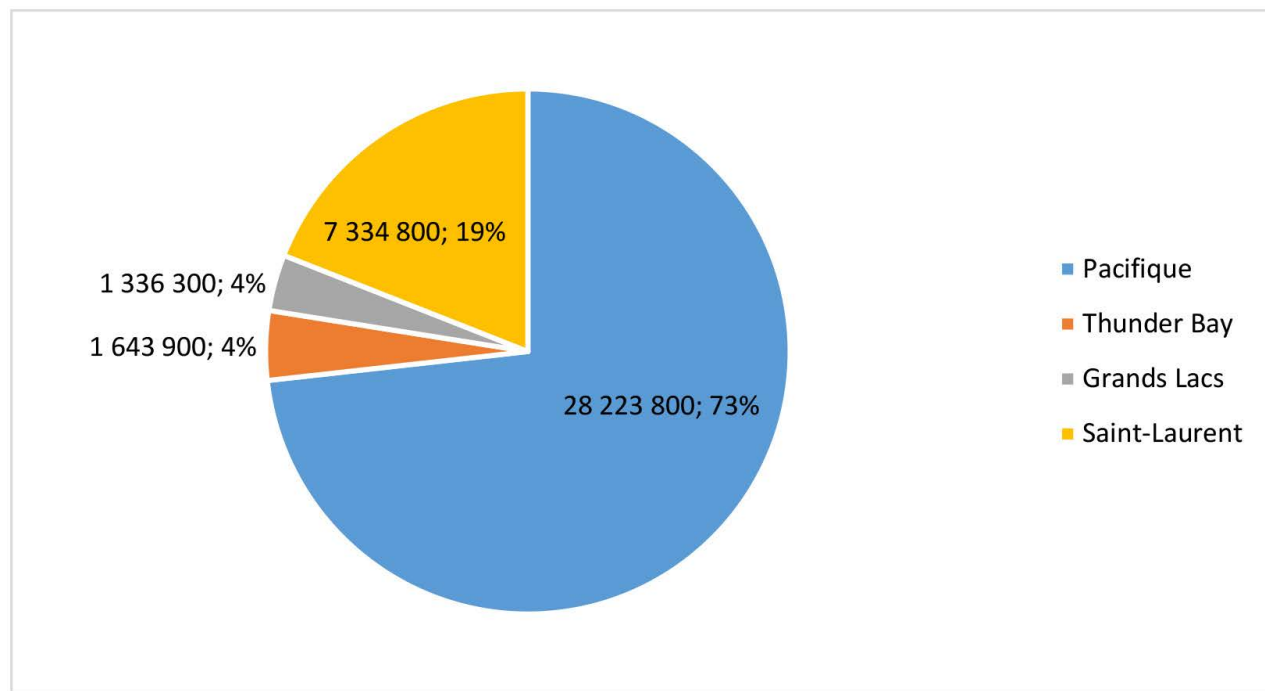
Source : Quorum Corporation, 2012

Les changements dans la production et les marchés d'exportation observés depuis les années 90 ont obligé les transporteurs et les producteurs à s'adapter, principalement à la suite de l'émergence de nouveaux échanges avec l'Asie et d'une diminution de ceux effectués avec l'Europe. Ces mutations se reflètent aujourd'hui dans les activités portuaires partout au Canada.

Notons qu'en 2016, 19 % du grain, récolté au Canada et exporté, a été manutentionné dans les ports du Saint-Laurent, soit 7 334 800 tonnes (Figure 5). Seulement 4 % des exportations ont été réalisées directement à partir de Thunder Bay sans arrêt dans les ports du Saint-Laurent.



Figure 5 – Exportation de la récolte 2016 – tous grains confondus, au départ des principales voies de sortie (en tonnes)



Source : Commission canadienne des grains

Le grain expédié outre-mer est chargé soit en vrac, soit par conteneur. Chacune de ces options répond à un besoin spécifique : le vrac permet des expéditions importantes tout en profitant d'une certaine économie d'échelle, permise par la capacité d'une négociation des taux de fret. Plus adapté aux petits lots, le conteneur, bien que plus dispendieux, attire les acheteurs ayant une capacité d'entreposage moindre. Cette option, plus populaire depuis environ 10 ans, demeure cependant marginale par rapport aux expéditions de grain en vrac.

Le réseau de terminaux portuaires canadiens assurant la manutention du grain en vrac compte 18 ports dédiés à l'exportation (4 sur la côte Ouest⁶ et 14 dans l'Est du Canada⁷) pour un total de 31 élevateurs terminaux (Tableau 1). Les expéditions conteneurisées partent de Vancouver ou de Montréal.

⁶ Manitoba et Colombie-Britannique.

⁷ Nouvelle-Écosse, Québec et Ontario.

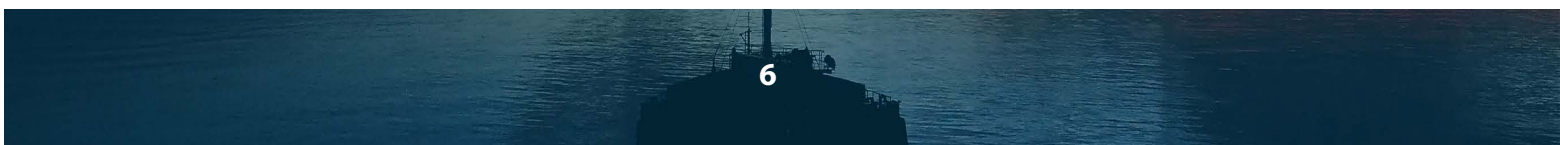


Tableau 1 – Distribution de la capacité d'entreposage des silos terminaux, par port en 2017

Ports	Capacité d'entreposage (en tonnes métriques)	Élévateurs
Nouvelle-Écosse		
HALIFAX	135 810	1
	135 810	1
Québec		
BAIE-COMEAU	441 780	1
MONTRÉAL	262 000	1
PORT-CARTIER	292 950	1
QUÉBEC	224 030	1
SOREL	146 460	1
TROIS-RIVIÈRES	109 000	1
	1 476 220	6
Ontario		
GODERICH	105 000	1
HAMILTON	1 438 000	3
OWEN SOUND	106 420	1
PRESCOTT	184 020	1
SARNIA	151 000	1
THUNDER BAY	1 157 470	7
WINDSOR	12 410	1
	1 971 720	15
Manitoba		
CHURCHILL	140 020	1
	140 020	1
Colombie-Britannique		
PRINCE RUPERT	209 510	1
SURREY	15 000	1
VANCOUVER	962 960	6
	1 187 470	8
TOTAL:	4 911 240	31

Source : Commission canadienne des grains

Recevant près des trois quarts de la production des Prairies (73 % pour la récolte 2016-2017), les terminaux de la côte Ouest présentent le plus haut taux de roulement (quantité expédiée vs capacité d'entreposage).



PORTRAIT D'ENSEMBLE SUR LE SAINT-LAURENT

Les élévateurs du Saint-Laurent sont destinés à la réception du grain arrivant par eau, par route ou par rail. Ils servent aussi à identifier, ségréger et entreposer les grains par type et degrés de qualité, à nettoyer si requis le grain, à mélanger et charger les grains selon les instructions du vendeur et les termes des contrats de vente.

Le réseau compte six installations le long du fleuve entre Montréal et Port-Cartier (3 installations dans des APC et trois autres étant la propriété de compagnies privées).

Tableau 2 – Bilan des transbordements de grain dans les silos terminaux du Saint-Laurent

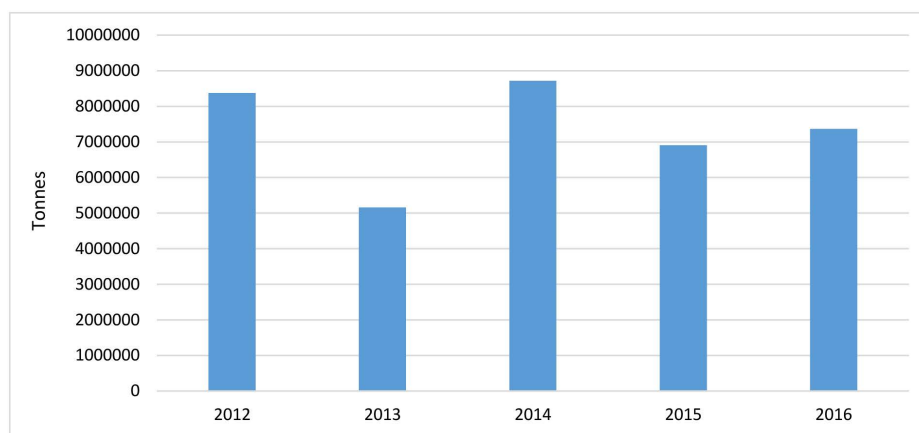
Terminaux avec silos	Capacité de stockage en tonnes métriques	Tonnes déchargées en 2016	Tonnes chargées (expédiées) en 2016
Baie-Comeau	441 780	N/D	N/D
Port-Cartier	292 950	N/D	N/D
Sorel	146 460	N/D	N/D
Montréal	262 000	3 464 756	4 144 357
Québec	224 030		
Trois-Rivières	109 000		

Sources : APC, TC, Innovation maritime

Les différences entre les tonnes chargées et celles déchargées s'expliquent par le fait que le ravitaillement des silos ne se fait pas exclusivement par voie d'eau, mais aussi par les réseaux routier et ferroviaire. C'est le cas notamment pour la production du Québec et de l'Ontario durant la saison de navigation ou celle de l'Ouest canadien durant l'hiver.

Une analyse des données disponibles pour les cinq dernières années (2012 à 2016) montre des fluctuations notables des tonnages de grain manutentionnés dans les trois APC du Québec impliquées dans la manutention des grains. En moyenne, le tonnage annuel total manutentionné dans ces trois APC s'est chiffré à 7 304 139 tonnes entre 2012 et 2016, avec un maximum pour 2014 (8,7 millions de tonnes). En 2016, le grain a représenté 38 % du vrac solide total manutentionné dans les trois APC du Québec où des silos font partie des installations (17 % si on tient compte des cinq APC sur le Saint-Laurent et le Saguenay).

Figure 6 – Tonnages manutentionnés dans trois APC du Québec – grain en vrac



Sources : APC, Innovation maritime

C'est à Montréal que la part relative du grain sur le total du vrac solide manutentionné apparaît la plus importante (55 % en 2016). Le grain reste toujours important dans l'ensemble des marchandises manutentionnées en vrac solide au port de Trois-Rivières et de Québec, mais sa part relative fluctue d'une année à l'autre.

Transport par conteneurs :

Si le transport du grain se fait principalement en vrac, le conteneur devient une option intéressante lorsque la quantité expédiée est peu importante ou si la valeur du grain est suffisamment élevée pour justifier ce type de transport. Cela permet aujourd'hui, par une offre de conteneurs plus ou moins spécialisés, d'expédier des lots de grain en vrac, en contenants intermédiaires ou en sacs. La part du grain transporté par ce médium demeure faible tant pour Vancouver que Montréal. Bien qu'il ne comptait que pour 5 % des grains manutentionnés à Montréal en 2016, le transport par conteneurs comportait une plus grande variété de produits transitant par cette APC (blé, graines de moutarde, graines de tournesol, maïs, malt, millet, riz, etc.).

À SURVEILLER DANS LE PROCHAIN BULLETIN

- Une mise à jour relative au trafic maritime en 2017



PLANS D'ABONNEMENT

À compter de janvier prochain, les bulletins du SIM ne seront plus distribués gratuitement. Il sera par ailleurs possible très bientôt d'avoir accès à différentes bases de données qui pourront être consultées en continu à même une interface web du SIM. Les coûts d'abonnement seront les suivants :

PLAN 1 : 500 \$

Abonnement d'une durée de 12 mois aux bulletins trimestriels (4) en format PDF.

PLAN 2 : 1 500 \$

Abonnement d'une durée de 12 mois, incluant les bulletins et un accès aux bases de données et aux fonctionnalités du site web. Valide pour 3 utilisateurs.

PLAN 3 : 3 000 \$

Abonnement d'une durée de 12 mois, incluant les bulletins et un accès aux bases de données et aux fonctionnalités du site web. Valide pour 4 à 10 utilisateurs.

Les abonnements seront pour 12 mois (à compter de la date du paiement).

Les personnes qui s'abonneront avant le 30 novembre 2017 pourront profiter d'un rabais de 10 % et d'un accès prolongé (jusqu'au 31 décembre 2018, soit 13 mois).

Pour vous abonner, veuillez contacter Isabelle Durette par courriel au idurette@imar.ca ou par téléphone au 418-725-3525, poste 4600.

Veuillez noter que le bulletin du SIM de décembre 2017 sera le dernier à être distribué gratuitement. L'accès aux données du SIM via l'interface web sera possible à partir du 1er décembre 2017 pour les abonnés seulement.