

MOT DE LA PRÉSIDENTE

Une approche révisée pour les travaux de la Table...

Au moment de sa création en 2004, la Table du Québec sur le transport maritime courte distance s'était fixé pour objectif de suivre et de soutenir techniquement les projets de TMCD en développement au Québec. Par tous les moyens à notre disposition, nous avons fait la promotion du TMCD et entretenu des contacts avec les promoteurs actuels et potentiels. Nous en avons d'ailleurs invité à nos rencontres sur une base régulière. En complément, une analyse des politiques et programmes en vigueur a été effectuée pour voir ce qui existe réellement en soutien aux projets. De concert avec les ministères membres, des études ont aussi été réalisées pour mieux comprendre les obstacles au démarrage de nouveaux services. Une fois ces actions accomplies, il nous est apparu nécessaire de passer à une étape, disons, plus pointue.

Dans un premier temps, la composition de la Table a été revue pour permettre à tous de participer sans contrainte. Dorénavant, les représentants des gouvernements y siègent à titre d'observateurs. Ainsi, la Table pourra mener, en tant qu'instance, des démarches politiques. Afin de bénéficier d'une plus vaste expertise, des représentants de l'industrie seront périodiquement invités à se joindre à nous. Nous travaillons désormais par projet pour concentrer nos efforts sur un seul thème et colliger les informations pertinentes en la matière. Le premier thème retenu est celui du transport de composantes d'éoliennes. Les personnes suivantes collaboreront à nos travaux : Suzanne Bleau-Myrand (Fednav), André Bourassa (Transglobal), John Dalling (Logistec), Dan McCarthy (Canada Steamship Lines) et Jacques Paquin (Administration portuaire de Trois-Rivières). Anthony Kish (Sodes) devient secrétaire de la Table. Claude Mailloux (Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime), Bruce Hodgson (Corporation de gestion de la Voie maritime) et moi-même demeurons toujours dans les rangs. Michel Dignard est le représentant de Transports Québec et, du côté de Transports Canada, Natacha Bustros (région du Québec) et Marie-Josée Dubois (Ottawa) sont les nouvelles désignées du ministère.



Photo : Gracieuseté Fednav

La question de la promotion auprès des expéditeurs non acquis au transport maritime demeure plus que jamais dans notre cible. Il faut diversifier les moyens pour les rejoindre et leur vanter les mérites du TMCD, surtout à l'heure où la protection de l'environnement occupe une place fondamentale dans l'actualité. Nos mérites doivent être communiqués avec plus de vigueur et en dehors de nos sphères. Il importe ici de mentionner que la Table ne dispose pas de budget de fonctionnement proprement dit. La campagne de promotion du TMCD à bord des traversiers, l'été dernier, a été financée par les Armateurs du Saint-Laurent et Transports Québec. En 2008, nous comptons produire des outils d'information et devons identifier les moyens de financement à notre portée.

Loin de baisser les bras devant les défis, nous optons plutôt pour une approche stratégique plus efficace. Bon nombre d'obstacles doivent être éliminés au plan réglementaire, fiscal et des coûts, pour ne mentionner que ceux-là. On pourrait également ajouter à cette liste de contraintes, le droit de douane de 25 % sur l'importation de navires qui freine le renouvellement de la flotte domestique et sa capacité de répondre à des demandes particulières pour de nouvelles cargaisons. Le TMCD est sur toutes les lèvres depuis quelques années, mais tarde toujours à se nicher réellement dans l'organisation des transports. Il est temps d'avoir des engagements fermes et clairs en cette matière.

Nicole Trépanier
Directrice générale
Armateurs du Saint-Laurent

Programme portuaire de Transports Canada sur le fleuve Saint-Laurent

À Transports Canada, la sécurité est une priorité et, dans ce contexte, la Région du Québec a investi, en 2007-2008, près de 23 millions de dollars (M \$) aux installations portuaires de Baie-Comeau et Matane. Des projets majeurs sont actuellement en voie de réalisation dans ces deux ports, afin de rendre plus sécuritaires leurs installations ce qui, par le fait même, favorisera le développement économique et touristique des régions de la Côte-Nord et du Bas-Saint-Laurent. À Gros-Cacouna, ainsi qu'à Cap-aux-Meules, des

travaux de dragage de l'ordre de 2,8 M \$ ont été entrepris afin de redonner des niveaux d'eau adéquats pour les opérations et le type de navire utilisant ces installations. Ces investissements ne sont que quelques exemples de projets réalisés par Transports Canada afin d'assurer la sécurité du transport maritime.



Photo : Transports Canada

Si ces projets sont sur le point d'être achevés, d'autres projets par contre sont à l'étude dont, entre autres, la rénovation de la route du quai aux installations de Gaspé. Les travaux à l'étude auront comme cible de permettre un meilleur accès à ces installations tout en respectant l'environnement et la conformité aux lois et règlements en matière d'environnement. De fait, tout comme la sécurité, l'environnement fait également partie des priorités de Transports Canada. Dans ce contexte, nous sommes fiers de souligner la grande contribution de Transports Canada quant à la Réponse du gouvernement du Canada aux rapports de la Commission d'examen conjointe d'évaluation environnementale des projets Énergie Cacouna et Rabaska. Ces réponses sont un bel exemple également de collaboration interministérielle.

Par ailleurs, plusieurs sommes sont investies dans le cadre du programme d'entretien et d'immobilisation de Transports Canada ; son Programme de cession portuaire, quant à lui, se poursuit toujours. Des négociations sont d'ailleurs en cours avec les communautés locales de La Malbaie, ainsi que de Portneuf, afin de transférer les installations de Pointe-au-Pic et de Portneuf à des entités locales. Depuis le début de ce programme en 1995, 18 installations ont été cédées, dont les cessions récentes de Havre-Saint-Pierre et Trois-Pistoles / Les Escoumins.

Vous voulez demeurer aux faits des dernières nouvelles de Transports Canada, incluant les investissements du ministère dans les domaines maritime et environnemental... nous vous invitons alors à vous inscrire sur le site apps.tc.gc.ca/listserv/ afin de recevoir les communiqués de presse et plus récentes nouvelles.

Vincent Jarry
Directeur régional, Programmes
Transports Canada – Région du Québec

Trafic en hausse de 2 % dans les ports du Saint-Laurent en 2007

Le trafic de marchandises a augmenté sur le Saint-Laurent en 2007, pour atteindre 118 millions de tonnes (Mt) ; une performance record depuis de nombreuses années, mais encore inférieure au sommet historique de 130 Mt atteint en 1980. En revanche, le trafic a atteint de nouveaux records dans les administrations portuaires canadiennes de Québec (27 Mt) et de Montréal (26 Mt). Ainsi, le trafic le plus performant au port de Québec en 2007 a été celui des minerais de fer et de ses dérivés, de même que les produits pétroliers et chimiques. Le dynamisme du commerce international a permis au port de Montréal d'enregistrer encore cette année une croissance dans le trafic de marchandises conteneurisées. Quant aux trois autres administrations portuaires canadiennes, elles ont toutes accusé un léger recul de leur trafic. Le tonnage total manutentionné au port de Sept-Îles (21,4 Mt) a diminué de 9 %, une baisse attribuable à la grève de cinq semaines à la mine Iron Ore du Canada. Le port de Trois-Rivières a connu une baisse de tonnage (2,3 Mt) de 15 %. Port Saguenay a également connu une baisse de son tonnage manutentionné (287 000 t), soit une diminution de 11 %. La crise forestière et la hausse marquée du dollar canadien expliquent principalement cette diminution des activités portuaires aux terminaux maritimes de Trois-Rivières et de Grande-Anse (Saguenay).

Les ports miniers et industriels de la Côte-Nord demeurent parmi les plus achalandés du Saint-Laurent. À eux seuls, ils comptent pour près de 45 % du tonnage total manutentionné au Québec. Le trafic a augmenté de 6 % à Baie-Comeau (6,1 Mt) et de 13 % à Port-Cartier (20 Mt). Avec un total de 2,1 Mt, le port de Havre-Saint-Pierre a toutefois connu une réduction importante de son trafic de 38 %. La grève des travailleurs de la compagnie QIT – Fer et Titane a contribué à ralentir les activités du port par où transite le minerai d'ilménite expédié à Sorel – Tracy.

En conclusion, mentionnons que la croissance annuelle du commerce international, stimulée par la vigueur des économies asiatiques et surtout de la Chine, a grandement contribué à la croissance du trafic maritime des dernières années dans le Saint-Laurent.

Martial Ménard (Collaboration spéciale)
Direction des politiques et de l'économique
Pêches et Océans Canada

Travailleurs maritimes : 7 400 postes à combler au cours des dix prochaines années au Québec



Le renouvellement des effectifs occupera une place centrale dans le développement du transport par navire au cours des prochaines années. On se doutait déjà que, vu l'âge moyen relativement avancé du personnel navigant, la question de la main-d'œuvre devenait un enjeu crucial. Une étude du Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime, dont les résultats viennent de paraître, confirme ces craintes. Au cours des dix prochaines années, c'est 7 400 postes sur les 12 360 que compte l'ensemble de l'industrie, qu'il faudra combler pour répondre aux besoins de l'ensemble du secteur. Les employeurs interrogés dans le cadre de cette étude estiment que près de 3 000 d'entre eux seront du personnel navigant. Les mécaniciens de navire, les officiers de pont, les matelots de pont, et de salle des machines, ainsi que les timoniers comptent parmi les candidats les plus recherchés. Les départs à la retraite et le taux de roulement normal ne sont pas les seuls motifs d'ouverture de postes. Les employeurs tablent sur une poursuite de la croissance observée dans l'industrie maritime du Saint-Laurent au cours des dernières années. De là, des prévisions d'embauche qui incluent 20 % de nouveaux postes.

Pour combler ses besoins de main-d'œuvre, l'industrie maritime aura besoin de se doter de stratégies de recrutement et de rétention agressives. Dans un contexte global de raréfaction de la main-d'œuvre, il est clair qu'on ne pourra plus compter sur les filières traditionnelles. Il faut, d'ores et déjà, amplifier la promotion auprès des jeunes pour garantir une place aux carrières maritimes dans la liste des options qui leur sont présentées. Mais la promotion devra aussi toucher les travailleurs déjà en place afin d'encourager la formation continue, pré-requis au maintien des compétences et à la progression en emploi. En fournissant un portrait statistique et démographique complet de la population maritime, l'étude citée plus haut constitue un point de départ mis à la disposition de l'industrie par le Comité sectoriel pour l'élaboration d'interventions pertinentes. Souhaitons qu'elle serve utilement à affronter le défi grandissant du renouvellement des effectifs maritimes.

À noter enfin qu'une synthèse de cette étude sera disponible sous peu sur le site du Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime à l'adresse suivante : www.csmoim.qc.ca.

Claude Mailloux
Directeur général
Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime

Vous ne connaissez pas encore *leSaint-Laurent.com* ?! Il est plus que temps de vous y plonger !

www.lesaint-laurent.com

Pour en savoir plus sur l'**Alliance verte**, consultez le www.allianceverte.org

Pour nous joindre : (418) 648-4378 ou nicole.trepanier@armateurs-du-st-laurent.org



Transports Canada

Transport Canada



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



Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent

sodes



Trans Global Logistique



Canada Steamship Lines
une division du Groupe CSL Inc.

