

# Le Saint-Laurent, le corridor de l'avenir

- 2 Mot du ministre délégué, Norman MacMillan
- 3 Corridor de commerce Saint-Laurent-Grands Lacs
- 4 Alliance verte, voie du développement durable
- 5 Impact économique des ports du Saint-Laurent
- 6 Emplois de qualité pour des carrières palpitantes
- 7 Table du Québec sur le transport maritime de courte distance
- 8 Mode de transport écologique pour La Romaine

Ce cahier spécial souligne la 9<sup>e</sup> édition de la Journée maritime québécoise. Reconnu officiellement par le gouvernement du Québec, l'événement sert à mettre en lumière le rôle économique et social déterminant joué par l'industrie maritime dans le développement du Québec. Le thème de cette année, Le Saint-Laurent: le Corridor de l'avenir, indique clairement que cet important volet économique demeure indissolublement lié à notre futur alors que les navires s'avèrent un complément sous-utilisé aux transports terrestres.

Environ 90% du commerce mondial est acheminé par le secteur du transport maritime. En 2007, plus de 7 milliards de tonnes de marchandises ont été transportées dans le monde. Les échanges mondiaux devraient atteindre 11,5 milliards de tonnes d'ici 2020. Vous découvrirez dans cette publication spéciale comment les organisations maritimes du Corridor Saint-Laurent-Grands Lacs envisagent de conquérir une plus grande part de ces échanges commerciaux, tout en protégeant les atouts majeurs du transport maritime: économie, fiabilité et respect de l'environnement.

JOURNÉE MARITIME  
QUÉBÉCOISE

2009

# Les Armateurs du Saint-Laurent, une association qui veille sur ses membres depuis 73 ans

Fondée à Québec en 1936, l'association Armateurs du Saint-Laurent (ASL) regroupe deux catégories de membres : actifs et associés. Les premiers sont des entreprises exploitant tous types de navires battant pavillon canadien. Les seconds sont des fournisseurs de produits et services de tous genres aux armateurs, des chantiers maritimes aux produits pétroliers en passant par les établissements de formation et les conseillers juridiques.

Des armateurs dont la flotte est composée de plus de 170 navires constituent le cœur de l'Association. Tous n'emploient que des marins canadiens. La vaste majorité de leurs achats sont faits au pays, ce qui génère d'importantes retombées économiques.

En effet, l'utilisation d'un seul navire sous pavillon canadien rapporte au-delà d'un million de dollars par année aux gouvernements, que ce soit en impôts et en taxes de toutes sortes ou encore en diminution de primes d'assurance emploi et d'aide sociale. De plus, l'expertise maritime acquise grâce à ces armateurs profite aux entreprises d'ici et à l'ensemble du pays.



Photo: Thierry Richard

Les membres mènent leurs opérations essentiellement sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs, en plus de desservir le Nouveau-Québec, l'Arctique canadien, Terre-Neuve, les Îles-de-la-Madeleine, la Basse-Côte-Nord, Anticosti, les provinces maritimes et des ports étrangers. Les expéditeurs d'ici bénéficient, par conséquent, d'un meilleur accès à de multiples marchés grâce aux services de qualité dispensés par ces armateurs.

Pour en apprendre plus sur les Armateurs du Saint-Laurent, dont la mission est de veiller à la défense et à la promotion des intérêts des armateurs québécois et canadiens, on peut consulter son site [www.armateurs-du-st-laurent.org](http://www.armateurs-du-st-laurent.org).

## La Sodes, acteur essentiel du développement de notre industrie maritime

La Société de développement économique du Saint-Laurent (Sodes) a été fondée en 1985. Elle est une société sans but lucratif regroupant des représentants de tous les secteurs de la communauté maritime du Saint-Laurent, dont des armateurs, des ports, des arrimeurs, des expéditeurs et autres intervenants de l'industrie maritime.

La Sodes travaille à favoriser la contribution du fleuve Saint-Laurent et de l'industrie maritime au développement économique du Québec.

Le fleuve Saint-Laurent constitue un atout important pour notre développement et il est essentiel de miser davantage sur cet avantage pour notre prospérité économique. Pour ce faire, la Sodes agit sur plusieurs fronts, en partenariat avec le secteur privé et le ministère des Transports du Québec.

Les actions de la Sodes visent, entre autres, à améliorer la compétitivité du réseau portuaire du Saint-Laurent, à favoriser un cadre réglementaire et tarifaire efficace pour le transport maritime, à développer les bénéfices environnementaux de ce mode de locomotion et à mieux le faire connaître auprès de la population. Pour en apprendre plus sur la Sodes, on peut consulter son site [www.st-laurent.org](http://www.st-laurent.org).



### Message du ministre délégué aux Transports



C'est avec grand plaisir que je me joins à la communauté maritime du Québec pour souligner la 9<sup>e</sup> édition de la Journée maritime québécoise. Sur le thème « Le Saint-Laurent : le corridor de l'avenir », cette journée est un moment privilégié pour les représentants des gouvernements et de l'industrie maritime d'échanger sur leurs préoccupations et de se concerter pour améliorer et faire connaître une industrie importante pour le Québec.

#### Le Saint-Laurent, corridor de l'avenir

Le fleuve Saint-Laurent est un corridor commercial d'une richesse collective inestimable. Il constitue une voie essentielle au transport multimodal qui s'effectue entre le Québec, l'Ontario, les États-Unis et le reste du monde. Il génère plus de 67,5 milliards de dollars en échanges

commerciaux, un apport économique considérable. C'est pourquoi les gouvernements du Québec, de l'Ontario et du Canada se sont engagés à développer conjointement la Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec en signant en 2007 une entente de partenariat.

#### Un mode de transport écologique

Le développement du transport maritime est un moyen efficace pour protéger l'environnement. En effet, toutes proportions gardées, le transport d'une tonne de marchandises par navire produit de 8 à 10 fois moins d'émissions de gaz à effet de serre que par voie terrestre.

Conscient de ces avantages économiques et environnementaux, le ministère des Transports assume son rôle de leader et poursuit la mise en œuvre des initiatives découlant de la Politique de transport maritime et fluvial. Récemment, dans le cadre du Plan d'action sur les changements climatiques (2006-2012), le Ministère a lancé deux programmes qui favorisent l'intégration des modes de transport, l'un visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre, et l'autre portant sur le recours aux nouvelles technologies de transport pour améliorer l'efficacité énergétique.

Par ailleurs, le gouvernement soutient depuis plusieurs années les entreprises privées de transport maritime. Par exemple, le ministère des Transports contribue financièrement aux initiatives de l'Alliance verte, qui est formée d'associations d'entreprises privées. Son objectif principal est de renforcer la performance environnementale des entreprises actives sur la voie navigable du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Soulignons que les objectifs de l'Alliance verte surpassent régulièrement les normes de réglementations similaires adoptées ailleurs dans le monde en matière de rigueur et de sévérité.

#### Des occasions de carrière

Tout cela ne serait pas possible sans l'apport précieux d'une main-d'œuvre qualifiée. C'est pourquoi le ministère des Transports a reconduit l'Entente sur le perfectionnement des marins du Québec pour cinq ans. Cet automne, j'ai également eu le plaisir de participer au Salon des carrières maritimes « Bienvenue à bord » qui s'est déroulé à Québec. L'événement, qui a été un véritable succès, témoigne du dynamisme et de la multitude de possibilités de carrière qu'offre l'industrie maritime du Québec.

En résumé, les efforts de l'industrie maritime québécoise, jumelés aux actions gouvernementales, vont dans le sens d'une plus grande vitalité du transport maritime et témoignent de la ferme volonté du Québec de favoriser le développement durable.

Norman MacMillan  
Ministre délégué aux Transports  
Ministre responsable de la région de l'Outaouais



**CONGRÈS EN MER**

LES GRANDS PRIX DU TOURISME GABRIEL 2008

Tenez votre rencontre dans un cadre tout à fait exceptionnel !

Information / réservation **1-888-986-3278**  
**www.ctma.ca**



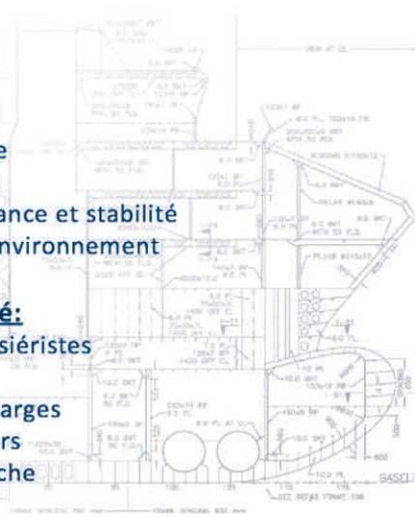
Chef de file dans le domaine maritime depuis 1985 et toujours en expansion, Concept Naval offre un service personnalisé et des solutions adaptées à vos besoins.

#### Services:

- Plans et devis
- Modernisation
- Suivi de chantier
- Expertise maritime
- Conception neuve
- Étude de performance et stabilité
- Technologie de l'environnement

#### Secteurs d'activité:

- Traversiers et croisiéristes
- Brise-glaces
- Remorqueurs et barges
- Navires ravitailleurs
- Navires de recherche
- Navires rapides



[www.conceptnaval.com](http://www.conceptnaval.com)  
1 866-692-1524 / 418 692-1524 / fax. 418 692-1527  
25, rue du marché champlain, suite 404, Québec, Qc. G1K 4H2

# La voie navigable, un incontournable pour l'avenir du Corridor

**Pas de doute, l'avenir de la croissance économique du Québec et de l'Ontario repose sur la mise en place d'un Corridor de commerce Saint-Laurent-Grands Lacs capable de répondre efficacement aux besoins des exportateurs et importateurs des prochaines décennies.**

« La compétitivité et la productivité des entreprises dépendent de l'efficacité du système de transport et, si ce dernier ne peut contribuer à notre essor économique, nous serons dans le pétrin », déclare catégoriquement Mme Madeleine Paquin, présidente et chef de la direction de Logistec Corporation.

Présidente du Conseil du corridor formé en 2006 par le Forum de concertation sur le transport maritime, Mme Paquin affirme que le Corridor de commerce Saint-Laurent-Grands Lacs représente la pierre angulaire des échanges commerciaux nationaux et internationaux pour le Canada, et partant pour le Québec et l'Ontario. Ce lien navigable, qui inclut la Voie maritime du Saint-Laurent, constitue aussi un axe névralgique pour nos échanges commerciaux avec l'Europe, dont la valeur dépasse annuellement les 70 milliards\$. De plus, les transporteurs offrent une gamme croissante de destinations outremer, incluant la Chine, l'Inde, l'Amérique du Sud, l'Afrique, le Moyen-Orient et autres.

« Il faut faire mieux », soutient cette femme d'affaires qui déplore la présence de goulots d'étranglement dans la chaîne de transport, tant au niveau du transport terrestre que dans les transferts intermodaux. « Il faut faire en sorte que le momentum ne soit jamais interrompu, que le transport se fasse de façon fluide jusqu'à la destination finale à l'intérieur du réseau de liaisons intermodales. »

## Accès au cœur de l'Amérique du Nord

L'étude sur le Corridor de commerce Saint-Laurent-Grands Lacs a été réalisée en partenariat avec



Photo: Thierry Richard

Transports Québec et de nombreux intervenants du secteur privé de l'industrie du transport représentant quatre groupes de marchandises: vrac, vrac liquide, marchandises générales et conteneurs. Grâce à l'expertise de chacun, les membres du Conseil ont pu établir de façon précise les priorités de l'industrie pour le système de transport et identifier des priorités transmises par la suite aux gouvernements; certaines se retrouvent dans les projets d'investissements de la Porte continentale Québec-Ontario. Le gouvernement du Canada participe également à cette démarche.

La concertation et la collaboration sont des éléments clés pour relever les défis d'un système de transport économique et compétitif afin de desservir cet important territoire, souligne Mme Paquin. Elle ajoute que le secteur privé est prêt à collaborer au développement d'un réseau de transport sûr, fiable et respectueux de l'environnement avec le secteur public pour favoriser la prospérité et rehausser la qualité de vie des gens au cours des prochaines décennies.

La Porte continentale est un élément clé du système de transport multimodal du Canada. Elle comprend des ports, des aéroports, des installations intermodales et des postes frontaliers stratégiques, ainsi que des infrastructures routières, ferroviaires et maritimes. Porte d'entrée majeure pour le commerce international à destination du cœur des États-Unis et des grands marchés de consommation, elle offre un accès direct à 135 millions de consommateurs nord-américains dans un rayon de 1000 kilomètres, soit à moins d'une journée de transport.

## Un corridor, une vision

**Si les priorités d'action recommandées par le Conseil du Corridor en 2008 sont mises de l'avant, dans 20 ans, le Corridor de commerce Saint-Laurent-Grands Lacs sera un réseau efficace et compétitif.**

Le Québec et l'Ontario seront stratégiquement positionnés pour satisfaire la hausse de la demande des marchés continentaux et mondiaux, tout en rehaussant la qualité de vie des habitants en bordure d'une artère maritime vitale à leur économie. Voici quelques-uns des changements majeurs qui seraient alors survenus durant ces deux décennies, selon celle qui a présidé les travaux du Conseil du Corridor, Mme Madeleine Paquin:

Devenu la plaque tournante nord-américaine pour le transport par conteneurs et de marchandises dans le monde, le port de Montréal a procédé à l'agrandissement de ses installations et s'est doté de nouveaux équipements en plus d'un réseau ferroviaire amélioré qui assure la fluidité du transport jusqu'aux États-Unis.

Un tunnel a été construit sous la rivière Détroit en partenariat avec le secteur privé pour améliorer les connexions intermodales. Du même coup, on a désengorgé les ponts et amélioré la performance du camionnage. En outre, on a décongestionné le réseau routier de la grande région de Montréal et de la partie sud de l'Ontario,

notamment en ce qui a trait aux accès aux terminaux intermodaux et à la frontière américaine.

On a procédé à la séparation des voies ferrées dans le corridor Montréal-Toronto pour dissocier routes et rails. On a ainsi mis fin au ralentissement dans les secteurs habités et augmenté la sécurité des communautés.

Un port en eau profonde à Sept-Îles avec terminal et postes de mouillage profonds en fait un centre de transbordement de minerai de fer. On peut y transborder de 15 à 30 millions de tonnes de minerai afin de répondre aux nouveaux marchés de l'exportation.

La capacité de transbordement du vrac solide à Québec ou à Sept-Îles a été augmentée également, selon les besoins, et on a procédé à l'agrandissement des terminaux de vrac liquide à Québec.

On est parvenu à prolonger la saison de navigation dans la Voie maritime et à réduire les coûts dans le secteur maritime, notamment en abolissant le droit d'importation de 25% imputé aux navires canadiens. De ce fait, cela a permis de développer des options de transport maritime sur courte distance, ce qui contribue au développement durable et à l'intégration des modes de transport tout en réduisant les coûts de conservation du réseau routier.

Un rêve tout ça? Non, de répondre Mme Paquin. C'est en partie ce qui doit se réaliser si on veut améliorer la compétitivité des entreprises d'ici et ainsi contribuer à la croissance de notre économie, soutient-elle. On devra aussi revoir les réglementations et les harmoniser là où cela s'avère nécessaire. « Le marché de l'exportation est d'une grande importance et nous devons assurer le passage fluide des marchandises et décongestionner les points de transbordement entre le Canada et les États-Unis. »



Photo: Thierry Richard

## Le corridor de commerce

**575 milliards \$**  
de commerce international pour le Québec et l'Ontario

**107 milliards \$**  
de commerce maritime international pour le Québec et l'Ontario

**250 millions de tonnes**  
de marchandises acheminées chaque année par transport maritime

**70%**  
du commerce international de l'ensemble du Canada

**80%**  
du commerce routier et ferroviaire entre le Canada et les États-Unis, représentant respectivement 286 et 80 milliards \$

## Le TMCD, un allié du développement durable

**Beaucoup d'efforts sont investis depuis quelques années pour relancer le transport maritime de courte distance (TMCD), un allié incontestable du développement durable.**

Actuellement, le commerce sur la voie navigable du Saint-Laurent et des Grands Lacs est principalement axé autour du transport international. Rien n'illustre mieux les avantages du TMCD que la mise en service de la barge Alouette Spirit par Aluminerie Alouette, McKeil Marine et Logistec Arrimage. Mise en service à l'été 2006, cette barge transporte près de la moitié de la production d'Aluminerie Alouette de Sept-Îles à Trois-Rivières. On évite ainsi quelque 20 000 passages de camions sur la route 138, soit l'équivalent

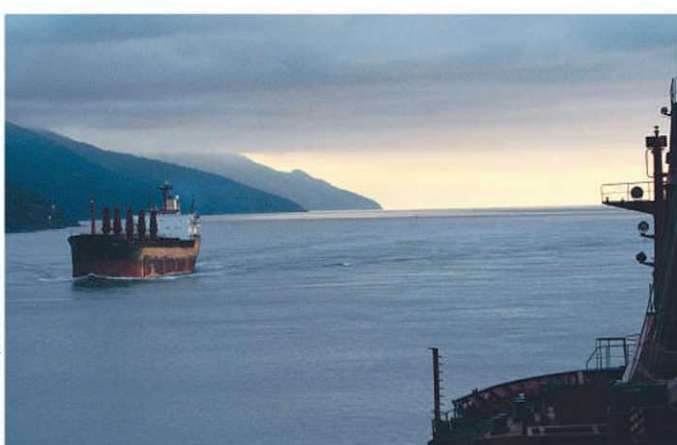


Photo: Thierry Richard

de 9400 fardiers, ce qui permet de réduire de plus d'un demi-million de dollars les coûts d'entretien des chaussées. En plus, l'utilisation de la barge réduit annuellement les émissions de GES de 26 000 tonnes. Cette initiative a bénéficié d'une subvention de 250 000\$ du ministère des Transports du Québec, somme qui, comme en témoignent les données précédentes, a rapidement été récupérée par le ministère.

## L'Alliance verte, une réalisation environnementale unique

« Ce n'est pas suffisant de s'asseoir sur nos lauriers en matière de protection de l'environnement. Nous devons faire plus. » Coordonnateur de l'Alliance verte, M. David Bolduc explique ainsi l'ambitieux défi que se donnent volontairement les organisations maritimes pour faire encore plus en matière d'environnement, bien que leur industrie soit parmi les moins polluantes.

En effet, le transport maritime demeure un des moyens de transport de marchandises les plus écologiques de la planète. L'industrie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs a décidé malgré tout, en 2007, de créer l'Alliance verte pour implanter une politique environnementale volontaire sur l'ensemble d'un corridor maritime majeur et unique au monde de plus de 3700 km.

L'Alliance verte, ne craint pas d'affirmer M. Bolduc, c'est une réalisation unique en Amérique du Nord. Un programme d'envergure comme celui des armateurs, ports et terminaux sur un corridor maritime tel que le Saint-Laurent-Grands Lacs, « il n'y a rien de pareil ailleurs dans le monde, bien qu'il existe des programmes qui peuvent s'y rapprocher ».

### Résultat prometteur

Plus de 50% de l'industrie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs adhèrent déjà à l'organisme, qui compte 45 participants à sa politique environnementale, mais aussi 25 partenaires et 24 supporteurs. Les deux dernières catégories comprennent notamment des entreprises en lien avec le maritime, des associations et des groupements d'écologistes ainsi que des institutions gouvernementales.

Le coordonnateur juge ce résultat encourageant et très prometteur après seulement deux ans. L'objectif demeure 100%, « mais si on atteint les 80-90% ce sera déjà un pas énorme, car cette industrie est très fragmentée, ce qui ajoute au défi de regrouper tout le monde ».

L'Alliance verte interpelle l'industrie maritime des deux côtés de la frontière. M. Bolduc admet que le travail est plus difficile du côté américain, mais que « ça progresse ». Aux États-Unis, analyse-t-il, le débat est plus polarisé entre l'industrie, les groupes environnementaux et les organismes gouvernementaux. « Ils sont un peu comme en attente de nos preuves ». Il remarque, toutefois, de plus en plus d'intérêt et ne doute pas que les appuis officiels viendront, que c'est juste une question de temps.

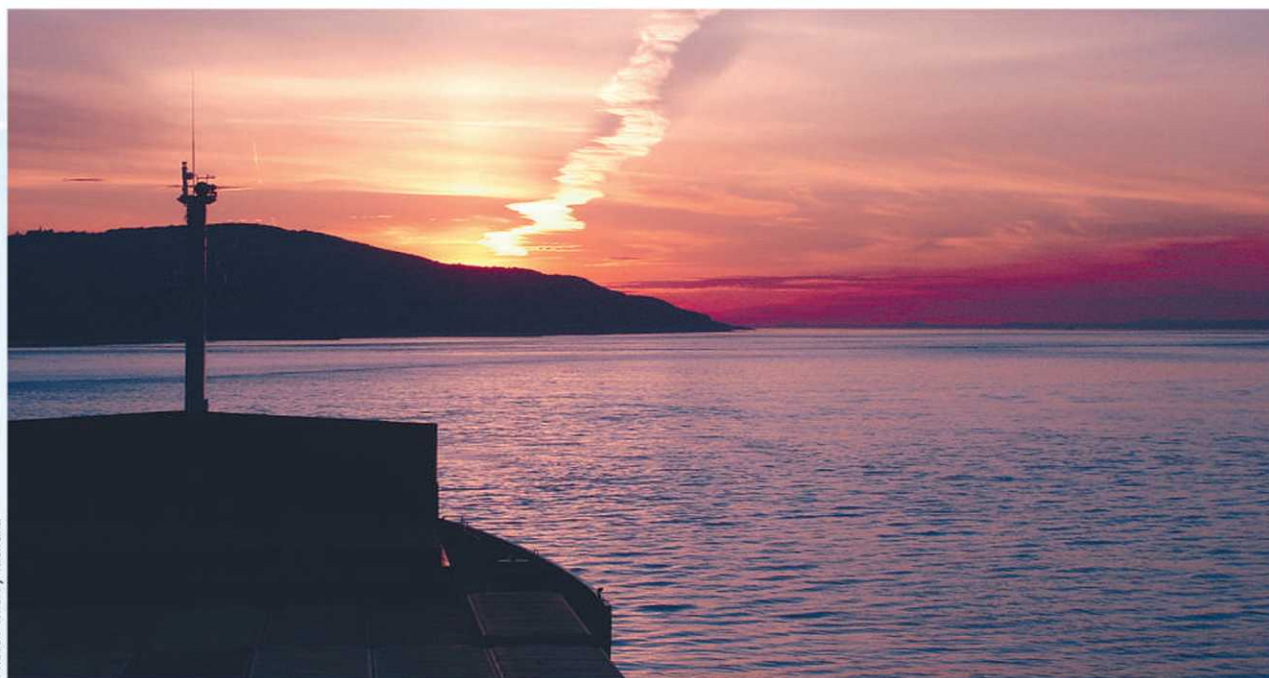


Photo: Thierry Richard

Le transport maritime est 75 fois moins sujet aux accidents que le transport terrestre et 14 fois moins que le ferroviaire tout en contribuant à la réduction des gaz à effet de serre, car les navires ne consomment que 10 à 20% de l'énergie nécessaire au fonctionnement des camions pour transporter une même quantité de marchandises.

Au départ, l'Alliance verte a répertorié une trentaine d'enjeux environnementaux liés aux activités de l'industrie maritime pour former le cœur de sa politique environnementale. Par souci d'efficacité, on a cependant décidé de choisir six grands enjeux comme premier pas : les espèces aquatiques envahissantes; les émissions atmosphériques polluantes (oxyde de soufre et oxyde d'azote); les gaz à effet de serre (GES); les résidus de cargaison; les eaux huileuses et finalement, les conflits d'usage avec les populations avoisinantes dans les ports et terminaux (bruit, poussière, odeurs et lumière). Les autres enjeux seront ajoutés au fil du

temps afin de réduire encore plus l'empreinte des activités de l'industrie maritime sur l'environnement.

Chacun des enjeux environnementaux prioritaires fait l'objet d'un plan d'action qui comprend l'adoption des meilleures pratiques environnementales. Les participants s'engagent également à soutenir la recherche et l'innovation technologique ainsi que la formation. Nous ne voulons pas travailler sur une coquille vide, mais un programme bien structuré et ambitieux qui serait crédible pour l'industrie, les autorités publiques et la population, déclare M. Bolduc. « Nous pouvons dire mission accomplie pour le Canada. »

## L'industrie maritime d'ici surpasse les réglementations en vigueur

L'Alliance verte a pu constater que la plupart de ses participants surpassent les réglementations maritimes en vigueur déjà très sévères. En effet, pour 2008, première année d'autoévaluation de l'organisme, l'ensemble des participants a obtenu une moyenne globale correspondant au niveau 2, tous enjeux confondus, le niveau 1 correspondant aux normes réglementaires.

Ce résultat est très encourageant, car il laisse entrevoir de grandes possibilités d'amélioration et tend à démontrer la crédibilité de la politique environnementale qui trace une feuille de route ambitieuse et exigeante pour ses participants. L'Alliance verte exige que ses membres adoptent des pratiques et des technologies ayant un impact direct sur le terrain pour chacun des enjeux environnementaux prioritaires sélectionnés.

La progression des participants est définie par une grille à cinq niveaux correspondant aux critères suivants :

- 1- le respect de la réglementation applicable et l'adhésion aux principes directeurs de l'Alliance verte;
- 2- l'utilisation systématique d'un nombre défini de bonnes pratiques;
- 3- l'intégration des bonnes pratiques à l'intérieur d'un plan de gestion adopté et connaissance spécifique de l'impact environnemental;
- 4- l'introduction de nouvelles technologies
- 5- l'excellence et le leadership.

L'objectif de l'organisme est de parvenir à ce qu'une majorité des participants atteigne le niveau 3 d'ici les prochaines années. La performance des entreprises maritimes a été mesurée à l'aide d'indicateurs et de critères d'évaluation très méthodiques soulignant le



donnateur de l'Alliance verte, M. David Bolduc. La moyenne 2 étant atteinte par l'ensemble des membres, on procède actuellement à la mise en pratique du niveau 3. Les résultats de l'année en cours seront dévoilés publiquement au mois de mai prochain.

### Deux exemples éloquentes

Le port de Montréal a obtenu la certification Alliance verte, entre autres, pour avoir entrepris l'an dernier l'in-

ventaire des émissions atmosphériques reliées à ses activités et l'inventaire des espèces exotiques présentes dans les eaux du port. Les deux démarches, réalisées en collaboration avec Transports Canada et Environnement Canada, visent à limiter le plus efficacement possible l'empreinte écologique du port de la Métropole.

Les Corporations canadienne et américaine de la Voie maritime du Saint-Laurent ainsi que Fednav ont organisé une démonstration d'une inspection des eaux de ballast à l'écluse de Saint-Lambert. Cet événement médiatique a permis d'exposer qu'en matière de gestion des eaux de ballast, les réglementations en vigueur dans le système des Grands Lacs sont parmi les plus rigoureuses dans le monde. De plus, les inspections des eaux de ballast ne sont qu'un des moyens mis en œuvre par Transports Canada, la Garde côtière américaine et les deux Corporations de gestion de la Voie maritime pour contrôler les espèces envahissantes aquatiques.

Les gens du milieu acceptent d'investir du temps et de l'argent pour améliorer leur performance environnementale, rappelle M. Bolduc. La crise économique a pu ralentir les activités des entreprises maritimes, mais pas leur démarche environnementale. « Un bon signe de la vitalité de l'Alliance verte. »

## L'avantage maritime...

Un moyen de transport durable hier, aujourd'hui et demain

La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent reconnaît le fait qu'en tant qu'intendants de la Voie maritime du Saint-Laurent, nous travaillons dans le cadre d'une ressource partagée. Nous tenons à maximiser les avantages qu'offre le transport maritime à toutes les parties intéressées, tout en minimisant notre empreinte environnementale.



Richard Corle, président et chef de la direction, Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent



**FEDNAV**  
au Québec depuis 65 ans.



# La croissance des ports du Saint-Laurent se poursuivra

Généralement, les échanges commerciaux à l'échelle mondiale doublent à toutes les périodes de 15 à 20 ans. Une telle croissance s'accompagne de pression sur les systèmes de transport, mais le secteur maritime plus que tout autre est en mesure d'absorber économiquement la hausse de manutention des marchandises qui en découle. Et, par ricochet, les ports du Saint-Laurent pourront poursuivre leur croissance en misant sur leurs atouts.

Les ports du Québec, explique le président Robert Masson de la Société de développement économique du Saint-Laurent (Sodes), ont toujours été condamnés à maximiser leurs installations et leurs spécificités pour bien desservir les besoins de notre économie. Ils sont réputés pour leur efficacité et leur capacité d'adaptation.

Il rappelle aussi qu'il y a plusieurs années certains « futuristes » prédisaient le déclin du port de Montréal à cause de la construction de navires de plus fortes dimensions. Or, en 2008, ce port a surpassé ses principaux concurrents en tirant le meilleur parti de ses avantages concurrentiels pour desservir le marché du Canada central, le Mid-Ouest américain et celui de l'Europe du Nord et de la Méditerranée, enregistrant une hausse de 8% de son trafic de conteneurs malgré le ralentissement économique.

Puis, on cherche sans cesse ici à améliorer l'efficacité du transport maritime. M. Masson cite, en entrevue, l'exemple de la navigation électronique pour optimiser les conditions de navigation, tout en maintenant les normes de sécurité à leur plus haut niveau. « Nous utilisons ce qu'il y a de mieux au monde en outils électroniques, comme les cartes marines électroniques et l'information en temps réel. »

## Un marché sûr

Cela démontre selon lui qu'on ne doit pas se laisser impressionner que par l'objectif du « plus gros », mais se spécialiser dans un créneau où on peut se démarquer. Les plus gros navires iront là où l'eau est profonde, soit en bordure des océans. Le Saint-Laurent est différent avec son couloir de 800 km à l'intérieur des terres. Il restera donc des navires de petites et moyennes capacités souhaitant desservir ces marchés.

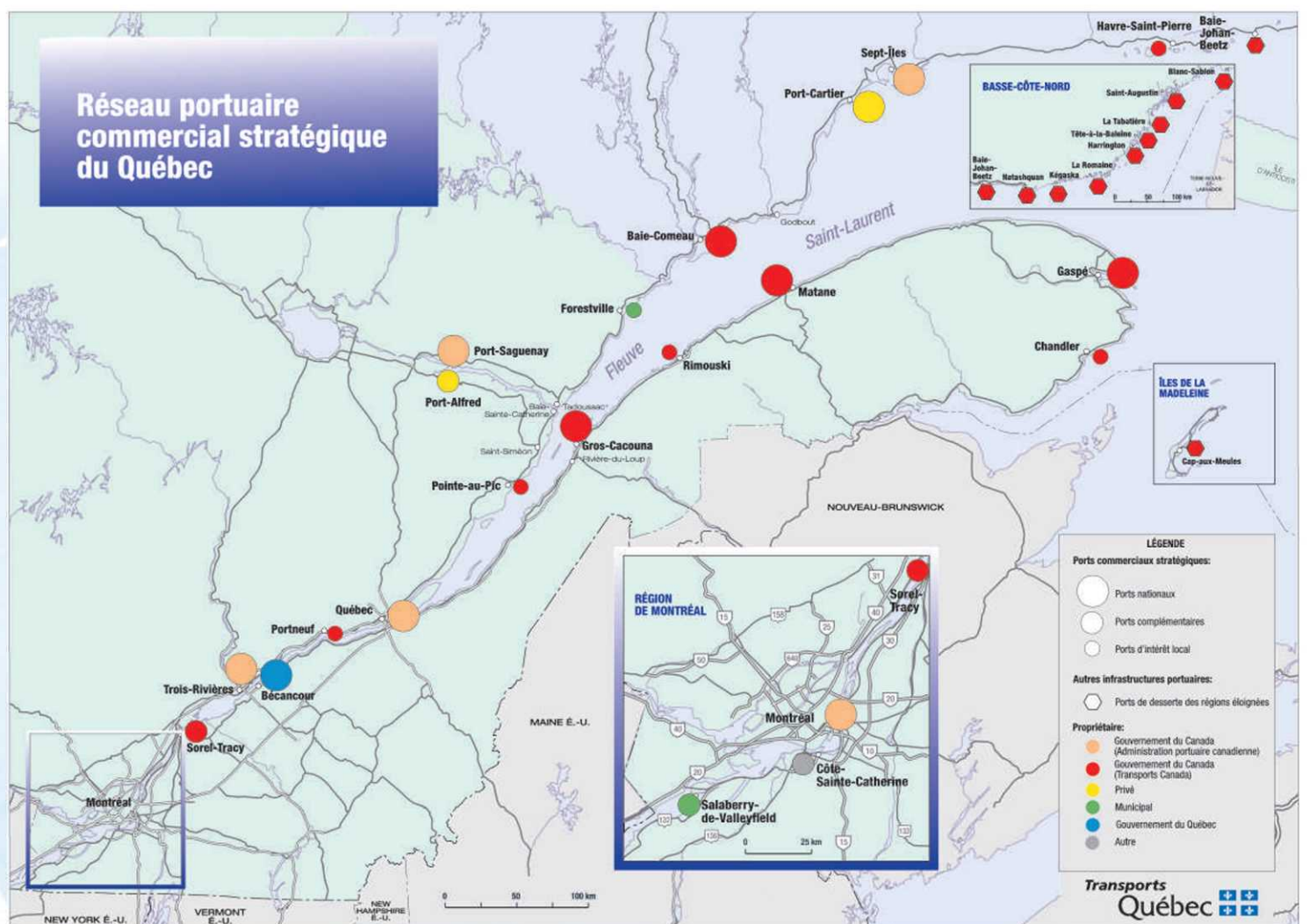
On parle de plus en plus de la saturation des ports de l'Ouest, mais le président de la Sodes garde les deux pieds sur terre. « Il faut être réaliste, on ne peut

changer la géographie. L'Ouest demeurera toujours plus près de l'Asie que nous. » Il voit la croissance du trafic sur le Saint-Laurent provenir de l'Atlantique, notamment avec l'élargissement du canal de Panama et le canal de Suez de plus en plus achalandé.

« C'est certain qu'à court terme les installations portuaires du Saint-Laurent peuvent suffire. Mais, à moyen et à long terme, si on veut bien servir les consommateurs et les industries, il faudra des infrastructures pour renforcer notre offre de services. Le transport maritime sur le Saint-Laurent est voué

à un très bel avenir malgré les défis que cette industrie devra surmonter, si on sait bien cibler les investissements publics et les concentrer aux bons endroits », juge M. Masson.

Plusieurs avantages reconnus internationalement jouent en faveur de l'industrie maritime. Le spécialiste note, entre autres, son bulletin environnemental qui le qualifie de moyen de transport des marchandises le plus éconergétique, son efficacité, sa sécurité et son coût. « C'est vraiment le meilleur mode de transport et je ne suis pas inquiet pour son avenir. »



Les ports du Saint-Laurent ont manutentionné 120 millions de tonnes de marchandises diverses en 2008 et engendré des retombées économiques de quelque deux milliards de dollars.

## Les ports: des pôles de développement économique et social

La vitalité des ports du Saint-Laurent et leur participation aux économies régionales ne font aucun doute. C'est un facteur de localisation et d'attraction pour les industries et les populations.

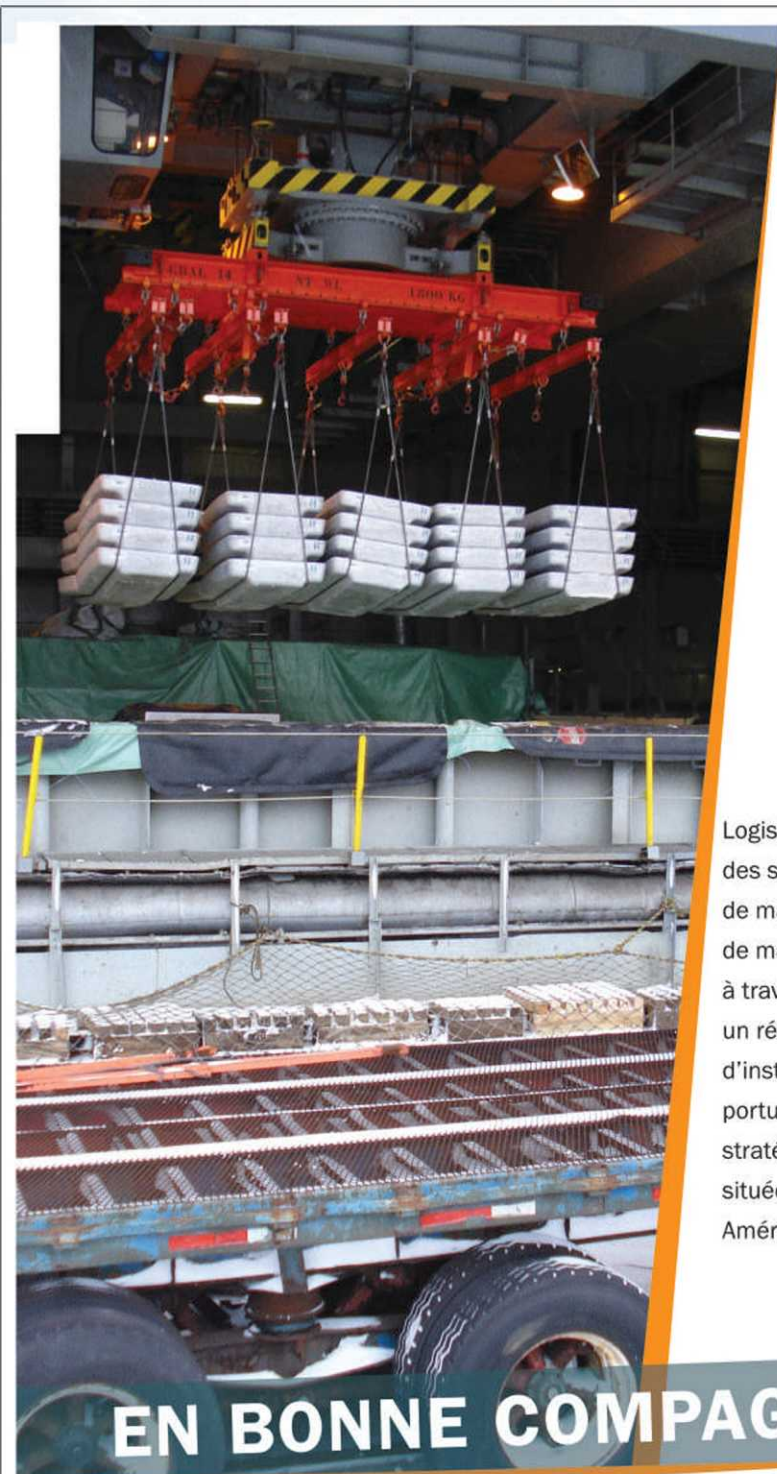


Président de la Société de développement économique du Saint-Laurent (Sodes), M. Robert Masson explique en entrevue que le transport maritime constitue un service dont la demande dérive d'activités qui en génèrent d'autres. « C'est un plus pour la progression économique et sociale de toute région qui a la chance d'en posséder un », dit-il.

Les 19 ports les plus importants du Saint-Laurent ont manutentionné 120 millions de tonnes de marchandises diverses en 2008, le vrac constituant la plus grande quantité du volume. Plus de la moitié des installations portuaires ont enregistré une hausse de leur tonnage. Le port de Québec vient en tête de liste avec un total de 27,2 millions de tonnes, suivi de Montréal (27 Mt) et de Sept-Îles (22,6 Mt). On évalue globalement à quelque deux milliards de dollars les retombées économiques annuelles des ports au Québec.

Les trois quarts des marchandises qui circulent sur la voie navigable du Saint-Laurent proviennent du transport international. Chaque année, elles totalisent près de 80 millions de tonnes. Sur ce total, environ quinze millions de tonnes sont ensuite acheminées vers les États-Unis, alors que le reste fait l'objet de transport intercontinental. Les secteurs les plus dynamiques sont l'aluminium (bauxite et alumine), les produits pétroliers, les minerais, le marché des conteneurs et celui des céréales.

Le transport maritime occupe une place importante dans la vie économique du Québec et des Québécois. Tout comme à l'échelle canadienne d'ailleurs où les activités du secteur maritime ont produit en 2006 quelque 17,76 milliards \$ et soutenu plus de 171 340 emplois directs. Cela a représenté 1,2% du PIB canadien.



Logistec fournit des services de manutention de marchandises à travers un réseau d'installations portuaires stratégiquement situées en Amérique du Nord.

## EN BONNE COMPAGNIE

Déplacements de marchandises exécutés avec efficacité et professionnalisme grâce à notre réseau de partenaires, de fournisseurs et de spécialistes à l'interne.

## Perspectives extraordinaires de carrières passionnantes dans l'industrie maritime

Le domaine maritime, à l'exemple de nombreux autres importants secteurs de l'économie québécoise, peine à combler ses besoins de main-d'œuvre sur terre et sur mer. Les employeurs maritimes prévoient embaucher quelque 7400 personnes au cours de la prochaine décennie pour remplacer les départs à la retraite et pourvoir aux postes créés par la croissance de cette industrie et le roulement normal du personnel.

Une embellie apporte cependant un vent d'optimisme aux organismes maritimes. En effet, l'Institut maritime du Québec a enregistré cette année une hausse de 40% des inscriptions en navigation, mécanique de marine et architecture navale. « Nous n'avions jamais rêvé à ça », confie en entrevue M. Claude Mailloux, directeur général du Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime. Un succès qu'il attribue aux efforts combinés de l'Institut maritime, du Comité sectoriel et des entreprises maritimes pour faire connaître l'éventail des carrières stimulantes proposées.

Le Comité sectoriel est un organisme paritaire qui regroupe les employeurs maritimes du Saint-Laurent et ceux dont les navires sont sous pavillon canadien; ils effectuent 25 à 30% du trafic sur le fleuve. On parle de 12 300 emplois directs dont 36% sont des postes navigants. Le total grimpe à 18 000 en incluant les emplois indirects.

### Excellentes chances d'emploi

L'analyse des besoins en ressources humaines fut réalisée avant la crise économique. M. Mailloux ne cache pas que cette dernière a touché l'embauche dans ce secteur comme dans les autres, mais que les chiffres demeurent réalistes puisqu'ils concernent un horizon de 10 ans. « La récession a modifié le portrait, mais simplement en reportant de quelques années l'ensemble des besoins. »

Sur les 7400 postes à pourvoir, 20% seront de nouveaux emplois, 50% pour combler les départs à la retraite et 30% dus au roulement normal pour une industrie de cette taille. Une proportion importante des capitaines, premiers officiers de pont, pilotes et officiers mécaniciens de première classe ont déjà plus de 51 ans, ce qui permet de penser que plusieurs de ces importantes fonctions seront à combler au cours des prochaines années.

On a besoin aussi de matelots de pont, de timoniers, d'électriciens, de cuisiniers et d'assistants service aux



Photo: Centre de simulation et d'expertise maritime

Cette passerelle de simulation a été spécifiquement conçue pour reproduire l'aménagement, les instruments de navigation, les champs d'observation et les commandes de halage d'un remorqueur. On y effectue des exercices tels que le remorquage d'escorte et la manœuvre portuaire.

passagers. Sur terre, les principales cibles de recrutement sont les débardeurs, les grutiers, les chargeurs, les directeurs de flotte, les directeurs d'équipage, les techniciens en logistique des transports ou en architecture navale ainsi que le personnel administratif.

### Carrières de qualité

Des carrières passionnantes sont offertes aux jeunes à la recherche de défis captivants et enrichissants pour réaliser

leurs rêves de découvertes et leurs aspirations professionnelles. Travail d'équipe ou individuel, tâches manuelles ou intellectuelles, tout se déroule dans une ambiance hors du commun.

Monde traditionnel d'homme, l'industrie maritime offre de belles carrières aussi aux filles. Elles y sont de plus en plus nombreuses et leur contribution à l'équipe d'un navire est très appréciée, note le directeur général. Grâce à la mécanisation, elles ont maintenant accès à toutes les fonctions. Les passionnées de voyage, d'aventure et de découverte nagent dans le bonheur total sur un bateau.

Les employeurs, pour qui la conciliation travail-famille fait maintenant partie des préoccupations, offrent des salaires élevés et d'excellentes conditions de travail, généralement négociées avec des syndicats. Le personnel navigant travaille en moyenne entre six à neuf mois par année. Les périodes de travail intenses (un mois) sont suivies de vacances prolongées. On mange très bien sur les navires, la plupart sont pourvus de cabines individuelles, gymnase, Internet et certains même, dotés d'une piscine. « On fait tout pour que la vie soit agréable à bord. »

## Formation dans une institution de pointe

Le cours de base pour le personnel de navigation, de mécanique de marine et d'architecture navale est assuré par l'Institut maritime du Québec (IMQ), qui relève du Cégep de Rimouski.

Faisant partie du réseau des cinq écoles nationales du Québec, l'IMQ offre ainsi le cours de quatre ans (stage-étude) qui conduit aux carrières d'officiers. « Tous ceux qui vont à ce cégep ne le regrettent pas », déclare le directeur général du Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime, M. Claude Mailloux. Et, une fois atteint le marché du travail, il existe un programme d'aide financière créé par Transports Québec pour ceux qui souhaitent se perfectionner en vue d'accéder à des postes d'officiers supérieurs.

L'enseignement donné à l'Institut est conforme aux normes de la formation collégiale du ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport du Québec ainsi qu'aux exigences de Transports Canada, qui est responsable du développement et de l'application des normes qui régissent le personnel maritime. École satellite de l'IMQ, le Centre de formation en mesures d'urgence de Saint-Romuald (Lévis) dispense pour sa part les formations obligatoires en sécurité ainsi que les cours de formation continue. Le Comité sectoriel assure, en collaboration avec l'IMQ, la coordination entre les besoins de l'industrie et l'offre de formation.

La seule exigence de formation pour exercer au métier de matelot est un cours de trois semaines en sécurité. Par la suite, grâce à la formation continue, il est possible d'acquérir des spécialités liées au matelotage, par exem-



Photo: Thierry Richard

L'horizon de l'industrie maritime est rempli de carrières passionnantes...

ple timonier, ou carrément devenir officier. La formation complémentaire mène à tous les postes, après avoir passé avec succès les examens de Transports Canada. Tout le contraire d'un emploi statique, une fonction au sein de l'industrie maritime permet un cheminement de carrière adapté à son rythme et à ses aspirations.

Pour plus d'information, visitez le site Web des carrières maritimes en ligne pour y trouver une foule de renseignements et témoignages des plus intéressants à l'adresse [www.csmoim.qc.ca](http://www.csmoim.qc.ca)

Découvrez des **professions maritimes** passionnantes

**Institut maritime du Québec**  
[www.imq.qc.ca](http://www.imq.qc.ca)

- Architecture navale
- Navigation
- Génie mécanique de marine
- Logistique du transport
- Plongée professionnelle

**Portes ouvertes** - De 13 h à 17 h

- Le samedi 21 novembre 2009
- Le samedi 6 février 2010

Le Service de la formation continue  
et le Centre de formation en plongée professionnelle  
418 724-2822 | [www.imq.qc.ca](http://www.imq.qc.ca)

Le Centre de formation aux mesures d'urgence  
418 835-1621 | [sfc@imq.qc.ca](mailto:sfc@imq.qc.ca) | [www.imq.qc.ca](http://www.imq.qc.ca)

Institut maritime  
du Québec  
Cégep de Rimouski

Comité sectoriel  
de main-d'œuvre  
de l'industrie maritime

**Le Comité sectoriel,  
pour le développement  
de la main-d'œuvre maritime  
québécoise.**

[www.csmoim.qc.ca](http://www.csmoim.qc.ca)

### Saviez-vous que ?

- Le transport maritime courte distance (TMCD) est reconnu comme étant efficace, sécuritaire et peu polluant. Le TMCD est la solution idéale pour les problèmes liés à la congestion des routes, à la sécurité routière, à la conservation du réseau routier et aux problèmes environnementaux comme les émissions de gaz à effet de serre.
- Les navires ne consomment que 10 à 20% de l'énergie nécessaire au fonctionnement des camions pour transporter une même quantité de marchandises.
- Avec un litre de carburant, un navire transporte une tonne de marchandises sur 241 km contrairement à 95 km pour le train et 28 km pour le camion.
- Les modes de transports routier et ferroviaire produisent plus de pollution par le bruit que le maritime.
- Un seul navire peut transporter la même quantité de marchandises que 870 camions
- Les émissions de gaz à effet de serre des navires représentent le dixième de celles générées par les camions et la moitié de celles produites par les trains (grammes/tonne-kilomètre).

**Administration de pilotage des Laurentides**  
Un maillon au service

- de l'armateur
- du port
- du public
- de l'environnement
- du pays

Une administration ancrée dans une connaissance locale!

**Administration de pilotage des Laurentides**  
555, boul. René-Lévesque Ouest, bureau 1501  
Montréal (Québec) H2Z 1B1  
Téléphone : 514 283-6320  
Télécopieur : 514 496-2409  
[administration@apl.gc.ca](mailto:administration@apl.gc.ca)  
[www.pilotagestlaurent.gc.ca](http://www.pilotagestlaurent.gc.ca)

# Miser sur le maritime pour voir plus loin en transport

Les décideurs en transport au Québec et en Amérique du Nord doivent préparer l'avenir en misant sur les avantages spécifiques de chacun des trois grands volets de cette industrie fondamentale pour notre développement social et économique : le maritime, le ferroviaire et le camionnage.

« Nous devons être stratégiques et visionnaires, sinon les générations futures en paieront la note au niveau de leur environnement et de leur qualité de vie », affirme au cours d'une entrevue Mme Nicole Trépanier, présidente de la Table du Québec sur le transport maritime courte distance (TMCD). Également directrice générale des Armateurs du Saint-Laurent, elle déplore que les avantages du TMCD ne soient pas suffisamment reconnus et que les capacités des équipements publics et privés soient sous-employées.

Des marchés comme l'Arctique et des marchandises traditionnelles comme le blé et le minerai de fer, entre autres, lui sont acquis, mais on pourrait faire plus, affirme-t-elle. Les infrastructures maritimes sont sous-utilisées et les entreprises ont fait leur devoir en modifiant, en adaptant et en rajeunissant leurs navires.

Mme Trépanier parle de la nécessité de définir une « chaîne de transport intelligent », au lieu de travailler en vase clos et de se faire concurrence. « En bout de piste, ce sont les contribuables qui en font les frais. » Ce qu'il faut, dit-elle, c'est favoriser les solutions de transport qui se démarquent des autres à la fois par leurs avantages économiques et leur empreinte environnementale réduite.

La présidente de la Table du TMCD ne sollicite pas de faveur, mais simplement de « donner au maritime le même soutien qu'aux autres modes de transport », de taxer tous les moyens de transport de façon équitable selon la formule utilisateur-payeur. Les acteurs politiques, analyse-t-elle, ont la responsabilité d'établir une certaine équité entre les modes de transport en considérant la totalité des coûts réels de ces activités, incluant ceux qui sont supportés par la société, directement ou indirectement. Elle revendique également une réglementation plus restrictive des poids et des dimensions en transport routier, comme le font certains États américains.



Photo: Thierry Richard

De plus, le transport maritime atténue la pollution par le bruit et ce n'est pas tout, loin de là. La présidente de la Table ajoute qu'en réduisant la pression sur le réseau routier, on en favoriserait un désengorgement appréciable qui se traduirait par une hausse de la productivité de ses utilisateurs. Cela entraînerait également une diminution des risques d'accident et du coût d'entretien des routes et fort probablement la reconstruction ou l'élargissement de certaines.

Sur le plan de l'économie, l'expansion des échanges commerciaux maritimes à courte distance créerait un plus grand nombre d'emplois dans le secteur maritime, des emplois spécialisés

## Avantages substantiels

Le transport maritime courte distance, qu'on qualifiait autrefois de cabotage, recèle de nombreux atouts qui en font notamment un précieux allié du développement durable. Avec un litre de carburant à titre d'exemple, un navire transporte une tonne de marchandises sur 241 km, alors qu'un camion n'en parcourt que 28 et le train 95; il faut 870 camions pour transporter la même quantité de marchandises qu'un laquier (navire d'environ 25 000 tonnes). C'est un outil majeur dans la lutte actuelle pour réduire les gaz à effet de serre (GES), ne manque pas de souligner Mme Trépanier.

et bien payés. Le Québec est desservi par une « autoroute maritime » dotée de nombreuses infrastructures qui s'intègrent bien aux réseaux routier et ferroviaire du continent.

Mme Trépanier ne doute pas un instant que le transport maritime, présent dans l'histoire du Québec depuis 400 ans, est là pour rester. Pour elle, les 400 millions \$ que le gouvernement du Québec a décidé récemment d'investir pour la construction de trois nouveaux traversiers sont « un signal clair que l'État reconnaît les liens interrives comme des services essentiels et complémentaires au réseau routier ».

## La Table du Québec sur le TMCD fait son sillage

Créée en 2004 à la demande du Forum de concertation sur le transport maritime, la Table du Québec sur le transport maritime courte distance agit à titre de catalyseur entre les partenaires du secteur maritime et les instances gouvernementales. Les Armateurs du Saint-Laurent se sont vus confier la responsabilité de mettre sur pied et présider cet organisme inspiré d'un concept analogue en Europe. Transports Québec et Transports Canada ont participé activement à la conception de cet important outil de promotion du transport maritime courte distance (TMCD).

Les objectifs principaux de la Table sont de constituer un carrefour d'information et d'expertise, de communiquer de l'information aux divers intervenants et de promouvoir des projets en transport maritime à courte distance et de nouveaux services. L'organisme se compose de représentants de l'industrie maritime et d'institutions gouvernementales, ces derniers ayant désormais le statut d'observateurs.

La présidente, Nicole Trépanier, n'hésite pas à dire que la Table québécoise est en avance sur les autres régions du Canada, à l'exception de la côte Ouest, et qu'on la cite souvent en exemple à l'échelle nord-américaine.

### Concept multimodal

Dans le contexte nord-américain, « transport maritime à courte distance » désigne un concept multimodal concernant tout transport maritime de passagers ou de marchandises ne traversant pas un océan et ayant lieu à l'intérieur du Canada, des États-Unis et du Mexique, et entre ces pays. Il peut s'effectuer sur les lacs, dans les réseaux de rivières ou les réseaux fluviaux et également le long des côtes.

Le transport maritime à courte distance permet de favoriser le développement d'un réseau de transport intégré pour l'Amérique du Nord et peut aider à combler les besoins commerciaux, sociaux et environnementaux de la population et des échanges commerciaux croissants du continent.



Photo: Thierry Richard

Figure de proue du TMCD, la Table québécoise joue un rôle dynamique en tissant des liens avec les réseaux de transport maritime courte distance au Canada, aux États-Unis, au Mexique et en Europe. Elle rencontre des experts

plément au transport routier, toujours essentiel pour assurer la livraison aux destinations finales à partir du port de Grande-Anse.

pour connaître leur avis sur les conditions de développement de cette industrie et planche sur certains projets comme, à titre d'exemple, celui de la réintroduction du navire dans l'approvisionnement du Saguenay-Lac-Saint-Jean en produits pétroliers à partir de la raffinerie de Lévis.

Le rétablissement d'un tel service, interrompu en 1992, permettrait de réduire de manière substantielle le transport routier lourd dans la Réserve faunique des Laurentides via les routes 175 et 169. L'utilisation de navires-citernes sur de courtes distances pourrait représenter, à ce propos, un bon complément

Un réseau maritime  
**fiabile**  
pour un développement  
**durable**

La Société des traversiers du Québec vous invite à découvrir ses nombreux services.

Bonne traversée!

De Montréal à la Basse-Côte-Nord, en milieu urbain comme en région, la Société des traversiers du Québec exploite et gère avec efficacité un important réseau maritime.

Chaque année, plus de 5,5 M de passagers et 2,6 M de véhicules traversent d'une rive à l'autre ou longent le fleuve en toute sécurité à bord de navires parfaitement entretenus. C'est le savoir-faire de plus de 500 employés qui permet de réaliser la mission de la Société qui est de : Contribuer à la mobilité des personnes et des marchandises en assurant des services de transport maritime de qualité, sécuritaires et fiables, favorisant ainsi l'essor social, économique et touristique du Québec.

- Traverses Exploitées par la STQ
- Traverses Exploitées en partenariat
- Dessertes maritimes Exploitées en partenariat



# Projet La Romaine : le transport maritime peut contribuer à diminuer la hausse du trafic sur la 138

Hydro-Québec se targue d'intégrer les dimensions du développement durable à ses projets. Or, la société d'État tarde à s'engager officiellement à respecter les recommandations du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) concernant le transport lourd relié au projet hydroélectrique La Romaine. Ces travaux de l'ordre de 6,5 milliards \$ s'étendront sur une période de dix ans.

Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) recommandait à Hydro-Québec de fournir, entre autres, à Transports Québec, les échéanciers d'approvisionnements du chantier, incluant les volumes et l'origine des marchandises. Une autre recommandation encourageait le recours au transport maritime dû à la proximité d'installations portuaires et l'immense fardeau qui risquait d'être imposé à la route 138, considérée comme l'axe routier le plus dangereux au Québec.

En effet, on peut lire à la page 145 du rapport : « La commission d'enquête constate que le port de Havre-Saint-Pierre, situé à proximité du lieu de réalisation du projet, offre la possibilité aux entrepreneurs et aux fournisseurs d'utiliser le transport maritime pour approvisionner les chantiers en matériaux en vrac et en équipement hors normes. » Le BAPE va plus loin à la page 160 : « Afin de réduire le trafic lourd et de favoriser la performance énergétique, la commission d'enquête est d'avis qu'Hydro-Québec devrait favoriser le transport maritime auprès de ses entrepreneurs, pourvu que l'utilisation de ce mode n'augmente pas de façon indue les nuisances dans la municipalité de Havre-Saint-Pierre. »

## Les armateurs sont prêts

Or, l'Association Armateurs du Saint-Laurent attend toujours ces renseignements, déplore la directrice générale de l'organisme, Mme Nicole Trépanier. « Que la société d'État fournisse le plus rapidement possible ses scénarios d'approvisionnement comme elle l'avait promis devant le BAPE et les entrepreneurs maritimes pourront aiguiller leurs crayons et proposer des solutions compétitives et environnementales, sans pénaliser les Nord-Côtiers. »

Le premier octobre dernier, le premier ministre Jean Charest a déclaré à l'Assemblée nationale qu'il allait « effectivement intervenir auprès d'Hydro-Québec

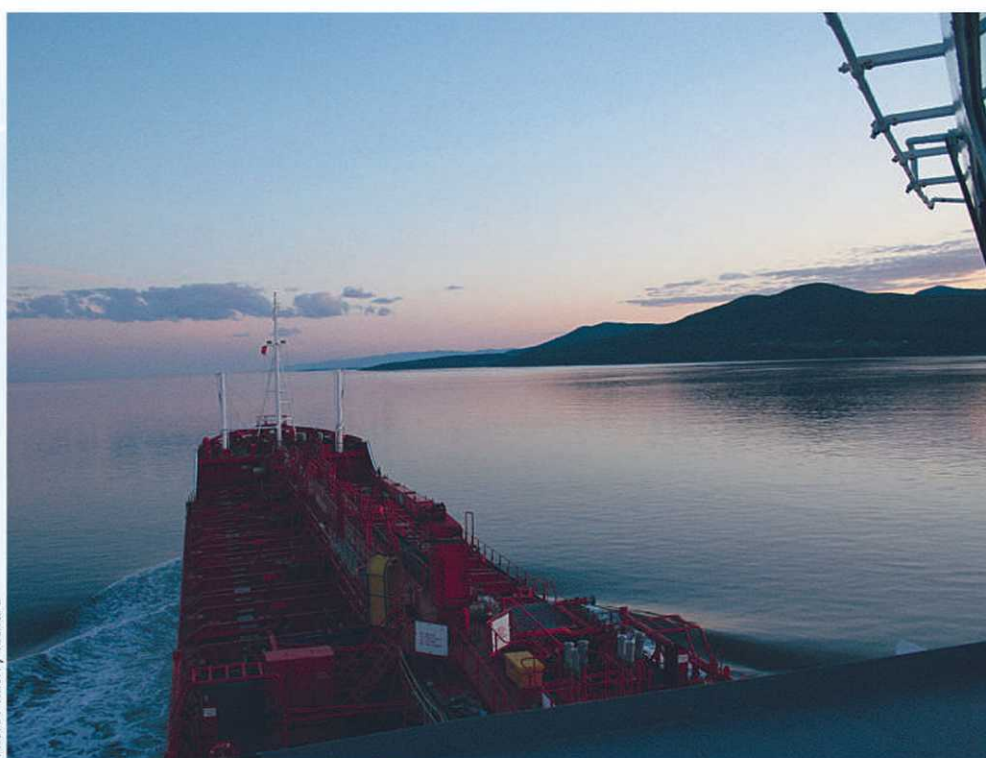


Photo : Thierry Richard

pour s'assurer qu'Hydro-Québec utilise le transport maritime autant que possible. Il a tenu parole, confirme Mme Marie-Hélène Deveault, attachée de presse à la Société d'État et responsable, entre autres, du dossier concernant l'environnement.

Hydro-Québec, dit-elle, va regarder ce qui peut être fait en termes de saine gestion des coûts. Cela implique trois critères : la rentabilité, l'acceptabilité sociale et l'acceptabilité environnementale. Le développement durable fait partie de ce critère. Quant aux engagements à propos du BAPE, elle se contente de faire

référence à l'échange devant l'Assemblée nationale et répond : « On a eu une demande du premier ministre. On va regarder ce qui peut être fait. »

Ce débat intervient alors que Québec s'apprête à adopter une cible ambitieuse de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) en prévision du Sommet de Copenhague, en décembre. Une commission parlementaire se penche sur cette question, mais la ministre Line Beauchamp, du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, a prévenu au début du mois que peu importe le scénario qui sera retenu, « les Québécois devront changer leur comportement ».

Le BAPE souligne que l'effet d'un seul véhicule lourd sur la détérioration de la chaussée équivaut généralement à celui de 40 000 automobiles, pouvant même correspondre dans certains cas à 85 000 autos. Rappelons, dans le même ordre d'idées, que les navires ne consomment que 10 à 20 % de l'énergie nécessaire au fonctionnement des camions pour transporter une même quantité de marchandises et qu'au plus fort du chantier de La Romaine, on ajoutera 1000 camions par jour pendant des années sur la 138, si on ne fait pas appel au transport maritime.

## LA SODES, ACTEUR ESSENTIEL DU DÉVELOPPEMENT DE NOTRE INDUSTRIE MARITIME



**sodes**

SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT  
ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT  
ST. LAWRENCE ECONOMIC  
DEVELOPMENT COUNCIL

www.st-laurent.org

*L'activité maritime générée par les armateurs domestiques profite aux entreprises de chez nous et au dynamisme de notre économie. Les Armateurs du Saint-Laurent sont fiers de les réunir depuis 1936... et pour longtemps encore !*

Montez à bord au  
[www.armateurs-du-saint-laurent.org](http://www.armateurs-du-saint-laurent.org)



Armateurs  
du Saint-Laurent

Photo : Thierry Richard

## L'autoroute bleue, une option durable et complémentaire



En parfaite harmonie avec son environnement, dans une usine ultramoderne, l'Aluminerie Alouette de Sept-Îles met à l'œuvre des centaines d'employés et de fournisseurs engagés dans leur communauté, dans une poursuite incessante de l'excellence.

**énergie**

TRANSPORT

LAURÉAT  
2008

Un produit léger...  
Une solide présence...  
Un partenaire de poids...



ALOUETTE

www.alouette.com