

SEPT-ÎLES •

# LE SAINT-LAURENT EXPRESS

Le 9 AVRIL 2013

SAGUENAY

QUÉBEC •

NICOLE TRÉPANIÉRIER  
PRÉSIDENTE UN DES  
CHANTIERS DE  
CARGOM

TROIS-RIVIÈRES •

MONTRÉAL •

MATANE

LES PORTS  
D'ANVERS  
ET DE  
MONTRÉAL  
CONCLUENT  
UN ACCORD DE  
COOPÉRATION

NOUVELLE SECTION:  
LES ÉTUDIANTS DU  
CIRRELT NOUS FERONT  
PART DES RÉSULTATS  
DE LEURS RECHERCHES

100 ANS  
D'HISTOIRE  
POUR CSL



# MOT DE LA PRÉSIDENTE

## Récolter le fruit de nos efforts

Au cours des derniers mois, nous avons tous eu connaissance de l'attention médiatique soutenue consacrée au fleuve Saint-Laurent, aux activités économiques qui en dépendent, à ses rives et écosystèmes.



Nicole Trépanier,  
présidente

Cette considération à l'égard du Majestueux, artère vitale pour l'économie du Québec, ne s'était pas vue depuis longtemps. Nous devrions tous nous en réjouir et saisir l'occasion de nous faire entendre de plus belle.

Que ce soit dans le cadre du reportage intitulé *Le Saint-Laurent, un géant fragile*, diffusé à l'émission La Semaine verte de Radio Canada, de la création de la Table de concertation régionale visant la gestion intégrée du Saint-Laurent dans la région de Québec ou du *Projet Saint-Laurent* proposé par la Coalition avenir Québec, une prise de conscience semble enfin s'opérer quant à l'importante contribution du fleuve au développement de la société québécoise.

Certains médias réalisent désormais que le transport maritime n'est pas une source de pollution mais qu'il fait davantage partie d'une solution globale. Pour la communauté maritime, il s'agit d'une victoire résultant de différentes actions menées de concert par les associations sectorielles, les entreprises et les gouvernements au fil des ans.

Même si, dans certains cas, l'industrie continue d'être pointée du doigt, nous pensons que le fait de faire preuve de transparence et d'ouverture s'avère bénéfique tôt ou tard. À cet égard, toute forme de rapprochement avec la population est avantageuse afin de mieux expliquer et faire connaître l'activité maritime et portuaire.

De nombreuses occasions se présentent aujourd'hui en termes de valorisation de l'industrie. Celles-ci devraient se traduire en autant de possibilités de la faire connaître davantage, de faire valoir son apport économique et son bilan environnemental positif.

La Présidente,

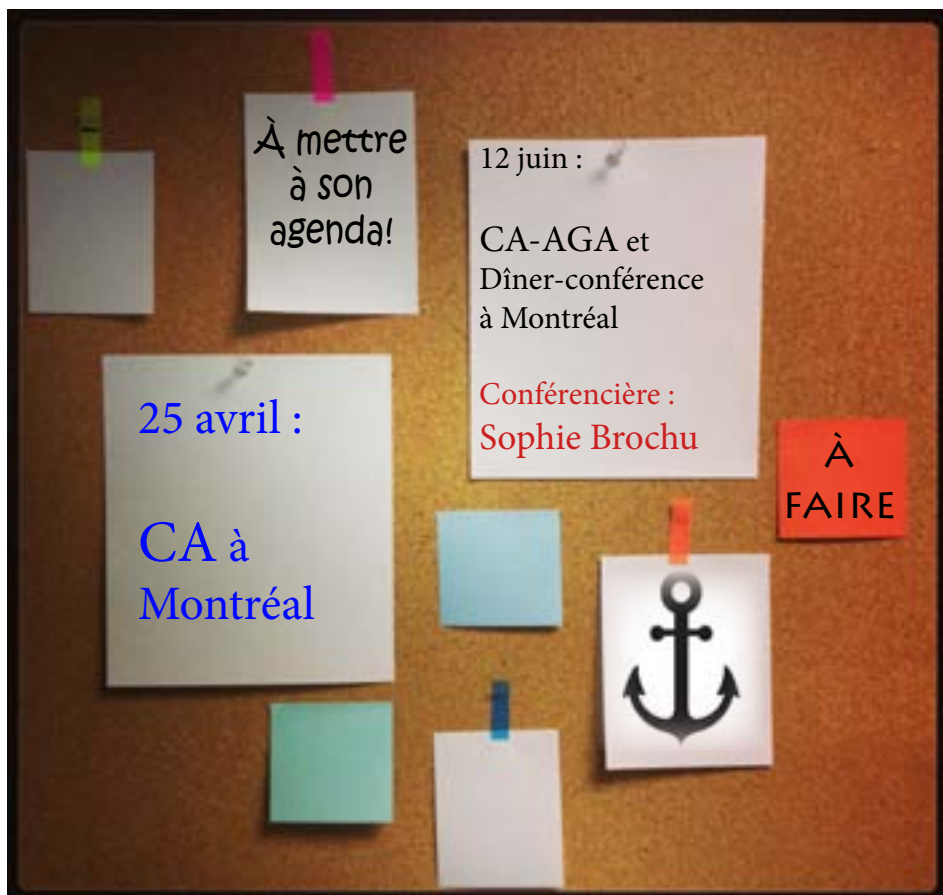
A handwritten signature in blue ink that reads "Nicole Trépanier". The signature is written in a cursive, flowing style.

# ÉVÉNEMENTS DE LA SODES

## Sophie Brochu

Madame Brochu est active dans l'industrie énergétique depuis plus de 25 ans. Elle a entrepris sa carrière, en 1987, en tant qu'analyste financier chez SOQUIP (Société québécoise d'initiatives pétrolières). En 1992, elle est promue vice-présidente.

En 1997, elle se joint à Gaz Métro, en tant que Vice-présidente, Développement des affaires. En 2005, madame Brochu est nommée Vice-présidente exécutive.



Depuis 2007, madame Brochu occupe le poste de Présidente et chef de la direction de Gaz Métro. Madame Brochu est diplômée en sciences économiques de l'Université Laval, à Québec, où elle s'est spécialisée dans le domaine énergétique. Elle siège au conseil d'administration de la Banque de Montréal ainsi que de Bell Canada et de BCE Inc.

Mme Brochu s'implique activement auprès de Centraide du Grand Montréal dont elle a notamment coprésidé la campagne de financement 2010. Elle préside le conseil d'administration de Forces Avenir, un organisme qui encourage et célèbre l'engagement étudiant dans la communauté. Elle est également impliquée au « 80, ruelle de l'Avenir » un organisme qui lutte contre le décrochage scolaire dans les quartiers Centre-Sud et Hochelaga, à Montréal

# DOSSIERS DE LA SODES

## Le bulletin se refait une beauté

*Le Saint-Laurent Express* se refait une beauté pour le printemps! Nous espérons que vous aimerez son nouveau look.



## Nouvelle allure, nouvelle section!

Le bulletin aura, dès sa prochaine parution, une nouvelle section! La Sodes souhaite faire une place de choix à la promotion de la recherche et du développement dans l'industrie maritime.

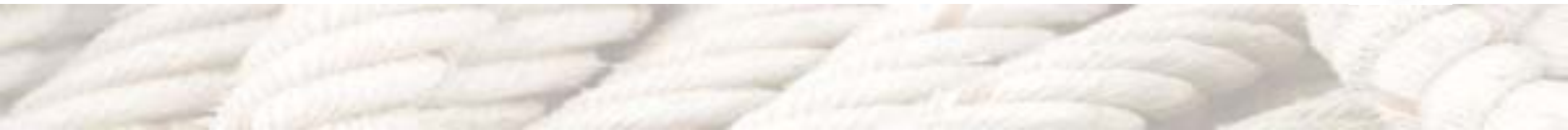
Dorénavant, les étudiants de deuxième et troisième cycle du CIRRELT de l'Université de Montréal, dont les recherches s'orientent particulièrement vers le secteur maritime, nous feront découvrir les bénéfices et les résultats de leurs travaux.



Le CIRRELT est un centre de recherche interdisciplinaire de renommée internationale offrant un encadrement de premier plan pour les meilleurs chercheurs et professionnels. Il développe et diffuse ses connaissances et méthodologies de pointe afin de concevoir, gérer et opérer des réseaux innovateurs, efficaces, sécuritaires, sûrs et durables. Les méthodes ainsi développées permettent d'offrir des solutions de grande valeur à de nombreux défis socio-économiques complexes.

Ces futurs diplômés sont sous la supervision du professeur **M. Claude Comtois**.

[Pour en connaître davantage sur le CIRRELT](#)



# DOSSIERS DE LA SODES

## Claude COMTOIS

### Présentation

Claude Comtois est professeur de géographie à l'Université de Montréal. Il est diplômé en science politique, possède un M.Sc. en géographie de l'Université Laval et un Ph.D. de l'Université de Hong Kong pour sa recherche dans le domaine des transports. Il est affilié au Centre de recherche sur les Réseaux d'Entreprise, la Logistique et le Transport (CIRRELT).

Il possède plus de 10 années d'expérience comme directeur de projets en transport pour l'ACDI. Il a été professeur invité dans plus de 15 universités étrangères et agit régulièrement à titre de consultant sur les politiques maritimes, le transport intermodal et l'environnement. Il est l'auteur ou le coauteur d'une centaine de publications et de plus de 250 communications scientifiques, en plus d'avoir dirigé ou participé à une quarantaine de projets de recherche subventionnés.

Monsieur Comtois supervise présentement des projets sur la compétitivité des systèmes portuaires, les changements environnementaux et la résilience des infrastructures de transport et sur le développement des pôles logistiques. Ce sont ces projets que ses étudiants viendront nous présenter à chaque mois dans une nouvelle section du *Saint-Laurent Express*.



**Pour vous donner un avant-goût de cette nouvelle section, voici un premier texte de M. Claude Comtois traitant des marchés fluvio-maritimes.**



# DOSSIERS DE LA SODES

## L'avenir des marchés fluvio-maritimes

Claude Comtois

Le développement de corridors de commerce, avec pour principal attendu la construction de portes continentales, constitue un phénomène inévitable de la mondialisation des activités économiques. Le Québec a d'ailleurs adopté une politique de développement maritime qui offre une nouvelle perspective de relance de la navigation sur le Saint-Laurent pour répondre à la croissance des trafics induits par les processus économiques mondiaux. Un constat analogue existe à propos du Mississippi, du Rhin et du Yangtze. Bien que ces arguments méritent d'être pris en considération et discutés, le développement des systèmes de transport fluvio-maritime nécessite une compréhension des volumes et produits transportés.

Le trafic maritime sur le système Saint-Laurent-Grands Lacs est évalué à environ 370 millions de tonnes. Ce trafic est toutefois segmenté entre le trafic portuaire du Saint-Laurent (104 millions de tonnes), le trafic de la Voie maritime (40 millions de tonnes) et le trafic portuaire des Grands Lacs (224 millions de tonnes). Le trafic intérieur total sur les principaux canaux et tributaires du Mississippi, à savoir l'Illinois, le Missouri et l'Ohio, est d'environ 485 millions de tonnes. Le Rhin affiche un trafic d'environ 300 millions de tonnes par année. Environ 200 millions de tonnes circulent sur les parties allemande et française du Rhin, une situation qui demeure pratiquement inchangée depuis 1978. Le Yangtze est le plus important fleuve du monde en termes de volume de fret transporté. Le trafic de fret est estimé à plus de 918 millions de tonnes dont 802 millions de tonnes de trafic intérieur (87%) et 116 millions de tonnes de trafic international (13%).

Il faut reconnaître que le transport fluvial se consacre aux chaînes de transport de marchandises en vrac. Ces produits sont liés à des zones de concentration industrielle traditionnelles qui favorisent les vracs sec et liquide. Ce sont les mêmes conditions pour tous les fleuves à l'étude. Le vrac affiche une forte corrélation avec le transport de masse où des prix attractifs sont couplés à une forte capacité. De façon plus marquée, les compagnies de transport fonctionnent depuis longtemps avec les mêmes clients sur une base contractuelle. L'examen des produits transportés par voie fluviale démontre que le commerce du vrac est de plus en plus caractérisé par une certaine forme de permanence dans ses struc-



# DOSSIERS DE LA SODES

tures d'approvisionnement et d'écoulement et par une homogénéisation des méthodes de gestion, tant des administrations portuaires que des transporteurs.

Les processus de mondialisation ont favorisé l'apparition d'un marché du transport extrêmement compétitif. Les transactions commerciales exigent un effort d'adaptation des moyens d'acheminement, des routes et des relais. Les infrastructures fluvio-maritimes doivent s'adapter aux exigences spécifiques des différents types de marchandises (vrac, cargo, conteneurs) et à leurs fonctions (transit, industriel, marché océanique).

L'analyse des nouvelles perspectives de marché pour le transport fluvial révèle que même en considérant les coûts externes, il y a peu de chances de voir s'effectuer un transfert modal de la route ou du rail vers le fleuve. Le transport fluvial doit donc développer de nouveaux créneaux de marché mettant en valeur la capacité des voies navigables, la massification des flux et le transport de nouveaux types de vrac peu exigeants en termes de temps de transit et de livraison. Notre analyse comparative à l'international permet d'identifier trois marchés où le transport fluvio-maritime dispose d'avantages comparatifs: les produits lourds, les néo-vracs et les conteneurs. En outre, deux pratiques permettent aux systèmes de transport fluvio-maritime de répondre à ces impératifs de changements: la création de zones franches et l'établissement de pôles logistiques.

Plusieurs fleuves bénéficient de l'apport de zones franches le long de leurs littoraux. Une zone franche est un territoire sécurisé et protégé où la marchandise n'est pas sujette aux obligations douanières. Ce système encourage le développement d'entrepôts puisque les biens peuvent être importés ou exportés alors que la demande n'est pas optimale. Une zone franche se répartit généralement en plusieurs espaces louables d'entreposage et de distribution souvent accessibles à tous les types de transport. Nos enquêtes à l'international soulignent l'intérêt d'une zone franche dans un port fluvial pour la transformation des matières premières, le développement de l'industrie pétrochimique et la construction des équipements énergétiques.

L'écrasante prépondérance des conteneurs dans l'intégration commerciale des régions du monde incite à l'établissement de pôles logistiques fluvio-maritimes. Un pôle logistique est une aire définie qui donne naissance à un système de distribution du fret efficace et rentable en promouvant le développement économique d'une région par le biais des activités de transport et de logistique des différents opérateurs tant au niveau du marché national





# DOSSIERS DE LA SODES

qu'international. Les axes fluvio-maritimes peuvent accroître l'efficacité des corridors de commerce. Le long de ces fleuves auxquels se sont greffés des infrastructures portuaires, les flux de fret s'alimentent par le biais des grands bassins démographiques et des activités économiques. Le transport fluvial possède des avantages comparatifs dans la massification des flux. La plupart des produits, sauf peut-être les biens périssables, peuvent être transportés par voie fluviale. D'importants efforts ont été faits pour augmenter les parts de marché du transport fluvial de marchandises par la modernisation des artères fluviales, l'adaptation des navires et des terminaux, la recherche de nouveaux types de fret et le réaménagement des zones industrialo-portuaires. La Chine a déjà renouvelé 70% de sa flotte de navires polyvalents. Les ports d'Anvers, de La Nouvelle-Orléans et de Shanghai améliorent l'accès à des terminaux de divers en vrac, augmentent leur surface d'entreposage, renforcent la structure de certains quais et construisent des grues portuaires ou mobiles de grande capacité dans le but d'accroître la manutention d'équipements lourds. Sur le Rhin et le Yangtze, l'efficacité du transport fluvial de conteneurs est fondée sur un coefficient de remplissage et des connexions intermodales pour le mouvement et le transit de produits associés à des considérations logistiques. Ces transformations exigent du temps, reposent sur de nouveaux espaces et requièrent d'importants investissements.

Dans ce contexte, la transformation de l'axe laurentien en corridor de commerce repose sur le potentiel d'adaptation du système Saint-Laurent Grands Lacs aux changements de l'environnement économique.



## Sondage

Un court sondage visant à planifier un événement permettant la rencontre de l'industrie maritime avec d'autres secteurs de l'économie québécoise est en ligne sur notre site Internet. Cet événement sera organisé conjointement avec la Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ). Nous vous invitons à le remplir dans le but de nous faire part de vos préférences quant aux choix des sujets abordés.

[Pour remplir le sondage](#)

Merci beaucoup de votre collaboration.





# DOSSIERS DE LA SODES

## Nicole Trépanier, présidera un des chantiers de CargoM!

Nicole Trépanier coprésidera le Chantier II, intitulé Communication et rayonnement, en compagnie de M. Frédéric Chevalier de Panalpina Inc.

### **Chantier II, Communication et rayonnement**

Ce chantier servira à bâtir une communication efficace entre toutes les parties prenantes sur les retombées engendrées par le secteur des transport dans le Grand Montréal.

### **Chantiers de travail**

Les chantiers de travail sont les instances chargées de faire progresser la réflexion sur les priorités d'intervention de CargoM. Ils ont aussi comme mandat d'appuyer le conseil d'administration en lui recommandant les stratégies les plus pertinentes et en assurant leur mise en œuvre.

Mise en route en 2012 et s'inscrivant dans la stratégie de développement économique du Grand Montréal, la Grappe métropolitaine de logistique et transport de Montréal, CargoM, vient compléter les autres grappes, déjà existantes.

### **CargoM**

La mission de l'organisation est de rassembler tous les acteurs du transport de marchandises du Grand Montréal autour d'objectifs communs et d'actions concertées.

Sur un horizon de 10 ans, la vision de CargoM est de faire du Grand Montréal une plateforme multimodale reconnue et recherchée pour sa performance opérationnelle et environnementale.



[Pour en savoir davantage sur les chantiers de CargoM](#)

# DOSSIERS DE LA SODES

## Le Sodes sur LinkedIn

Dans le but de pousser toujours plus loin son incursion dans les médias sociaux et de rejoindre le plus grand nombre de personnes, la Sodes est maintenant présente sur LinkedIn.

LinkedIn est un service en ligne qui permet de construire et d'agréger son réseau professionnel. Pour ses membres, c'est aussi un outil de gestion de réputation en ligne.



Élargissez votre réseau professionnel, [Suivez-nous sur LinkedIn!](#)

.....

## La Sodes partenaire du plus jeune chasseur d'épave au monde!

Passionné d'histoire, de patrimoine maritime et de bateaux, Samuel Côté est un des rares chasseurs d'épaves au Canada. Au fil de ses découvertes, le jeune homme est devenu une référence en la matière.



À 28 ans, Samuel Côté a déjà collaboré à plusieurs émissions sur les ondes de la Société Radio-Canada et de gros projets sont en cours, assure-t-il. Toujours en contact avec d'autres passionnés à travers le monde, il dévoile ses trouvailles dans les journaux, lors de conférences, d'expositions, mais surtout, sur son [site Web](#).

Le site au look accrocheur présente un carnet de bord très bien documenté racontant l'histoire de onze naufrages survenus dans le Bas-Saint-Laurent. Le prolifique Samuel Côté a également publié un ouvrage sur l'histoire maritime de Métis avec photos et documents inédits, *Le Métis maritime, ancré au passé... de 1800 à aujourd'hui*.

**La Sodes est fière d'encourager ceux qui participent au rayonnement du Saint-Laurent, sous tous ses angles.**

# NOUVELLES DU MTQ

## Bilan du Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport (PEET)

### Volets maritime et ferroviaire

Le programme PEET, qui vise la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) par l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport maritime et ferroviaire, a pris fin le 31 décembre 2012, en même temps que le Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques.



Le ministère des Transports du Québec s'affaire actuellement, en collaboration avec le ministère du Développement durable, de l'Environnement de la Faune et des Parcs à mettre en place le Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques (PACC 2013-2020). Un programme semblable au PEET fera vraisemblablement partie du PACC 2013-2020.

Voici le bilan complet du programme PEET depuis son adoption en juin 2009.

	Subvention (M\$)	Coût des projets (M\$)	Réduction des émissions de GES (tonne/année)
Maritime	9,6	72,2	26 854
Ferroviaire	8,1	104,5	32 941
Total	17,7	176,7	59 795

Comme on peut le constater, les secteurs du transport maritime et ferroviaire permettent de réduire de façon importante les émissions de GES. Ces secteurs devront être davantage mis à contribution au cours des prochaines années conformément aux politiques de lutte contre les changements climatiques.

# NOUVELLES DE L'INDUSTRIE

## Hausse de 4 % du tonnage sur la Voie maritime en 2012



Crédit photo: CSMOIM

En 2012, 39 millions de tonnes de marchandises, une hausse de 4 % par rapport à l'année précédente, ont transité par la Voie maritime du Saint-Laurent. La Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent entend bien atteindre les 40 millions de tonnes durant la 55e saison de navigation.

«Le transport sur la Voie maritime du Saint-Laurent est un moyen hautement fiable et écologique de déplacer des marchandises. Il a un meilleur bilan carbone que tout autre mode

de transport. Compte tenu de la solide compétitivité de la Voie maritime, j'ai confiance que nous verrons plus de 40 millions de tonnes de marchandises transiter par la Voie maritime en 2013 », a conclu Terence Bowles, président et chef de la direction, Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent, le 22 mars 2013 lors de l'ouverture de la 55e saison de navigation de la Voie maritime du Saint-Laurent.

## Les ports d'Anvers et de Montréal concluent un accord de coopération

Les ports d'Anvers et de Montréal ont signé un accord, durant la mission de quatre jours du ministre-président flamand Kris Peeters au Québec, afin de collaborer en matière de marketing et de développement commercial.

« La déclaration d'intention qui a été signée marque un renforcement significatif de la coopération entre les deux ports qui comptent parmi les plus importants au monde », a déclaré Kris Peeters. « Anvers est, depuis des siècles, un port logistique à destination et en provenance de l'Europe. Le port de Montréal est le «dernier port d'escale» en direction de l'ouest et le «premier port d'escale» en direction inverse. «Le fait que le Canada et la Flandre soient des partenaires commerciaux de longue date est aussi largement dû aux ports», a-t-il encore estimé.

Pour lire [l'article complet](#)

# NOUVELLES DE L'INDUSTRIE

## De nouveaux navires sur le fleuve

### Le Baie St. Paul près de la ville de Québec

Ces navires, à la fine pointe de la technologie, vogueront sur le Saint-Laurent cette saison, une première pour les transporteurs maritimes nationaux, depuis des années.

L'abolition du droit de douane de 25% à l'achat de navires neufs étrangers est en partie responsable de ces acquisitions.

Canada Steamship Lines (CSL) a reçu le premier des quatre laquiers attendus cette année. Tout droit sorti du chantier de Jiangyin en Chine, le Baie St. Paul est un laquier autodéchargeur de la classe Trillium.

CSL qui fête ses 100 ans d'existence cette année prendra livraison de six nouveaux laquiers d'ici le printemps 2014. L'investissement totalise 300 millions de dollars environ. Louis Martel, président de la filiale canadienne de CSL considère que la conjoncture économique est favorable à l'investissement dans le domaine maritime.



Crédit photo: CSL

M. Martel évalue que la parité de notre dollar avec celui de nos voisins est un facteur décisif, de même que la déflation des prix dans les chantiers maritimes asiatiques, sans oublier, l'abolition du droit de douane précédemment mentionné.

Ces acquisitions sont les signes d'une industrie en santé et démontrent la vitalité du Corridor de commerce Saint-Laurent-Grands Lacs.

# NOUVELLES DE L'INDUSTRIE

## Le Port de Saguenay décoré du prix *Meilleur accueil* !

L'administrations portuaires de Saguenay a reçu le prix *Meilleur accueil* aux Dream World Cruise Destinations Awards, pour une seconde fois! Ces prix sont décernés annuellement aux ports et aux destinations qui donnent un service qui dépasse toutes les attentes.

## Le Port de Montréal reconnu pour l'efficacité de son service

Pour la cinquième année consécutive, les activités de croisière au port de Montréal ont été primées par le prestigieux magazine Cruise Insight. Cette année, le Port de Montréal a reçu le prix *Services portuaires plus efficaces*. Ce prix récompense l'harmonisation la plus efficace des services d'agences portuaires et des douanes, ainsi que l'excellence des relations avec les lignes de croisières.

**La Sodes tient à féliciter ces deux administrations portuaires pour ces reconnaissances!**

## Lancement du livre *L'histoire du Port de Trois-Rivières*

Lancement du premier livre sur l'histoire du port de Trois-Rivières de Martin Gauthier, en collaboration avec Denis Goulet.

*L'histoire du port de Trois-Rivières*, c'est l'épopée d'un lieu où l'on peut tout aussi bien prendre un traversier, une croisière ou embarquer dans une chaloupe pour pêcher. Un lieu culturel où l'on assiste à des spectacles et où l'on fait une promenade de détente. C'est aussi le souvenir de l'endroit où l'on va pour acheter du poisson, des semences ou de la farine. Mais, l'histoire du port de Trois-Rivières c'est d'abord et avant tout l'histoire de milliers d'hommes débardeurs, ouvriers et marins de toutes origines venus y travailler.

Cet ouvrage, premier du genre sur l'histoire du port, va au-delà de l'apport de cette infrastructure au développement industriel de la Mauricie.

L'administration portuaire de Trois-Rivières et les éditions du Septentrion ont profité du Salon du livre de Trois-Rivières, qui s'est tenu du 21 au 24 mars dernier, pour lancer cet ouvrage signé par Martin Gauthier.

[Pour commander un exemplaire](#)

# NOUVELLES DE L'INDUSTRIE

## Une dictée sur le fleuve Saint-Laurent !

Pour souligner la Journée internationale de la Francophonie du 20 mars dernier, le premier conseiller linguistique de Radio-Canada, Guy Bertrand a proposé deux dictées sur le thème du fleuve Saint-Laurent. Guy Bertrand s'est inspiré du dossier *Le Saint-Laurent, mon fleuve, mon histoire* pour écrire ses textes.

Si vous réussissez la première dictée haut la main, essayez donc la deuxième pour voir!

Voici donc le premier texte:



[Cliquez ici pour voir le corrigé](#)

Voici le deuxième texte :



[Cliquez ici pour voir le corrigé](#)

## Nicolas Parent, nouveau directeur adjoint à la formation continue de l'I.M.Q.!

Le directeur de l'Institut maritime du Québec, M. Alain Richard est heureux d'annoncer la nomination de monsieur Nicolas Parent à titre de directeur adjoint à la formation continue.

En poste depuis le 11 mars, M. Parent a le mandat de poursuivre les activités du Centre de formation aux mesures d'urgence (CFMU) en plus d'augmenter la présence de l'I.M.Q. auprès de l'industrie maritime.

Directeur général d'Innovation maritime depuis 2008, M. Parent a favorisé le développement et le transfert technologique ayant mené notamment à la création d'entreprises en région.

**La Sodes tient à féliciter M. Parent pour sa nomination et lui souhaiter bonne chance dans ses nouvelles fonctions.**

# NOUVELLES DE L'INDUSTRIE

## Suivez le Bella Desgagnés en temps réel jusqu'à Sept-Îles!

C'est avec grand enthousiasme que Desgagnés, annonce que le navire Bella Desgagnés sera baptisé le 15 avril 2013 à Sept-Îles. Le Bella a quitté l'Italie le 22 mars dernier.

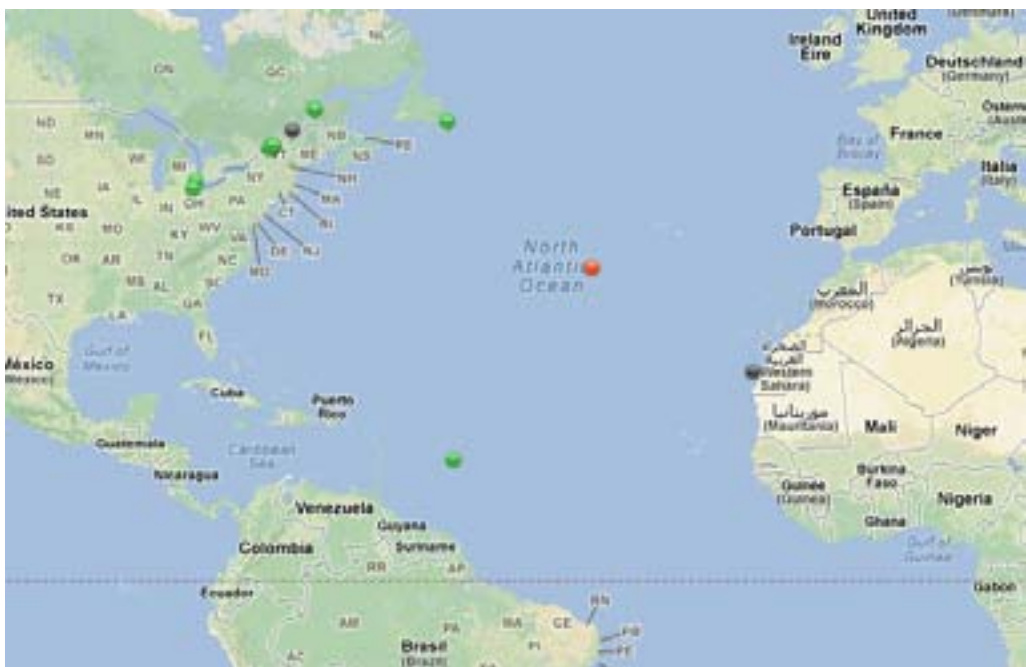
Le site internet de Desgagnés vous permet de suivre, en temps réel, la position exacte du Bella Desgagnés sur une [carte interactive](#). Au moment d'écrire ces lignes, le Bella avait une longitude de -34.8167 et une latitude de 34.55.

La Compagnie a précisé que le navire a voyagé pendant 14 jours pour se rendre à Halifax où il a fait un arrêt pour y être dédouané et approvisionné, pour ensuite procéder vers Blanc-Sablon où il a accosté le 7 avril en soirée.

À partir du 8 avril à Blanc-Sablon, le Bella

Desgagnés a commencé un voyage de familiarisation et de visites en accostant à tous les ports de la Moyenne et Basse-Côte-Nord ainsi qu'à Port-Menier, et cela, jusqu'à Sept-Îles où il sera baptisé le 15 avril 2013, a déclaré M. Louis-Marie Beaulieu, président du conseil et chef de la direction de Desgagnés.

« Bien qu'il s'agisse d'un exercice coûteux occasionnant certains délais et que le navire ne prendra aucun passager ni cargaison à ce moment, il nous apparaît primordial, voire essentiel, que les populations locales des villages desservis par le Bella Desgagnés puissent être les premières à pouvoir le voir et le visiter », a-t-il ajouté.



Crédit photo: Groupe Desgagnés





# NOUVELLES DE L'INDUSTRIE

Immédiatement après son arrêt à Sept-Îles, le navire se dirigera vers Rimouski pour finaliser les dernières formalités d'approbation de Transports Canada, comme c'est la procédure normale pour un nouveau navire destiné au cabotage au Canada. Il débutera son service régulier le 29 avril 2013.

« Pour permettre une mise en service optimale du Bella Desgagnés, et bien que nos obligations contractuelles soient d'effectuer seulement deux voyages au mois d'avril, le Nordik Express effectuera en parallèle, à partir du 8 avril 2013, la desserte maritime pour trois voyages consécutifs » a aussi précisé M. Beaulieu.

« Je suis convaincu que les résidents des municipalités et villages desservis apprécieront la qualité du navire qui mérite son nom de Bella », a conclu M. Beaulieu.



Crédit photo: Groupe Desgagnés



# PORTRAIT

## La Garde côtière canadienne, des mangeurs de glace

Au cours de notre rude hiver, si ce n'était de la Garde côtière canadienne (GCC), le fleuve serait impraticable à plusieurs endroits. Les 18 brise-glaces de la Garde côtière avalent la glace sans relâche sous le 60e parallèle l'hiver et dans l'Arctique canadien l'été.

### LE PROGRAMME DE DÉGLAÇAGE

Le Programme de déglacage de la GCC vise principalement à soutenir l'activité économique en assurant aux navires commerciaux de se déplacer en toute sécurité dans des eaux couvertes de glace ou à proximité de ces eaux.

En hiver, les conditions climatiques rigoureuses de l'Atlantique posent de rudes défis aux navires. Des glaces de deux mètres et des crêtes de six mètres sont très fréquentes dans les eaux du Golfe Saint-Laurent. La GCC, en tant qu'organisme de service spécial de Pêches et Océans Canada, est l'instance la plus à même d'assurer la sécurité de la voie navigable dans les conditions hivernales que l'on connaît.



Crédit photo: Laurie Grenier

À ce titre, la Garde côtière a la responsabilité de maintenir ouverts les chenaux maritimes et de dégager les navires pris dans les glaces. Par exemple, cette année, l'opération de déglacage du fjord du Saguenay a commencé à la mi-mars et s'est poursuivie pendant près d'une semaine. Ces opérations permettent de dégager le fjord plus rapidement et d'y favoriser une circulation sans escorte plus tôt dans la saison.



# PORTRAIT

En outre, la GCC s'affaire à lutter contre les inondations, spécialement au printemps, à la fonte des glaces. À cette époque de l'année, la navigation dans le fleuve Saint-Laurent comporte certains dangers. En effet, la présence des glaces de batture, de grandes plaques de glaces consolidées qui se détachent du bord, présentent un défi pour les navires en plus de causer des embâcles propices aux inondations.

Pour prévenir ces risques, des patrouilles en hélicoptère sont effectuées par la GCC, en collaboration avec un spécialiste des glaces d'Environnement Canada. Le but étant de cartographier les glaces et leurs déplacements. Environnement Canada recueille l'information ainsi recueillie permet de compiler des renseignements sur l'état des glaces et de

transmettre des conseils à l'intention des navires.

De plus, l'organisme joue un rôle de premier plan dans le dégagement des ports en assurant le déglaçage des quais et des abords des terminaux ainsi que des installations portuaires dans les ports commerciaux et les ports de pêche.

## AU NORD

Dans le Nord, la Garde côtière a un rôle essentiel dans l'approvisionnement des communautés lorsque les transporteurs commerciaux ne peuvent le faire. L'Arctique et la baie d'Hudson sont acces-

sibles six mois par année, une saison très courte pour le ravitaillement des agglomérations et des postes de la Défense Nationale situés sur ce vaste territoire. Plusieurs communautés dépendent de ce service pour survivre.

Enfin, le maintien de la souveraineté dans l'Arctique canadien est assurément une responsabilité de la Garde côtière et constitue un enjeu important pour le pays.



Crédit photo: Laurie Grenier

# CONTACTS



SOCIÉTÉ DE  
DÉVELOPPEMENT  
ÉCONOMIQUE  
DU SAINT-LAURENT

## Pour joindre un membre de notre équipe :

Nicole Trépanier,  
Présidente

[nicole.trepanier@st-laurent.org](mailto:nicole.trepanier@st-laurent.org)

418 648-4572, poste 200

Mélissa Laliberté, Directrice, projets et  
affaires gouvernementales

[melissa.laliberte@st-laurent.org](mailto:melissa.laliberte@st-laurent.org)

418 648-4572, poste 202

Laurie Grenier,  
Chargée des communications

[laurie.grenier@st-laurent.org](mailto:laurie.grenier@st-laurent.org)

418 648-4572, poste 201

Pierrette Roy, Adjointe administrative  
et technicienne comptable

[pierrette.roy@st-laurent.org](mailto:pierrette.roy@st-laurent.org)

418 648-4572, poste 203

