

*Transports,
Mobilité durable
et Électrification
des transports*

Québec 

FORUM DE CONCERTATION SUR LE TRANSPORT MARITIME

Rapport du groupe de travail sur le réseau portuaire stratégique

16 juin 2016

Table des matières

1.	Contexte.....	2
2.	Mandat	3
3.	Composition du groupe de travail.....	3
4.	Somme de travail	4
5.	Méthodologie, étapes du travail et résultats	5
5.1.	Sélection des installations portuaires considérées.....	5
5.2.	Définition des critères de hiérarchisation, des échelles de cotation et des facteurs de pondération.....	6
5.3.	Collecte des données.....	7
5.4.	Hiérarchisation du réseau portuaire - Résultats	7
6.	Recommandations	11

Liste des annexes

I	Définition des critères de hiérarchisation et des échelles de cotation.....	14
II	Fiches signalétiques sommaires sur le réseau portuaire commercial stratégique.....	26
III	Liste des sources.....	90
IV	Grille de cotation des ports - base originale.....	92
V	Calcul des résultats du critère <i>capacité d'entreposage</i>	94
VI	Grille de cotation des ports - base 100.....	96
VII	Carte du réseau portuaire commercial stratégique du Québec	98

MOT DE REMERCIEMENT DU PRÉSIDENT DU GROUPE DE TRAVAIL

À titre de président du groupe de travail chargé de mettre à jour la hiérarchisation du réseau portuaire commercial du Québec, réalisée une première fois en 2002 dans le cadre des travaux du Forum de concertation sur le transport maritime, je tiens à remercier sincèrement tous les membres du groupe ainsi que toutes les personnes et organisations qui ont collaboré à la réalisation de cet important projet.

Grâce à l'expertise de chacun des membres du groupe, à leur grande connaissance du terrain et à la collaboration de nombreux partenaires, nous avons été en mesure de colliger rapidement puis d'exploiter pleinement l'importante quantité d'informations requise portant sur l'ensemble des ports visés. Au fil des mois, l'esprit de collaboration, la rigueur et un engagement remarquable ont marqué les travaux du groupe.

J'espère fortement que le profil des ports commerciaux du Québec brossé dans ce rapport et les recommandations formulées seront utiles à la prise de décisions publiques et privées concernant la gouvernance du réseau et les investissements à consentir. Le réseau portuaire commercial, les entreprises qui y travaillent et celles qui en sont les usagers représentent une part importante de la trame de l'économie québécoise. À bien des égards, ce réseau se trouve également au cœur de la réflexion et des actions à mettre en œuvre pour concrétiser les différents objectifs de développement économique du Québec et les principales orientations de la stratégie maritime québécoise.

En terminant, j'aimerais souligner le travail exceptionnel de l'équipe de soutien du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, notamment au regard de la coordination, de la recherche, des analyses et de la rédaction de ce rapport.

Sylvain Desbiens
Vice-président, Développement des affaires
Groupe Somavrac

Membre du Forum

1. Contexte

En 2001, dans le contexte de l'adoption de la Politique de transport maritime et fluvial et des changements importants apportés quelques années plus tôt au régime portuaire canadien, le Forum de concertation sur le transport maritime donnait à un groupe de travail le mandat de faire le point sur l'état du réseau portuaire commercial du Québec et de soumettre des recommandations quant à la hiérarchisation de ce réseau. Il apparaissait en effet important de mieux comprendre les réalités très diverses existant dans ce réseau et de mettre en évidence le fait que les différents ports commerciaux québécois n'ont pas tous le même caractère stratégique. Cette hiérarchisation apparaissait particulièrement importante compte tenu de l'opération de désengagement lancée par le gouvernement fédéral à l'égard de ses installations, et des problématiques qui allaient s'ensuivre à propos du financement, de l'entretien et du développement des infrastructures portuaires publiques.

À sa séance du 18 septembre 2014, le Forum de concertation sur le transport maritime a mandaté un groupe de travail afin de réaliser la mise à jour de cet exercice. Compte tenu de l'évolution du contexte économique, financier et politique qui a marqué le réseau portuaire commercial depuis le début des années 2000 et de la volonté du gouvernement du Québec d'adopter prochainement une stratégie maritime en s'appuyant sur des bases solides, il est apparu que cette actualisation était nécessaire.

Les enjeux d'intérêt public entourant la planification et le financement des investissements indispensables au maintien et à l'amélioration de la compétitivité du réseau portuaire se sont imposés avec de plus en plus de force au cours des dernières années. Dans certains cas, le réseau portuaire québécois accuse même un retard évident au regard des investissements de modernisation, voire en ce qui concerne les travaux d'entretien. Les initiatives gouvernementales autant que celles de la communauté maritime, qui ont été prises pour proposer au gouvernement fédéral une approche coordonnée en matière de planification des investissements – connues sous les noms « Porte continentale et corridor de commerce Ontario-Québec » et « Corridor de commerce Saint-Laurent-Grands Lacs » – n'ont pas réussi jusqu'à maintenant à provoquer le réinvestissement massif attendu.

La politique de désengagement du gouvernement fédéral à l'égard des ports commerciaux régionaux propriété de Transports Canada s'est traduite depuis 1996 par le transfert au milieu d'un nombre très limité d'installations commerciales, soit deux quais, ceux de Pointe-au-Pic et de Havre-Saint-Pierre. Il a en effet été difficile de trouver des acquéreurs motivés en raison des ressources financières trop limitées du programme fédéral permettant de verser des compensations financières aux acquéreurs. Ces ports régionaux, dont dépendent particulièrement l'Est-du-Québec et la Côte-Nord pour leur accès à des installations portuaires publiques, accusent un déficit d'investissement de plus en plus visible. Parmi ces installations, on observe toutefois des situations extrêmement diverses allant de quais en fin de vie utile dont les activités sont

marginales aux installations dont la capacité est pleinement utilisée et qui ont un caractère stratégique indéniable sur le plan régional.

2. Mandat

Le groupe de travail sur le réseau portuaire stratégique a pour mandat de proposer au Forum de concertation sur le transport maritime une mise à jour de la hiérarchisation du réseau portuaire commercial stratégique réalisée en 2002 et de faire des recommandations afférentes en tenant compte, notamment :

- De l'intérêt des expéditeurs.
- De la compétitivité du réseau portuaire québécois dans le contexte nord-américain.
- De la perspective de viabilité économique et financière des administrations portuaires.
- Des objectifs de développement économique régional.
- Des objectifs de développement durable.
- Des liens à faire avec le système de transport en général.
- De la perspective de développement des services de transport maritime sur courte distance et d'intégration des différents modes de transport.
- Des priorités se dégageant de la stratégie maritime.

3. Composition du groupe de travail

Le groupe de travail est constitué des personnes suivantes :

Président	M. Sylvain Desbiens Vice-président, Vice-président, Développement des affaires Groupe Somavrac (membre du Forum)
Coordonnateur	M. Michel Dignard Analyste principal en transport maritime Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
Membres	M. Daniel Dagenais Vice-président aux opérations Administration portuaire de Montréal (APM)
	M. Bruno Gagnon Conseiller Services Bruno Gagnon inc. (membre du Forum)

	<p>M^{me} Mélissa Laliberté Directrice, projets et affaires gouvernementales Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES)</p> <p><i>En alternance avec</i></p> <p>M^{me} Nicole Trépanier Présidente Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES) (membre du Forum)</p>
	<p>M. Alain Pilote Vice-président, Initiatives stratégiques Logistec Arrimage</p>
Soutien et secrétariat	<p>M. Daniel Bourdages Analyste en transport maritime Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports</p>
	<p>M. Fernand Kasongo-Kalenga Analyste en transport maritime Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports</p>
	<p>M^{me} Stéphanie Roy-Verret Agente de secrétariat Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports</p>
	<p>M^{me} Kim Sergerie-Cormier Agente de secrétariat Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports</p>

4. Somme de travail

Le groupe de travail sur les réseaux portuaires stratégiques a tenu onze rencontres entre le 22 octobre 2014 et le 18 février 2016. Entre chaque rencontre, plusieurs heures de travail ont été accomplies par chacun des participants. Des rapports d'étape ont été présentés au Forum de concertation sur le transport maritime aux séances du 9 décembre 2014 et du 4 mai 2015. Un rapport final préliminaire a été présenté aux membres du Forum le 8 septembre 2015, et a été adopté. Ce rapport final préliminaire a été présenté aux représentants des ports commerciaux les 4 et 25 novembre 2015 et les ajustements nécessaires ont par la suite été apportés au document final.

Le groupe de travail a bénéficié du soutien du personnel du Service du transport maritime et de la mise en valeur du Saint-Laurent du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports au regard de la coordination, du secrétariat, de la recherche et de la rédaction.

5. Méthodologie, étapes du travail et résultats

Le groupe de travail a considéré que le cheminement méthodologique retenu en 2002 était toujours adéquat dans le contexte de 2015. La méthode consiste essentiellement à construire une grille permettant d'attribuer à chaque port une cote traduisant le mieux possible sa valeur stratégique au sein du réseau, puis à observer la distribution des résultats pour tenter de détacher des regroupements qui permettront de distinguer un certain nombre de niveaux au sein du réseau. Naturellement, les différents outils ont été révisés et mis à jour pour refléter le mieux possible la réalité et les tendances actuelles.

Les étapes du travail se sont succédé comme suit :

- Révision de la liste des **installations portuaires considérées**.
- Révision des **critères de hiérarchisation** et de leur définition.
- Révision des **échelles de cotation**.
- Présentation d'un premier rapport d'étape au Forum.
- Révision des **facteurs de pondération**.
- Rassemblement de l'information à jour permettant d'attribuer **une cote à chacun des ports pour chacun des critères**.
- Attribution des cotes et inscription à la **grille de cotation**.
- Calcul des **résultats pondérés de chaque port**.
- Réalisation de l'exercice de **hiérarchisation** à partir de la détermination des regroupements constatés dans la distribution des résultats pondérés.
- Présentation d'un second rapport d'étape au Forum.
- Formulation des **recommandations** du groupe de travail.
- Rédaction du rapport final.

Soulignons que **le groupe de travail a privilégié le consensus** comme mode de décision chaque fois que c'était possible. Lorsqu'un consensus ne pouvait être obtenu, le point de vue majoritaire a été retenu.

Les sections suivantes décrivent l'essentiel de ces étapes de travail.

5.1. Sélection des installations portuaires considérées

Comme ce fut le cas lors du premier exercice et compte tenu du mandat confié par le Forum, seuls les ports accueillant actuellement des transbordements significatifs de marchandises ont été retenus. Les installations trop peu fréquentées par les cargos et celles qui sont consacrées principalement à des activités d'une autre nature comme les services de traversiers ou de desserte des collectivités isolées ou les croisières internationales ou nationales, n'ont pas été considérées. Néanmoins, l'apport de ces activités en matière de synergie économique et financière a été pris en considération dans les ports commerciaux pour l'appréciation de leur valeur stratégique. Les installations portuaires privées à l'usage des compagnies minières du Nunavik n'ont pas non plus retenu l'attention du groupe de travail.

Ainsi, les 20 ports suivants sont considérés dans le présent rapport.

Tableau 1 Ports commerciaux stratégiques du Québec			
Baie-Comeau	Gaspé	Pointe-au-Pic	Rimouski
Bécancour	Gros-Cacouna	Port-Alfred	Sept-Îles
Chandler	Havre-Saint-Pierre	Port Saguenay	Sorel
Côte-Sainte-Catherine	Matane	Port-Cartier	Trois-Rivières
Forestville	Montréal	Québec	Valleyfield

La liste des ports retenus en 2002 incluait également Portneuf. Cette installation, en fin de vie utile, a cessé définitivement d'accueillir des cargos.

5.2. Définition des critères de hiérarchisation, des échelles de cotation et des facteurs de pondération

Les 28 **critères de hiérarchisation** suivants ont été retenus pour apprécier la valeur stratégique de chacun des 20 ports.

Tableau 2 Critères de hiérarchisation des ports	
Critères techniques	Critères économiques
1. Accès aux quais et protection	15. Impact du port sur sa région
2. Dragage et hauts-fonds	16. Aptitude à participer au marché du transport maritime sur courte distance (TMCD)
3. Accès en hiver	17. Zone d'influence
4. Profondeur d'eau	18. Diversité des trafics
5. Accès routier	19. Niveau des activités aux quais publics
6. Accès ferroviaire	20. Niveau des activités aux quais privés
7. Présence d'un pipeline ou de conduites	21. Clients stratégiques
8. Fonctionnalité actuelle des infrastructures	22. Service d'arrimage
9. Capacité d'entreposage	23. Main-d'œuvre
10. Capacité d'expansion	24. Diversité des usages
11. Services connexes	25. Croisières internationales
12. Passif environnemental	Autres critères
13. Présence de zones sensibles	26. Potentiel de marché
14. Sécurité	27. Capacité à desservir des pôles logistiques
	28. Relations avec le milieu et acceptabilité sociale

- Les critères Présence d'un pipeline ou de conduites, Potentiel de marché et Capacité à desservir des pôles logistiques ont été ajoutés (absents en 2002).

- Le critère Passif environnemental et sensibilité du milieu (2002) a été scindé en deux éléments : Passif environnemental et Présence de zones sensibles.
- Le critère Capacité à desservir une région (2002) est devenu Impact du port sur sa région.
- Le critère Croisières et excursions (2002) est devenu Croisières internationales.

Les **définitions des critères de hiérarchisation (annexe I)** ont été rigoureusement revues par le groupe de travail. Comme en 2002, le groupe a constaté un grand nombre de recouvrements entre ces critères, mais il a néanmoins jugé qu'ils étaient tous pertinents.

Les **échelles de cotation (annexe I)** permettant d'attribuer à chaque port un résultat au regard de chacun des critères ont été revues. Ces échelles vont de 0 à 3, 4 ou 5 et permettent les fractions. Elles autorisent également l'ajout ou la soustraction de points supplémentaires pour reconnaître des situations exceptionnelles.

Des **facteurs de pondération (qui apparaissent à la grille de cotation, annexe IV)** ont été accolés à chacun des critères de hiérarchisation afin de traduire le poids plus ou moins grand attribué à chaque critère par le groupe de travail.

5.3. Collecte des données

L'attribution juste et cohérente des cotes à inscrire pour chacun des 20 ports en application des 28 critères a nécessité le regroupement d'une importante somme de renseignements concernant les installations portuaires, leurs activités et leur environnement économique. L'essentiel de ces données a été confié aux membres du groupe de travail sous la forme de fiches signalétiques sur chacun des ports. Un sommaire de chacune de ces fiches est joint à l'annexe II. Diverses sources crédibles ont alimenté le contenu des fiches (voir annexe III).

5.4. Hiérarchisation du réseau portuaire - Résultats

La hiérarchisation du réseau portuaire a été réalisée en cinq phases :

- 1) Une **grille de cotation (annexe IV)** permettant d'attribuer à chaque port une cote traduisant le mieux possible sa valeur stratégique au sein du réseau a été élaborée. Apparaissent sur cette grille les 20 ports, les 28 critères de hiérarchisation et les facteurs de pondération (sur 10).

Différentes échelles de pondération ont été considérées. Le groupe a retenu une échelle de 10 points. Le consensus étant difficile à obtenir sur cette question, les facteurs de pondération applicables à chacun des critères représentent la moyenne des pondérations retenues individuellement par les membres du groupe. C'est pourquoi elles peuvent comporter des fractions. Ainsi, les facteurs

de pondération vont de 1,4 (pondération attribuée au critère Sûreté) à 9,9 (pondération attribuée au critère Impact du port sur sa région).

- 2) Une cote est attribuée à chacun des ports pour chacun des critères de hiérarchisation. Ces cotes ainsi que les résultats non pondérés et les résultats pondérés de chaque port sont inscrits dans la grille de cotation.

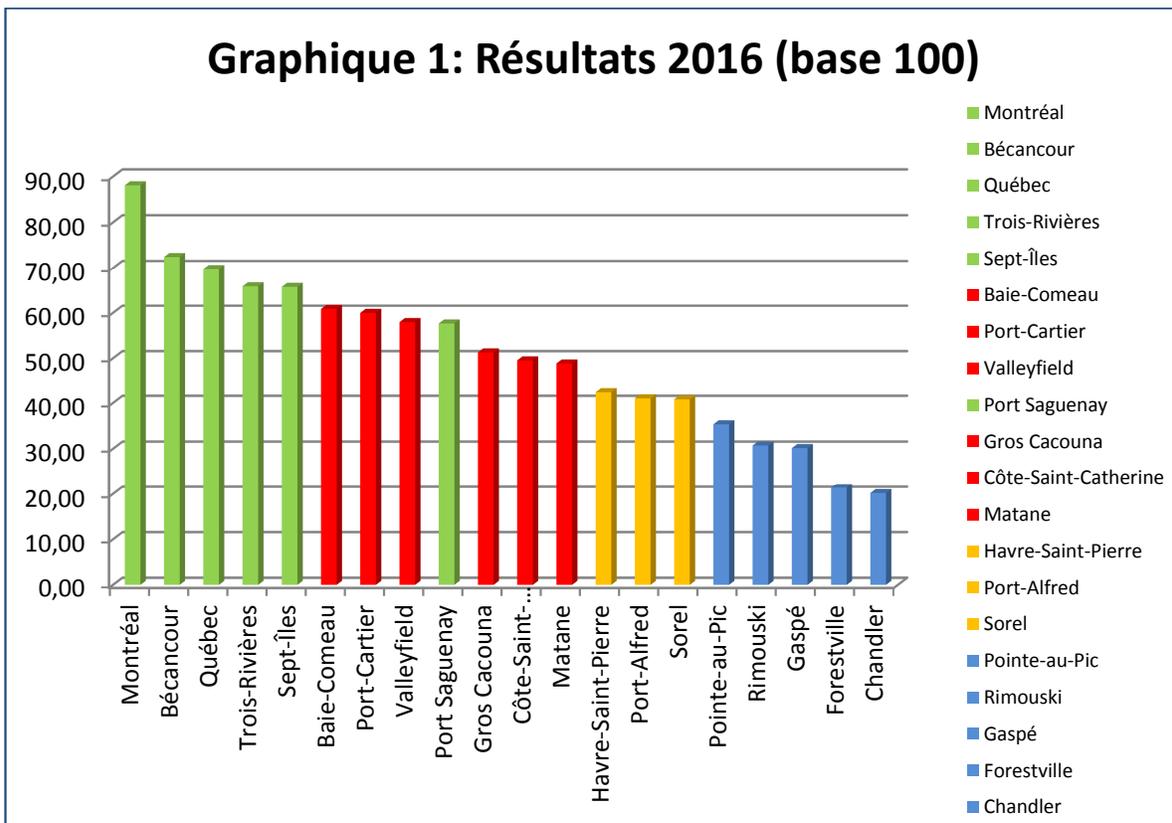
Chacune des cotes a été attribuée après une discussion visant à arriver le plus souvent possible à un consensus, et elles ont été vues une seconde fois à la fin de la démarche pour s'assurer de la cohérence horizontale et verticale de l'exercice.

- 3) Pour tenir compte du fait que les sommets des échelles de cotation varient – de 3 à 5, plus ou moins les surcotes ou décotes attribuées pour traduire des situations exceptionnelles – et pour éviter une double pondération, les cotes inscrites à la grille de cotation (annexe IV) ont été ramenées sur la base de 1.
- 4) Les résultats non pondérés et pondérés ont été calculés et inscrits à la grille de cotation. Pour faciliter la comparaison, les résultats ont été convertis sur une base de 100. Le tableau 3 ci-dessous présente un sommaire des résultats concernant la cotation du réseau portuaire de 2016 en comparaison avec ceux de 2002. La grille de cotation remplie apparaît à l'annexe IV.

Tableau 3 Sommaire des résultats de 2016 et comparaison avec les résultats de 2002 (base 100)

Ports	2016		2002	
	Résultat (base 100)	Position	Résultat (base 100)	Position
Montréal	88,09	1	81,04	1
Bécancour	72,43	2	71,92	6
Québec	69,77	3	77,01	2
Trois-Rivières	65,84	4	76,42	3
Sept-Îles	65,72	5	72,27	4
Baie-Comeau	60,85	6	72,04	5
Port-Cartier	59,98	7	69,91	7
Valleyfield	57,95	8	52,84	14
Port Saguenay	57,65	9	59,83	8
Gros Cacouna	51,29	10	55,33	12
Côte-Saint-Catherine	49,53	11	57,7	9
Matane	48,85	12	56,28	11
Havre-Saint-Pierre	42,34	13	42,54	16
Port-Alfred	41,01	14	57,35	10
Sorel-Tracy	40,78	15	54,98	13
Pointe-au-Pic	35,34	16	45,02	15
Rimouski	30,71	17	40,17	17
Gaspé	30,15	18	35,9	18
Forestville	21,39	19	27,25	20
Chandler	20,16	20	27,73	19

5) Les résultats pondérés des 20 ports ont été reportés sur le graphique 1.



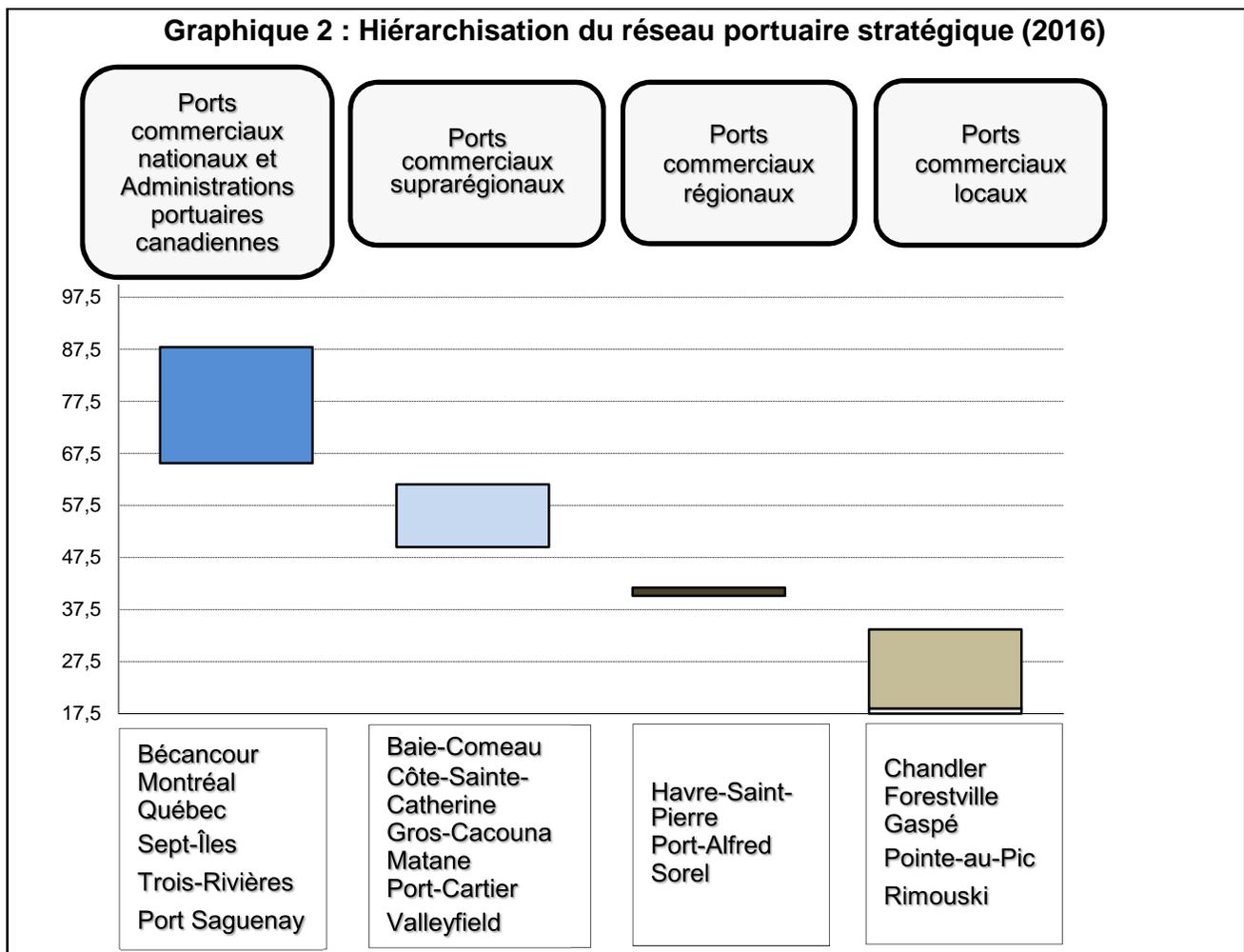
Il ressort de ce graphique un certain nombre de regroupements dans la distribution des résultats. Le groupe de travail a retenu quatre groupes comprenant un nombre significatif de ports – des groupes supplémentaires pouvaient être distingués, mais ils n'ont pas été retenus puisqu'ils comprenaient un nombre trop réduit de ports pour constituer des niveaux significatifs dans la hiérarchisation du réseau.

Une analyse de sensibilité a été menée en répétant l'étape 5 avec différentes méthodes de pondération. Ces variations dans la pondération ont provoqué certains changements dans le rang des ports les uns par rapport aux autres, mais les regroupements observés sont restés les mêmes. Cette analyse a permis de confirmer la solidité de la méthode. Après consultation de la communauté portuaire, le groupe de travail a décidé que tous les ports qui sont désignés comme des administrations portuaires canadiennes (Montréal, Québec, Port Saguenay, Sept-Îles et Trois-Rivières) devaient être reconnus comme faisant partie du niveau supérieur.

Le graphique 2 illustre la hiérarchisation du réseau proposée par le groupe de travail. Le groupe propose que quatre niveaux soient reconnus au sein du réseau portuaire commercial stratégique :

- a. Un premier niveau regroupant les *ports commerciaux nationaux et les administrations portuaires canadiennes*, constitué des ports de Bécancour, Montréal, Port Saguenay, Québec, Sept-Îles et Trois-Rivières;
- b. Un deuxième niveau regroupant les *ports commerciaux suprarégionaux*, constitué des ports de Baie-Comeau, Côte-Sainte-Catherine, Gros-Cacouna, Port-Cartier et Valleyfield;
- c. Un troisième niveau regroupant les *ports commerciaux régionaux*, constitué des ports de Havre-Saint-Pierre, Matane, Port-Alfred et Sorel;
- d. Un quatrième niveau regroupant les *ports commerciaux locaux*, constitué des ports de Chandler, Forestville, Gaspé, Pointe-au-Pic et Rimouski.

Le graphique 2 illustre l'étendue des résultats de chaque niveau, du plus bas au plus haut.



La **carte à l'annexe V** illustre le réseau portuaire québécois dans son ensemble tout en distinguant les ports du réseau stratégique.

6. Recommandations

Les recommandations suivantes ont fait l'unanimité au sein du groupe de travail et elles sont soumises au Forum de concertation sur le transport maritime afin que ce dernier délibère et se les approprie pour, à son tour, formuler ses propres recommandations à la communauté maritime et aux gouvernements du Québec et du Canada.

Au sujet de la nécessité de réinvestir dans le réseau portuaire commercial stratégique

Préambule – Dans quelques-uns des principaux créneaux de marché qui font sa prospérité, le corridor maritime et multimodal du Saint-Laurent est en concurrence avec d'autres itinéraires nord-américains. Les infrastructures et équipements portuaires ainsi que leurs interfaces avec les réseaux terrestres doivent être continuellement modernisés pour demeurer compétitifs, grâce aux investissements consentis par les pouvoirs publics et par les entreprises.

Un des problèmes touchant particulièrement le Saint-Laurent dans le contexte de cette poursuite de la compétitivité est celui de la profondeur d'eau disponible dans son chenal principal de navigation, qui est actuellement limitée à 11,3 mètres. Dans le contexte de la recherche continue d'économies d'échelle, la croissance de la taille des navires de la flotte mondiale se poursuit et les concurrents du Saint-Laurent, notamment les ports américains de la façade atlantique, investissent massivement pour accroître la profondeur d'eau de leurs chenaux et adapter leurs terminaux.

L'évolution des normes environnementales est une autre tendance qui oblige les administrations portuaires et les opérateurs à investir afin de rendre les installations et les équipements conformes aux normes prescrites ou aux attentes des communautés qui avoisinent les ports.

Dans le contexte d'un vieillissement généralisé des infrastructures du système Saint-Laurent–Grands Lacs et du désengagement des gouvernements fédéraux canadien et américain, ce réinvestissement dans les infrastructures maritimes est le principal enjeu commun soulevé par l'Initiative Maritime lancée en 2013 par le Conseil des gouverneurs des Grands Lacs, forum qui réunit les huit États américains et les deux provinces canadiennes qui bordent le système.

Recommandation 1 : Investir dans la modernisation des terminaux de vrac solide et liquide du Saint-Laurent.

Recommandation 2 : Investir dans l'expansion et la modernisation de la capacité des terminaux à conteneurs du Saint-Laurent ainsi que dans les infrastructures des pôles logistiques qui s'y rattachent.

Recommandation 3 : Investir dans les interfaces reliant les terminaux portuaires aux réseaux routier et ferroviaire afin d'assurer la fluidité requise en périphérie des ports, avec une préoccupation particulière pour les problématiques qui touchent les grands centres urbains.

Recommandation 4 : S'assurer que les décisions d'investissements mentionnées aux recommandations 1, 2 et 3 touchent en priorité les niveaux supérieurs du réseau stratégique.

Recommandation 5 : Commander un état de situation global sur les besoins en investissements dans les installations du réseau portuaire commercial stratégique.

Recommandation 6 : Mandater un groupe de travail qui devrait faire rapport au Forum sur la situation concurrentielle des ports du Saint-Laurent à propos de la profondeur d'eau disponible dans son chenal principal de navigation et des actions à entreprendre afin de maintenir ou d'améliorer cette position.

Recommandation 7 : Poursuivre et intensifier la coopération à l'échelle du système Saint-Laurent–Grands Lacs au sujet du réinvestissement dans les infrastructures maritimes.

Au sujet de la politique de transfert des ports de Transports Canada

Préambule – Parmi les 20 ports du réseau commercial stratégique, on dénombre 6 installations faisant partie des 25 infrastructures dont Transports Canada souhaite se départir en application de sa politique de transfert des ports régionaux et locaux. Il s'agit des ports de Baie-Comeau, Chandler, Gaspé, Gros-Cacouna, Matane et Rimouski. Le désengagement du gouvernement fédéral à l'égard de ces ports du réseau commercial soulève de nombreux enjeux concernant notamment l'intégrité du système de transport, le développement économique régional, les finances publiques et l'environnement. Ces enjeux doivent être bien évalués.

Recommandation 8 : Que le gouvernement du Québec interpelle le gouvernement fédéral afin qu'il porte une attention particulière au sort des six ports de Transports Canada dont ce dernier souhaite se départir et qui font néanmoins partie du réseau portuaire commercial stratégique.

Recommandation 9 : Que le ministère des Transports informe le Forum de son positionnement relativement à cette question et de l'évolution de ses discussions avec Transports Canada.

Au sujet d'un système d'information sur les activités portuaires

Préambule – Statistique Canada a abandonné en 2011 ses activités de collecte et de publication de données sur les activités de transbordement dans les ports du Canada. L'absence d'une base de données publique cohérente et fiable pose des problèmes de plus en plus graves aux différents intervenants qui doivent suivre l'évolution de ce secteur et défendre ses intérêts.

Recommandation 10 : Que le Forum inscrive à son plan d'action une démarche visant à rechercher activement une solution à ce problème.

Au sujet de la mise à jour de ce rapport

Recommandation 11 : Mettre à jour le présent rapport lorsque les circonstances le justifieront (évolution de la situation des ports, émergence de nouveaux enjeux, évolution des politiques publiques, ...).

Forum de concertation sur le transport maritime
16 juin 2016

Annexe I

Définition des critères de hiérarchisation et des échelles de cotation

Définition des critères de hiérarchisation et des échelles de cotation

CRITÈRES TECHNIQUES
1 - ACCÈS AUX QUAIS ET PROTECTION
<p>Définition Avantages ou handicaps attribuables à des éléments physiques qui favorisent ou nuisent au déplacement, au mouillage, à l'amarrage et au séjour à quai d'un navire ou de certains navires. Les éléments qui entravent les manœuvres du navire dans le chenal d'accès ou au quai, tels que le vent, les courants, l'effet des marées et les variations des niveaux d'eau, constituent des handicaps. Ce critère exclut les éléments évalués dans les critères Dragage et hauts-fonds, Accès en hiver et Profondeur d'eau.</p>
<p>Échelle 4 : Aucun problème significatif. 2 : Présence d'un ou de plusieurs éléments compliquant les manœuvres d'accès au quai ou les opérations à quai : vents, courants, marées, niveaux d'eau, etc. 0 : Handicap sérieux.</p>
2 - DRAGAGE ET HAUTS-FONDS
<p>Définition Avantages ou handicaps liés aux besoins en dragage, à l'état actuel du chenal d'approche et à la profondeur d'eau disponible aux quais. Lorsque des travaux de dragage sont requis mais n'ont pas été réalisés, et que par conséquent des hauts-fonds limitent les mouvements des navires dans le chenal d'approche ou à quai, (alors la profondeur annoncée n'est pas disponible partout ou elle ne l'est pas à certains endroits), cela constitue un handicap.</p>
<p>Échelle 4 : Aucune nécessité de draguer. 2 : Travaux de dragage requis et réalisés régulièrement. 0 : Travaux de dragage requis et non réalisés.</p>
3 - ACCÈS EN HIVER
<p>Définition Avantages ou handicaps relatifs aux conditions qui favorisent ou nuisent au mouillage, à l'accès aux quais et au séjour à quai des navires en saison hivernale. Par exemple, si, en hiver, l'accès maritime est limité ou empêché par le mouvement des glaces ou par la présence d'un couvert de glace, cela constitue un handicap.</p>
<p>Échelle 4 : Accessible en tout temps sans assistance d'un brise-glace. 2 : Accessible en tout temps avec assistance d'un brise-glace. 0 : Pas d'accès en hiver.</p>

4 - PROFONDEUR D'EAU

Définition

Reconnaissance de l'avantage concurrentiel conféré par une profondeur d'eau généralement disponible et officiellement reconnue. La cotation de ce critère doit tenir compte du fait que la profondeur de conception de certains quais peut limiter à un niveau inférieur à celui généralement annoncé la profondeur d'eau qui y est réellement disponible.

Échelle

4 : 15 mètres et plus
3 : 12-15 mètres
2 : 9-12 mètres
1 : 8-9 mètres
0 : Moins de 8 mètres

Ajustements

On ajoute ou on enlève un point si la profondeur d'eau disponible est significativement supérieure ou inférieure à la profondeur de la voie navigable dans ce secteur.

5 - ACCÈS ROUTIER

Définition

Avantages ou handicaps relatifs à l'accès des camions de toute dimension à un port, déterminés en fonction des caractéristiques de sa desserte routière.

Échelle

4 : Autoroute à moins de 15 km
2 : Route 4 voies
0 : Route 2 voies

Ajustements : moins 1 point pour handicap au regard :

- de la densité de la circulation;
- de la traversée d'agglomérations;
- de l'accès pour les camions hors norme.

6 - ACCÈS FERROVIAIRE

Définition

Avantages ou handicaps relatifs à la desserte ferroviaire d'un port, déterminés en fonction du nombre d'opérateurs ferroviaires présents et du caractère local ou continental du réseau ferroviaire en place.

Échelle

- 5 : Desserte à quai par au moins deux opérateurs ferroviaires reliés au réseau continental.
4 : Desserte à quai par un seul opérateur ferroviaire relié au réseau continental.
3 : Desserte à quai non reliée au réseau continental.
2 : Proximité d'une voie ferrée reliée au réseau continental.
1 : Proximité d'une voie ferrée non reliée au réseau continental.
0 : Aucune voie ferrée à proximité.

Ajustements

On ajoute 1 point de boni pour un port qui exploite son propre chemin de fer, car cela représente un avantage quant au service ferroviaire offert aux opérateurs portuaires.

On retranche 1 point si la voie ferrée desservant la région est en voie d'abandon ou si la desserte ferroviaire est assurée par un service de traversier-rail.

7 - PRÉSENCE D'UN PIPELINE OU DE CONDUITES (NOUVEAU CRITÈRE)**Définition**

Présence d'un pipeline relié au réseau continental avec terminal dans la zone du port; présence d'un réseau local de conduites reliant un quai (public/privé) à des entreprises industrielles.

Échelle

- 4 : Présence d'au moins un pipeline relié au réseau continental et d'un réseau local de conduites reliés à un poste à quai public ou privé.
2 : Présence d'au moins un pipeline relié au réseau continental ou d'un réseau local de conduites reliés à un poste à quai public.
0 : Absence de pipeline ou de conduites.

8 - FONCTIONNALITÉ ACTUELLE DES INFRASTRUCTURES**Définition**

Concerne le statut opérationnel des quais.

N. B. : l'intention première était de caractériser l'état des infrastructures; cela s'avère toutefois trop complexe.

Échelle

- 3 : 100 % des postes à quai sont opérationnels sans restriction.
2 : 80 % des postes à quai sont opérationnels sans restriction.
1 : 70 % des postes à quai sont opérationnels sans restriction.
0 : 50 % des postes à quai sont opérationnels sans restriction.

9 - CAPACITÉ D'ENTREPOSAGE**Définition**

Diversité et volume des différents espaces et équipements d'entreposage disponibles - aires d'entreposage extérieures, hangars, citernes et élévateurs à grain. Dans le cas des citernes, le nombre d'unités est considéré en plus du volume, puisqu'il traduit la diversité des produits qui peuvent y être traités.

Échelle

Moyenne des résultats pour les cinq critères suivants :

N. B. : chacune de ces cinq cotes doit être réduite de 1 point si les installations sont réservées à l'usage privé d'un seul client – absence d'activités pour compte d'autrui.

Entreposage intérieur (m²) :

4 : Plus de 50 000 m²

3 : De 25 000 à 50 000 m²

2 : De 5 000 à 25 000 m²

1 : Moins de 5 000 m²

0 : Aucune capacité

Entreposage extérieur (m²) :

4 : Plus de 1 000 000 m²

3 : De 500 000 à 1 000 000 m²

2 : De 200 000 à 500 000 m²

1 : De 25 000 à 200 000 m²

0 : Moins de 25 000 m²

Nombre de citernes :

4 : 21 ou plus

3 : 11 à 20

2 : 6 à 10

1 : 1 à 5

0 : Aucune

Volume des citernes (m³) :

4 : Plus de 1 000 000 m³

3 : De 500 000 à 1 000 000 m³

2 : De 200 000 à 500 000 m³

1 : De 25 000 à 200 000 m³

0 : Moins de 25 000 m³

Présence d'élévateurs à grain :

4 : Oui

0 : Non

10 - CAPACITÉ D'EXPANSION

Définition

Espace disponible permettant l'ajout éventuel de nouveaux postes à quai, de lieux d'entreposage, d'équipements intermodaux ou encore l'aménagement d'une zone industrialo-portuaire, et ce, à coût raisonnable. On considère à cet effet les espaces publics et privés situés à l'intérieur des limites du port.

Échelle

Moyenne des résultats pour les deux critères suivants :

Ajout de quais :

4 : Espaces particulièrement abondants

2 : Espaces adéquats

0 : Espaces insuffisants ou nuls

Ajout de capacité d'entreposage :

4 : Espaces particulièrement abondants

2 : Espaces adéquats

0 : Espaces insuffisants ou nuls

11 - SERVICES CONNEXES**Définition**

Existence de services adéquats relatifs au pilotage portuaire, au remorquage, aux réparations, aux inspections, au déglçage, à l'avitaillement, aux services d'agences maritimes, à la collecte des déchets et des rejets, etc.

Échelle

4 : Services adéquats

2 : Services déficients

0 : Services inadéquats

12 - PASSIF ENVIRONNEMENTAL**Définition**

Existence d'un passif environnemental, qui nuit ou non aux capacités de dragage ou d'expansion selon les rapports d'évaluation environnementale ou toute autre source crédible.

Échelle

4 : Aucun passif connu ou contamination faible des sédiments ou des sols.

2 : Présence de sédiments ou de sols contaminés, qui ne constitue pas un obstacle significatif pour les activités de dragage ou les projets d'expansion.

0 : Présence de sédiments ou de sols contaminés, qui constitue un obstacle significatif pour les activités de dragage ou les projets d'expansion.

13 - PRÉSENCE DE ZONES SENSIBLES (PARTIE 2 DE L'ANCIEN CRITÈRE N°11)**Définition**

Présence ou proximité de zones sensibles sur le plan environnemental, qui amènent des contraintes du point de vue du développement ou de l'expansion du port. Une zone sensible est définie comme un habitat abritant des espèces fauniques ou végétales vulnérables, menacées ou en voie d'extinction, un parc, une réserve écologique ou toute autre zone vouée à la conservation des habitats naturels et reconnue par les pouvoirs publics.

Échelle

5 : Non

0 : Oui

14 - SÛRETÉ
<p>Définition Qualité de la gestion de la sûreté du port.</p>
<p>Échelle 5 : Surveillance bien assurée : caméras, clôtures, guérite ou gardien en permanence. 4 : Port clôturé, carte de sécurité exigée à l'entrée, surveillance continue. 3 : Port clôturé, accès surveillé. 2 : Présence d'une guérite, mais accès à certains quais possible sans contrôle. 1 : Quais accessibles au public, avec ou sans clôture. 0 : Surveillance particulièrement mal assurée.</p>
CRITÈRES ÉCONOMIQUES
15 - IMPACT DU PORT SUR SA RÉGION
<p>Définition Avantages d'un port du point de vue de ses retombées économiques sur la région qu'il dessert. Cet impact est indiqué, notamment, par le lien de dépendance existant entre le port et les entreprises de la région qui l'utilisent.</p>
<p>Échelle 4 : Dépendance forte des entreprises de la région à l'égard du port. 2 : Dépendance moyenne des entreprises de la région à l'égard du port. 0 : Dépendance faible des entreprises de la région à l'égard du port.</p>
16 - APTITUDE À PARTICIPER AU MARCHÉ DU TRANSPORT MARITIME SUR COURTE DISTANCE
<p>Définition Capacité d'un port à soutenir les activités actuelles ou à venir dans le secteur du transport maritime sur courte distance. Cette capacité peut être indiquée notamment par les éléments suivants : niveau actuel des activités et nombre de créneaux de marché représentés, positionnement au regard des pôles d'origine/destination, présence et disponibilité d'infrastructures adaptées.</p>
<p>Échelle 4 : Aptitude particulièrement bonne. 2 : Aptitude moyenne. 0 : Aptitude faible ou inconnue.</p>
17 - ZONE D'INFLUENCE
<p>Définition Étendue de la zone d'influence du port (<i>hinterland</i>) sur le continent nord-américain (et non outre-mer); l'existence d'une zone d'influence suprarégionale ou continentale est un avantage majeur.</p>

Échelle

- 4 : Deux segments de marché ou plus à rayonnement extraprovincial.
 3 : Un segment de marché à rayonnement extraprovincial.
 2 : Zone d'influence limitée au Québec.
 1 : Zone d'influence limitée à la région.
 0 : Zone d'influence locale.

18 - DIVERSITÉ DES TRAFICS**Définition**

Diversité des types de trafics représentés dans les activités du port (quais publics et privés confondus) au regard du transport commercial.

Échelle

- 4 : Transbordement des cinq catégories de marchandises suivantes : vrac liquide, vrac solide, céréales, cargo général et conteneurs.
 3 : Transbordement des quatre catégories de marchandises suivantes : vrac liquide, vrac solide, céréales, cargaison générale.
 2 : Transbordement de trois des quatre catégories de marchandises mentionnées au niveau 3.
 1 : Transbordement de deux des quatre catégories de marchandises mentionnées au niveau 3.
 0 : Transbordement d'une des quatre catégories de marchandise mentionnées au niveau 3.
 N. B. : les conteneurs domestiques sont considérés dans la catégorie marchandises générales.

19 - NIVEAU DES ACTIVITÉS AUX QUAIS PUBLICS**Définition**

Niveau d'utilisation des infrastructures publiques, déterminé en fonction du tonnage.

Échelle

Tonnage (millions de tonnes)	Cote quais publics	Cote quais privés
> 10	5	5
3 à 10	4	4
1 à 3	3	3
0,5 à 1	2	2
0,15 à 0,5	1	1
< 0,15	0	0

20 - NIVEAU DES ACTIVITÉS AUX QUAIS PRIVÉS**Définition**

Niveau d'utilisation des infrastructures privées, déterminé en fonction du tonnage.

Échelle

Même que pour le critère précédent.

21 - CLIENTS STRATÉGIQUES

Définition

Présence d'un ou de plusieurs clients majeurs installés dans la zone d'influence du port et qui constituent un moteur du point de vue des activités et des revenus portuaires; la présence de plusieurs clients stratégiques représente un avantage majeur.

Échelle

- 4 : Quatre clients stratégiques ou plus.
- 3 : Trois clients stratégiques
- 2 : Deux clients stratégiques.
- 1 : Un client stratégique.
- 0 : Absence de client stratégique.

Boni de 1 point si les clients stratégiques proviennent de secteurs différents.

22 - SERVICES D'ARRIMAGE

Définition

Avantages d'un port du point de vue de sa capacité à offrir aux expéditeurs et aux armateurs certains choix pour des services d'arrimage concurrentiels.

Échelle

- 4 : Présence de trois opérateurs portuaires ou plus et services de transbordement pour au moins trois types de marchandises – marchandises générales, vrac solide, vrac liquide ou conteneurs – sur une base concurrentielle.
- 3 : Présence d'au moins deux opérateurs portuaires et services de transbordement pour au moins trois types de marchandises sur une base concurrentielle.
- 2 : Présence d'au moins deux opérateurs portuaires et services de transbordement pour au moins deux types de marchandises sur une base concurrentielle.
- 1 : Présence d'au moins deux opérateurs portuaires sur une base concurrentielle.
- 0 : Présence d'un seul opérateur portuaire ou de deux opérateurs sur une base non concurrentielle.

23 - MAIN-D'ŒUVRE

Définition

Avantages ou handicaps relatifs à la disponibilité d'une main-d'œuvre qualifiée.

Échelle

- 4 : Très bonne disponibilité.
- 2 : Bonne disponibilité.
- 0 : Problèmes de disponibilité.

24 - DIVERSITÉ DES USAGES

Définition

Existence de vocations autres que le transport commercial de marchandises, cohabitant harmonieusement avec celui-ci et permettant des effets de synergie, une diversification des assises économiques et financières du port et une réduction de la vulnérabilité liée aux cycles économiques des secteurs industriels ou commerciaux.

Échelle

5 : Cinq activités ou plus parmi les suivantes : traversier, desserte des collectivités éloignées, chantier naval, nautisme, pêche commerciale, transformation des produits de la mer, mariculture, base de la Garde côtière canadienne, base de navires appartenant à des établissements de recherche ou d'enseignement et croisières excursions domestiques. Chacune de ces activités doit générer des revenus significatifs pour le port.

4 : Quatre de ces activités.

3 : Trois de ces activités.

2 : Deux de ces activités.

1 : Une de ces activités.

0 : Aucune de ces activités.

N. B. : pour chaque activité, on attribue 0,5 point pour sa présence et 0,5 point si elle génère des revenus pour l'administration portuaire.

25 - CROISIÈRES INTERNATIONALES**Définition**

Capacité réelle d'un port à accueillir des activités de croisières internationales.

Échelle

5 : Plus de 100 000 passagers par an.

4 : De 50 000 à 100 000 passagers par an.

3 : De 20 000 à 50 000 passagers par an.

2 : De 5 000 à 20 000 passagers par an.

1 : Moins de 5 000 passagers par an.

0 : Aucune activité de croisières internationales.

26 - POTENTIEL DE MARCHÉ (NOUVEAU CRITÈRE)**Définition**

Capacité à attirer de nouveaux clients majeurs dans des créneaux de marché existants ou à développer des activités dans de nouveaux créneaux de marché. Cette capacité est appréciée notamment à partir des éléments suivants : localisation, infrastructures disponibles, proximité d'une zone industrielle, etc.

Échelle

3 : Potentiel élevé

2 : Potentiel modéré

1 : Potentiel faible

0 : Aucun potentiel

27 - CAPACITÉ À DESSERVIR DES PÔLES LOGISTIQUES (NOUVEAU CRITÈRE)

Définition

Capacité à desservir un pôle logistique existant ou à constituer un incitatif à la localisation de nouveaux pôles logistiques.

Cette capacité est d'abord mesurée par la proximité de parcs logistiques établis et ensuite par celle de tous les éléments constitutifs d'un pôle, notamment la présence de routes (critère n°5), d'un aéroport, de pipelines (critère n°7), de chemins de fer (critère n°6), de main-d'œuvre (critère n°23), d'espace disponible à l'échelle régionale et la zone d'influence du port (critère n°17). C'est une capacité transversale.

Définition de la notion de pôle ou de parc logistique :

Concentration d'entreprises industrielles et commerciales et de services logistiques dans un lieu donné, dans un contexte de facilitation du commerce international. Les services logistiques peuvent inclure : groupage/dégroupage, entreposage, collecte/distribution, transfert d'un mode à un autre, conditionnement, etc.

Échelle

3 : Un pôle logistique actuellement desservi par le port.

2 : Existence d'un projet de pôle logistique qui sera desservi par le port (demandes d'autorisation déposées).

1 : Éléments structurants présents dans la région, pôle non défini.

0 : Aucun projet de pôle logistique existant qui serait desservi par le port.

AUTRES CRITÈRES

28 - RELATIONS AVEC LE MILIEU ET ACCEPTABILITÉ SOCIALE

Définition

Qualité des relations entre l'administration portuaire et les sociétés de manutention, d'une part, et le milieu, d'autre part, concernant :

- les relations avec la municipalité;
- les relations avec les groupes de citoyens;
- les relations avec les différents niveaux de gouvernement;
- la gestion des conflits au sujet :
 - des projets de développement à vocation urbaine – pistes cyclables, résidences, zones protégées, rues, etc. – en périphérie des ports,
 - des projets d'implantation de nouvelles installations portuaires,
 - des projets de développement de nouvelles activités portuaires,
 - du territoire du port – interrogations concernant la nécessité d'occuper tous les espaces dont il dispose;
- les efforts investis par l'administration portuaire dans les communications et la concertation avec les différents partenaires du milieu – site Web, comité port-milieu, rencontres publiques, journées portes ouvertes, etc.;
- la participation de l'administration portuaire aux projets locaux ou régionaux;

- l'adoption des principes et pratiques de développement durable, indiquée notamment par :
 - l'existence d'un plan de développement durable et la publication de rapports périodiques permettant une reddition de comptes à ce sujet,
 - la participation à l'Alliance verte et le niveau atteint à cet égard par l'administration portuaire et les sociétés de manutention.

Échelle

3 : Bons rapports entre le port et le milieu.

2 : Cohabitation un peu difficile entre le port et le milieu.

1 : Rapport conflictuel entre le port et le milieu.

0 : Cohabitation très conflictuelle entre le port et le milieu.

Annexe II

Fiches signalétiques sur les ports du réseau portuaire commercial stratégique

FICHES SIGNALÉTIQUES SUR LES PORTS DU RÉSEAU PORTUAIRE COMMERCIAL STRATÉGIQUE

BAIE-COMEAU

Propriétaires des installations								
<ul style="list-style-type: none"> • Transports Canada (TC) : quai public (4 postes à quai) • Société des traversiers du Québec (STQ) : terminal du traversier • Société du port ferroviaire de Baie-Comeau (SOPOR) : terminal du traversier-rail • Alcoa : terminal de l'aluminerie (1 poste à quai) • Cargill : terminal céréalier (3 postes à quai) • Pêches et Océans Canada : havre pour petits bateaux 								
Principales activités								
<ul style="list-style-type: none"> • Déchargements (entrées) : Quai fédéral : équipements divers, sel de déglçage; Quai Cargill : grain; Quai Alcoa : alumine et autres intrants requis par l'aluminerie locale • Chargements (sorties) : Quai fédéral : papier journal; Quai Cargill : grain; Quai Alcoa : lingots et gueuses d'aluminium, anodes broyées • Services réguliers de traversier routier (350 escales / an) et de traversier-rail (150 escales / an) • Croisières internationales (15 escales en 2015) • Pêche commerciale et nautisme (havre de Pêches et Océans Canada) 								
Activités de manutention au quai fédéral (000 tonnes)								
	2011		2012		2013		2014	
	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties
Internationales	84,4	479,0	180,0	454,0	255,0	356,0	160,5	467,7
Intérieures	25,3	0,0	23,3	0,1	34,0	0,0	16,4	9,1
Total	588,7		657,4		645,0		653,7	
Activités de manutention aux quais privés d'Alcoa et Cargill								
Activités variant de 3,3 à 4,9 millions de tonnes entre 2011 et 2013								
Activités au terminal STQ								
Données non disponibles								
Activités au terminal COGEMA (2010-2011 à 2013-2014)								
Activités variant de près de 500 000 tonnes à près de 600 000 tonnes								
Escales de navires								
Quai fédéral (cargo et croisières internationales)	66		67		65		65	
Quais Alcoa et Cargill	191		178		138		149	
Croisières internationales (passagers)	nd (2 532)		nd (4 486)		nd (5 225)		nd (4 521)	

Liens avec l'économie régionale

- Produits forestiers Résolu : expédition de papier à partir du quai fédéral.
- Aluminerie Alcoa : réception d'approvisionnements et expédition de produits à ses installations portuaires privées, au quai fédéral et au terminal SOPOR.
- Cargill : réception et expédition de grain à ses installations portuaires privées.
- STQ : service de traversier routier permettant la mobilité de la main-d'œuvre et du public (terminal STQ).
- COGEMA : service de traversier-rail offrant aux entreprises de la région un accès au réseau ferroviaire continental via Matane (terminal Cogema).

Infrastructures (quai fédéral)

Quai ou poste à quai	1	2	3	4 (quai <i>ro-ro</i>)
Longueur (m)	155	155	125	220
Profondeur (m)	9,0	8,5	8,5	8,7
Construction / fin de vie	1962 / 2032 à 2042			1984

- Le quai fédéral offre une protection aux terminaux SOPOR et STQ.
- Rampe *ro-ro* mobile : capacité 200 tonnes, 39,5 m x 9,0 m.

Performance

Forces

- Relié au réseau ferroviaire continental.
- Parc industriel et centre de transbordement ferroviaire à 6 km, relié par rail au port.
- Taux d'utilisation élevé du quai fédéral.
- Présence de la route 389 à 7 km, reliant Baie-Comeau aux localités du Moyen Nord-du-Québec et du Labrador – Fermont et Labrador City, puis Happy Valley–Goose Bay via la Trans-Québec–Labrador – et à certains sites miniers de la fosse du Labrador.
- Portefeuille d'affaires diversifié.

Limites

- Fonctionnalité des postes à quai 1 et 2 limitée par leur largeur insuffisante (18 m).
- Disponibilité de la rampe *ro-ro* très souvent entravée par les opérations au poste n° 4.
- Espaces très réduits à proximité du quai fédéral.
- Absence d'entrepôt intérieur.
- Le taux élevé d'utilisation au quai fédéral pose des problèmes de congestion et de cohabitation.

Enjeux

- Transfert des propriétés de TC : celui-ci souhaite se départir de ses installations à Matane depuis 1996. Le milieu (Corporation de gestion du port de Baie-Comeau) évalue actuellement la faisabilité d'une prise en charge de ces propriétés. Une évaluation menée en 2012 pour le compte de la Corporation conclut qu'une compensation financière de 28 M\$ serait requise pour permettre la prise en charge par le milieu dans des conditions favorables.
- Investissements : tant que TC est propriétaire des installations, les investissements consentis sur cette structure se limitent au minimum requis du point de vue de la fonctionnalité et la sécurité des installations; TC ne consent aucun investissement en amélioration ou en développement.
- Résolution de la problématique relative de congestion aux installations publiques dans le contexte du refus de TC d'investir dans des travaux d'amélioration ou de développement, conséquence de sa politique de désengagement.

- Développement du Moyen Nord-du-Québec et du Labrador dont le port pourrait profiter compte tenu de sa situation au carrefour de la route 138, de la route 389 et du réseau ferroviaire continental (via Matane) et de sa relative proximité avec l'autoroute 20 (via Matane).
- Présence de quantités importantes de sédiments contaminés dans les eaux du port, pouvant imposer certaines contraintes au regard des opérations de dragage ou des projets de développement d'infrastructures portuaires.

Perspective

- Un certain nombre de projets miniers sont connus dans la région immédiate de Baie-Comeau et pourraient générer une nouvelle demande de services portuaires s'ils se concrétisent.
- La relative proximité de Baie-Comeau avec la portion ouest de la Fosse du Labrador a amené les intervenants régionaux à exprimer le souhait qu'un nouveau complexe industrialo-portuaire à vocation minière puisse éventuellement voir le jour dans la Baie des Anglais (au nord-est des installations portuaires actuelles).
- Le port de Baie-Comeau serait une escale naturelle dans le cadre d'un éventuel service de transport maritime sur courte distance (TMCD) desservant la Côte-Nord.

Occasions d'affaires associées au développement économique du Québec

	Faible	Modéré	Élevé
Développement nordique			X
Ressources naturelles			X
Développement industriel		X	
Développement énergétique	X		
Pôles logistiques	X		
Développement touristique		X	

Photo du port



Source : Transports Canada

**FICHES SIGNALÉTIQUES SUR LES PORTS
DU RÉSEAU PORTUAIRE COMMERCIAL STRATÉGIQUE**

BÉCANCOUR

Propriétaire des installations								
<ul style="list-style-type: none"> Société du parc industriel et portuaire de Bécancour (SPIPB), société d'État du Québec 								
Principales activités								
<ul style="list-style-type: none"> Déchargements (entrées) : alumine, coke de pétrole, sel industriel, sel de déglacage, paraffine, grains oléagineux Chargements (sorties) : alkylbenzène linéaire, huiles végétales, marchandises générales, approvisionnement de sites miniers du Nunavut, tourteau d'oléagineux 								
Activités de manutention (000 tonnes)								
	2011		2012		2013		2014	
	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties
Internationales	1 062,20	175,60	1 019,80	228,50	1 212,6	129,2	1 199,7	205,7
Intérieures	706,20	0,0	746,1	0,0	199,9	0,0	532,6	42,0
Total	1 944		1 990,4		1 541,7		1 980	
<p>N.B. Les données de 2011, 2012 et 2013 n'incluent pas les tonnages manutentionnés pour les clients qui ne sont pas établis dans le parc industriel; ces tonnages sont respectivement de 103,5, 169,7 et 106,4 tonnes (en agrégeant entrées/sorties et internationales/domestiques); les données de 2014 incluent les tonnages des clients hors parc industriel.</p>								
Escales de navires								
Cargo	148		162		122		127	
Liens avec l'économie régionale								
<ul style="list-style-type: none"> Le port dessert en priorité les entreprises du parc industriel (plus de 90 % du tonnage). <ul style="list-style-type: none"> Aluminerie de Bécancour inc. : réception de matières premières pour la production d'aluminium de première fusion. CEPSA Chimie Bécancour : réception de matières premières pour la production d'alkylbenzène linéaire et expédition de sa production. OLIN Canada ULC : réception de matières premières pour la production de produits chlore-alcali. Silicium Québec SEC inc. : réception de matières premières pour la production de silicium libre. TRT-ETGO : réception de matières premières pour la production d'huiles végétales et expédition de sa production. Clients externes : <ul style="list-style-type: none"> Forces armées canadiennes et britanniques – expédition et réception de matériel militaire. Marmen : expédition de sections de tours d'éoliennes. Courtiers en acier. Minières : expédition des approvisionnements destinés aux sites miniers nordiques, dont des explosifs. 								

Infrastructures					
Quai ou poste à quai	B-1	B-2	B-3	B-4	B-5
Longueur (m)	244	150	219	214	292
Profondeur (m)	10,67	10,67	10,67	10,67	10,67
Construction / fin de vie	1970 / nd	1970 / nd	1973 / nd	1978 / nd	1983 / nd
Performance					
Forces <ul style="list-style-type: none"> • Excellentes interfaces avec les réseaux routier et ferroviaire. • Intégré à un parc industriel majeur. • Vaste réserve de terrains industriels dans le parc (2000 ha). • Vastes espaces d'entreposage extérieurs. • Éloignement des zones résidentielles. • Disponibilité de capacité excédentaire – taux d'utilisation actuel des capacités à quai : 30 %. 					
Limites <ul style="list-style-type: none"> • Absence d'espaces d'entreposage intérieurs. • Coût élevé du dragage d'entretien requis pour maintenir la profondeur du chenal de navigation séparant la voie navigable des postes à quai. 					
Enjeux					
<ul style="list-style-type: none"> • Concrétisation de l'implantation de nouvelles entreprises dans le parc industriel, qui seraient des usagers du port. 					
Perspective					
<ul style="list-style-type: none"> • Stolt LNGaz a indiqué qu'elle prévoit investir 570 M\$ pour la construction d'une usine de liquéfaction du gaz naturel dans le parc industriel de la SPIPB; une partie des expéditions serait faite par navire. • La Coop Fédérée et l'Indian Farmers Fertiliser Cooperative (IFFCO) ont indiqué qu'elles prévoient investir 1,2 G\$ pour la construction d'une usine de production d'urée dans le parc industriel de la SPIPB; une partie des expéditions serait faite par navire. • L'entreprise Minéraux Rares Quest Ltée a annoncé son intention de construire deux usines pour la transformation des terres rares. Il s'agit d'un investissement de 500 à 600 M\$; les livraisons de matières premières seraient faites par navire. 					
Occasions d'affaires associées au développement économique du Québec					
	Faible	Modéré	Élevé		
Développement nordique		X			
Ressources naturelles	X				
Développement industriel			X		
Développement énergétique			X		
Pôles logistiques	X				
Développement touristique	X				

Photo du port



Source : Société du parc industriel et portuaire de Bécancour

**FICHES SIGNALÉTIQUES SUR LES PORTS
DU RÉSEAU PORTUAIRE COMMERCIAL STRATÉGIQUE**

CHANDLER

Propriétaire des installations								
<ul style="list-style-type: none"> • Transports Canada 								
Principales activités								
<ul style="list-style-type: none"> • Déchargements (entrées) : sel de déglacage • Chargements (sorties) : aucun chargement • Escales estivales du navire de croisière intérieure <i>CTMA Vacancier</i> 								
Activités de manutention (000 tonnes)								
	2011		2012		2013		2014	
	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties
Internationales	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	17,3	0,0	0,0
Intérieures	4,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,05	0,0
Total	4,2		0		17,3		0,05	
Escales de navires								
Cargo	8		8		18		6	
Passagers (croisières intérieures)	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties
	641	628	717	717	734	701	699	689
Liens avec l'économie régionale								
<ul style="list-style-type: none"> • Jusqu'à la fermeture de l'usine papetière locale en 1997, le quai de Chandler servait essentiellement à expédier les produits et à recevoir une partie des approvisionnements de cette entreprise. • Aucune entreprise de la région n'utilise ce quai. 								
Infrastructures								
Quai ou poste à quai	1							
Longueur (m)	150							
Profondeur (m)	9							
Construction / fin de vie	1967 / nd							
Notes								
<ul style="list-style-type: none"> • Le quai est muni d'une rampe <i>ro-ro</i> mobile, propriété de la Ville de Chandler. 								

Performance			
Forces			
<ul style="list-style-type: none"> • Présence du chemin de fer à proximité (capacité limitée). • Présence d'un parc industriel à proximité. • La Ville est propriétaire de terrains situés à proximité ayant un potentiel d'entreposage de 3 500 m². • La Ville est propriétaire de terrains offrant un potentiel d'accès direct au quai. • Quai libre de glace à l'année. 			
Limites			
<ul style="list-style-type: none"> • En raison de l'absence de brise-lames ou de protection naturelle, la face externe du quai est soumise à toute la force des intempéries et celui-ci est vulnérable malgré la construction en caissons de béton troués. Même les abords du poste à quai peuvent subir une agitation considérable dans le cas d'une trop forte tempête, limitant ainsi la fonctionnalité du quai. • Installation approchant la fin de sa vie utile. • Route d'accès au quai traversant une zone résidentielle. • Espaces de manœuvre très limités sur le quai en raison de sa configuration. • Base d'affaires extrêmement limitée à l'heure actuelle. • Tant que TC sera propriétaire de ce quai, les investissements consentis sur cette structure se limiteront au minimum requis du point de vue de la fonctionnalité et la sécurité des installations. TC ne consent aucun investissement en amélioration ou en développement. 			
Enjeux			
<ul style="list-style-type: none"> • TC souhaite se départir de ce port depuis 1996 conformément à sa politique de dessaisissement des ports régionaux et locaux. Le milieu a entrepris en 2012 des démarches visant à évaluer la possibilité de prendre en charge ces installations. • Rationalisation requise au regard du nombre de quais commerciaux présents dans la région – Gaspé, Chandler, Paspébiac, New Richmond, Carleton; nécessité de concentrer les activités portuaires commerciales dans un ou deux sites fonctionnels dans la zone Gaspé–Baie-des-Chaleurs afin d'améliorer la perspective de rentabilité du point de vue des sociétés de manutention. 			
Perspective d'avenir			
<ul style="list-style-type: none"> • L'escale à Chandler du navire de CTMA assurant la desserte des Îles-de-la-Madeleine est une condition du contrat qui lie l'armateur au gouvernement du Québec. Cette activité demeure donc en principe un acquis tant que cette disposition apparaît au contrat. Il est prévu que la STQ mènera une évaluation de cette obligation au cours des prochaines années. • La Ville de Chandler est un partenaire d'Escales Gaspésie et offre un potentiel pour les croisières internationales. 			
Occasions d'affaires associées au développement économique du Québec			
	Faible	Modéré	Élevé
Développement nordique	X		
Ressources naturelles	X		
Développement industriel	X		
Développement énergétique	X		
Pôles logistiques	X		
Développement touristique	X		

Photo du port



Source : Transports Canada

**FICHES SIGNALÉTIQUES SUR LES PORTS
DU RÉSEAU PORTUAIRE COMMERCIAL STRATÉGIQUE**

CÔTE-SAINTE-CATHERINE

Propriétaire des installations								
<ul style="list-style-type: none"> Les quais et une partie des terrains appartiennent à Transports Canada (TC) (sous la responsabilité de son mandataire, la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent [CGVMSL]) 								
Principales activités								
<ul style="list-style-type: none"> Déchargements (entrées) : engrais, acier, intrant en vrac pour cimenterie, sel de déglacage Chargements (sorties) : marchandises générales à destination des communautés et des sites miniers du Nunavik et du Nunavut, produits forestiers, chargements pour projets spéciaux, ferraille 								
Activités de manutention (000 tonnes)								
	2011		2012		2013		2014	
	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties
Internationales	187,0	45,7	242,2	35,4	134,8	80,4	226,8	63,2
Intérieures	599,0	62,9	577,5	58,5	453,9	46,7	549,0	37,3
Total	894,6		913,6		715,8		876,3	
Escales de navires								
Cargo	nd		nd		nd		nd	
Liens avec l'économie régionale								
<ul style="list-style-type: none"> Coopérative Fédérée : réception de matières premières pour son centre de mélange et de distribution de Sainte-Catherine. Lafarge : réception d'approvisionnements pour fabrication de poudre de ciment à l'usine de Saint-Constant. Graymont : réception de matières premières pour la fabrication de chaux à ses usines du Québec. CertainTeed : réception de gypse en vrac pour la fabrication de panneaux de gypse à son usine de Sainte-Catherine. Compass Minerals : réception de sel de déglacage pour ensachage à son usine de Sainte-Catherine. 								
Infrastructures								
Quai ou poste à quai	1 à 6 (200 m chacun)							
Longueur (m)	1200							
Profondeur (m)	8,2							
Construction / fin de vie	2048							
Performance								
Forces								
<ul style="list-style-type: none"> Coûts et flexibilité de la main-d'œuvre. Entreposage intérieur et extérieur directement sur les quais. 								

Limites			
<ul style="list-style-type: none"> • Non accessible de janvier à mars. • Contrainte d'espaces d'entreposage. 			
Enjeux			
Perspective			
<ul style="list-style-type: none"> • Les espaces d'entreposage du port de Côte-Sainte-Catherine sont présentement utilisés à plus de 85 %. Toute expansion doit être approuvée par la CGVMSL en concertation avec la Municipalité de Côte-Sainte-Catherine. 			
Occasions d'affaires associées au développement économique du Québec			
	Faible	Modéré	Élevé
Développement nordique		X	
Ressources naturelles	X		
Développement industriel		X	
Développement énergétique	X		
Pôles logistiques	X		
Développement touristique	X		

Photo du port



Source : Compagnie d'Arrimage de Québec

**FICHES SIGNALÉTIQUES SUR LES PORTS
DU RÉSEAU PORTUAIRE COMMERCIAL STRATÉGIQUE**

FORESTVILLE

Propriétaire des installations								
<ul style="list-style-type: none"> • Ville de Forestville 								
Principales activités								
<ul style="list-style-type: none"> • Déchargements (entrées) : sel de déglacage • Chargements (sorties) : sable et granulats • Service saisonnier de traversier avec Rimouski (transportant en moyenne 20 000 véhicules et 40 000 passagers par année) 								
Activités de manutention (000 tonnes)								
	2011		2012		2013		2014	
	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties
Internationales	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Intérieures	3,50	42,7	2,8	30,1	6,1	16,3	6,3	24,4
Total	46,2		32,9		22,4		30,7	
Escales de navires								
Cargo	nd		nd		nd		nd	
Activités de Traverse Rimouski-Forestville								
45 000 passagers / 16 000 voitures annuellement (moyenne)								
Liens avec l'économie régionale								
<ul style="list-style-type: none"> • Des cimenteries chargent du sable et des agrégats extraits dans la région et destinés à leurs usines. • Le service de traversier saisonnier offert par Traverse Rimouski-Forestville permet la mobilité du public et des travailleurs. 								
Infrastructures								
Quai ou poste à quai	1				2			
Longueur (m)	nd				nd			
Profondeur (m)	5,0				5,0			
Construction / fin de vie	1950 / est en fin de vie utile							
Note : deux brise-lames protègent le quai.								
Performance								
Forces								
<ul style="list-style-type: none"> • Espaces (non aménagés) disponibles à proximité du quai. • Présence de sable de grande qualité pour la fabrication de béton. • Proximité du parc industriel. 								

- Disponibilité des terrains vacants à faibles coûts.

Limites

- Très faible profondeur d'eau.
- Largeur réduite (quai éperon) compliquant les opérations avec véhicules.
- Quai en fin de cycle de vie, qui aura besoin de travaux majeurs à court terme pour maintenir des conditions d'exploitation sécuritaires, notamment au regard de sa capacité portante.
- Absence d'accès ferroviaire.

Enjeux

- Infrastructure approchant de la fin de sa vie utile, sous la responsabilité d'une petite municipalité qui n'a vraisemblablement pas les moyens de réaliser les travaux de réfection et de reconstruction majeurs.
- Le service de traversier (automobiles et personnes) offert par Traversier Rimouski-Forestville, qui favorise la mobilité du public et des travailleurs entre ces deux secteurs, dépend de cette infrastructure.

Perspective

- De nouvelles activités de transbordement de sable et de granit de haute qualité pourraient être éventuellement développées compte tenu de l'abondance de cette ressource locale. D'autres activités pourraient également être développées dans les secteurs suivants : agrégats, tourbe, biomasse, minerai de haute qualité, etc.
- Au fil des ans, les intervenants locaux ont fait la promotion de la région de Forestville pour l'implantation de divers projets dans les domaines forestier et minier, et certains de ces projets dépendaient de la disponibilité d'infrastructures portuaires.
- Le milieu considère que le maintien de cette infrastructure est essentiel au développement économique de la communauté et de la région, les ports commerciaux les plus proches se trouvant à Pointe-au-Pic, d'une part, et à Baie-Comeau, d'autre part.
- La Ville a fait produire une étude d'avant-projet en 2012 portant sur des travaux de réfection sommaires. Le coût estimé de ces travaux est de 1,4 M\$. La Ville indique qu'elle ne pourra payer seule ces dépenses.
- La venue du Groupe Riverin Maritimes, ayant comme port d'attache le quai de Forestville, favorisera le développement du port, provoquera des opportunités d'affaires et du transport de petits volumes.

Occasions d'affaires associées au développement économique du Québec

	Faible	Modéré	Élevé
Développement nordique		X	
Ressources naturelles		X	
Développement industriel	X		
Développement énergétique	X		
Pôles logistiques	X		
Développement touristique	X		

Photo du port



Source : Municipalité de Forestville

**FICHES SIGNALÉTIQUES SUR LES PORTS
DU RÉSEAU PORTUAIRE COMMERCIAL STRATÉGIQUE**

GASPÉ

Propriétaire des installations								
<ul style="list-style-type: none"> • Transports Canada (TC) 								
Principales activités								
<ul style="list-style-type: none"> • Déchargements (entrées) : produits pétroliers, qui dominent très nettement les activités en tonnage, et sel de déglacage • Chargements (sorties) : agrégats, pales d'éoliennes • Croisières internationales • Escales de navires de Pêches et Océans Canada • Base de pêche commerciale et mariculture (4 navires) • Chantier naval Forillon 								
Activités de manutention (000 tonnes)								
	2011		2012		2013		2014	
	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties
Internationales	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4,1	0,0	0,1
Intérieures	90,6	49,8	95,1	30,4	79,9	30,6	74,6	10,0
Total	140,4		125,5		114,6		84,7	
Escales de navires								
Cargo	30		30		24		27	
Croisières internationales								
(passagers)	6 689		21 047		14 019		12 876	
(navires au quai)	0		3		4		6	
(navires à l'ancre)	10		16		15		14	
Liens avec l'économie régionale								
<ul style="list-style-type: none"> • Avec la fermeture de Mines Gaspé en 2002, ce quai a perdu son principal utilisateur historique. • La pétrolière Ultramar décharge et entrepose au port de Gaspé les approvisionnements de la région en produits pétroliers, pour distribution ultérieure par camion. • LM Wind Power, fabricant de pales d'éoliennes, établi à proximité du port, utilise le quai pour ses exportations occasionnelles vers les marchés outre-mer et cette utilisation s'accroît avec la diminution des constructions de parcs éoliens au Québec. • Le quai permet de recevoir des navires de croisières internationales. • Le quai compte un poste en eau moins profonde qui est très fréquemment utilisé par les entreprises de pêche commerciale ou de mariculture et par le chantier naval. 								

Infrastructures		
Quai ou poste à quai	1 (quai du terminal minéralier)	2 (quai des remorques)
Longueur (m)	180	175
Profondeur (m)	10	8
Construction / fin de vie	1985 / 2032	1985 / 2032
Performance		
Forces		
<ul style="list-style-type: none"> • Le quai bénéficie d'une excellente protection naturelle. • Présence d'une desserte ferroviaire à proximité immédiate (capacité limitée). • Disponibilité de terrains industriels, offerts à prix avantageux et avec congé de taxes municipales. Gaspé possède trois parcs industriels : le parc industriel de York pour les entreprises qui ne s'attendent pas à utiliser les installations portuaires; le parc industriel portuaire de Sandy Beach pour les entreprises souhaitant avoir accès à des installations portuaires; et le parc industriel de Rivière-au-Renard pour les entreprises de pêche et d'activités connexes à la pêche. • Présence d'un chantier naval pouvant offrir des services de réparations de navires à flot (Chantier Forillon). • Les sols et les sédiments entourant le quai ont été décontaminés. 		
Limites		
<ul style="list-style-type: none"> • Quasi-absence d'espaces d'entreposage intérieurs. • Hauteur du quai insuffisante – le tablier du quai se trouve parfois trop bas pour les gros navires. 		
Enjeux		
<ul style="list-style-type: none"> • Transfert du quai : TC souhaite se départir de ses installations à Matane depuis 1996; le milieu ne semble pas intéressé par cette proposition. • Investissements : tant que TC sera propriétaire de ce quai, les investissements consentis sur cette structure se limiteront au minimum requis du point de vue de la fonctionnalité et la sécurité des installations. TC ne consent aucun investissement en amélioration ou en développement. 		
Perspective d'avenir		
<ul style="list-style-type: none"> • Au cours des dernières décennies, les pétrolières ont fermé plusieurs de leurs parcs de réservoirs régionaux approvisionnés par des navires. Elles ont considérablement étendu les distances pour lesquelles elles privilégient le transport par camion, une option extrêmement compétitive du point de vue des expéditeurs. Cette menace de fermeture pourrait éventuellement toucher le dépôt pétrolier de Gaspé, bien qu'en principe ce dernier soit moins exposé en raison de son éloignement des raffineries. • La présence à Gaspé du fabricant de pales d'éoliennes LM Wind Power suscite l'espoir que cette entreprise, qui utilise peu le port actuellement, développera davantage ses activités d'expédition maritime avec la diminution de la demande en provenance de la région et du Québec et qu'elle devra développer des ventes outre-mer. • L'instabilité du marché touchant les expéditions de pierre de GDS n'offre pas pour l'instant la perspective d'un créneau d'affaires solide pour le port. • Quelles seraient les retombées des éventuels travaux d'exploration pétrolière/gazière dans la région sur le quai de Gaspé ? • Les qualités du quai de Gaspé, son faible taux d'utilisation, la disponibilité des terrains à vocation industrielle à proximité et sa desserte ferroviaire peuvent conférer au site un pouvoir d'attraction significatif pour de futures implantations industrielles, comme cela a été le cas pour LM Wind Power. 		

Occasions d'affaires associées au développement économique du Québec			
	Faible	Modéré	Élevé
Développement nordique	X		
Ressources naturelles		X	
Développement industriel		X	
Développement énergétique		X	
Pôles logistiques	X		
Développement touristique		X	

Photo du port



Source : Transports Canada

FICHES SIGNALÉTIQUES SUR LES PORTS DU RÉSEAU PORTUAIRE COMMERCIAL STRATÉGIQUE

GROS-CACOUNA

Propriétaire des installations								
<ul style="list-style-type: none"> • Transports Canada (TC) 								
Principales activités								
<ul style="list-style-type: none"> • Déchargements (entrées) : bois brut, sable/gravier, engrais, sel de déglacage • Chargements (sorties) : papier 								
Activités de manutention (000 tonnes)								
	2011		2012		2013		2014	
	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties
Internationales	22,0	52,0	14,0	24,0	19,6	11,7	42,0	29,9
Intérieures	60,00	5,00	106,00	6,30	21,2	0,9	6,4	10,3
Total	139		150,3		53,4		88,6	
Escales de navires								
Cargo	52		35		14		26	
Liens avec l'économie régionale								
<ul style="list-style-type: none"> • Papiers White Birch, usine de Rivière-du-Loup : exportation de papier journal • Producteurs de tourbe horticole de la région de Rivière-du-Loup : importation de matières premières (vermiculite) • Usines de sciage du Bas-Saint-Laurent : réception du bois brut 								
Infrastructures								
Numéro du poste à quai	1				2			
Longueur (m)	141				141			
Profondeur (m)	10,2				10,2			
Construction / fin de vie	1964 à 1978 / 2020 (quais) et 2035 (brise-lames)							
<ul style="list-style-type: none"> • Largeur de l'entrée du havre : 170 m 								
Performance								
Forces								
<ul style="list-style-type: none"> • Présence d'un parc industriel de grand gabarit à moins de 1 km. • Localisation à proximité immédiate du réseau autoroutier. • Capacité d'entreposage intérieur et extérieur importante au regard de la demande actuelle. • Qualité, efficacité et flexibilité de la main-d'œuvre. 								

Limites

- Présence d'un haut-fond dans le havre, qui peut constituer une contrainte aux manœuvres.
- Absence de desserte ferroviaire malgré la proximité relative de la voie du CN.
- Les manœuvres d'entrée dans le havre peuvent être délicates, voire difficiles, dans certaines conditions de vent et de courant, et ce, en raison de la largeur de l'entrée du havre.
- Absence de rampe *ro-ro* malgré la localisation favorable du port du point de vue du développement d'une liaison avec la Côte-Nord spécialisée dans le trafic lourd.
- Présence d'habitats marins et terrestres sensibles ou protégés à proximité.

Enjeu

- Transfert de la propriété du port : TC souhaite se départir de ces installations depuis 1996; le milieu ne semble pas intéressé par cette proposition.
- Investissements : tant que TC est propriétaire des installations, les investissements consentis se limitent au minimum requis du point de vue de la fonctionnalité et la sécurité; TC ne consent aucun investissement en amélioration ou en développement.

Perspective d'avenir

- La Commission régionale du port de Gros-Cacouna représente les usagers du port et les intervenants économiques de la région dans toutes les discussions entourant l'avenir du port et elle constitue un regroupement d'intérêts dynamique et efficace.
- En 2013, des discussions ont été entreprises entre la Commission régionale du port de Gros-Cacouna et l'Administration portuaire de Québec pour explorer les possibilités d'un éventuel partenariat entre les deux organisations.
- La Commission régionale du port de Gros-Cacouna évalue la possibilité que le port soit doté d'une rampe *ro-ro* afin que l'installation puisse servir d'assise à une nouvelle liaison maritime entre les deux rives du fleuve, réservée pour le transport de remorques de camions.

Occasions d'affaires associées au développement économique du Québec

	Faible	Modéré	Élevé
Développement nordique	X		
Ressources naturelles	X		
Développement industriel		X	
Développement énergétique	X		
Pôles logistiques	X		
Développement touristique	X		

Photo du port



Source : Transports Canada

**FICHES SIGNALÉTIQUES SUR LES PORTS
DU RÉSEAU PORTUAIRE COMMERCIAL STRATÉGIQUE**

HAVRE-SAINT-PIERRE

Propriétaires des installations								
<ul style="list-style-type: none"> • Port de Havre-Saint-Pierre (Corporation à but non lucratif) : quai public • Parcs Canada : havre pour petits bateaux • Rio Tinto Fer et Titane (RTFT) : terminal minéralier privé 								
Principales activités								
Quai public								
<ul style="list-style-type: none"> • Déchargements (entrées) : produits de la pêche (1 600 tonnes annuellement), marchandises générales (Relais Nordik), marchandises surdimensionnées, sel de déglacage • Chargements (sorties) : marchandises générales (Relais Nordik) • Autres activités : croisières internationales, passagers du service Relais Nordik 								
Havre pour petits bateaux								
<ul style="list-style-type: none"> • Navires de pêche commerciale • Croisières-excursions (Réserve de parc national de l'Archipel-de-Mingan) • Marina 								
Terminal RTFT								
<ul style="list-style-type: none"> • Déchargements : intrants nécessaires au fonctionnement de la mine et du concentrateur RTFT • Chargements : concentré de minerai de fer et titane 								
Activités de manutention (000 tonnes)								
	2011		2012		2013		2014	
	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties
Quai public								
Internationales	0,0	0,0	0,8	0,0	0,9	0,0	0,0	0,0
Intérieures	9,6	0,5	12,9	0,5	8,9	0,5	9,8	0,5
Quai RTFT								
Internationales et intérieures	8,5	2808,3	nd	2576,0	nd	1493,0	nd	1994,0
Total	2 826,9		2 590,2		1 503,3		2 004,3	
Escales de navires								
Quai public – Relais Nordik (1^{er} avril au 31 mars)	45		45		45		45	
Quai public – Croisières internationales (passagers)	5 (1 070)		3 (764)		4 (1 964)		5 (2 146) (6 navires et 3 449 passagers en 2015)	
Quai public- Autres navires	24		37		24		19	
Quai RTFT	65		73		42		50	

Liens avec l'économie régionale

- Le quai public est l'un des quatre ports de tête de ligne du service de desserte maritime d'Anticosti et de la Moyenne et Basse-Côte-Nord (Relais Nordik).
- Ce quai permet également de recevoir des navires de croisières internationales, de débarquer les produits des entreprises de pêche commerciale (dont une partie est transformée sur place) et de recevoir à l'occasion des colis surdimensionnés pour les chantiers des centrales hydro-électriques de la rivière Romaine (2008 à 2020).
- Le terminal privé de RTFT soutient les activités d'extraction et de traitement primaire du minerai extrait au lac Tio et permet d'approvisionner le complexe métallurgique de RTFT à Sorel-Tracy.
- Le havre pour petits bateaux, qui appartient à Parcs Canada, soutient par ailleurs des activités importantes dans le domaine de la pêche commerciale et du tourisme.
- La Réserve de parc nationale de l'Archipel-de-Mingan est reconnue comme étant un produit d'appel majeur de la Côte-Nord sur le plan touristique; ainsi le havre pour petits bateaux de Havre-Saint-Pierre constitue le port d'embarquement pour de nombreuses entreprises de croisière-excursions, alors que le quai public permet l'accueil de navires de croisières internationales, attirés principalement par la notoriété de la Réserve.

Infrastructures

Quai ou porte à quai	Quai public	Terminal RTFT
Longueur (m)	108	300
Profondeur (m)	9,5	10,1
Construction / fin de vie	2008 / 2038	nd

Performance

Forces

- Quai public récemment reconstruit (2008 à 2009), donc en excellent état.
- Il s'agit de l'un des quatre ports de tête de ligne de la desserte maritime de la Moyenne et Basse-Côte-Nord (condition du contrat liant le gouvernement du Québec à l'armateur jusqu'en 2021).
- Proximité immédiate de la Réserve de parc national du Canada de l'Archipel-de-Mingan.
- Présence de nombreuses entreprises de pêche commerciale et d'une usine de transformation des produits de la mer.
- Proximité du gisement d'ilménite le plus important au monde, avec un horizon d'exploitation de 50 ans.
- Croissance soutenue du nombre de passagers de croisières internationales.

Limites

- Absence d'une « zone tampon » entre le quai public et le village.
- Absence d'entrepôt à proximité immédiate du quai (entrepôt à moins de 1 km).
- Aires d'entreposage extérieur à proximité immédiat du quai limitées (1 200 m², 3 720 m² en dehors de la saison touristique).
- Absence de rampe *ro-ro* accessible aux navires conventionnels.

Enjeux

- La capacité financière de la corporation à but non lucratif qui possède et gère le quai public reste à établir (pérennité à long terme).
- Développement et diversification des activités au quai public dans le but d'en accroître les revenus, tout en maintenant une bonne cohabitation avec les fonctions résidentielles, les activités touristiques et la protection du patrimoine naturel de la Réserve.

Perspective			
Quai public			
<ul style="list-style-type: none"> • Les intervenants du milieu estiment que les activités de croisières internationales poursuivront leur croissance. • Projet de mise en place d'un service de traversier saisonnier entre la Gaspésie, Anticosti et Havre-Saint-Pierre, qui utiliserait le quai public. 			
Terminal RTFT			
<ul style="list-style-type: none"> • Les investissements importants consentis au cours des dernières années par RTFT dans les installations minières du lac Tio et son terminal portuaire permettent une amélioration de la performance des opérations. 			
Occasions d'affaires associées au développement économique du Québec			
	Faible	Modéré	Élevé
Développement nordique	X		
Ressources naturelles		X	
Développement industriel	X		
Développement énergétique		X	
Pôles logistiques	X		
Développement touristique		X	

Photo du port



Source : Transports Canada

FICHES SIGNALÉTIQUES SUR LES PORTS DU RÉSEAU PORTUAIRE COMMERCIAL STRATÉGIQUE

MATANE

Propriétaires des installations								
<ul style="list-style-type: none"> • Transports Canada (TC) : quai commercial, quai éperon, brise-lames ouest, une partie des terrains • Société des traversiers du Québec (STQ) : terminal desservant le traversier routier (liaison avec Baie-Comeau et Godbout) et les navires de CTMA assurant les liaisons entre Matane et les Îles-de-la-Madeleine, brise-lames est, poste de ravitaillement en gaz naturel liquéfié, vaste stationnement, terminal de traversier-rail, terrains de la cour de triage ferroviaire • COGEMA (filiale du CN) : voies ferrées • Point Terminaux portuaires du Québec : entrepôt Irving : conduites reliant le port à son parc de réservoirs • Autres : Pêches et Océans Canada (havre de pêche), Méridien Maritime (chantier naval), Fruits de mer de l'Est-du-Québec (usine de transformation de produits de la mer) 								
Principales activités								
<p>Quai commercial</p> <ul style="list-style-type: none"> • Déchargements (entrées) : bois brut, sel de déglacage, composantes éoliennes • Chargements (sorties) : maisons préfabriquées, pâte à papier <p>Terminal traversier-rail</p> <ul style="list-style-type: none"> • Déchargements (entrées) : bois brut, lingots et gueuses d'aluminium • Chargements (sorties) : matériel ferroviaire <p>Terminal STQ</p> <ul style="list-style-type: none"> • Chargements et déchargements : passagers, voitures, camions (marchandises diverses en provenance ou à destination de la Côte-Nord et des Îles-de-la-Madeleine) <p>Quai de Pêches et Océans Canada</p> <ul style="list-style-type: none"> • Déchargements : produits de la mer 								
Activités au quai fédéral (000 tonnes)								
	2011		2012		2013		2014	
	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties
Internationales	11,30	71,50,	18,60	119,80	4,60	180,30	1,1	206,8
Intérieures	32,80	24,10	28,10	43,70	11,20	1,0	4,4	25,1
Total	139,7		210,2		197,1		237,4	
Escalaes de navires								
Cargo	35		41		36		36	
Activités au terminal STQ (2014-2015, excluant les activités de CTMA)								
174 000 passagers, 48 000 voitures, 14 000 camions, 19 000 autres véhicules								
Activités au terminal COGEMA (2010-2011 à 2013-2014)								
Activités variant de près de 500 000 tonnes à près de 600 000 tonnes								

Liens avec l'économie régionale

- Tembec (usine de pâte de papier) (Matane) : exporte une partie de sa production sur le marché outre-mer (quai public)
- Marmen Énergie (Matane) : expédition de sections de tours d'éoliennes (quai public)
- WEC Tours Québec (Matane) et promoteurs de parcs éoliens : réception de composantes d'éoliennes (quai public)
- Groupe Bouffard (Matane): réception de bois d'Anticosti et de matières recyclables du Nord-du-Québec (quai public)
- Uniboard Canada (usine de panneaux de particules) (Sayabec) : réception de matière première (quai public)
- Construction CEG (Matane) : assemblage de maisons préfabriquées pour expédition vers la Côte-Nord et l'Arctique (quai public)
- Béton provincial (fabrication de tuyaux, briques et blocs en béton) (Matane) : expéditions vers la Côte-Nord via le traversier routier
- Natrel (laiterie d'Amqui) : expédition du lait vers la Côte-Nord via le traversier routier
- Méridien Maritime (Matane) : réparation et construction navale (base d'affaires principale)
- Fruits de Mer de l'Est-du-Québec (Matane) : transformation de la crevette nordique et du poisson de fond
- Entreprises de pêche commerciale : une vingtaine de grands crevettiers et une quinzaine de petits bateaux pour la pêche au poisson de fond
- Société des traversiers du Québec : service emprunté par des camions assurant une partie de l'approvisionnement de la Côte-Nord et du Labrador en biens de consommation, matériaux de construction et équipements divers; assure la mobilité de la main-d'œuvre et des touristes entre les deux rives du Golfe du Saint-Laurent
- COGEMA : le service de traversier-rail reliant Matane à Baie-Comeau et Sept-Îles offre une option compétitive pour le transport de billes de bois de la Côte-Nord vers les usines de sciage de la région

Infrastructures

Quai ou poste à quai	1 (commercial)	2 (éperon)	3 (éperon)
Longueur (m)	186	92	134
Profondeur (m)	10,0	4,9	4,0
Construction / fin de vie	1969 / nd	1969 / nd	1969 / 2015

Note : Transports Canada prévoit démolir le quai éperon (postes 2 et 3).

Performance

Forces

- Matane constitue un carrefour de transport dans l'Est-du-Québec avec la convergence d'itinéraires routiers desservant le Bas-Saint-Laurent, la Gaspésie et les Maritimes, la présence d'une desserte ferroviaire assurée par un chemin de fer de classe 1, les liaisons maritimes régulières vers la Côte-Nord (traversier routier et traversier-rail) et son port commercial.
- Un parc industriel se trouve à proximité immédiate du port et regroupe des entreprises de plusieurs secteurs, dont quelques-unes sont clientes du port. Ce dernier a clairement constitué un facteur de localisation pour plusieurs entreprises établies dans le parc industriel, même si elles ne sont pas actuellement clientes du port. Ce parc possède par ailleurs une réserve de terrains disponibles pour de nouvelles implantations.
- Le port jouit ainsi d'une base d'affaires solide et diversifiée qui peut être appelée à croître encore grâce au pouvoir d'attraction grandissant du parc industriel.

- Comme tous les ports de TC, le port de Matane profite d'une main-d'œuvre de qualité et d'une organisation du travail flexible à un prix compétitif.

Limites

- Les espaces d'entreposage extérieurs sur le quai commercial ou à proximité sont limités.
- Avec l'accroissement de la taille de navires, la longueur du quai commercial est devenue insuffisante.
- Un seul poste à quai dispose d'une profondeur d'eau de 10 mètres.
- Présence d'un obstacle à la navigation dans le havre (quai éperon qui sera démoli).

Enjeux

- Transfert des propriétés de TC : celui-ci souhaite se départir de ses installations à Matane depuis 1996; le milieu ne semble pas intéressé par cette proposition.
- Investissements : tant que TC est propriétaire des installations, les investissements consentis sur cette structure se limitent au minimum requis du point de vue de la fonctionnalité et la sécurité des installations; TC ne consent aucun investissement en amélioration ou en développement; or il est prévu que la capacité portante du quai commercial deviendra insuffisante vers 2024; ce quai doit par ailleurs être allongé, et les superficies attenantes doivent être accrues.
- La pérennité de l'usine papetière Tembec, de loin le principal client du quai commercial, et la poursuite de ses activités d'exportation outre-mer.
- Le développement d'activités d'expédition de composants d'éoliennes à partir du port de Matane.
- La présence potentielle d'une contamination aux hydrocarbures dans les sédiments et les sols du port, associée aux activités de transbordement de produits pétroliers et aux conduites souterraines reliant le quai au parc de réservoirs.

Perspective

- Possibilité que les entreprises locales du secteur éolien utilisent le port pour des exportations de façon régulière et à long terme.

Occasions d'affaires associées au développement économique du Québec

	Faible	Modéré	Élevé
Développement nordique		X	
Ressources naturelles	X		
Développement industriel		X	
Développement énergétique	X		
Pôles logistiques	X		
Développement touristique	X		

Photo du port



Source : Transports Canada

FICHES SIGNALÉTIQUES SUR LES PORTS DU RÉSEAU PORTUAIRE COMMERCIAL STRATÉGIQUE

MONTRÉAL

Propriétaires des installations				
<ul style="list-style-type: none"> Administration portuaire de Montréal (APM) (il s'agit de l'une des Administrations portuaires canadiennes du Québec, qui sont des sociétés autonomes fédérales) : ensemble des infrastructures maritimes de Montréal et Contrecoeur. Terminal privé à Sorel-Tracy exploité par la société Kildair (situé dans les eaux du port de Montréal). 				
Principales activités				
<ul style="list-style-type: none"> 4 terminaux de conteneurs internationaux 1 terminal de conteneurs domestiques 3 terminaux pour les marchandises générales non conteneurisées 1 terminal céréalier 15 postes à quai pour la manutention de vrac solide 11 postes à quai pour la manutention de produits pétroliers 2 postes à quai pour la manutention d'autres vracs liquides 1 terminal de croisières 1 réseau ferroviaire portuaire appartenant à l'APM, relié aux réseaux ferroviaires continentaux des deux chemins de fer de classe 1, CN et CP 				
Activités de manutention (000 tonnes)				
Internationale et Domestique	2011	2012	2013	2014
Total	28 534,10	28 421,80	28 156,70	30 400
Escales de navires				
Cargo	2 039	2 149	2 062	1 933
Croisières (passagers)	nd (33 219)	nd (49 739)	nd (49 065)	nd (56 466)
Liens avec l'économie régionale				
<ul style="list-style-type: none"> En raison de sa position stratégique, des services de transport conteneurisés internationaux qui y sont offerts et de la qualité de ses liaisons avec les réseaux ferroviaires et autoroutiers, le port de Montréal constitue de loin le principal point de transit intercontinental des biens manufacturés et des denrées alimentaires pour le Québec, l'Ontario et une partie du nord-est du continent. Un grand nombre d'entreprises de la région œuvrant dans de nombreux secteurs économiques profitent de la présence du port de Montréal. 				

Infrastructures	
Nombre de postes à quai	97
Longueur (km)	21
Profondeur (m)	8,2 à 11
Construction/fin de vie	Entre 1901 et 2014
<p>Notes</p> <ul style="list-style-type: none"> • Présence de 4 rampes ro-ro fixes. • Réseau ferroviaire interne comptant 100 km de voie, quatre locomotives et trois auxiliaires de traction appartenant à l'APM. • Présence d'un centre SIMEC (organisme d'intervention environnementale en milieu marin) à Verchères. 	
Performance	
<p>Forces</p> <ul style="list-style-type: none"> • Polyvalence et diversité des activités. • Proximité immédiate d'un marché régional important au regard des biens de consommation. • Le port de Montréal est un port de destination : les navires arrivent directement au port complètement chargés, se vident puis se rechargent en entier pour repartir vers leur destination. • Son infrastructure intermodale, appelée modèle Montréal, constitue une référence mondiale. Directement sur les quais, le réseau ferroviaire optimise le flux des marchandises et permet des gains de temps considérables. Les marchandises atteignent le Midwest, un bassin de 100 millions de consommateurs, en une journée de moins que si elles partaient du port de New York. • Les lignes maritimes offrent un service régulier et à fréquence régulière. Cela permet aux entreprises d'optimiser leurs inventaires. • Le port de Montréal compte parmi les ports internationaux les plus sûrs au monde. • En 2011, l'APM a joué un rôle clé dans le travail de création d'une grappe industrielle de logistique et de transport pour la région du Grand Montréal. • Au cœur d'un réseau de pipelines, il est une option viable et facilement mobilisable (à court terme) comme voie d'évacuation du pétrole brut à petit volume. • L'APM s'est engagé dans un projet visant à optimiser l'usage de la colonne d'eau disponible dans la Voie navigable du Saint-Laurent et au port (« projet de navigation électronique ») afin de s'assurer que la capacité de charge des navires fréquentant le port est utilisée à son maximum. • Grande capacité d'expansion à Contrecoeur (réserve de 489 hectares). 	
<p>Limites</p> <ul style="list-style-type: none"> • D'après les consultations réalisées dans le cadre des présents travaux, l'accès au réseau routier supérieur à partir du port de Montréal est une contrainte au développement des activités multimodales du port. • Dans le cas des terminaux à conteneurs, il y a nécessité de réaménager l'accès au port via l'autoroute 25 ainsi que les accès par la rue Notre-Dame. L'expansion du terminal Montréal-Est nécessiterait quant à lui l'établissement d'un lien routier avec l'autoroute 40. • En plus des accès routiers au port, l'infrastructure routière en périphérie du port doit aussi être améliorée puisque le besoin de fluidité des marchandises dépasse l'enceinte portuaire et s'étend à la région métropolitaine dans son ensemble. • Les efforts pour garantir la croissance des flux conteneurisés pourraient menacer la capacité d'expansion des opérations de transbordement des vrac. • Dans le secteur des vrac liquides, l'augmentation des volumes importés suite à la fermeture de la raffinerie Shell et les perspectives d'exportation de produits pétroliers arrivant de l'Ouest canadien à partir du port de Montréal laissent en effet présager que les capacités de manutention et d'accueil de navires devront être bonifiées. 	

Enjeux

- Cohabitation entre les fonctions portuaires et urbaines.
- Relations entre l'APM, les entreprises qui y mènent des opérations et le milieu.
- Fluidité des mouvements des camions entre les différents terminaux et le réseau routier supérieur (élément clef de compétitivité sur le marché du conteneur).
- Temps de transit ferroviaire entre le port de Montréal et la région de Chicago (élément clef de compétitivité sur le marché du conteneur).
- Optimisation de l'usage des espaces disponibles sur le territoire du port (îles de Montréal).
- Optimisation de l'usage de la colonne d'eau disponible dans la Voie navigable du Saint-Laurent et au port (élément clef de compétitivité, particulièrement sur le marché du conteneur).
- Accès à de nouveaux espaces pour ses projets de développement.
- Position concurrentielle du port de Montréal au regard des ports à conteneurs américains de la façade atlantique.
- Accès au financement requis pour réaliser les investissements nécessaires au maintien de sa compétitivité, dans le contexte des limites imposées par la Loi maritime du Canada et les lettres patentes de l'APM.

Perspectives d'avenir

- Le principal créneau d'affaires de l'APM, de ses opérateurs et des armateurs qui le fréquentent restera le conteneur, secteur très dynamique et compétitif. Les investissements qui sont consentis continuellement par ses compétiteurs (principalement les ports de New York-New Jersey, Norfolk et Savannah) afin d'accroître les profondeurs d'eau disponibles, les liaisons ferroviaires et la capacité des terminaux représenteront un défi constant pour Montréal. L'élargissement du canal de Panama et du canal de Suez pourrait également changer la donne dans ce marché.
- Les changements récents dans le profil des origines et destinations des conteneurs au port de Montréal (réduction de l'importance relative de l'Europe du Nord – son marché traditionnel - et diversification) illustrent bien le dynamisme de ce secteur et la capacité du port de Montréal à y maintenir et même accroître ses volumes d'affaires. Les congestions chroniques aux ports de la côte ouest ne sont pas étrangères à cette mutation de la clientèle.
- L'APM poursuit les études techniques, environnementales et de faisabilité pour l'aménagement d'un nouveau terminal de conteneurs sur ses terrains de Contrecoeur, situés à une soixantaine de kilomètres en aval de Montréal. Elle entend déposer une demande d'autorisation à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale.
- Le Port procédera aux travaux de la deuxième phase du « projet de navigation électronique ».
- L'APM voit d'un bon œil le travail de collaboration fait par la ville de Montréal et le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports pour améliorer l'accès des camions au port, notamment par l'établissement de liens directs entre les terminaux et le réseau autoroutier.
- L'APM souhaite accroître ses activités de croisières internationales et entreprendra la modernisation de son terminal de croisières. La ville de Montréal a déjà engagé 15 M\$, il reste les portions provinciale et fédérale à attacher.

Opportunités en lien avec le développement économique du Québec

	Faible	Modéré	Élevé
Développement nordique	X		
Ressources naturelles		X	
Développement industriel			X
Développement énergétique			X
Pôles logistiques			X
Développement touristique			X

Photos du port





Source : Administration portuaire de Montréal

**FICHES SIGNALÉTIQUES SUR LES PORTS
DU RÉSEAU PORTUAIRE COMMERCIAL STRATÉGIQUE**

POINTE-AU-PIC

Propriétaires des installations								
<ul style="list-style-type: none"> Société de gestion des infrastructures de transport de Charlevoix (SOGIT), une corporation à but non lucratif 								
Principales activités								
Quai commercial <ul style="list-style-type: none"> Chargements (entrées): papier Déchargements (sorties): aucun Havre touristique <ul style="list-style-type: none"> Croisières-excursions 								
Activités de manutention (000 tonnes)								
	2011		2012		2013		2014	
	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties
International	0,0	137,7	0,0	115,6	0,0	82,3	0,0	136,0
Domestique	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Total	137,7		115,6		82,3		136	
Escales de navires								
Cargo	18		20		12		19	
Liens avec l'économie régionale								
<ul style="list-style-type: none"> Le quai de Pointe-au-Pic permet l'expédition du papier journal de l'usine de Produits forestiers Résolu de Clermont sur les marchés outre-mer. En saison, il accueille également des navires de croisières domestiques. 								
Infrastructures								
N° du poste à quai	1 (quai commercial)				2 (quai touristique)			
Longueur (m)	120				nd			
Profondeur (m)	7,9				nd			
Construction / fin de vie	nd				nd			
Performance								
Forces <ul style="list-style-type: none"> Présence d'un parc industriel à proximité (secteur Clermont). Présence du Fairmont Manoir Richelieu et du Casino de Charlevoix à proximité immédiate. 								

Limites

- Un seul client régulier au quai commercial (Produits Forestiers Résolu).
- Absence de desserte ferroviaire.
- Problématique affectant la fonctionnalité du quai touristique.

Enjeux

- Viabilité commerciale et financière de la SOGIT, qui a acquis le quai commercial en 2012 en retour d'une compensation financière de 8,9 M\$ de Transports Canada.
- Pérennité de l'usine Papier Résolu de Clermont, le seul client du quai commercial, et poursuite de ses activités d'exportation outre-mer.

Perspectives d'avenir

- La SOGIT mise sur le développement des croisières-excursions. À ce titre, les travaux réalisés en 2013 permettent de redonner une fonctionnalité au quai touristique.

Opportunités en lien avec le développement économique du Québec

	Faible	Modéré	Élevé
Développement nordique	X		
Ressources naturelles	X		
Développement industriel	X		
Développement énergétique	X		
Pôles logistiques	X		
Développement touristique		X	

Photo du port

Source : Compagnie d'Arrimage de Québec

**FICHES SIGNALÉTIQUES SUR LES PORTS
DU RÉSEAU PORTUAIRE COMMERCIAL STRATÉGIQUE**

PORT-ALFRED

Propriétaire des installations								
<ul style="list-style-type: none"> Rio Tinto Alcan (RTA) : toutes les installations 								
Principales activités								
<ul style="list-style-type: none"> Déchargements (entrées) : bauxite et alumine, coke de pétrole, mazout, soude caustique, spath fluor et autres matières premières requises par les alumineries de Rio Tinto Alcan Chargements (sorties) : aucun 								
Activités de manutention (000 tonnes)								
	2011		2012		2013		2014	
	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties
Internationales	4 805,6	0,0	4 478,4	0,0	4 680,3	0,0	4 857,3	0,0
Intérieures	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Total	4 805,6		4 478,4		4 680,3		4 857,3	
Escales de navires								
Cargo	nd		nd		nd		nd	
Lien avec l'économie régionale								
<ul style="list-style-type: none"> Ces installations portuaires permettent la réception des matières premières nécessaires à l'exploitation des quatre alumineries de RTA dans la région. 								
Infrastructures								
Quai ou du poste à quai	1 (quai Duncan)				2 (quai Powell)			
Longueur (m)	386				347			
Profondeur (m)	11				11			
Construction / fin de vie	1938 / nd				1948 / nd			
Performance								
Force								
<ul style="list-style-type: none"> Installations aménagées et équipées pour répondre précisément aux besoins de l'entreprise, donc satisfaisant efficacement et au plus faible coût à ces besoins, et présentant un taux d'utilisation élevé. 								
Limites								
<ul style="list-style-type: none"> Condition des glaces pouvant compliquer les manœuvres des navires en hiver. Avec les années et l'augmentation de la taille des navires de vrac, la profondeur d'eau disponible est devenue contraignante pour certains navires. 								

Enjeu			
<ul style="list-style-type: none"> L'accroissement de la profondeur d'eau offerte par les installations devra éventuellement être envisagé par RTA. 			
Perspective			
<ul style="list-style-type: none"> Tant que les quatre alumineries qu'elles desservent maintiendront leur position sur le marché, les installations portuaires de Port-Alfred seront en activité. 			
Occasions d'affaires associées au développement économique du Québec			
	Faible	Modéré	Élevé
Développement nordique	X		
Ressources naturelles	X		
Développement industriel		X	
Développement énergétique	X		
Pôles logistiques	X		
Développement touristique	X		

Photo du port



Source : Google Earth

**FICHES SIGNALÉTIQUES SUR LES PORTS
DU RÉSEAU PORTUAIRE COMMERCIAL STRATÉGIQUE**

PORT-CARTIER

Propriétaires des installations								
<ul style="list-style-type: none"> • ArcelorMittal : terminal minéralier privé • Ville de Port-Cartier : quai public 								
Principales activités								
Port ArcelorMittal (privé)								
<ul style="list-style-type: none"> • Déchargements (entrées) : partie importante des approvisionnements requis pour les opérations de ses sites miniers, du concentrateur de Fermont et de l'usine de bouletage de Port-Cartier et du réseau ferroviaire qui relie les deux sites, grain • Chargements (sorties) : minerai de fer et concentré de minerai de fer, matériel ferroviaire, grain 								
Quai municipal (public)								
<ul style="list-style-type: none"> • Utilisé de façon sporadique, surtout en période d'été, par Produits Forestiers Arbec pour le chargement des sous-produits de son usine de sciage locale – copeaux, sciure, planures, écorces 								
Activités de manutention au terminal ArcelorMittal (000 tonnes)								
	2011		2012		2013		2014	
	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties
Internationales	133,0	12 541,0	158	12 632	180	15 201	199	20 046
Intérieures	1 157	3 139,4	1 236	3 140	1 490	3 596	1 758	3 909
Total	16 970,4		17 166		20 467		25 912	
Escales de navires au terminal ArcelorMittal								
Cargo	nd		nd		nd		nd	
Activités au quai municipal (000 tonnes)								
	2011		2012		2013		2014	
	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties
Internationales	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,6
Intérieures	0,0	92,4	0,0	82	0,0	106,9	0,0	105,0
Liens avec l'économie régionale								
Terminal ArcelorMittal								
<ul style="list-style-type: none"> • Les activités d'ArcelorMittal dans la région de Port-Cartier – extraction et première transformation du minerai de fer provenant du gisement du mont Wright – dépendent des installations portuaires privées de l'entreprise pour la réception d'une partie des matières premières et pour l'expédition des produits. • Silos Port-Cartier loue une partie des installations portuaires d'ArcelorMittal pour ses opérations de réception et d'expédition de grain. 								
Quai municipal								
<ul style="list-style-type: none"> • Produits Forestiers Arbec utilise ce quai occasionnellement pour le chargement des sous-produits de son usine de sciage locale. 								

Infrastructures			
Quai ou poste à quai	Quai ArcelorMittal (terminal minéralier)	Quai ArcelorMittal loué à Silos Port-Cartier	Quai municipal
Longueur (m)	600	451	165
Profondeur (m)	16,5	15,2	11,0
Construction / fin de vie	nd	nd	nd
Performance			
<p>Forces</p> <p>Terminal ArcelorMittal</p> <ul style="list-style-type: none"> Terminal conçu à l'origine pour correspondre précisément aux besoins de l'entreprise <p>Quai municipal</p> <ul style="list-style-type: none"> Réseau ferroviaire local à moins de 1 km Parc industriel avec espaces disponibles à proximité immédiate 			
<p>Limites</p> <p>Terminal ArcelorMittal</p> <ul style="list-style-type: none"> Capacité d'expansion limitée <p>Quai municipal</p> <ul style="list-style-type: none"> Quai ne bénéficiant d'aucune protection (absence de havre naturel ou de brise-lames pour protéger la partie extérieure du quai) Installation approchant la fin de sa vie utile Volume d'activités peu important et marché très peu diversifié 			
Enjeux			
<p>Terminal ArcelorMittal</p> <ul style="list-style-type: none"> Nécessité de développer de nouveaux postes à quai si les projets d'expansion des capacités de production se concrétisent. <p>Quai municipal</p> <ul style="list-style-type: none"> Pérennité d'une installation portuaire publique à Port-Cartier, compte tenu de l'état du quai et de la capacité financière du milieu. Le milieu souhaite que de nouvelles infrastructures portuaires polyvalentes soient construites sur ce site afin d'accueillir non seulement des barges et des navires-cargo, mais également un éventuel service de traversier rail-camion reliant les deux rives du Saint-Laurent. Le coût de ce projet est estimé à plus de 30 M\$. 			
Perspective			
<p>Terminal ArcelorMittal</p> <ul style="list-style-type: none"> Comme pour l'entreprise dans son ensemble, l'avenir de cette installation portuaire dépend du marché du fer, qui est fortement cyclique, et des décisions prises au regard de la production du minerai de fer et des concentrés. <p>Quai municipal</p> <ul style="list-style-type: none"> Possibilité que Produits Forestiers Arbec développe des activités d'exportation outre-mer via le quai municipal. Un certain nombre de projets miniers existent dans la région immédiate; toutefois, les installations actuelles ne permettraient de desservir que des projets générant des volumes relativement faibles compte tenu de leurs dimensions et de la profondeur d'eau offerte. L'ajout de nouvelles activités constitue une possibilité réelle à condition que l'infrastructure portuaire soit améliorée. 			

Occasions d'affaires associées au développement économique du Québec			
	Faible	Modéré	Élevé
Développement nordique			X
Ressources naturelles			X
Développement industriel			
Développement énergétique	X		
Pôles logistiques	X		
Développement touristique	X		

Photo du port



Source : ArcelorMittal

FICHES SIGNALÉTIQUES SUR LES PORTS DU RÉSEAU PORTUAIRE COMMERCIAL STRATÉGIQUE

PORT DE SAGUENAY

Propriétaires des installations								
<ul style="list-style-type: none"> Administration portuaire du Saguenay (APS) (il s'agit de l'une des Administrations portuaires canadiennes du Québec, qui sont des sociétés autonomes fédérales) : installations de Grande-Anse Saguenay : terminal de croisières internationales situé à La Baie, propriété de la ville de Saguenay, mais géré par l'APS 								
Principales activités								
<ul style="list-style-type: none"> Déchargements (entrées) : sel de déglacage, brai liquide, charbon, spath fluor, anodes, kaolin, explosifs, briques réfractaires, etc. Chargements (sorties) : aluminium, pâte de bois, marchandises surdimensionnées, explosifs, agrégats, etc. Passagers (terminal de croisières) 								
Activités de manutention (000 tonnes)								
	2011		2012		2013		2014	
	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties
Internationales	189,7	79,8	122,9	31,0	124,7	65,6	172,6	10,9
Intérieures	53,8	0,7	109,1	7,9	75,6	1,4	70,7	25,9
Total	324		270,9		267,5		280,1	
Escales de navires								
Cargo	55		40		49		44	
Croisières internationales (passagers)	17 (16 113)		25 (29 045)		23 (20 380)		32 (28 972)	
Liens avec l'économie régionale								
<ul style="list-style-type: none"> Rio Tinto Alcan, qui produit de l'aluminium de première fusion à La Baie, Laterrière, Jonquière et Alma, reçoit au port de Saguenay certains de ses intrants et y charge quelques-unes de ses marchandises destinées aux marchés outre-mer. Elkem Métal y reçoit le charbon nécessaire à ses opérations de fabrication de ferrosilicium. Des fabricants régionaux d'équipements industriels et de structures utilisent le terminal de Grande-Anse comme lieu d'expédition de certaines productions. Produits forestiers Résolu reçoit au port le kaolin nécessaire aux opérations de son usine de Kénogami. 								
Infrastructures								
Quai ou poste à quai	1 (Grande-Anse)				2 (terminal de croisières de La Baie)			
Longueur (m)	286				355			
Profondeur (m)	14,5				12			
Construction / fin de vie	1985 / 2060				2006 / nd			

Performance

Forces

- Infrastructures récentes et en bon état.
- Profondeur d'eau relativement importante, pas de dragage d'entretien.
- Vaste réserve de terrains pour le développement d'infrastructures de transbordement et les implantations industrielles; site industriel et intermodal situé à 2 km du port.
- Absence de passif environnemental connu.
- Éloignement des zones résidentielles.
- Diversité des trafics malgré les faibles volumes de plusieurs catégories de marchandises.
- Base industrielle régionale importante comptant plusieurs utilisateurs actuels et potentiels.
- Potentiel d'expansion portuaire (possibilité de construire des installations portuaires pouvant accueillir des navires de plus de 200 000 tonnes).
- Situé à proximité de plusieurs zones à fort potentiel minier, et au cœur d'une des plus importantes régions forestières au Québec.
- Réseau de chemin de fer d'intérêt local à 2 km.
- Autoroute située à moins de 13 km du port.
- Site sécuritaire et favorable pour le transbordement de matières dangereuses.

Limites

- Espaces d'entreposage restreints à proximité des quais.
- Dénivelé important; forte pente entre les postes à quai et le site industriel et intermodal ainsi que la desserte ferroviaire, située à 2 km.
- Impossibilité d'aménager une desserte ferroviaire à quai en raison de la forte pente.
- Les façades de quai permettent d'accueillir un seul gros navire à la fois, ou deux navires de taille moyenne.

Enjeux

- Accroissement et diversification du portefeuille d'affaires du port.
- Mise en valeur et promotion du potentiel industriel du site de Grande-Anse.
- Concrétisation des projets miniers actuels de la région, dont la production transiterait par les installations portuaires.
- Capacité de l'APS et des sociétés de manutention à mettre à profit les investissements consentis récemment pour l'aménagement du site industriel et intermodal et la construction d'une voie ferrée entre ce site et le réseau ferroviaire local, notamment en desservant les minières en voie d'implantation dans la région.
- Limites du réseau ferroviaire régional pour la desserte de projets miniers situés au nord du Saguenay – fragmentation du réseau, traversée d'agglomérations.
- Concurrence potentielle du terminal de vrac du secteur Beauport au port de Québec pour les activités de vrac solide, surtout si le projet d'expansion des installations de ce secteur se concrétise.
- Présence du parc marin Saguenay-Saint-Laurent, situé à plus de 10 km de Grande-Anse.

Perspective

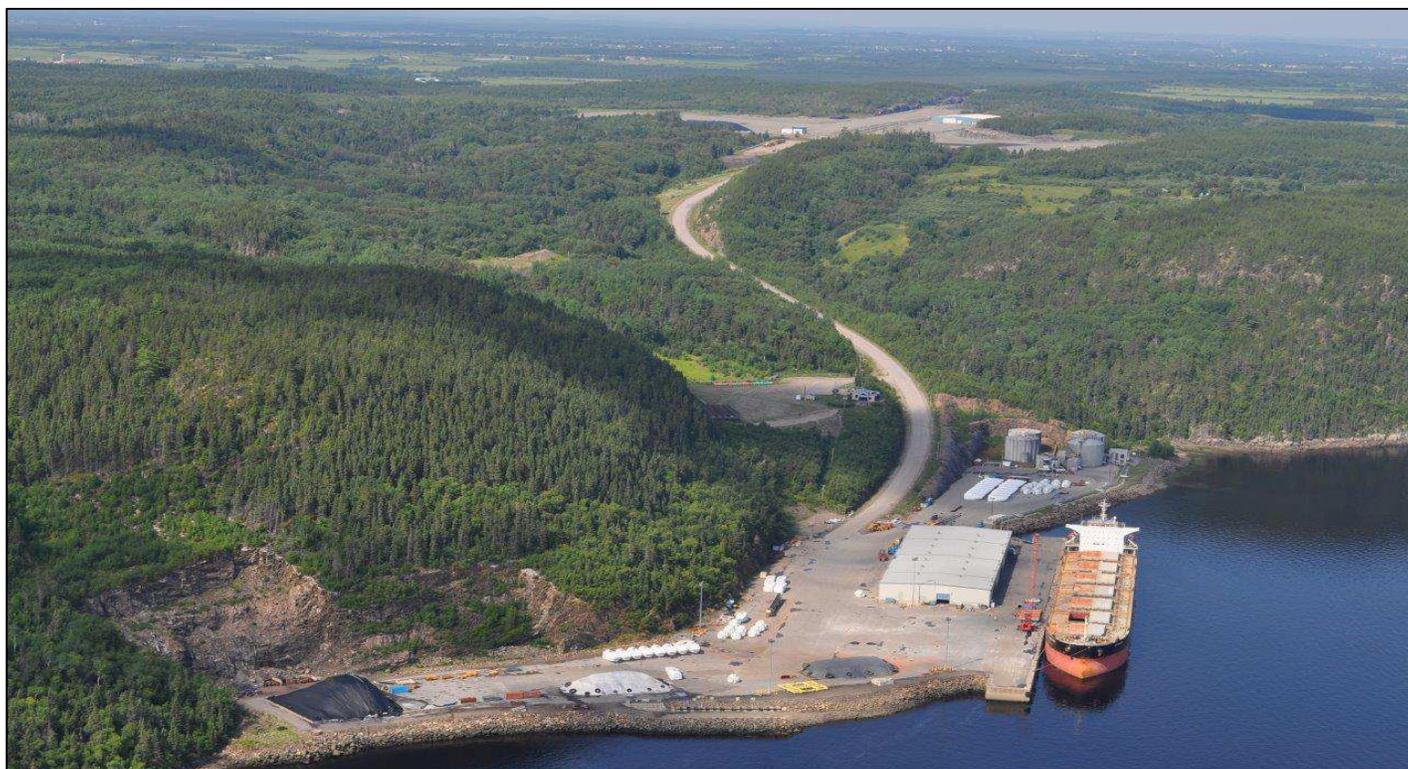
- Le Saguenay–Lac-Saint-Jean recèle un potentiel minéral reconnu et diversifié. S'ils se concrétisent, les projets d'exploitation et d'exportation des ressources naturelles pourraient permettre la croissance des activités du terminal maritime de Grande-Anse dans le futur, si les importants investissements requis sont consentis.
- Le port de Grande-Anse est situé à proximité d'une concentration relativement importante d'équipementiers pour l'industrie lourde et de fabricants de structures qui pourront générer des activités pour le port si des créneaux de marché propices au transport maritime sont développés.

- À plus court terme, la concrétisation des projets plus avancés d'extraction et d'exportation des ressources minières de la région par Métaux BlackRock et Ariane Phosphate et celle du projet Énergie Saguenay de liquéfaction et d'exportation de gaz naturel amèneraient des volumes d'activités supplémentaires majeurs au port.
- Les activités de croisières continuent de croître et Promotion Saguenay reçoit une reconnaissance internationale pour la qualité de l'accueil à son terminal.

Occasions d'affaires associées au développement économique du Québec

	Faible	Modéré	Élevé
Développement nordique		X	
Ressources naturelles			X
Développement industriel		X	
Développement énergétique	X		
Pôles logistiques	X		
Développement touristique			X

Photo du port



Source : Administration portuaire du Saguenay

FICHES SIGNALÉTIQUES SUR LES PORTS DU RÉSEAU PORTUAIRE COMMERCIAL STRATÉGIQUE

QUÉBEC

Propriétaires des installations				
<ul style="list-style-type: none"> Administration portuaire de Québec (APQ) (il s'agit de l'une des Administrations portuaires canadiennes du Québec, qui sont des sociétés autonomes fédérales) : 36 postes à quai Valero : terminal pétrolier de Lévis (3 postes à quai) Papiers White Birch : 2 postes à quai (hors d'usage) Société des traversiers du Québec (STQ): terminaux de traversiers de Québec et Lévis 				
Principales activités				
<ul style="list-style-type: none"> Créneaux d'affaires concentrés dans le transbordement de vrac solide et liquide, répondant aux besoins des entreprises des secteurs de l'agroalimentaire, de la sidérurgie, de l'énergie et de la pétrochimie, des mines et métaux et de la construction. Le port de Québec est devenu le plus important port d'escale et de destination pour les différentes lignes de croisières fréquentant le Saint-Laurent. On retrouve également dans le port une importante communauté maritime, dont la base laurentienne de la Garde côtière canadienne, le chantier Davie (plus important chantier maritime du Saint-Laurent), des terminaux de traversiers (Québec et Lévis), une base de services de pilotage et d'autres services portuaires, une marina ainsi que les sièges sociaux d'organisations et d'associations maritimes. 				
Activités de manutention (000 tonnes)				
	2011	2012	2013	2014
Internationales et intérieures	28 952	33 065	27 065	24 341
Escales de navires				
Cargo	1 246	1 309	1 022	1 042
Croisières internationales (passagers)	75 (83 078)	102 (117 191)	103 (122 703)	109 (180 836)
Activités aux terminaux de la STQ (2014-2015)				
1 728 000 passagers, 344 000 voitures, 100 camions, 3 900 autres véhicules				
Liens avec l'économie régionale				
<ul style="list-style-type: none"> La raffinerie Valero de Lévis dépend en bonne partie de ses installations portuaires privées pour son approvisionnement en pétrole brut et pour ses expéditions de produits pétroliers. Les entreprises agricoles de la rive sud de Québec s'approvisionnent en grain de provende et en engrais à partir du port; des entreprises de la région spécialisées dans la construction en acier dépendent également du port; il en est de même d'un certain nombre d'entreprises régionales utilisant différents types d'agrégats. Les nombreuses autres entreprises industrielles de plusieurs secteurs différents qui font partie des clients du port sont établies hors de la région de Québec et même hors du Québec. Elles utilisent le port de Québec comme lieu de transbordement entre les navires océaniques et les navires adaptés aux dimensions de la Voie maritime du Saint-Laurent ou le réseau ferroviaire. 				

- Principaux clients du port situés hors de la région de Québec ou hors du Québec : Rio Tinto Alcan, Alcoa, Vale, Glencore, les producteurs de grain des prairies canadiennes et américaines, les producteurs d'acier canadiens et américains de la région des Grands Lacs.

Infrastructures

Nombre de postes à quai	Longueur	Profondeur
36	7,762 km	10 m à 16 m

Note : Présence d'un centre SIMEC (organisme d'intervention environnementale en milieu marin).

Performance

Forces

- Desservi par deux sociétés ferroviaires : CN (classe 1), QGRY (chemin de fer d'intérêt local).
- Dernier havre vers l'amont du Saint-Laurent offrant une profondeur d'eau de 15 m à certains de ses postes d'amarrage – la profondeur disponible en amont de Québec étant de 11,3 m.
- Ces caractéristiques font du port de Québec un lieu de transit idéal pour les vraquiers océaniques, dont la taille et le tirant d'eau augmentent continuellement.
- Qualité des liaisons avec les réseaux ferroviaire et autoroutier.
- Volumes d'affaires atteignant des masses critiques qui favorisent sa compétitivité.
- Portefeuille d'affaires relativement diversifié, bien que concentré dans le domaine du vrac.
- Qualité de l'offre touristique de Québec et de sa région, ce qui en fait le plus important port de croisières internationales sur le Saint-Laurent.
- Certains des ports situés plus en amont sur le Saint-Laurent et sur les Grands Lacs profitent de la présence des quais en eau plus profonde du port de Québec qui permet l'allégement (vers l'amont) ou le comblement (vers l'aval).

Limites

- Manque d'espaces d'entreposage.
- Certains secteurs à proximité du milieu urbain.

Enjeux

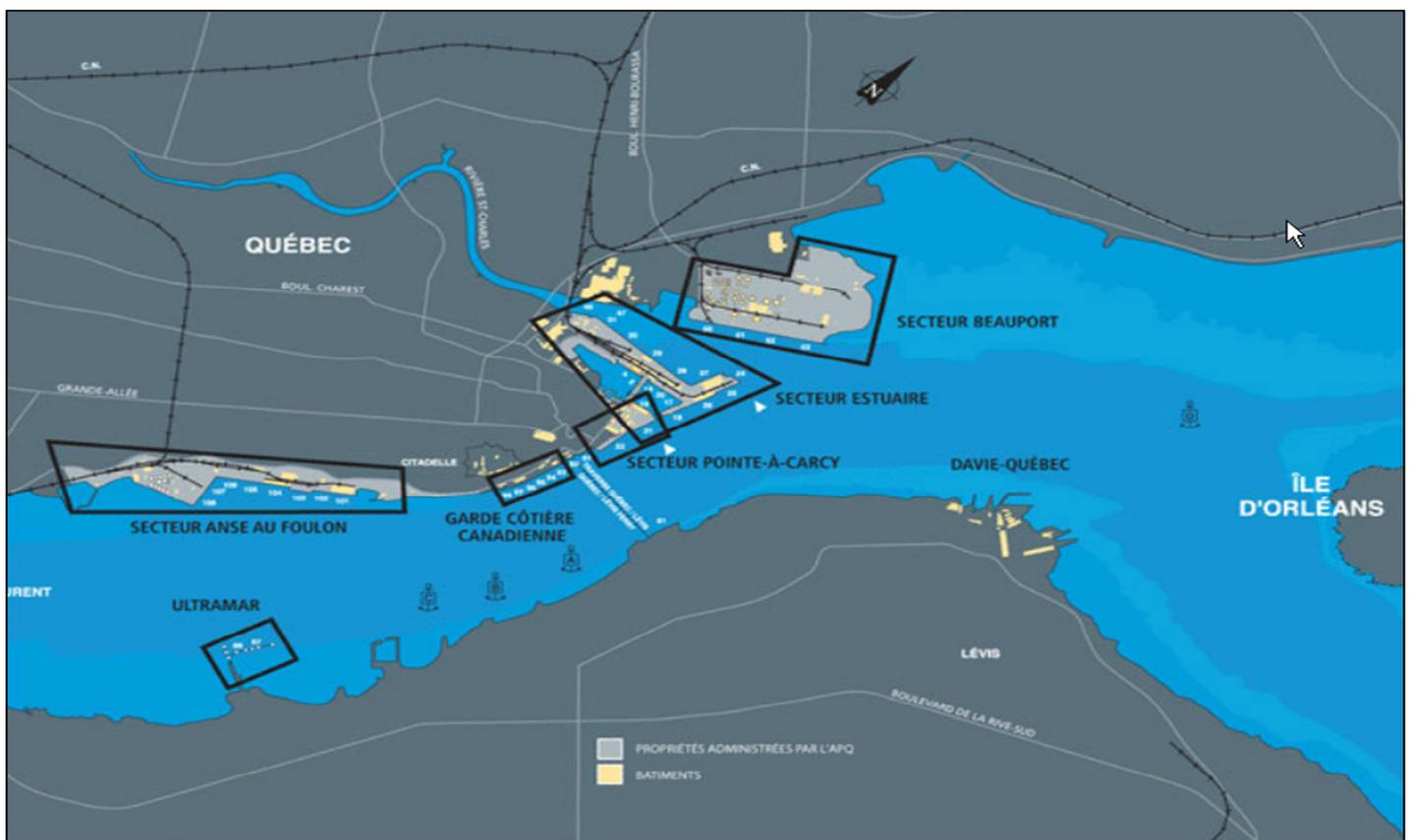
- À l'instar de nombreux port en milieu urbain, la cohabitation entre les fonctions portuaires et urbaines comporte des défis, notamment en matière d'environnement, aspect visuel, circulation de camions lourds, aménagement du territoire, etc.
- Infrastructures vieillissantes nécessitant des investissements majeurs afin d'assurer la pérennité du port de Québec
- En tant que port de transit, le port de Québec est en concurrence avec d'autres ports de vrac de la façade atlantique et du golfe du Mexique pour une partie de sa clientèle.

Perspective

- L'APQ souhaite construire une nouvelle ligne de quai au secteur de Beauport. Ce projet prévoit la construction de 610 mètres de quais en eau profonde à l'est des quais actuellement en place.
- La poursuite du développement du secteur des croisières internationales.

Occasions d'affaires associées au développement économique du Québec			
	Faible	Modéré	Élevé
Développement nordique		X	
Ressources naturelles			X
Développement industriel		X	
Développement énergétique		X	
Pôles logistiques	X		
Développement touristique			X

Plan du port



Photos du port





Source : Administration portuaire de Québec

FICHES SIGNALÉTIQUES SUR LES PORTS DU RÉSEAU PORTUAIRE COMMERCIAL STRATÉGIQUE

RIMOUSKI

Propriétaires des installations								
<ul style="list-style-type: none"> • Transports Canada (TC) : quai commercial • Pêches et Océans Canada : havre de pêche et de plaisance • Traverse Rimouski-Forestville inc. : rampe mobile 								
Principales activités								
<ul style="list-style-type: none"> • Déchargements (entrées) : produits pétroliers, dont les volumes dominant nettement les activités du port, sel de déglçage, sable/pierre/gravier • Chargements (sorties) : marchandises générales • Traversier, pêche commerciale et nautisme (havre de Pêches et Océans Canada) 								
Activités de manutention (000 tonnes)								
	2011		2012		2013		2014	
	Entrées	Sorties	Entrées	Sortie	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties
Internationales	0,0	0,0	0,0	0,0	11,1	0,0	0,0	0,0
Intérieures	304,30	4,60	293,20	4,80	249,7	15,0	259,1	33,4
Total	308,9		298		275,8		292,5	
Escales de navires								
Cargo / Mixte	79		75		72		75	
Traverse Rimouski-Forestville								
45 000 passagers / 16 000 voitures annuellement (moyenne)								
Liens avec l'économie régionale								
<ul style="list-style-type: none"> • Le quai commercial de Rimouski est avant tout un point de réception des approvisionnements de la région en produits pétroliers, en sel de déglçage et en agrégats (sable/pierre/gravier), et un point d'expédition des marchandises générales à destination des communautés isolées de la Basse-Côte-Nord et Anticosti. • Les fournisseurs de plusieurs secteurs profitent du fait que Rimouski constitue le principal port d'embarquement des marchandises et le port d'attache du service de desserte des communautés isolées de la Basse-Côte-Nord offert par Relais Nordik, filiale du Groupe Desgagnés. • Le service saisonnier offert par Traverse Rimouski-Forestville inc. permet la mobilité de la main-d'œuvre et du public entre les deux rives du Saint-Laurent. Les commerçants de Rimouski profitent également de cette liaison. • Des petits bateaux offrant des excursions, entre autres vers l'île Saint-Barnabé et les îles du Bic, de même que des expéditions de plongée sous-marine, sont basés au port. • Des navires de Pêches et Océans fréquentent régulièrement le port. • La marina dispose d'une école de voile et d'un restaurant-bar. • Une vingtaine de navires de pêche commerciale débarquent annuellement environ 3 millions de livres de crustacés, mollusques et poissons de fond. • Le Centre Interdisciplinaire de Développement en Cartographie des Océans (CIDCO) a son banc d'essai en place au port de Rimouski. 								

Infrastructures								
Quai ou poste à quai	1	2	3	4	5	6	7	8
Longueur (m)	213	184	130	150	150	113	255	30
Profondeur (m)	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3	4,3	4,3	3,5
Construction / fin de vie	1950/ 2015	1950/ 2015	1991/ 2039	1991/ 2039	1991/ 2039	1991/ 2039	1991/ 2039	1950/ 2015
Notes								
<ul style="list-style-type: none"> La jetée ouest (postes 1 et 8) et le quai transversal (poste 2) sont dans un état de dégradation avancée, et sont inutilisables. 								
Performance								
Force								
<ul style="list-style-type: none"> Diversité des activités Base de nombreuses activités scientifiques 								
Limites								
<ul style="list-style-type: none"> Une partie importante des infrastructures (jetée ouest et quai transversal) se trouve dans un état de dégradation avancée. Présence d'un chenal d'accès de 1,5 km devant être entretenu entre les eaux libres et le port. Faible profondeur d'eau dans le chenal d'accès et aux postes à quai, qui impose l'utilisation de fenêtres de marée favorables pour l'entrée et la sortie de certains navires fréquentant régulièrement le port. Forte pente et aménagement inadéquat de la route reliant la route 132 au tronçon local de l'autoroute 20, constituant une nuisance au passage des camions lourds en hiver. Absence d'interface avec le réseau ferroviaire. Absence de havre naturel. L'orientation des installations et la présence de la jetée ouest offrent cependant une certaine protection du quai commercial. 								
Enjeux								
<ul style="list-style-type: none"> Transfert des propriétés de TC : celui-ci souhaite se départir de ses installations à Rimouski depuis 1996; le milieu ne semble pas intéressé par cette proposition. Investissements : tant que TC est propriétaire des installations, les investissements consentis sur cette structure se limitent au minimum requis du point de vue de la fonctionnalité et la sécurité des installations; TC ne consent aucun investissement en amélioration ou en développement; or, des investissements devront être consentis à court ou moyen terme pour protéger l'intégrité de la jetée ouest et du quai transversal. Présence potentielle d'une contamination aux hydrocarbures dans les sédiments et les sols du port, associée aux activités de transbordement de produits pétroliers et aux conduites souterraines reliant le quai au parc de réservoirs. Au cours des dernières décennies, les compagnies pétrolières ont fermé plusieurs de leurs parcs de réservoirs régionaux approvisionnés par navire. Elles ont considérablement étendu les distances pour lesquelles elles privilégient le transport par camion, option extrêmement compétitive du point de vue des expéditeurs. Cette menace de fermeture pourrait éventuellement toucher le dépôt pétrolier de Rimouski. 								
Perspective								
<ul style="list-style-type: none"> Pas de projet industriel ou commercial susceptible de générer de nouvelles activités. Un projet de lien routier direct entre le port et le parc Industriel adjacent est présentement en cours d'élaboration. 								

Occasion d'affaires associées au développement économique du Québec			
	Faible	Modéré	Élevé
Développement nordique	X		
Ressources naturelles	X		
Développement industriel	X		
Développement énergétique	X		
Pôles logistiques	X		
Développement touristique	X		

Photo du Port



Source : Transports Canada

FICHES SIGNALÉTIQUES SUR LES PORTS DU RÉSEAU PORTUAIRE COMMERCIAL STRATÉGIQUE

SEPT-ÎLES

Propriétaires des installations								
<ul style="list-style-type: none"> Administration portuaire de Sept-Îles (APSI) (il s'agit de l'une des Administrations portuaires canadiennes du Québec, qui sont des sociétés autonomes fédérales): 12 postes à quai Rio Tinto IOC : 3 postes à quai Pêche et Océans Canada : havre pour petits bateaux 								
Principales activités								
<ul style="list-style-type: none"> Déchargements (entrées) : alumine, coke (résidu du pétrole), brai, mazout, essence, diesel Chargements (sorties) : minerai de fer et ses concentrés (représentant plus de 90 % du volume) et aluminium Croisières internationales Pêche commerciale, mariculture, croisières-excursions et nautisme (havre pour petits bateaux) 								
Activités de manutention (000 tonnes)								
	2011		2012		2013		2014	
	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties
Internationales et intérieures (vrac)	2 505,0	22 888,0	2 418,0	24 905,0	2 017,0	25 150,0	1 813,0	21 477,0
Internationales et intérieures (marchandises générales)	561,0		569,0		546,0		496,0	
Total	25 954		27 892		27 713		23 786	
Escalaes de navires								
Cargo	531		560		543		433	
Croisières internationales (passagers)	0 (0)		5 (3 438)		3 (2 370)		9 (5 797)	
Liens avec l'économie régionale								
<ul style="list-style-type: none"> Rio Tinto IOC et Tata Steel Minerals : exploitation de gisements de fer dans le Fosse du Labrador et production de divers concentrés de minerai de fer (expédition par navire seulement). Aluminerie Alouette (plus importante aluminerie des Amériques et plus grand employeur régional) : utilise le port pour une partie importante de ses approvisionnements et de ses expéditions sur les marchés outremer et continentaux (ce dernier marché est desservi par un service de transport maritime courte distance [TMCD] opéré par McKeil Marine). Esso Impériale : approvisionnement de la Côte-Nord et de l'arrière-pays en produits pétroliers (livraison par navires et distribution par camions et trains). Croisières internationales : accueil des escales de navires de croisières internationales. Relais Nordik (filiale du Groupe Desgagnés) : escale du service de desserte maritime de la Moyenne et Basse-Côte-Nord (chargements). 								

Infrastructures						
Quai ou poste à quai	2 IOC	4 IOC	5 IOC	7 APSI	8 APSI	9 APSI
Longueur (m)	260	250	250	183	98	23,25
Profondeur (m)	17	9-11	9-11	8,5	12	1,5
Construction / fin vie	1950 / nd	1950 / nd	1950 / nd	1950 / nd	1961 / nd	1997 / nd
Quai ou poste à quai	12 APSI	14 & 15 APSI	30 et 31 APSI	35 et 36 APSI	40 APSI	41 APSI
Longueur (m)	315	244	250 et 240	400 et 320	260	200
Profondeur (m)	11	8	16 et 12	22 et 16	14	8,5-11
Construction / fin vie	2010 / nd	1962 / nd	1962 / nd	2015	1982 / nd	1992 / nd

Note : Présence d'un centre SIMEC (organisme d'intervention environnementale en milieu marin).

Performance

Forces

- Havre naturel exceptionnel par sa protection, sa profondeur d'eau disponible et sa capacité de refuge.
- Carrefour stratégique pour l'expédition du fer de la Fosse du Labrador depuis près de 65 ans.
- Disponibilité abondante d'énergie électrique (30 % de la capacité du réseau québécois transite par le Poste Arnaud).
- Pôle industriel majeur offrant une concentration de services et de savoir-faire pour la grande industrie.
- Desserte ferroviaire : le port de Sept-Îles est connecté au réseau ferroviaire de l'arrière-pays; il est également relié au réseau ferroviaire continental par le service de traversier-rail reliant Sept-Îles au réseau nord-américain du CN, via le port de Matane.
- Présence d'un nouveau terminal minéralier multi-usager de classe mondiale, le seul en Amérique du Nord pouvant accueillir les plus grands vraquiers de la planète (Chinamax), procurant ainsi un avantage concurrentiel aux expéditeurs.
- Positionnement géographique favorable pour le développement des services de TMCD.
- Présence d'installation en entreposage et manutention robotisée (centre logistique de l'aluminium).
- Réserve importante d'espaces pour accroissement futur de la capacité portuaire et l'accueil de projets majeurs, dont une grande partie est éloignée des zones résidentielles (Pointe-Noire).

Limites

- Forte concentration des activités du port dans le secteur du fer, secteur qui connaît des cycles marqués.
- Absence du gaz naturel, qui freine l'implantation de projets de seconde transformation des métaux.
- Vie utile des installations portuaires de Pointe-aux-Basques presque atteinte.
- Opération ferroviaire desservant la Pointe-Noire actuellement sous l'objet de restrictions de l'Office nationale des transports.

Enjeux

- Diversification des activités du port.
- Forte vulnérabilité du port aux prix des commodités, surtout celui du fer.

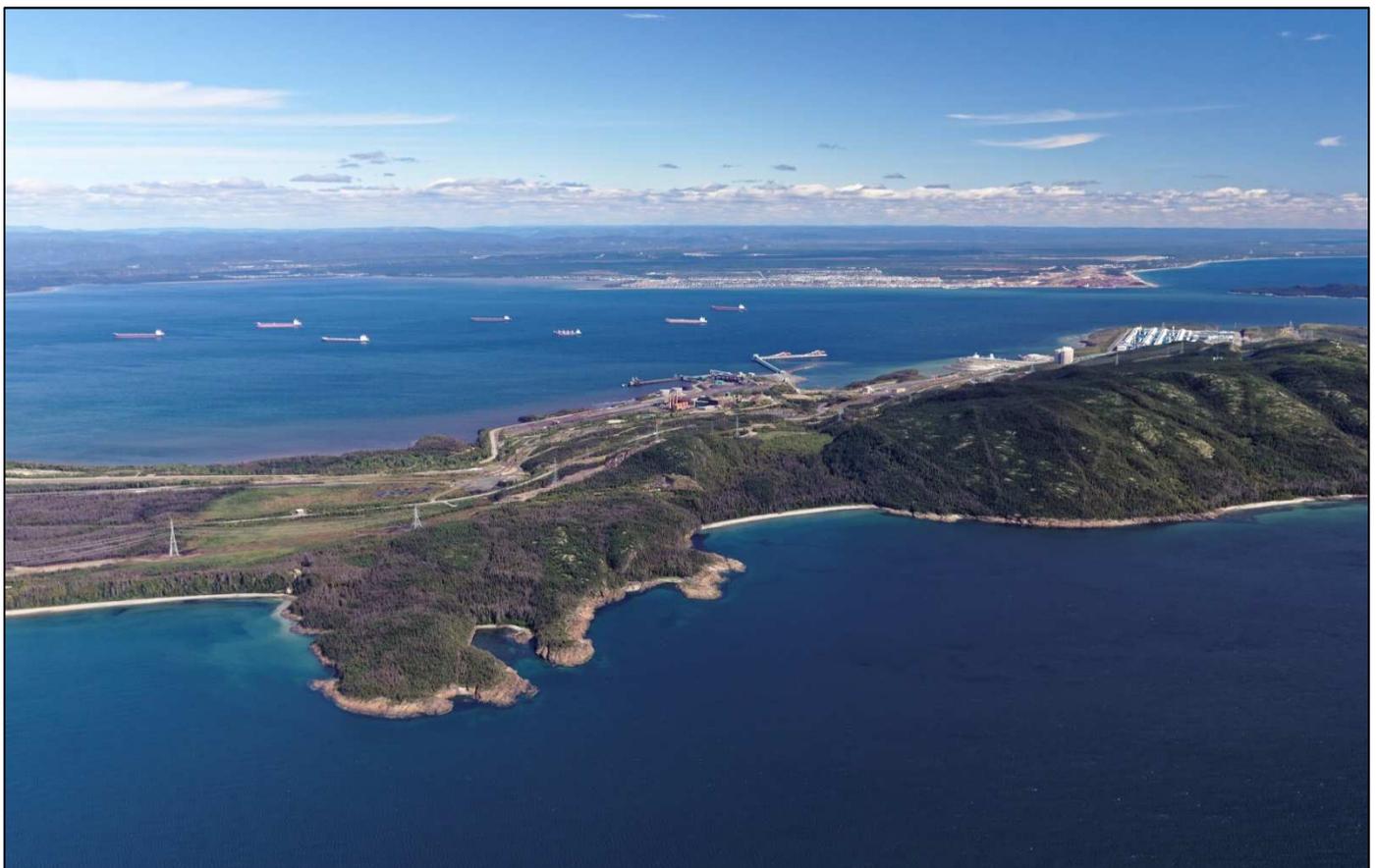
Perspective

- Développement de la phase 3 d'Aluminerie Alouette pour atteindre le top 10 mondial des alumineries.
- Implantation de projets de deuxième transformation du fer et de l'aluminium.
- Positionnement particulièrement favorable en regard du développement nordique.
- Mise à niveau du terminal Pointe-aux-Basques afin de favoriser le développement de services TMCD.
- Poursuite du développement et réalisation des projets des futurs producteurs de fer et autres minéraux du nord du Québec et du Labrador.
- D'autres projets miniers dans le secteur du fer sont dans l'attente d'une reprise du marché du fer pour poursuivre la mise en valeur de leurs projets jusqu'à la mise en production.
- L'acquisition par le gouvernement du Québec des actifs de l'ancien Cliffs Natural Resources au secteur Pointe-Noire règle une importante problématique d'accès et d'enclavement des installations publiques de secteur.

Occasions d'affaires associées au développement économique du Québec

	Faible	Modéré	Élevé
Développement nordique			X
Ressources naturelles			X
Développement industriel			X
Développement énergétique	X		
Pôles logistiques	X		
Développement touristique	X		

Photos du port





Source : Administration portuaire de Sept-Îles

FICHES SIGNALÉTIQUES SUR LES PORTS DU RÉSEAU PORTUAIRE COMMERCIAL STRATÉGIQUE

SOREL-TRACY

Propriétaires des installations								
<ul style="list-style-type: none"> • Rio Tinto Fer et Titane (RTFT) : terminal portuaire privé réservé aux activités de l'entreprise • Terminal maritime Sorel-Tracy (TMST), filiale de la Compagnie d'arrimage de Québec : terminal portuaire privé réservé aux activités de transbordement pour le compte d'autrui • Richardson International Québec Limitée (RIQL): terminal portuaire privé réservé à la manutention des grains • Garde côtière canadienne : base d'opérations • Société des traversiers du Québec (STQ) : terminal de traversier • Société de développement économique Sorel-Tracy (SDEST) : infrastructures maritimes de la rivière Richelieu situées dans le parc industriel Ludger-Simard • Ville de Sorel-Tracy : quai à vocation récréotouristique et quais Richelieu (non commerciaux) <p>NB. Le terminal pétrolier de Kildair Services est situé sur le territoire de la municipalité de Sorel-Tracy, mais fait partie du territoire maritime géré par l'Administration portuaire de Montréal.</p>								
Principales activités								
<ul style="list-style-type: none"> • Déchargements (entrées) : concentré de minerai de fer et titane, grain, charbon, acier, colis hors-normes, engrais • Chargements (sorties) : grain, métaux/lingots/gueuses, colis hors-normes, engrais 								
Activités de manutention (000 tonnes) à venir								
	2011		2012		2013		2014	
	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties
Internationales	792,50	1 978,87	399,31	1 953,63	1 115,90	2 267,19	1 021,44	2 195,52
Intérieures	3 127,81	0,25	456,06	0,0	2 438,07	0,0	2 675,85	0,0
Total	5 899,43		2 809,0		5 821,16		5 892,81	
Escalaes de navires								
Cargo	nd		nd		nd		nd	
Activités au terminal STQ (2014-2015)								
901 000 passagers, 453 000 voitures, 32 000 camions, 48 000 autres véhicules								
Liens avec l'économie régionale								
<ul style="list-style-type: none"> • RTFT dépend de ses installations portuaires privées pour ses approvisionnements, notamment le minerai de fer et titane en provenance de Havre-Saint-Pierre et de Madagascar, et pour l'expédition de ses produits métallurgiques. • RIQL est un important négociant en grains qui fait transiter à Sorel-Tracy, notamment, la production régionale. • Le service de traversier offert par la STQ permet une meilleure mobilité des travailleurs, du public et des marchandises entre les deux rives du Saint-Laurent. • Les entreprises de la région (dont Alstom) qui fabriquent ou reconditionnent des pièces d'équipement lourd peuvent profiter de la présence des quais en eau peu profonde de la SDEST. 								

- TMST offre des services de manutention pour le compte d'autrui à partir de son quai privé, une situation unique au Québec; ces installations sont principalement consacrées à la manutention de l'acier.

Infrastructures

Quai ou poste à quai	19 (TMST)	14 (Richardson)	15 (Richardson)	Quais RTFT
Longueur (m)	315	187	190	545
Profondeur (m)	11,0	7,9	11,0	9,1
Construction / fin de vie	nd	nd	nd	nd

Performance

Force

- Secteur Tracy : qualité des interfaces avec le réseau autoroutier (autoroute 30 à moins de 1 km) et le réseau ferroviaire (voies du CN sur les quais ou à proximité immédiate).

Limites

- Profondeur d'eau relativement faible aux quais de la SDEST (4 à 7 mètres).
- À partir des quais Richelieu et jusqu'aux quais de la SDEST, présence de quantités importantes de sédiments contaminés dans un contexte où des travaux de dragage réguliers sont requis, ceci peut limiter l'ampleur des projets et accroître leurs coûts.
- Absence de lien avec le réseau ferroviaire dans le secteur Sorel.

Enjeux

- Maintien de la profondeur d'eau disponible pour certains postes à quai malgré le rythme de la sédimentation et la présence de sédiments contaminés (la SDEST réalise un suivi annuel de l'évolution de la sédimentation à l'embouchure de la rivière Richelieu).
- Mise à niveau et valorisation des infrastructures maritimes en fin de vie utile du parc Ludger-Simard.
- Absence d'administration portuaire : la SDEST assure certaines des fonctions habituellement assumées par une administration portuaire.
- Résolution du problème associé au trafic de plus en plus important généré au centre-ville, secteur Sorel, par le terminal de la STQ qui est implantée dans une zone densément urbanisée.

Perspective

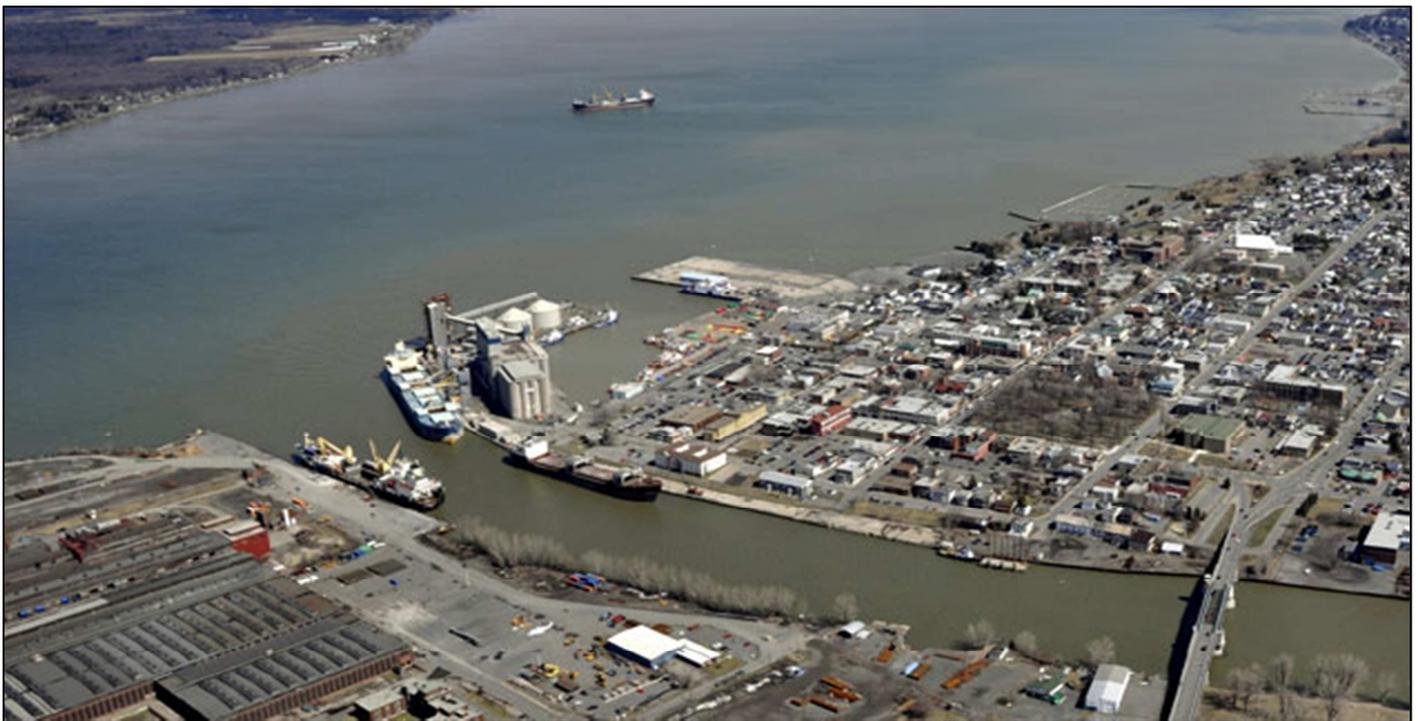
- Terminal RTFT : les investissements importants consentis récemment par l'entreprise dans les installations de la mine du lac Tio (au nord de Havre-Saint-Pierre) et dans ses installations portuaires de Havre-Saint-Pierre portent à croire que l'utilisation de son complexe métallurgique et de ses installations portuaires de Sorel-Tracy est assurée pour les prochaines décennies, malgré les interruptions reliées à la faiblesse des cours des métaux.
- Terminal TMST : l'entreprise a construit un nouveau poste à quai au cours des dernières années (ce qui indique une position solide sur son marché) et a acquis en 2015 un terrain industriel dans le parc Ludger-Simard afin d'y faire de l'entrepôt (adjacent aux installations portuaires de la SDEST).
- Terminal de la STQ : Un réaménagement des infrastructures d'accès est envisagé en raison de la croissance de l'achalandage du service de traversier, du remplacement prévu des navires par des bâtiments plus importants et des retombées de ces changements sur la circulation dans le secteur Sorel.
- Des options de démolition/enrochement/conversion/ajout devront être envisagées par la SDEST concernant ses installations maritimes.
- Développement prévu de nouvelles zones industrielles à moins de 10 km des installations portuaires, à compter de 2016.

- La ville de Sorel-Tracy envisage l'acquisition de terrains et d'infrastructures industrielles en bordure de la voie navigable du Saint-Laurent.

Occasions d'affaires associées au développement économique du Québec

	Faible	Modéré	Élevé
Développement nordique	X		
Ressources naturelles		X	
Développement industriel		X	
Développement énergétique	X		
Pôles logistiques	X		
Développement touristique	X		

Photo du port



Source : Internet/Google

FICHES SIGNALÉTIQUES SUR LES PORTS DU RÉSEAU PORTUAIRE COMMERCIAL STRATÉGIQUE

TROIS-RIVIÈRES

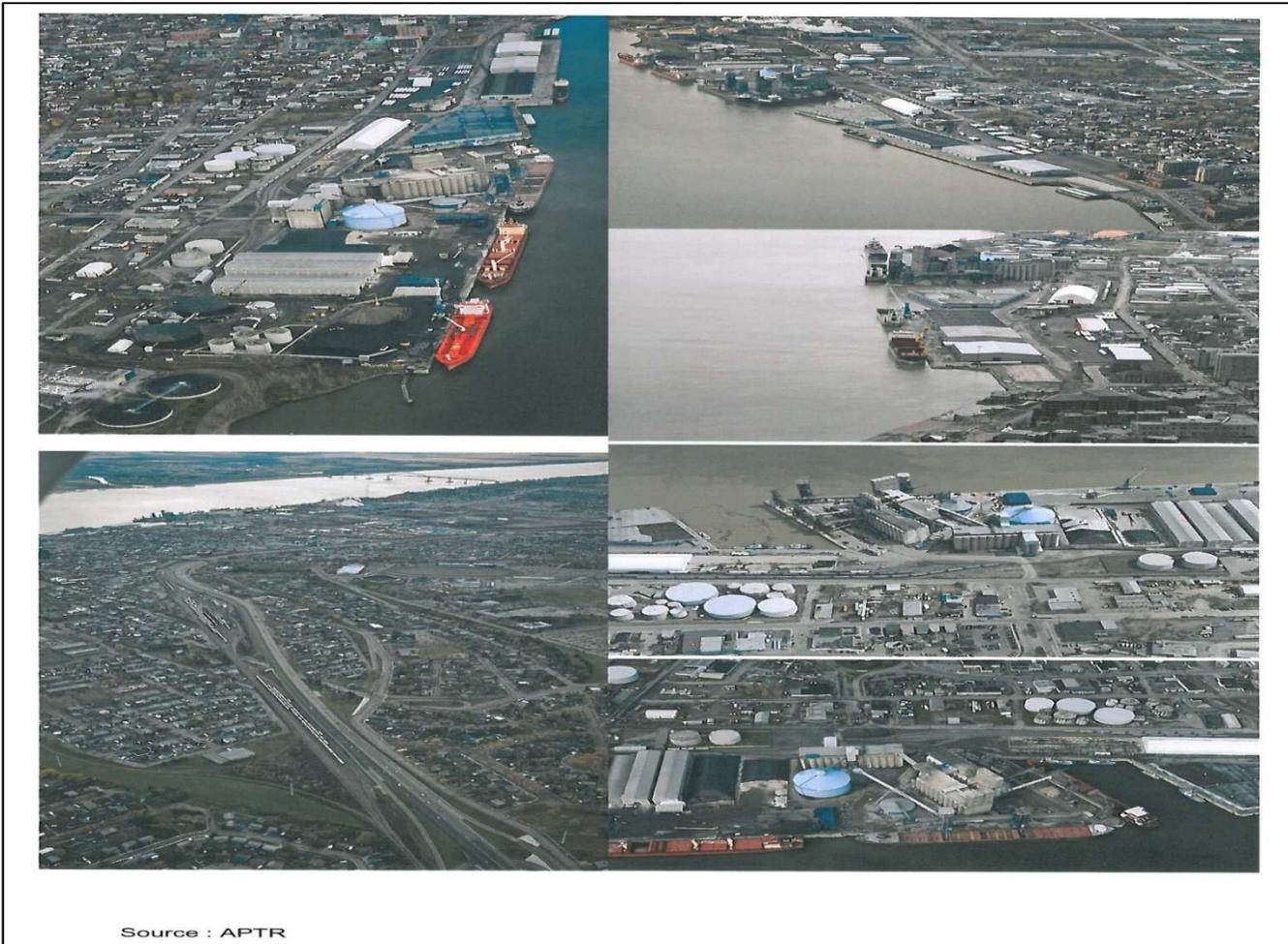
Propriétaire des installations				
<ul style="list-style-type: none"> Administration portuaire de Trois-Rivières (APTR) (il s'agit de l'une des Administrations portuaires canadiennes du Québec, qui sont des sociétés autonomes fédérales) : ensemble des infrastructures maritimes 				
Principales activités				
<ul style="list-style-type: none"> Déchargements (entrées) : alumine, coke de pétrole, brai, grain, charbon, gypse, bauxite, scories, sciure de bois, cacao, fertilisants, sel de déglacage, concentrés de minerai, produits liquides industriels, acier de structure, mélasse Chargements (sorties) : poudre de ciment, grain, sections de tours d'éoliennes, concentrés de minerai 				
Activités de manutention (000 tonnes)				
	2011	2012	2013	2014
Internationales et intérieures	3 155	3 351	2 667	3 727
Nombre d'escales de navires				
Cargo et croisières internationales	242	238	232	243
Croisières internationales (passagers)	nd (528)	nd (2 248)	nd (781)	nd (2 466)
Liens avec l'économie régionale				
<ul style="list-style-type: none"> Selon une étude commandée par l'APTR, les activités du port créent 949 emplois directs, 400 emplois indirects et 573 emplois induits pour un total de 1 922 emplois, et elles génèrent des revenus d'affaires annuels de 158 M\$ (année de référence : 2011). Principales entreprises de la région desservies par le port : <ul style="list-style-type: none"> Marmen (usine de Trois-Rivières) : fabricant des sections de tours d'éoliennes – expédition d'une partie de la production destinée au marché continental; Alcoa (aluminerie de Deschambault) : réception des intrants – alumine, brai, anodes, coke, etc.; Groupe CRH (cimenterie de Joliette) : réception des intrants – charbon, gypse, bauxite, scories, etc., et expédition de produits destinés à Terre-Neuve et à la côte est des États-Unis; RockTenn (cartonnerie de La Tuque), et Tafisa (fabricant de panneaux d'aggloméré de Lac-Mégantic) : réception de la sciure de bois en provenance de Port-Cartier; Barry-Callebaut (chocolaterie de Saint-Hyacinthe) : réception des fèves de cacao; Entreprises agricoles de la grande région de Trois-Rivières : réception de fertilisants; Alumineries de la région et de tout le Québec : réception de brai solide, transformé en brai liquide au port de Trois-Rivières et expédié par camion vers les usines (fonderie à braie de Groupe Somavrac). 				
Infrastructures				
Nombre de postes à quai	Longueur totale (mètres)		Profondeur d'eau (mètres)	
15	2 575		8 postes à 10,7 autres postes entre 7,0 et 9,1	

Performance			
Forces			
<ul style="list-style-type: none"> • Présence d'infrastructures ferroviaires sur les quais et à proximité de la gare de triage de CFQG. • Bonne interface avec le réseau autoroutier et avec le réseau ferroviaire continental. • Espaces relativement importants pour de l'entreposage intérieur et extérieur. • En 2008, l'APTR a rendu public un plan de modernisation (Cap sur 2020) prévoyant des investissements totalisant près de 200 M\$ dans tous les secteurs du port entre 2009 et 2020; la planification de ce projet a fait l'objet d'une concertation étroite avec le milieu. • Le port fait figure de modèle dans la gestion de ses relations avec le milieu et cette préoccupation s'est traduite dans le plan de modernisation par plusieurs mesures de mitigation de l'empreinte des activités portuaires sur l'environnement urbain. • Les travaux de la phase 1 (2009 à 2013) du plan de modernisation ont permis l'aménagement de 26 000 m² d'espace d'entreposage extérieur additionnel, la construction de nouveaux hangars pour le vrac solide et liquide et l'amélioration du réseau ferroviaire du port. Cela a permis un accroissement, estimé à 23 %, de la capacité d'entreposage et de manutention. • La phase 2 amorcée en 2014 sera complétée en 2017. Elle inclut la construction de trois hangars de vrac solide totalisant 13 000 mètres carrés, la reconstruction du quai 13, la consolidation du quai 14 et l'aménagement d'un espace d'entreposage extérieur le long de ces quais de 23 000 mètres carrés. 			
Limites			
<ul style="list-style-type: none"> • Mauvaise configuration du quai 9. • Espace territorial limité de l'APTR. 			
Enjeux			
<ul style="list-style-type: none"> • Cohabitation des fonctions portuaires et urbaines. • Expansion du territoire sous l'autorité de l'APTR. 			
Perspective			
<ul style="list-style-type: none"> • La réalisation du plan de modernisation permettrait, entre autres, un accroissement marqué de la capacité d'entreposage du port. • Les travaux réalisés depuis 2008 et ceux en cours complètent l'essentiel des améliorations prévues dans Cap sur 2020, et ce, avec trois années d'avance sur l'échéancier. En 2015, l'APTR a relancé un processus de planification stratégique menant à l'adoption de Cap sur 2030 qu'elle a déjà commencé à mettre en œuvre, notamment par l'acquisition de nouvelles propriétés dont deux situées à l'extérieur du périmètre portuaire. Elle a aussi amorcé les travaux préparatoires à la construction des quais 21, 22 et 23. 			
Occasions d'affaires associées au développement économique du Québec			
	Faible	Modéré	Élevé
Développement nordique		X	
Ressources naturelles		X	
Développement industriel			X
Développement énergétique		X	
Pôles logistiques	X		
Développement touristique		X	

Plan du port



Photos du port



Source : Administration portuaire de Trois-Rivières

FICHES SIGNALÉTIQUES SUR LES PORTS DU RÉSEAU PORTUAIRE COMMERCIAL STRATÉGIQUE

VALLEYFIELD

Propriétaire des installations								
<ul style="list-style-type: none"> Le port de Valleyfield est un port municipal autonome. Ses terrains appartiennent à Transports Canada (TC) (sous la responsabilité de son mandataire, la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent), sont loués à la ville de Salaberry-de-Valleyfield et sont gérés par la Société du port de Valleyfield. 								
Principales activités								
<ul style="list-style-type: none"> Chargements : acide sulfurique, marchandises diverses destinées à l'approvisionnement des communautés Nunavik et du Nunavut, grain Déchargements : Acier, bitume liquide, bauxite, cacao, sel industriel, sel de déglçage et concentré de minerai de zinc. 								
Activités de manutention (000 tonnes)								
	2011		2012		2013		2014	
	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrée	Sorties
Internationales	251,2	9,3	171,5	21,2	162,2	19,8	221,7	20,8
Intérieures	110,3	89,9	141,2	79,2	169,1	183,0	221,9	86,3
Total	460,7		413,1		534,1		550,7	
Escales de navires								
Cargo	122		109		127		112	
Liens avec l'économie régionale								
<p>Les entreprises de la région qui dépendent du port de Valleyfield sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> Eka Chimie et Axiall Canada (usines de Valleyfield) : réception de sel industriel (production de sodium); Produits Performants General Chemical (usine de Valleyfield) : réception de bauxite (production de sulfate d'aluminium); Entreprises d'asphaltage de la région : réception de bitume liquide; Barry Callebaut (usine de Saint-Hyacinthe) : réception de fèves de cacao; Univar Canada et Glencore – Zinc électrolytique du Canada : expédition d'acide sulfurique; Glencore – Zinc électrolytique du Canada : réception de concentré de minerai de zinc; Entreprises agricoles : expédition du grain. 								
Infrastructures								
Quai ou poste à	1	2	3	4	5	6	7	
Longueur (m)	274	481			350			
Profondeur (m)	8	8	8	8	8	8	8	
Construction / fin de vie	nd	nd						

Note : La profondeur de conception des quais au port de Valleyfield est limitée par la profondeur du chenal et des écluses de la Voie maritime du Saint-Laurent, soit 8 mètres.

Performance

Forces

- Installations multimodales;
- Positionnement et expertise en matière d’approvisionnement des communautés nordiques;
- Importante disponibilité de terrains;
- Excellente interface avec le réseau autoroutier : via l’autoroute 530, accès aux autoroutes 20, 30, 40, et aux autoroutes 10, 15, 401, 417 (Canada) et 87 et 91 (États-Unis);
- Desserte ferroviaire avec la présence des opérateurs de classe 1 CN et CP (au port ou à proximité du port selon le cas), et du terminal intermodal CSX à proximité immédiate.

Limites

- Le port n’est pas accessible aux navires de la fin décembre à la mi-mars (fermeture de la Voie maritime du Saint-Laurent).
- L’administration portuaire estime qu’il y a saturation des postes à quai pour la réception de marchandises générales, d’où le besoin de construire un nouveau quai de 220 mètres.

Enjeux

- Réalisation du projet de construction d’un nouveau quai dont le coût est estimé à 35 M\$.
- Présence de contaminants dans les sols.

Perspective d’avenir

- Croissance potentielle dans le secteur de l’approvisionnement des communautés et des sites miniers du Nunavik et du Nunavut.
- Quelles seront les retombées de la mise en place du terminal intermodal de CSX à proximité immédiate du port ?

Occasions d’affaires associées au développement économique du Québec

	Faible	Modéré	Élevé
Développement nordique		X	
Ressources naturelles	X		
Développement industriel			X
Développement énergétique	X		
Pôles logistiques	X		
Développement touristique	X		

Photo du port



Source : Société du port de Valleyfield

Annexe III

Liste des sources

Liste des sources

Méthodologie

Le groupe de travail s'est inspiré du *Rapport sur le réseau portuaire stratégique* (Forum de concertation sur le transport maritime), publié en janvier 2003. Il a toutefois révisé en profondeur la méthodologie décrite.

Information sur les ports

Fiches signalétiques

Les sources qui ont servi à la rédaction de ces fiches sont les suivantes :

- propriétaires des installations : administrations portuaires canadiennes, Transports Canada, corporations à but non lucratif;
- sociétés de manutention portuaire : trois des grandes entreprises du Québec exerçant leurs activités dans ce secteur étaient représentées dans le groupe de travail;
- membres du groupe de travail.

Autres renseignements sur les ports :

Une quantité importante d'informations a été partagée verbalement par les membres du groupe de travail, qui sont des experts de ce secteur. Ces renseignements sont indirectement reflétés dans ce rapport.

Annexe IV

Grille de cotation des ports - base originale

Grille de cotation réseau portuaire commercial - Base originale

	Critère Techniques														Critères Économiques										Autre			Total non pondéré	Total pondéré	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27			28
	Accès aux quais et protection	Dragage et hauts-fonds	Accès en hiver	Profondeur d'eau	Accès routier	Accès ferroviaire	Présence d'un pipeline ou de conduites	État des infrastructures	Capacité d'entreposage	Capacité d'expansion	Services connexes	Passif environnemental	Présence de zone sensibles	Sûreté	Impact du port sur sa région	Apt à participer au marché du TMCD	Zone d'influence	Diversité des trafics	Niveau d'activité qual publics	Niveau d'activité qual privés	Clients stratégiques	Services d'arrimage	Main-d'œuvre	Diversité des usages	Croisières internationales	Potentiel de marché	Capacité à desservir des pôles logistiques	Relation avec le milieu et acceptabilité sociale		
PONDÉRATION/10	3,1	2,9	3,1	5,0	4,3	5,1	3,4	4,4	3,3	3,4	2,1	3,6	3,7	1,4	9,9	4,0	5,9	4,3	4,6	1,6	5,9	4,1	4,4	2,3	2,3	7,4	7,4	6,6		
PONDÉRATION/5	2,0	2,0	2,0	4,0	3,0	3,0	2,0	4,0	3,0	3,0	1,0	2,0	2,0	1,0	5,0	2,0	3,0	3,0	3,0	1,0	4,0	2,0	3,0	1,0	2,0	5,0	4,0	3,0		
PONDÉRATION/10 moins les extrêmes	3,0	2,8	3,0	5,0	5,0	5,0	3,4	4,4	3,0	3,0	2,0	3,6	3,8	1,4	10,0	4,0	6,1	3,4	3,8	1,0	5,2	3,2	4,6	2,0	2,0	7,3	7,3	6,4		
Pointage maximum	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	5,0	4,0	3,0	4,0	4,0	4,0	4,0	5,0	5,0	4,0	4,0	4,0	4,0	5,0	5,0	4,0	4,0	4,0	4,0	5,0	3,0	3,0	3,0	114,0	114,0
Port-Alfred	2	2	2	2	0	4	0	3		1	4	2	0	5	4	0	1	1	0	4	1	0	2	0	0	1	0	3		
Baie-Comeau	4	2	4	1	0	3	0	2		0	4	2	5	5	4	4	3	2	2	4	4	2	2	2,5	1	2	0	3		
Bécancour	2,5	2	2	2	4	4	2	3		4	4	4	5	5	4	4	4	2	3	0	5	1	2	0	0	3	0	3		
Chandler	1	4	4	2	0	1	0	0		1	0	2	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	3		
Côte-Saint-Catherine	2	2	0	1	4	4	0	3		0	4	2	5	1	2	2	3	1	2	0	5	0	2	1	0	1	0	3		
Forestville	0	2	0	0	0	0	0	3		1	0	2	5	1	0	2	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	3		
Gaspé	4	4	2	2	0	1	0	3		0	2	4	0	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	2	2	1	0	3		
Gros-Cacouna	2	2	2	2	4	2	0	3		3	2,5	4	0	2	4	2	3	1	0	0	4	0	2	0	0	2	0	2		
Havre-Saint-Pierre	4	4	4	2	0	1	0	3		0	2	2	0	1	4	0	1	2	0	3	1	0	2	4	1	1	0	3		
Matane	2	2	2	2	0	4	2	1		1	2,5	2	5	1	4	2	1	1	1	2	4	0	2	3,5	0	1	0	3		
Montréal	4	2	2	2	3	6	4	2		4	4	2	0	5	4	4	4	4	5	1	5	4	4	1,5	4	3	3	3		
Pointe-au-Pic	2	2	2	0	0	0	0	3		0	2,5	4	5	4	4	0	0	0	0	0	1	0	2	1	0	1	0	3		
Port-Saguenay	3,5	4	2	3	4	2	0	3		3	4	4	4	5	4	0	1	2	1	0	3	0	2	0	3	2	0	3		
Port-Cartier	2	4	4	4	0	3	0	3		3	4	2	5	2	4	0	4	1	0	5	4	2	2	0	0	2	0	3		
Québec	2	2	2	4	3	5	4	2,5		1	4	0	5	5	2	4	4	3	5	4	5	0	2	4,5	5	2	1	1		
Rimouski	2	0	2	0	0	2	0	0		0	2	2	5	1	0	4	1	2	1	0	3	0	2	5	0	0	0	3		
Sept-Îles	4	2	4	3	0	3	0	3		2	4	2	5	2	4	4	3	2	3	5	3	2	2	3	1	2,5	1	2		
Sorel	2	2	2	2	3	4	0	3		0	4	0	0	3	2	0	3	2	0	4	3	0	2	3	0	0	0	2		
Trois-Rivières	4	2	2	2	4	4	0	2		2	4	2	5	5	2	4	4	3	4	0	5	0	2	0	1	2	1	3		
Valleyfield	4	2	0	1	4	4	0	3		2	2,5	2	5	4	2	2	4	2	2	0	5	0	2	1	0	1,5	1	3		

2016-03-07

Annexe V

Calcul des résultats du critère *capacité d'entreposage*

CALCUL DES RÉSULTATS DU CRITÈRE *CAPACITÉ D'ENTREPOSAGE*

Ports	Entreposage intérieur	Entreposage extérieur	Nombre de citerne	Volume citerne	Capacité élévateur à grain	Total
Pointage maximum	4	4	4	4	4	1
Baie-Comeau	0,75	0,00	0,75	0,00	1,00	0,50
Bécancour	0,00	0,75	0,75	0,25	0,00	0,35
Chandler	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Côte-Saint-Catherine	1,00	0,25	0,00	0,00	0,00	0,25
Forestville	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Gaspé	0,25	0,00	0,50	0,00	0,00	0,15
Gros-Cacouna	0,50	0,50	0,00	0,00	0,00	0,20
Havre-Saint-Pierre	0,00	0,00	0,75	0,00	0,00	0,15
Matane	0,50	0,25	0,50	0,25	0,00	0,30
Montréal	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Pointe-au-Pic	0,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10
Port-Alfred	0,50	0,00	0,50	0,25	0,00	0,25
Port-Saguenay	0,50	0,25	0,25	0,00	0,00	0,20
Port-Cartier	0,00	0,00	1,00	0,25	0,00	0,25
Québec	1,00	0,50	1,00	1,00	1,00	0,90
Rimouski	0,25	0,25	0,50	0,00	0,00	0,20
Sept-Îles	0,50	0,25	0,75	0,25	0,00	0,35
Sorel	0,50	0,25	1,00	0,00	1,00	0,55
Trois-Rivières	1,00	0,25	1,00	0,25	1,00	0,70
Valleyfield	0,50	0,25	1,00	0,25	0,00	0,40

Annexe VI

Grille de cotation des ports - base 100

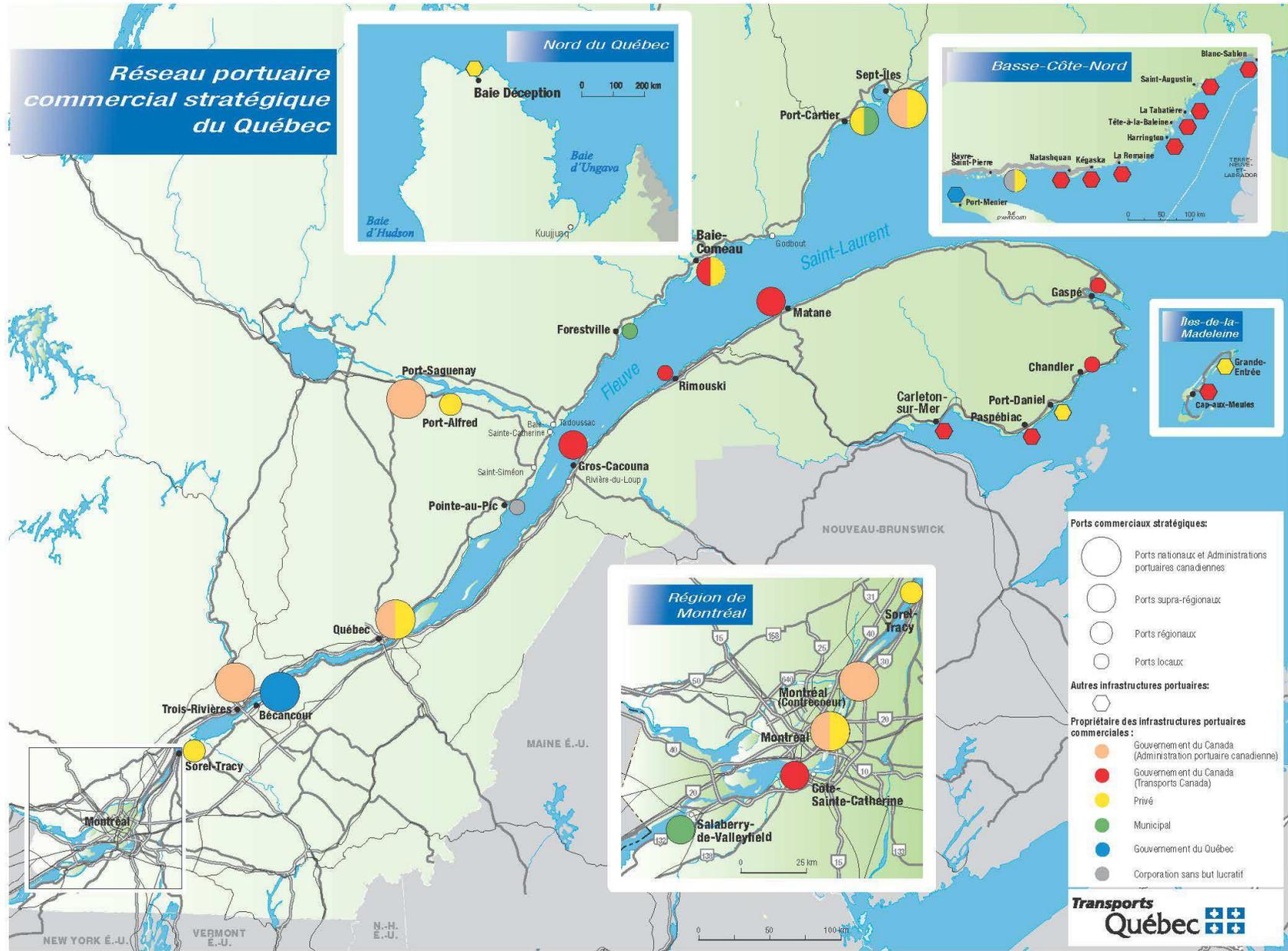
GRILLE DE COTATION RÉSEAU PORTUAIRE COMMERCIAL - BASE 100

Ports	Critère techniques														Critères économiques										Autre			Résultats								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	Total non pondéré	Base 100	Total pondéré	Base 100				
	Accès aux quais et protection	Dragage et hauts-fonds	Accès en hiver	Profondeur d'eau	Accès routier	Accès ferroviaire	Présence d'un pipeline ou de conduites	État des infrastructures	Capacité d'entreposage	Capacité d'expansion	Services connexes	Passif environnemental	Présence de zone sensibles	Sûreté	Impact du port sur sa région	Apt. à participer au marché du TMCD	Zone d'influence	Diversité des trafics	Niveau d'activité quai publics	Niveau d'activité quai privés	Clients stratégiques	Services d'arrimage	Main-d'œuvre	Diversité des usages	Croisières internationales	Potentiel de marché	Capacité à desservir des pôles logistiques	Relation avec le milieu et acceptabilité sociale								
PONDÉRATION/10	3,1	2,9	3,1	5,0	4,3	5,1	3,4	4,4	3,3	3,4	2,1	3,6	3,7	1,4	9,9	4,0	5,9	4,3	4,6	1,6	5,9	4,1	4,4	2,3	2,3	7,4	7,4	6,6								
Pointage maximal	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	28		119,5	
Baie-Comeau	1,00	0,50	1,00	0,25	0,00	0,60	0,00	0,67	0,50	0,00	1,00	0,50	1,00	1,00	1,00	1,00	0,75	0,50	0,40	0,80	1,00	0,50	0,50	0,63	0,20	0,67	0,00	1,00	16,96	60,58	72,71	60,85				
Bécancour	0,63	0,50	0,50	0,50	1,00	0,80	0,50	1,00	0,35	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,50	0,60	0,00	1,25	0,25	0,50	0,00	0,00	1,00	0,00	1,00	18,88	67,41	86,55	72,43					
Chandler	0,25	1,00	1,00	0,50	0,00	0,20	0,00	0,00	0,00	0,25	0,00	0,50	1,00	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,25	0,00	0,00	0,00	1,00	6,15	21,96	24,09	20,16					
Côte-Saint-Catherine	0,50	0,50	0,00	0,25	1,00	0,80	0,00	1,00	0,25	0,00	1,00	0,50	1,00	0,20	0,50	0,50	0,75	0,25	0,40	0,00	1,25	0,00	0,50	0,25	0,00	0,33	0,00	1,00	12,73	45,48	59,19	49,53				
Forestville	0,00	0,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,25	0,00	0,50	1,00	0,20	0,00	0,50	0,00	0,00	0,00	0,25	0,00	0,00	0,25	0,00	0,33	0,00	1,00	5,78	20,65	25,56	21,39					
Gaspé	1,00	1,00	0,50	0,50	0,00	0,20	0,00	1,00	0,15	0,00	0,50	1,00	0,00	0,20	0,00	0,00	0,25	0,25	0,00	0,00	0,25	0,00	0,00	0,50	0,40	0,33	0,00	1,00	9,03	32,26	36,03	30,15				
Gros-Cacouna	0,50	0,50	0,50	0,50	1,00	0,40	0,00	1,00	0,20	0,75	0,63	1,00	0,00	0,40	1,00	0,50	0,75	0,25	0,00	0,00	1,00	0,00	0,50	0,00	0,00	0,67	0,00	0,67	12,72	45,41	61,29	51,29				
Havre-Saint-Pierre	1,00	1,00	1,00	0,50	0,00	0,20	0,00	1,00	0,15	0,00	0,50	0,50	0,00	0,20	1,00	0,00	0,25	0,50	0,00	0,60	0,25	0,00	0,50	1,00	0,20	0,33	0,00	1,00	11,68	41,73	50,60	42,34				
Matane	0,50	0,50	0,50	0,50	0,00	0,80	0,50	0,33	0,30	0,25	0,63	0,50	1,00	0,20	1,00	0,50	0,25	0,25	0,20	0,40	1,00	0,00	0,50	0,88	0,00	0,33	0,00	1,00	12,82	45,78	58,37	48,85				
Montréal	1,00	0,50	0,50	0,50	0,75	1,20	1,00	0,67	1,00	1,00	1,00	0,50	0,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,20	1,25	1,00	1,00	0,38	0,80	1,00	1,00	1,00	23,25	83,02	105,27	88,09					
Pointe-au-Pic	0,50	0,50	0,50	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	0,10	0,00	0,63	1,00	1,00	0,80	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,25	0,00	0,50	0,25	0,00	0,33	0,00	1,00	9,36	33,42	42,23	35,34					
Port-Alfred	0,50	0,50	0,50	0,50	0,00	0,80	0,00	1,00	0,25	0,25	1,00	0,50	0,00	1,00	1,00	0,00	0,25	0,25	0,00	0,80	0,25	0,00	0,50	0,00	0,00	0,33	0,00	1,00	11,18	39,94	49,00	41,01				
Port-Saguenay	0,88	1,00	0,50	0,75	1,00	0,40	0,00	1,00	0,20	0,75	1,00	1,00	0,80	1,00	1,00	0,00	0,25	0,50	0,20	0,00	0,75	0,00	0,50	0,00	0,60	0,67	0,00	1,00	15,74	56,22	68,89	57,65				
Port-Cartier	0,50	1,00	1,00	1,00	0,00	0,60	0,00	1,00	0,25	0,75	1,00	0,50	1,00	0,40	1,00	0,00	0,25	0,00	1,00	1,00	0,50	0,50	0,00	0,00	0,00	0,67	0,00	1,00	15,92	56,85	71,67	59,98				
Québec	0,50	0,50	0,50	1,00	0,75	1,00	1,00	0,83	0,90	0,25	1,00	0,00	1,00	1,00	0,50	1,00	0,75	1,00	0,80	1,25	0,00	0,50	0,90	1,00	0,67	0,33	0,33	20,26	72,36	83,38	69,77					
Rimouski	0,50	0,00	0,50	0,00	0,00	0,40	0,00	0,00	0,20	0,00	0,50	0,50	1,00	0,20	0,00	1,00	0,25	0,50	0,20	0,00	0,75	0,00	0,50	1,00	0,00	0,00	1,00	9,00	32,14	36,70	30,71					
Sept-Îles	1,00	0,50	1,00	0,75	0,00	0,60	0,00	1,00	0,35	0,50	1,00	0,50	1,00	0,40	1,00	1,00	0,75	0,50	0,60	1,00	0,75	0,50	0,75	0,20	0,83	0,33	0,67	17,98	64,20	78,53	65,72					
Sorel	0,50	0,50	0,50	0,50	0,75	0,80	0,00	1,00	0,55	0,00	1,00	0,00	0,00	0,60	0,50	0,00	0,75	0,50	0,00	0,80	0,75	0,00	0,50	0,60	0,00	0,00	0,67	11,77	42,02	48,73	40,78					
Trois-Rivières	1,00	0,50	0,50	0,50	1,00	0,80	0,00	0,67	0,70	0,50	1,00	0,50	1,00	1,00	0,50	1,00	0,75	0,80	0,00	1,25	0,00	0,50	0,00	0,20	0,67	0,33	1,00	17,67	63,11	78,68	65,84					
Valleyfield	1,00	0,50	0,00	0,25	1,00	0,80	0,00	1,00	0,40	0,50	0,63	0,50	1,00	0,80	0,50	0,50	1,00	0,50	0,40	0,00	1,25	0,00	0,50	0,25	0,00	0,50	0,33	1,00	15,11	53,98	69,25	57,95				

Annexe VII

Carte du réseau portuaire commercial stratégique du Québec

Réseau portuaire commercial stratégique du Québec



Source des données: Service du transport maritime et de la mise en valeur du Saint-Laurent.