

LA VITRINE

PROMOTION

JOURNÉE MARITIME QUÉBÉCOISE

12 PAGES

# Place au savoir-faire et à l'innovation !

Les principaux acteurs du milieu maritime tiennent leur rendez-vous annuel à Québec, le mardi 24 octobre, à l'initiative de la Société de développement économique du Saint-Laurent (Sodès). La main d'oeuvre, la chaîne d'approvisionnement, la décarbonation seront quelques sujets au cœur des échanges entre ces décideurs. À cette occasion, Le Soleil, Le Quotidien, Le Nouvelliste, et le réseau des Éditions Nordiques avec ses quatre journaux desservant Charlevoix et la Côte-Nord présentent ce dossier qui met principalement l'accent sur le savoir-faire et l'innovation dans ce secteur majeur de notre économie. La version numérique de ce dossier sera disponible le 24 octobre.

Photo: Lawson Georges

leSoleil leNouvelliste

leQuotidien  
leProgrèsLE MANIC  
L'hebdo des gens d'iciJournal HAUTE  
CÔTE-NORD  
LE JOURNAL DES GENS D'ICILe Charlevoisien  
Votre journal qui informeLe Nord-Côtier  
L'hebdo quotidien

Grâce à l'autoroute bleue, Aluminerie Alouette expédie partout dans le monde l'aluminium d'ici, vert et durable.

Bonne  
Journée maritime  
québécoise!



ALOUETTE

alouette.com

# Les défis de la décarbonation

**Au Québec, l'industrie maritime est responsable de 1,6 % des GES émis par le secteur des transports, comparativement à 3 % à l'échelle internationale. Des efforts doivent malgré tout être consentis en matière de décarbonation. Si des défis se posent pour assurer la transition énergétique, prévisibilité et concertation seront les mots d'ordre.**

Du biocarburant présentement testé par le Groupe CSL sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs, au gaz naturel liquéfié utilisé par le Groupe Desgagnés comme carburant de transition principalement sur la Côte-Nord : le virage vers la

décarbonation est déjà entrepris. Y aura-t-il un carburant d'avenir? On s'entend pour dire que plusieurs types de bioénergie seront appelés à être employés en fonction de leur disponibilité et pour répondre à divers besoins.

« Par exemple, on n'approvisionne pas en énergie de la même manière un porte-conteneurs et un bateau autodéchargeant, qui possède ses propres grues et requiert plus de puissance, évoque le pdg de la SODES, Mathieu St-Pierre. Dans le cas de bâtiments qui font la navette du point A au point B de façon régulière sur de courtes distances – ceux de la Société des traversiers du Québec notamment –, l'électrification peut devenir une option envisageable. »

## SUR TERRE AUSSI

À quai également, il est possible d'intensifier les efforts de décarbonation. Le remplacement d'équipements alimentés au diesel par de la machinerie électrique en fait partie. À Montréal et à Saguenay, des grues et des convoyeurs fonctionnant à l'électricité ont respectivement fait leur apparition. Qui plus est, le matériel roulant – des véhicules de toutes sortes circulent dans les différents ports – pourrait être davantage électrifié, et certains édifices, modernisés.

« Pour parvenir à maximiser la décarbonation, nous misons sur la concertation. Au Québec, le gou-

**DU BIOCARBURANT AU GAZ NATUREL LIQUÉFIÉ, LE VIRAGE VERS LA DÉCARBONATION EST DÉJÀ ENTREPRIS.**



Mathieu St-Pierre, pdg de la SODES

vernement et l'industrie maritime ont décidé d'unir leurs forces et de créer, en 2001, le Forum de concertation sur le transport maritime. Formé d'une vingtaine de leaders, celui-ci a déterminé que la décarbonation compterait parmi ses priorités et qu'il fallait se structurer afin de pouvoir déployer des

solutions à court, moyen et long terme », indique M. St-Pierre.

## UN PLAN EN PRÉPARATION

En vue d'en arriver à des actions bien orchestrées, une autre instance, le Groupe de travail sur la décarbonation de l'industrie maritime, amorcera un chantier dans le but de soumettre, à la fin de l'année prochaine, un plan destiné à accompagner l'ensemble des intervenants. De nombreuses organisations agissent déjà et le plan de décarbonation viendra chapeauter tous les gestes qui sont posés en offrant une perspective globale des solutions potentielles.

« En étant à la fois sur l'eau, sur terre, dans des environnements urbains ou sur tout autre territoire, ça engendre évidemment une complexité, mais cela ne doit pas être un frein à la mise en place du plan de décarbonation. L'une des clés du succès repose sur l'innovation : comment peut-on réussir à faire mieux dans nos processus, les réinventer et optimiser, dans un contexte de limitation, nos choix d'énergie et leur consommation », vient résumer le pdg.

Fière partenaire de  
**l'industrie  
maritime québécoise**



**SOCIÉTÉ DE  
DÉVELOPPEMENT  
ÉCONOMIQUE  
DU SAINT-LAURENT**



Photo: Pêches et Océans Canada, N. Letendre

# Main-d'œuvre : défis et solutions

**La disponibilité de la main-d'œuvre représente sans doute le défi le plus criant pour l'industrie maritime actuellement. Dans un contexte de forte réglementation, surtout en ce qui concerne les métiers sur l'eau, des contraintes existent à l'entrée. À l'égard de la formation continue, pour la progression de carrière, des enjeux se posent aussi.**

La main-d'œuvre comptera d'ailleurs parmi les thèmes importants de la Journée maritime québécoise 2023. Considérant la réalité du contingentement à l'Institut maritime du Québec, seul centre de formation collégiale francophone du genre au pays, et la nécessité d'obtenir des certifications et brevets pour pouvoir occuper une fonction à bord d'un navire, le défi se trouve multiplié. Un secteur qui se spécialise amène aussi une demande accrue d'expertise.

« Si on a des enjeux aujourd'hui, il est bien certain qu'en raison du contexte, on ne peut pas penser régler la situation demain matin, commente d'emblée le pdg de la SODES, Mathieu St-Pierre. Il faut savoir que si un navire n'a pas l'effectif minimal requis, il doit rester à quai. Dans les faits, cela signifie qu'il y a un impact sur toute la

chaîne d'approvisionnement. Un bateau qui n'est pas à temps décale le train, le camion... et la livraison du produit au client. »

**DES PISTES DE SOLUTIONS**  
Au nombre des pistes de solutions à court terme figurent les ententes de réciprocité. Celles-ci se déploient présentement, notamment du côté d'armateurs canadiens qui possèdent des navires sous juridiction internationale et qui ont à leur embauche des employés ukrainiens. Ces derniers ne détenant pas de brevets délivrés ici, ils ne peuvent travailler sur des navires canadiens. Moyennant une mise à niveau, leurs compétences sont dorénavant reconnues.

« L'autre élément, ce sont les étudiants immigrants, poursuit le dirigeant. Quand ils viennent pour intégrer des secteurs non réglementés, ils peuvent étudier ici et par la suite, joindre le marché du travail sans nécessairement avoir la résidence permanente. Pour le secteur maritime, la réglementation actuelle limite ce type de recrutement à l'international. Pour travailler à bord d'un navire canadien, une personne doit obligatoirement avoir un brevet canadien. L'une des solutions potentielles est un changement réglementaire. »

## RÉPONDRE AUX BESOINS DE L'AVENIR

Alors qu'une relève suffisante n'est pas assurée et que le défi de la formation se fait sentir, la

“

**Dans le secteur maritime, les occasions sont nombreuses et la majorité des emplois sont à terre. Tout dépendant du parcours que la personne va emprunter, du mode de vie qu'elle veut avoir, il y a quelque chose pour elle. L'industrie doit valoriser et promouvoir ses métiers. On a des emplois qui sont attrayants, stimulants... et bien rémunérés, avec des salaires qui vont parfois jusqu'à 100 000 \$ et plus par année pour certains métiers ! Ceux qui rêvent d'aventure, c'est possible, ceux qui veulent quelque chose d'un peu plus stable, c'est possible aussi !**

”

Mathieu St-Pierre,  
président-directeur général  
de la SODES

## Dix métiers et professions en demande

- Matelot de quart à la passerelle
- Matelot de la salle des machines
- Électricien de navire
- Officier mécanicien de navire niveau gestion
- Officier en électrotechnique ou en électromécanique
- Cuisinier de navire
- Guide touristique
- Analyste en transport maritime
- Personnel en technologie de l'information
- Technicien en architecture navale

Sources : Diagnostic sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime 2023 et Innovations et transformation de la main-d'œuvre maritime et portuaire : occasions et défis d'adaptation au Québec.

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

## Le saviez-vous ?

L'industrie maritime compte quelque 25 000 emplois au Québec, dont 65 % sont à terre et 35 %, sur l'eau.

question des besoins pour l'avenir intervient également. « Les emplois à bord des navires ne sont plus les mêmes qu'il y a 50 ans : nous sommes dans de nouvelles technologies, de nouveaux carburants, de nouvelles façons de faire et

de la nouvelle réglementation. Cela requiert de la qualification en continu de manière importante » tient à souligner M. St-Pierre.

Aux visites de promotion et de valorisation dans les écoles qu'organisent le Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime et l'Institut maritime du Québec s'ajoute l'adaptation de la formation continue. Une mise à jour de l'offre combinant une approche en présentiel à de l'enseignement virtuel est en élaboration. « Ça permet de répondre à la réalité des marins déjà en fonction, mais aussi aux gens intéressés par le secteur pour qui aller dans une école est difficile », relate le pdg.

## JOURNÉE MARITIME QUÉBÉCOISE

# Des retombées pour Davie, mais pas seulement...

**L'intégration de Davie à la Stratégie nationale de construction navale (SNCN) promet de grands changements. Avec cette annonce, c'est tout un écosystème qui est appelé à se transformer. Grâce à la SNCN, en plus de gagner en notoriété à l'international, Davie générera des retombées dans plusieurs autres chantiers maritimes québécois.**

Au même titre qu'Irving dans l'Atlantique et Seaspan en Colombie-Britannique, Davie vient de rallier le club sélect des constructeurs navals reconnus par le gouvernement fédéral. Des bateaux de très grande taille – des navires de la Garde côtière canadienne et l'un des deux brise-glaces destinés à l'Arctique – sortiront du chantier de Lévis. Pour la région, et même

pour l'ensemble du territoire québécois, il s'agit d'un gain important sur le plan économique.

« Ce sont des contrats pour des décennies !, lance le pdg de la SODES, Mathieu St-Pierre. La Stratégie va créer de la richesse, amener une plus-value non seulement dans la région, mais un peu partout dans la province. Davie a des fournisseurs au Saguenay, dans la MRC Pierre-De Saurel; d'autres peuvent être en Estrie ou dans le Bas-Saint-Laurent. L'entreprise aura un rayonnement encore plus large. Tous les secteurs vont profiter de ces contrats-là. »

#### NOUVELLE EXPERTISE ET COLLABORATION

La SNCN plongera Davie dans des défis d'innovation majeurs. Les technologies et le savoir-faire qui seront implantés sur les navires de la Garde côtière – ce pourrait être,

par exemple, un système de propulsion au méthanol – seront mis à l'épreuve, bonifiés, avant d'être bien maîtrisés et de constituer une nouvelle expertise. Ces avancées attribuables à la Stratégie vont permettre à Davie de garnir son portfolio et de soumissionner à l'échelle internationale.

« Ces contrats gouvernementaux augmenteront la crédibilité du constructeur, favorisant son expansion. Chez nous, un écosystème va se bâtir. Groupe Océan et Chantier Naval Forillon bénéficient déjà de la Stratégie nationale de construction navale, mais pour des bateaux de plus petite dimension. Il n'est pas exclu que Davie puisse faire appel à eux pour la soutenir dans sa création, que des alliances se tissent en fonction des contrats », émet M. St-Pierre.

## Davie en chiffres



**580 000**  
mètres carrés de superficie pour le chantier

**5**  
cales de construction

**53 000**  
mètres carrés consacrés à la zone des ateliers

**900**  
mètres de cales de service

**2**  
cales sèches (180 mètres et 360 mètres)

**700**  
navires livrés par le constructeur

**1 milliard**  
de dollars investis dans des programmes de construction et dans les installations depuis 2012

**40 %**  
des travailleurs associés à son créneau au Québec étaient employés par Davie en 2019

**500**  
millions de dollars : nouveaux investissements prévus

Un territoire  
à la grandeur  
de vos aspirations.

Joignez-vous à notre grande famille.

emploidegeant.com



ArcelorMittal



# Le bon mode de transport, au bon moment

**Environ 80 % des biens de consommation sont livrés par navire. La congestion dans certaines zones stratégiques du globe et les changements climatiques ont cependant un impact sur les chaînes d'approvisionnement. Tant d'un point de vue économique, environnemental que social, on doit viser le bon mode de transport, au bon moment.**



Port de Québec

« Les changements climatiques font par exemple en sorte que le niveau d'eau baisse dans le canal de Panama; chaque centimètre en moins limite la quantité de marchandises à bord des navires. À Chicago, plaque tournante du trafic ferroviaire sur le territoire

nord-américain, il y a un goulot d'étranglement. Ultimement, tout cela a un effet sur la fluidité des biens dans les principaux ports du Québec », expose d'emblée le pdg de la SODES, Mathieu St-Pierre.

Dans ce contexte, il s'avère nécessaire que l'ensemble des acteurs

qui interviennent dans les chaînes d'approvisionnement aient une vision du bon mode de transport au bon moment. La réduction des GES et la congestion dans les centres urbains, notamment, en dépendent. Si l'industrie maritime fait partie de la solution, il lui faut disposer d'infrastructures adaptées,

renforcer son positionnement et son approche à l'égard du mouvement des marchandises.

## L'EXEMPLE DU PORT DE TROIS-RIVIÈRES

En matière de circulation des biens, le Saint-Laurent joue un rôle essentiel. Compte tenu de sa localisation stratégique, cette fonction pourrait encore gagner en importance. Souvent, dans la chaîne, l'engorgement se produit dans le dernier kilomètre. À Montréal, Québec ou Trois-Rivières, cette distance s'effectue en territoire urbain. On doit parvenir à diminuer et à optimiser le transit des marchandises pour en atténuer les impacts à tous les points de vue.

« À Trois-Rivières, des capteurs sont installés dans la zone portuaire, permettant de suivre l'itinéraire d'un camion dès son arrivée, et ce, jusqu'à ce qu'il quitte le périmètre. Au centre-ville, les feux de circulation sont synchronisés pour que chaque poids lourd s'arrête le moins possible, abaissant ainsi la consommation de carburant, la quantité de GES émis, le bruit, la pollution visuelle et le risque de collision avec les piétons et les voitures », illustre le pdg.

## Qu'en est-il de la création d'un bureau des chaînes d'approvisionnement ?

« Oui à un bureau des chaînes d'approvisionnement relevant de Transports Canada, mais dans la mesure où la vision n'est pas uniforme d'un océan à l'autre. Si ce bureau permet de se doter d'un bras opérationnel sensible en matière de fluidité des marchandises – et non pas d'avoir les modes de transport comme centre d'intérêt –, à notre sens, c'est favorable. Il faudrait avoir un bureau des chaînes d'approvisionnement région Québec qui s'adapte à notre réalité de corridor, qui n'est pas la même qu'à Vancouver », énonce Mathieu St-Pierre.



## Le saviez-vous ?

Un navire qui sillonne le Saint-Laurent représente l'équivalent de 301 wagons qui circulent sur la voie ferrée et de 964 camions sur la route.

## RENCONTRE AVEC ROBERT BELISLE

# Un premier rapport ESG pour QSL

**Récemment, l'entreprise QSL déposait son premier rapport ESG. Coup d'œil sur ce virage avec le PDG, Robert Belisle.**

### Q. POURQUOI AVOIR INITIÉ UNE DÉMARCHE ESG ?

**R.** QSL a l'intention de demeurer un leader au sein de son industrie et un citoyen corporatif exemplaire. À ce sujet, une reddition de comptes assidue modifie nos manières d'opérer et le regard que nous portons à nos activités. Nous voulons aller au-delà des exigences et tracer la voie d'un avenir plus résilient et plus compétitif afin de réaliser les objectifs de développement durable des Nations Unies.

### Q. QUELS SONT LES FAITS SAILLANTS DE VOTRE PREMIER RAPPORT ?

**R.** Notre engagement s'est traduit de multiples manières : certification Alliance verte de l'ensemble de nos terminaux, un réseau électrifié des équipements et l'implantation d'un système de gestion ISO 14001 et 45001. L'Université QSL nous permet enfin de développer le plein potentiel de nos talents.

→ La réussite sur mesure<sup>MD</sup> est une façon de définir une vision audacieuse et inspirante d'un avenir meilleur, et de travailler ensemble pour y parvenir. →



## JOURNÉE MARITIME QUÉBÉCOISE



Photo : Geneviève Gélinas

# L'énergie de l'avenir et l'industrie maritime

**Loin de la vision traditionnelle que plusieurs peuvent en avoir, le transport maritime s'associe de plus en plus aux filières énergétiques de l'avenir. Dans la province, les exemples se multiplient, notamment en ce qui a trait aux secteurs de l'éolien et de la batterie. L'expertise québécoise se développe et laisse entrevoir de belles avancées.**

Mesurant 107 mètres et pesant 110 tonnes, les pales d'éoliennes de l'entreprise LM Wind Power, située dans le parc industriel des Augustines à Gaspé, sont les plus

longues, mais aussi et les plus lourdes fabriquées en Amérique du Nord. En juin dernier, au port de Sandy Beach, une cargaison hors de l'ordinaire composée de six pales a été placée à bord d'un navire-cargo, pour ensuite prendre la mer en direction de New Bedford, tout près de Boston.

La compagnie QSL a entre autres participé à cette opération très délicate, un défi technique et logistique qui a nécessité la mise au point de solutions sur mesure et qui s'inscrit dans le processus de transition énergétique en cours. Cette première livraison vers les États-Unis constitue une étape importante pour Gaspé, qui souhaite profiter de cette opportunité

pour positionner son port comme un maillon de ce tout nouveau trafic lourd dans l'est du Québec.

« On sent une volonté gouvernementale d'aller davantage vers l'éolien et la manutention de ces pales est un bel exemple du déploiement de l'expertise québécoise et de la façon dont LM Wind Power assure l'approvisionnement de ces pièces hors de nos frontières, confirme Mathieu St-Pierre, président-directeur général de la SODES. À travers le transport par voie maritime, on peut faire rayonner notre savoir-faire et concilier ces deux secteurs d'activité. »

### LA FILIÈRE BATTERIE

Toute une chaîne d'approvisionne-

ment se structure également autour de la filière batterie et met à profit le transport par navire. Extraite du sol québécois, la matière première entrant dans sa composition, en provenance du nord de la province, est déplacée par des armateurs de chez nous vers Québec et Sorel pour être valorisée, puis acheminée à destination. Dans cette chaîne qui vise la carboneutralité, on doit tendre vers le transport le plus vert possible.

« Nous avons ici deux exemples de filières énergétiques – l'éolien et les batteries destinées aux véhicules électriques – que nous pouvons mettre de l'avant en les associant à l'industrie maritime. Il se trouve que ce sont deux ports de propriété québécoise qui sont impliquées !, la Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie en ce qui concerne les pales, et la Société du parc industriel et portuaire de Bécancour pour les batteries », note le pdg.

## SOREL-TRACY

# Prêt pour l'avenir !

**Riche de plus de 300 ans d'histoire maritime, Sorel-Tracy a vu s'établir les chantiers de la Molson, les Chantiers Manseau et, à la fin des années 80, Marine Industries Limited. Marine marchande, bâtiments de guerre : plusieurs types de navires y ont été construits et les installations sont toujours en bon état.**

« Dans la chaîne d'approvisionnement, nous souhaitons devenir partenaire numéro un de Davie en sous-traitance dans le cadre de la Stratégie nationale de construction navale. Nous attendons également des approbations pour un quai trois saisons sur le fleuve destiné au transport en vrac.

La zone industrialo-portuaire nous permet enfin d'avoir six millions de pieds carrés disponibles aux entreprises qui voudraient s'installer dans la région », signale le directeur général de Développement économique Pierre-De Saurel, David Plasse.



**Sorel-Tracy, 300 ans à développer l'économie du fleuve!**

### LES ATOUTS DE LA RÉGION

- Zones industrialo-portuaires multimodales
- Expertise en construction navale
- 6 millions de pi<sup>2</sup> de terrains industriels disponibles

**déps** Développement Économique Pierre-De Saurel  
[depsregion.com](http://depsregion.com)



Port de Trois-Rivières – Photo: Eric Massicotte

# Contribution diversifiée des ports

**Bien ancré dans leur territoire et répondant à la réalité de leur milieu, chaque port de mer contribue à sa manière au développement de sa région et à l'économie québécoise. Selon le Bureau d'information maritime, le réseau québécois manutentionne en moyenne 147 millions de tonnes de marchandises par année.**

Quelles sont les spécificités de quelques-uns des principaux ports du Saint-Laurent et du Saguenay ? On en retient un certain nombre ici. Ces installations ont démontré leur savoir-faire et leur ingéniosité à s'adapter aux besoins.

Il y a la présence de minéraliers, de vraciers, des porte-conteneurs qui y viennent et repartent, sans négliger les navires de croisières de plus en plus nombreux sur les eaux du Saint-Laurent et du Saguenay. Les installations portuaires sont des sources d'emplois intéressants et généralement bien rémunérés.

## SEPT-ÎLES

Port en eau profonde ouvert à l'année, Sept-Îles est le premier port minéralier en Amérique du Nord. Quelque 33 millions de tonnes de minerai de fer ont été transbordées en 2022. Pour sa part, Aluminerie Alouette parle de 574 000 tonnes qui ont quitté la région par la voie des mers. En mai 2023, on note la

création de la Zone industrialo-portuaire Port-Cartier-Sept-Îles, née de la fusion des deux corporations de développement des deux localités.

[www.portdeseptiles.com](http://www.portdeseptiles.com)

## HAVRE ST-PIERRE

Plus ancien port minier au Québec, Havre-Saint-Pierre a su prospérer grâce à l'emplacement stratégique de son port le long du golfe du Saint-Laurent. Ses activités principales sont l'exportation de produits forestiers, de minéraux (fer et titane) et de produits agricoles, avec une capacité annuelle de manutention de près de 2 millions de tonnes. Les bateaux qui ravitaillent la Basse-Côte-Nord s'y arrêtent. Sa situation géographique particulière lui permet aussi d'accueillir des navires de croisière et de servir de point de départ pour de nombreux bateaux de pêche.

[www.porthsp.ca](http://www.porthsp.ca)

## SAGUENAY

Le port de Saguenay est accessible par le seul fjord navigable en Amérique du Nord. Polyvalent, c'est un point d'entrée pour une variété de marchandises, notamment des produits forestiers, minéraux, céréales et autres. Doté de quais modernes et d'équipements de pointe, il est en mesure de traiter plus de 2 millions de tonnes de marchandises chaque année, et 60 000 croisiéristes en moyenne y font escale.

[www.portsaguenay.ca](http://www.portsaguenay.ca)

## LA MALBAIE (POINTE-AU-PIC)

Spécialisé dans la manutention de marchandises générales, de produits agricoles et de matériaux de construction, le port de La Malbaie-Pointe-au-Pic est doté de 5 000 m<sup>2</sup> d'espace d'entreposage. On y transborde jusqu'à 10 000 tonnes de papier une quinzaine de fois annuellement, grâce à la présence de la papetière Résolu de Clermont. Rénové, le quai a retrouvé sa vocation touristique d'antan avec des espaces verts, et d'autres pour la pratique de la pêche à l'éperlan. L'endroit a longtemps accueilli les célèbres bateaux blancs de la Canada Steamship Lines.

[qsl.com/fr/our-network/pointe-au-pic](http://qsl.com/fr/our-network/pointe-au-pic)

## GASPÉ

Situé dans un havre protégé de façon naturelle par une flèche de sable, le port de Gaspé se trouve à proximité de trois parcs industriels qui abritent diverses installations, notamment un chantier naval, des services et composants pour l'industrie éolienne, des dépôts de produits pétroliers, du sel de déglaceage et des infrastructures pour le stockage d'agrégats, de produits en béton et d'asphalte. Doté d'une capacité d'entreposage extérieure de 14 547 m<sup>2</sup>, ce port en eau profonde est en mesure d'accueillir des navires dépassant les 400 000 tonnes. Cette caractéristique favorise le commerce et la logistique pour une variété d'industries et de

secteurs économiques dans l'Est du Québec.

[spbsg.com/services-portuaires/port-de-gaspe](http://spbsg.com/services-portuaires/port-de-gaspe)

## QUÉBEC

Joyau maritime du Canada, le port de Québec avec ses 14 terminaux est une importante porte d'entrée vers l'Est de l'Amérique du Nord. C'est le plus ancien port commercial en activité en Amérique du Nord et le dernier en eau profonde sur le Saint-Laurent avant les Grands Lacs. Il accueille plus de 1 300 navires par année. On y manutentionne des matières en vrac, comme le minerai de fer, les céréales et le pétrole brut, avec un tonnage annuel qui frise les 28 millions (2022). Ce port est une destination croisière prisée. En 2019, 230 000 passagers et membres d'équipage y ont fait escale. D'ailleurs, 20 % du port est dédié aux activités récréotouristiques.

[www.portquebec.ca](http://www.portquebec.ca)

## TROIS-RIVIÈRES

Pour ses 140 ans, le port de Trois-Rivières a accueilli en 2022 un record de 242 navires et enregistré un trafic de marchandises s'élevant à 4,3 millions de tonnes métriques. Le trafic est voué à 85% au transport de marchandises en vrac solide (minerai de fer, charbon, céréales, etc.) et 8% de vrac liquide (produits pétroliers et autres). Il accueille annuellement 55 000 camions, 11 000 wagons et plus de 240 navires marchands et de croisières provenant d'une quarantaine de pays. Ses activités génèrent plus de 2000 emplois et près de 220 millions \$ en retombées économiques.

[porttr.com](http://porttr.com)

## SOREL-TRACY

Situé au confluent du fleuve Saint-Laurent et de la rivière Richelieu, le port de mer de Sorel-Tracy sert à plusieurs entreprises qui y effectuent du transport de marchandises diverses, dont des produits agricoles, pétroliers, et des métaux. Depuis 2020, un projet de création d'une zone industrialo-portuaire (ZIP) de 7 millions de pieds carrés est en cours, en partenariat entre la Ville et la multinationale QSL. L'investissement est évalué à 20 millions \$. On pourra, entre autres, y manipuler des pièces surdimensionnées, comme des composants d'éoliennes et y faire du transbordement en lien avec l'industrie agricole.

[qsl.com/fr/our-network/sorel-tracy-terminal-maritime](http://qsl.com/fr/our-network/sorel-tracy-terminal-maritime)

## MONTRÉAL

L'un des plus importants du Canada, le port de Montréal occupe une place centrale dans le commerce international. En 2021, plus de 34 millions de tonnes de matières diverses y ont été transbordées à travers son réseau de 23 terminaux, dont quatre internationaux à conteneurs. On parle ici des conteneurs aux produits pétroliers, en passant par les céréales, les produits forestiers et les métaux. Le tonnage annuel dépasse les 40 millions, ce qui génère 2,6 milliards \$ en retombées. Ce port a accueilli plus de 110 000 croisiéristes en 2019, selon les données disponibles.

[www.port-montreal.com/fr](http://www.port-montreal.com/fr)

**Voir nos plateformes numériques pour lire sur plus de ports.**

## JOURNÉE MARITIME QUÉBÉCOISE

## QUAI DE POINTE-AU-PIC

## Une double vocation assumée

**Après des rénovations majeures au cours de la dernière décennie, autant sur le quai que sur les terrains adjacents, le quai de Pointe-au-Pic, à La Malbaie dans Charlevoix, est prêt à assumer sa double vocation : industrielle et touristique.**

Actuellement, ce sont 120 000 tonnes de papier qui se transbordent chaque année, activité essentiellement pour le compte de la papetière Produits Forestiers Résolu, située à Clermont. Le quai accueille aussi quelques bateaux de croisières et sa marina sert d'escale aux embarcations de plaisance. Mais le potentiel est énorme.

« Notre objectif est de se glisser peu à peu dans le marché des croisières sur le Saint-Laurent sans délaisser nos activités industrielles. Notre quai est situé en eaux profondes, exempt de glace 12 mois par année et nos projets de réfection et d'aménagement sont complétés. Maintenant, nous sommes ouverts aux projets », disait le président de la Société de gestion des installations de transport (SOGIT), M. Michel Couturier, qui est aussi maire de la Ville de La Malbaie.

Il faut dire que le site est beau et sied bien aux charmes touristiques de la région. Un charmant quartier rustique, le mythique Manoir Richelieu et le casino à proximité, la gare d'accueil du Train de Charlevoix, une jetée qui se

retrouve sur des milliers de photos et une eau tranquille et accueillante. À quelques pas, le parc du Havre, récemment érigé, côtoie admirablement le Musée de Charlevoix. Bref, la capacité d'accueil est là.

D'ailleurs, la MRC de Charlevoix-Est déploie actuellement une stratégie pour concrétiser sa vocation touristique sur quatre saisons avec sa nouvelle signature «Territoire d'émotions 4 saisons». Les projets qui se développent pour le quai de Pointe-au-Pic comme vecteur d'accueil et de convergence touristique s'incarne pleinement dans ce projet identitaire dévoilé en décembre dernier.

« C'est une porte d'entrée sur Charlevoix accessible à l'année.



Michel Couturier, maire de La Malbaie et président de la SOGIT

En ajoutant l'aéroport et le chemin de fer, l'intermodalité prend tout son sens sur notre territoire. De ce fait, nous sommes plus que jamais à l'écoute pour des projets de développement. Notre démarche est claire et cohérente», décrit Odile Comeau, préfet de la MRC de Charlevoix-Est.

“

Partout dans le monde, les quais sont des lieux de rassemblement. Il y a une longue histoire ici depuis 1850, le quai joue un rôle à La Malbaie auprès des touristes. On redonne ce que les premiers villégiateurs venaient chercher ici. On remet en valeur la beauté des lieux

”

Michel Couturier

Et comme le répète le maire de La Malbaie, histoire d'ouvrir la porte à d'éventuels projets, «L'ADN de La Malbaie, c'est prendre le temps et avoir l'espace aussi pour le faire!».

Le quai de Pointe-au-Pic

## CHARLEVOIX-EST, TERRITOIRE D'ÉMOTIONS SUR QUATRE SAISONS

Renseignez-vous sur le potentiel de développement MRC de Charlevoix-Est  
418 439-3947



## STQ

# Une stratégie rayonnante d'acquisition de talents

**À la Société des traversiers du Québec (STQ), l'attraction et la rétention de personnel figurent parmi les enjeux de l'heure. Pour l'organisation, la solution passe par une meilleure promotion des métiers maritimes chez nous, mais aussi par le recrutement à l'international pour combler ses besoins.**

« Il faut savoir que notre industrie est impactée d'une manière particulière par la rareté de la main-d'œuvre. Pour travailler à bord d'un navire, des brevets et certifications sont requis, explique Mariangela Olmos, coordonnatrice à l'acquisition de talents à la vice-présidence

aux ressources humaines de la STQ. Avant qu'il ne puisse quitter le quai, un navire doit, d'autre part, obligatoirement réunir l'effectif minimal qui est requis par Transports Canada. »

Afin de promouvoir les métiers maritimes et accroître son personnel, la STQ pose diverses actions. Outre son partenariat avec l'Institut maritime du Québec, elle offre un programme de stage en mer, tient des rencontres avec les élèves des différentes écoles maritimes du Canada et organise des visites scolaires sur ses navires. La STQ propose aussi, à l'interne, un programme de formation destiné aux aspirants lieutenants et aux aspirants mécaniciens.

### RECRUTEMENT INTERNATIONAL

Si des démarches sont menées à l'échelle nationale pour assurer la relève, la nécessité de pourvoir rapidement plusieurs postes a incité la STQ à se tourner vers l'international. Une première mission de recrutement a ainsi été organisée à l'été 2021. De nouveaux employés détenant des brevets français ont depuis été intégrés aux équipes en place. En majorité, il s'agit d'officiers mécaniciens. La plupart doivent venir s'installer en région avec leur famille.

### FLORIAN BROUSTAIL TÉMOIGNE

Aujourd'hui chef mécanicien de 2<sup>e</sup> classe à la traverse de Tadoussac, Florian Broustail est entré à



Florian Broustail, chef mécanicien

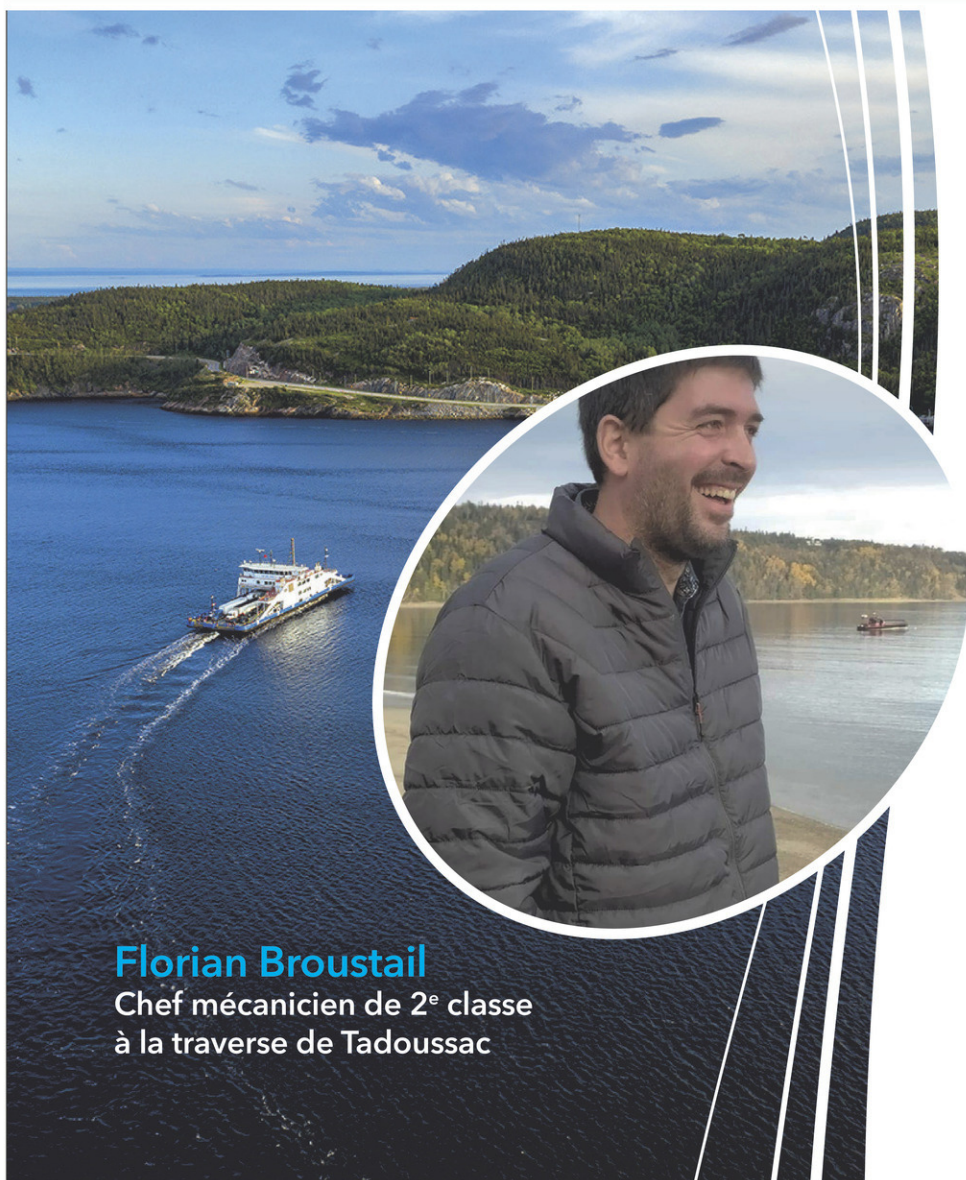
personnelle qu'il recherchait depuis longtemps. L'accueil bienveillant de ses collègues a également été « un vrai plus ! ». Il ajoute que sa conjointe, infirmière de formation, a pu poursuivre sa carrière, s'étant elle aussi trouvée un emploi dans son domaine.

ENTREVUE ET RÉDACTION : JOHANNE MARTIN

### La STQ en chiffres...

**3** salons de recrutement en France jusqu'à maintenant pour la STQ.

**13** candidats recrutés à l'étranger – majoritairement pour des postes d'officier mécanicien –, dont 7 sont déjà en emploi.



**Florian Broustail**  
Chef mécanicien de 2<sup>e</sup> classe  
à la traverse de Tadoussac

Société des  
**Traversiers**  
du Québec

« Nous avons quitté la France, il y a un an, pour vivre l'aventure Québécoise. Nous avons envie de changement, mais nous n'imaginions pas que nous allions vivre une aventure aussi incroyable. [...] La STQ me permet d'avoir un équilibre travail / vie personnelle que je recherchais depuis longtemps. L'accueil bienveillant de mes collègues a été un vrai *plus* également. »

[traversiers.com](http://traversiers.com)

## PORT DE SEPT-ÎLES

## De l'acier vert aux portes de la Côte-Nord

**On ne pourrait imaginer la Côte-Nord sans son réseau portuaire et à ce chapitre, le port de Sept-Îles voit les astres s'aligner pour un avenir prometteur.**

« La production de fer de haute qualité provenant des mines de l'arrière-pays (fosse du Labrador) va définitivement jouer un rôle important dans les efforts de décarbonation du domaine de l'acier, responsable de près de 10% des émissions globales de gaz à effet de serre sur la planète. L'industrie alloue maintenant un intérêt marqué pour nos minerais, notamment en raison de leur potentiel de réduction des émissions pouvant aller jusqu'à 50% », explique le président-directeur général du port, Pierre Gagnon.

Le fer de la Côte-Nord prend la route du monde, avec principalement 50% en Asie et 40% en Europe où la décarbonation devra s'accélérer. Depuis 70 ans, c'est la matière non transformée qui prend la mer, mais voilà que des entreprises regardent pour transformer le fer à Sept-Îles, comme le projet de la compagnie suédoise H2 Green Steel, qui veut implanter l'une des premières aciéries vertes au monde au coût de 5 milliards \$.

« Être le premier endroit en Amérique où l'on produit de l'acier vert, ce n'est plus seulement un rêve chez nous. Le contexte actuel nous permet d'envisager l'accueil d'un projet bénéfique et structurant comme celui des Suédois qui permet de réduire jusqu'à 95% des émissions par rapport aux procédés conventionnels. La valeur ajoutée

du fer de la fosse du Labrador est maintenant recherchée, principalement pour sa faible empreinte d'émissions », réagissait M. Gagnon.

En 2023, il se transbordera près de 38 millions de tonnes métriques de marchandises au Port de Sept-Îles. Ce record historique devrait lui permettre de regagner le 2<sup>e</sup> rang des ports au Canada en termes de volume d'expédition. Un milliard \$ en retombées, 4000 emplois directs et indirects, près de 10 % de toutes les exportations confondues au Québec, à ne pas en douter, le port de Sept-Îles est un poumon économique régional de premier plan.

La fierté de produire un fer de haute pureté est cohérente avec les efforts de surveillance de la baie de Sept-Îles, véritable autoroute de mastodontes des mers, avec parfois un



Pierre Gagnon, PDG du port

bateau de croisière qui s'insère entre deux transporteurs.

« Avec notre projet environnemental *Enviro-Actions* de 5 millions \$ en partenariat avec l'INREST et visant l'instrumentation de l'écosystème de la baie de Sept-Îles, nous serons en mesure de voir ce qui se passe en temps réel dans les eaux afin de bien protéger et assurer la pérennité de ce précieux écosystème pour les générations à venir », nous dit M. Gagnon.

## Modèle innovant

Au printemps, la Zone industrialo-portuaire de Port-Cartier et Sept-Îles fut créée, permettant ainsi de regrouper à la même table tous les joueurs importants des deux principaux ports de vracs au pays. En effet, les deux ports sont responsables de près de 70 millions de tonnes transbordées, soit près de la moitié du trafic maritime sur le fleuve Saint-Laurent. Il y a dix ans, on construisait le terminal du quai multiusager tout en se positionnant comme étant le seul port en Amérique du Nord pouvant accueillir les plus grands vraquiers de la planète et offrant à l'industrie du fer une capacité annuelle de 50 millions de tonnes. Ces projets sont des réussites, en ligne avec les défis de l'avenir.



PARTENAIRE DE LA  
DÉCARBONATION





L'APL intervient maintenant dans un écosystème sophistiqué. – Photo : Shipeku



L'organisation offre un service de pilotage à la fois résilient, intelligent et durable. – Photo : Shipeku

# L'APL, un maillon clé de l'industrie maritime

« Par ses actions, l'Administration de pilotage des Laurentides (APL) joue un rôle de développement économique global majeur. Dans la chaîne d'approvisionnement, que ce soit par sa résilience, son intelligence ou sa durabilité, elle est un maillon clé. Dans les faits, nous agissons comme pont maritime entre le Canada et le reste du monde. »

Sans pilotage maritime, il n'y a pas de commerce, résume d'emblée le premier dirigeant de l'APL, Marc-Yves Bertin. Société d'État fédérale ayant pour mandat la gestion d'un service de pilotage maritime sur le fleuve et la rivière Saguenay, l'organisation est responsable du développement d'un système moderne de coordination et de répartition pour anticiper et répondre aux besoins des armateurs. Elle déploie aussi des bateaux-pilotes et une navette pour faire la liaison entre les ports et les navires en transit, affectant ainsi des pilotes à bord.

« Le tout est réglé au quart de tour, à la manière des engrenages d'une horloge ! », commente M. Bertin. La manière dont nous effectuons

notre travail – avec un souci aigu pour la sécurité et l'environnement – est tout aussi cruciale. Nous assurons l'intérêt public par la protection d'un acquis socio-environnemental unique et d'un bien commun qui nous est cher : le Saint-Laurent. Nous offrons donc un service de pilotage à la fois résilient, intelligent et durable. »

## CAP SUR L'INNOVATION

Le premier dirigeant de l'APL signale qu'il n'y a pas si longtemps encore, le secteur maritime était celui qui, de tous les domaines du transport, tirait de l'arrière en termes d'innovations technologiques. L'organisation est passée d'une gestion des affectations à l'aide de bateaux de bois que les répartiteurs déplaçaient sur une maquette pour suivre les navires, à tout un écosystème sophistiqué qui met en interaction une multitude de données. Le service de répartition s'apparente maintenant à une tour de contrôle aérienne. Une équipe veille au grain 24/7, et ce, 365 jours par année.

« Nous développons et utilisons d'autre part un simulateur maritime dernier cri que nous ne cessons d'améliorer. L'appareil propose des environnements physiques réels, en plus d'une manœuvrabilité authentique des navires modélisés.

Il permet notamment l'analyse d'incidents et l'entraînement des capitaines. Ce simulateur peut rendre de précieux services à différents intervenants du milieu maritime; les possibilités sont illimitées ! », indique Marc-Yves Bertin.

“

Malgré le fait qu'on ait innové, qu'on se soit repositionné avec des outils, des acquis, des nouvelles façons de s'organiser et des employés que l'on recrute, ce que l'on constate, c'est qu'on ne peut pas faire de surplace. La pression pour continuer à innover restera tout aussi forte dans les prochaines années. Les navires deviennent plus imposants, ce qui implique une complexité opérationnelle plus grande parce qu'on parle d'un chenal qui est étroit avec des ponts qui le traversent. À ceci s'ajoutent les considérations environnementales et les objectifs clairs de déployer des chaînes d'approvisionnement résilientes et une gestion proactive du trafic maritime. Ainsi, la dimension technologique va définitivement appuyer l'encadrement de la pratique et des opérations que l'on déploie et influencer le réel, mais aussi les perceptions. Dans ce contexte, un travail de collaboration de tous les intervenants clés du milieu sera capital.

”

Marc-Yves Bertin, premier dirigeant de l'APL

## UN LOGICIEL DE PILOTAGE OPTIMISÉ

Présentement, un logiciel de pilotage optimisé est en phase d'élaboration. Ce dernier offrira aux clients un transit optimal sur le Saint-Laurent en prenant en considération un ensemble de paramètres physiques tels les marées, les courants, les tirants d'eau, par exemple, mais aussi des paramètres dynamiques comme le trafic maritime et la disponibilité des terminaux portuaires. Concrètement, ce logiciel aura pour avantages de réduire les coûts d'opération tout en favorisant un transport plus vert en diminuant la consommation de carburant, et donc l'émission des GES.

mation de carburant, et donc l'émission des GES.

« Cet outil, qui a fait l'objet d'une subvention et d'un partenariat de la part du gouvernement du Québec, intégrera également les aspects réglementaires, à savoir s'il faut ralentir dans certains segments en raison des mesures destinées à la protection des mammifères marins et des berges, ajoute le premier dirigeant de l'APL. Nous sommes à voir comment le pilotage peut s'inscrire dans une logique de chaîne d'approvisionnement et de corridor intelligent ! »

ENTREVUE ET RÉDACTION : JOHANNE MARTIN

## L'APL en chiffres

3

districts opérationnels couvrant quelque 330 milles nautiques : les eaux du port de Montréal; les eaux navigables entre Montréal et Québec; les eaux navigables entre Québec et Les Escoumins, y compris la rivière Saguenay.

1

centrale de répartition du service, 5 stations d'embarquement et un effectif d'environ 220 pilotes.



# Trois ports, une même vision pour le Saint-Laurent

Les ports de Montréal, Québec et Trois-Rivières sont fiers de collaborer à faire du Saint-Laurent un corridor maritime plus efficace, plus intelligent et plus durable.

