

Prête pour l'avenir



Corporation de Gestion
de la Voie Maritime
du Saint-Laurent

The St. Lawrence
Seaway Management
Corporation

La page couverture représente deux époques. Le premier navire commercial à franchir l'écluse de Saint-Lambert dans la saison de navigation 2019, le *Federal Kumano* est un des navires d'avant-garde que les armateurs de la Voie maritime font construire, investissant des milliards de dollars dans le renouvellement de leur flotte. L'ampleur de cet investissement atteste la confiance des utilisateurs dans l'avenir du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent. La scène immortalisée dans la petite photo noir et blanc annonçait déjà cet avenir brillant. Le 25 avril 1959, une foule s'était réunie pour assister au passage du premier navire commercial à l'écluse de Saint-Lambert, entrevoyant l'essor du commerce et la prospérité qu'apporteraient les décennies suivantes.

La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent, qui a remplacé l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, est une société sans but lucratif créée en 1998 par le gouvernement du Canada, les utilisateurs de la Voie maritime et d'autres intervenants clés. Conformément à la *Loi maritime du Canada*, la Corporation gère et exploite les installations canadiennes de la Voie maritime du Saint-Laurent, qui restent la propriété du gouvernement du Canada, en vertu d'un accord conclu avec Transports Canada.



Navire entrant dans l'écluse d'Iroquois

Contenu

Message du président	4	RENFORCER LES PROGRAMMES DE RESSOURCES HUMAINES GRÂCE À LA TECHNOLOGIE	22
Croissance des affaires	8	SOUTIEN À L'ÉQUITÉ EN EMPLOI	22
RÉSULTATS DU TRAFIC	9	Engagement des intervenants	23
NOUVELLES AFFAIRES : RÉSULTATS 2018	10	L'ALLIANCE VERTE	24
PÉAGES DE LA VOIE MARITIME	10	ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE	25
PÉAGES INCITATIFS DE LA VOIE MARITIME	10	SYSTÈME DE GESTION ENVIRONNEMENTALE	25
TERRAINS GÉRÉS PAR LA VOIE MARITIME	10	SOUTIEN À NOS COMMUNAUTÉS	26
INITIATIVES DE MARKETING BINATIONALES	11	60 ^E ANNIVERSAIRE	27
Excellence opérationnelle	13	Durabilité financière	30
SAISON DE NAVIGATION	14	Régie interne	32
PRÉPARATION AUX SITUATIONS D'URGENCE	14	CONSEIL D'ADMINISTRATION	33
SÉCURITÉ ET SÛRETÉ MARITIMES	14	RÉGIE INTERNE	34
GESTION DE L'EAU DE BALLAST	14	MEMBRES DE L'INDUSTRIE 2018-2019	34
FIABILITÉ DE L'INFRASTRUCTURE ET RENOUVELLEMENT DES ACTIFS	15	SPÉCIAL : 60 ANS D'HISTOIRE À CÉLÉBRER	
EXEMPLES DE PROJETS MAJEURS RÉALISÉS AU COURS DE L'EXERCICE 2018-2019	16	La Voie maritime du Saint-Laurent – Prête pour l'avenir	35
SANTÉ ET SÉCURITÉ	19	L'HISTOIRE DE LA VOIE MARITIME	36
Main-d'œuvre très performante	20	LA VOIE MARITIME @ 60 ANS	39
PRIX BOB SWENOR	21	LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT – PRÊTE POUR L'AVENIR	50
AMÉLIORATION CONTINUE	21		
FAVORISER LA SANTÉ ET LE MIEUX-ÊTRE DU PERSONNEL	22		

Message du président



La Voie Maritime célèbre son 60^e anniversaire en 2019, et nous avons souligné cet important jalon le 26 mars lors de l'ouverture officielle de la saison de navigation 2019. Nous venons de vivre la plus grande période de transformation de l'histoire de la Voie maritime, en menant à bien notre programme de modernisation. L'amarrage mains libres est le plus grand progrès dans les opérations de la Voie maritime depuis son ouverture en 1959. Le thème du rapport annuel de cette année témoigne des grandes avancées qui ont été réalisées depuis la constitution de la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent en 1998. Grâce à des gains marquants en matière de sécurité, de fiabilité et d'efficacité, la Voie maritime du Saint-Laurent est « prête pour l'avenir ».

À l'ouverture de la saison, nous avons eu l'honneur d'accueillir le ministre Marc Garneau comme conférencier spécial. Il a rendu hommage à l'héritage de la Voie maritime et à son avenir prometteur : « La Voie maritime du Saint-Laurent a un passé remarquable, un présent dynamique et vital et un rôle central à continuer de jouer à l'avenir dans l'économie du Canada. » Étaient aussi présents à la cérémonie

tenue à l'écluse de Saint-Lambert la ministre déléguée aux Transports du Québec Chantal Rouleau, le secrétaire adjoint du département des Transports des États-Unis Joel Szabat, l'administrateur adjoint de la SLSDC Craig Middlebrook et le président de Fednav Paul Pathy. Fednav célèbre son 75^e anniversaire cette année, donc il était tout à fait indiqué que son *Federal Kumano* soit le navire inaugurant la saison de navigation 2019.

Notre exercice 2018-2019, bouclé le 31 mars, a été marqué par de solides gains. Le tonnage de marchandises a augmenté de 7 %, jusqu'à 41 millions de tonnes – le meilleur résultat depuis la crise financière mondiale de 2008. En deux ans, les cargaisons ont de fait augmenté de 17 %.

Je suis heureux de rapporter que les revenus, y compris au titre de la gestion de terrains, ont augmenté de 4 millions de dollars, jusqu'à 87 millions de dollars, pour l'exercice. Les coûts contrôlables totalisant 51 millions de dollars, soit 9 millions de dollars de moins que l'exercice précédent, les revenus les excédaient de 36 millions de dollars. Au chapitre du renouvellement des actifs, l'investissement total effectué l'an dernier est de 61 millions de dollars, 7 millions de dollars de moins que l'année précédente. Ces résultats ont permis à la Corporation d'apporter plus de 50 % de l'investissement consacré au renouvellement des actifs de la Voie maritime. Pour de plus amples renseignements à ce sujet, voir la rubrique Principales données financières du présent rapport.

L'amarrage mains libres est le plus grand progrès dans les opérations de la Voie maritime depuis son ouverture en 1959.



Ouverture de la saison de navigation 2019 de la Voie maritime à l'écluse de Saint-Lambert

De gauche à droite : Laurence Pathy (président du conseil, Fednav), Craig Middlebrook (administrateur adjoint, Saint Lawrence Seaway Development Corporation des États-Unis), Paul Pathy (président-directeur général, Fednav), Alexandra Mendes (députée fédérale, Brossard-Saint-Lambert), Marc Garneau (ministre des Transports du Canada), Paul Gourdeau (vice-président, Fednav), Terence Bowles (président et chef de la direction, Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent), Georges Farrah (Stratégie maritime du Québec)

Sur le plan des opérations, nous avons de nouveau connu une bonne année, la disponibilité du réseau dépassant encore une fois les 99 %. Ce résultat témoigne éloquentement de notre prévoyance dans l'entretien du réseau ainsi que de l'efficacité des équipes qui veillent au maintien des structures et du matériel de la Voie maritime dans un état de fonctionnement optimal. Par ailleurs, nous collaborons étroitement avec le Conseil international du lac Ontario et du fleuve Saint-Laurent, relevant de la Commission mixte internationale, qui régit le débit d'eau. En 2019, le niveau d'eau était initialement plus haut que la moyenne sur les Grands Lacs. Nous avons soutenu les efforts déployés par le Conseil pour gérer ces niveaux d'eau élevés. Nous avons aussi atténué l'effet du sillage des navires sur le rivage en limitant la vitesse dans les zones particulièrement vulnérables.

Sur le plan des opérations, nous avons de nouveau connu une bonne année, la disponibilité du réseau dépassant encore une fois les 99 %.

La construction du réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent est depuis longtemps reconnue comme un haut fait d'ingénierie. Au fil des ans, des modifications y ont été apportées pour assurer sa durabilité. Les plus récentes faisaient partie du programme de modernisation comprenant l'amarrage mains libres et la commande à



distance des écluses. Ces progrès constituent le plus grand changement dans l'exploitation de la Voie maritime depuis son inauguration en 1959. Ils ont amélioré la sécurité et l'efficacité de la Voie maritime et des navires qui y naviguent. Lors de la cérémonie, le ministre Garneau et moi avons dévoilé une plaque commémorant les contributions des travailleurs hautement qualifiés et dévoués qui ont fait de la Voie maritime ce qu'elle est aujourd'hui. La plaque sera montée sur l'immeuble administratif de l'écluse de Saint-Lambert.

La Voie maritime relie les Grands Lacs à l'océan Atlantique. En 60 ans, presque 3 milliards de tonnes de marchandises ont franchi les écluses de la Voie maritime. Les provinces et les États qu'elle dessert, ensemble, ont un PIB de plus de 6000 milliards de dollars. S'ils formaient un pays, celui-ci serait la 3^e plus grande économie au monde. Par ailleurs, selon une mise à jour de l'étude Martin sur les retombées économiques présentée en 2018, le transport de marchandises dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent soutient 329 000 emplois. Voilà qui met bien en relief l'importance de la chaîne d'approvisionnement maritime.

Dans les 20 ans depuis que la Voie maritime a été commercialisée, nous avons travaillé en étroite collaboration avec nos partenaires de l'industrie pour renforcer sa compétitivité. Les résultats en ont été probants :

- La disponibilité du réseau a dépassé les 99 %.
- Nous avons investi 1 milliard de dollars dans le renouvellement des actifs.
- Nous avons couvert nos frais d'exploitation et contribué au renouvellement des actifs.
- Nous avons mené à bien un programme de modernisation, implantant l'amarrage mains libres et la commande à distance des écluses.
- Nous avons maintenu l'augmentation des péages sous l'augmentation de l'IPC depuis 10 ans.
- Nous avons créé le programme de développement commercial Autoroute H₂O.
- Nous avons institué des programmes de péages incitatifs pour attirer de nouvelles cargaisons.
- Nous avons implanté le système d'identification automatique et le système d'information sur le tirant d'eau pour maximiser l'efficacité des navires.
- Nous avons optimisé la longueur de la saison de navigation (+10 jours), et nous nous employons à la prolonger encore.

Grâce aux grands progrès réalisés en matière de sécurité, de fiabilité et d'efficacité, tout est en place pour que la Voie maritime serve efficacement ses parties prenantes dans les décennies à venir. En célébrant le 60^e anniversaire de la Voie maritime, au vu des progrès réalisés, nous pouvons véritablement dire que nous sommes prêts pour l'avenir!

Nous pouvons véritablement dire que nous sommes prêts pour l'avenir!

Considérant les progrès réalisés ces 20 dernières années, je suis heureux d'affirmer que la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent fait honneur à son énoncé de mission et à son engagement envers le gouvernement du Canada. Au demeurant, considérant que les écluses et les chenaux actuels de la Voie maritime pourraient accueillir bien davantage de trafic, nous explorons des façons d'accroître encore l'efficacité et la compétitivité de la Voie maritime.

À quoi ressembleront les 20 prochaines années? Alors que la croissance de l'économie met sous pression diverses parties du réseau de transport, le fait d'encourager davantage d'expéditeurs à utiliser la Voie maritime est un excellent moyen de favoriser à la fois la croissance économique et une économie à faibles émissions de carbone. Après tout, le transport maritime est le moyen de déplacer des marchandises qui consomme le moins d'énergie et qui émet le moins de gaz à effet de serre par tonne-kilomètre. En même temps, il réduit la congestion routière et l'usure de nos routes.

Croissance des affaires

Les résultats de 2018-2019 englobent ceux des activités maritimes dans la période entre le 29 mars 2018 et le 31 décembre 2018.

Simple. Concurrentielle. Branchée.

Simple. La Corporation s'attache à créer, par l'entremise de l'Autoroute H₂O, une façon simple, intégrée de faire des affaires dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent.

Concurrentielle. Les péages incitatifs et la capacité unique de réunir les décideurs du secteur des transports font de l'Autoroute H₂O un réseau économique et concurrentiel.

Branchée. Les contacts et les relations de l'Autoroute H₂O constituent un vaste réseau jouissant d'une grande expérience.

Navire se préparant à décharger sa cargaison au port de Johnstown

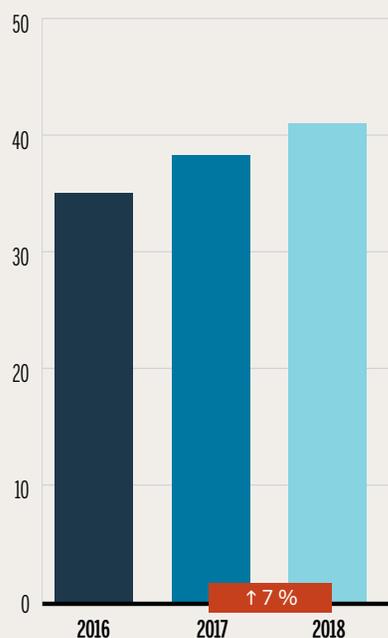
RÉSULTATS DU TRAFIC

En 2018, le trafic sur la Voie maritime a atteint 41 millions de tonnes, soit 7 % ou 2,7 millions de tonnes de plus qu'en 2017 et le plus haut niveau enregistré depuis 11 ans. Les expéditions tant internationales qu'intérieures de vrac et de marchandises générales – telles que céréales, sel, cargaisons liquides et brames d'acier – ont joué un rôle important dans l'augmentation du tonnage. Le trafic de navires a augmenté en même temps que le tonnage.

Depuis deux ans, le volume de marchandises a augmenté de 17 %, à 41 millions de tonnes – le meilleur résultat depuis la crise financière mondiale de 2008. – **Terence Bowles, président et chef de la direction**

TONNAGE TOTAL

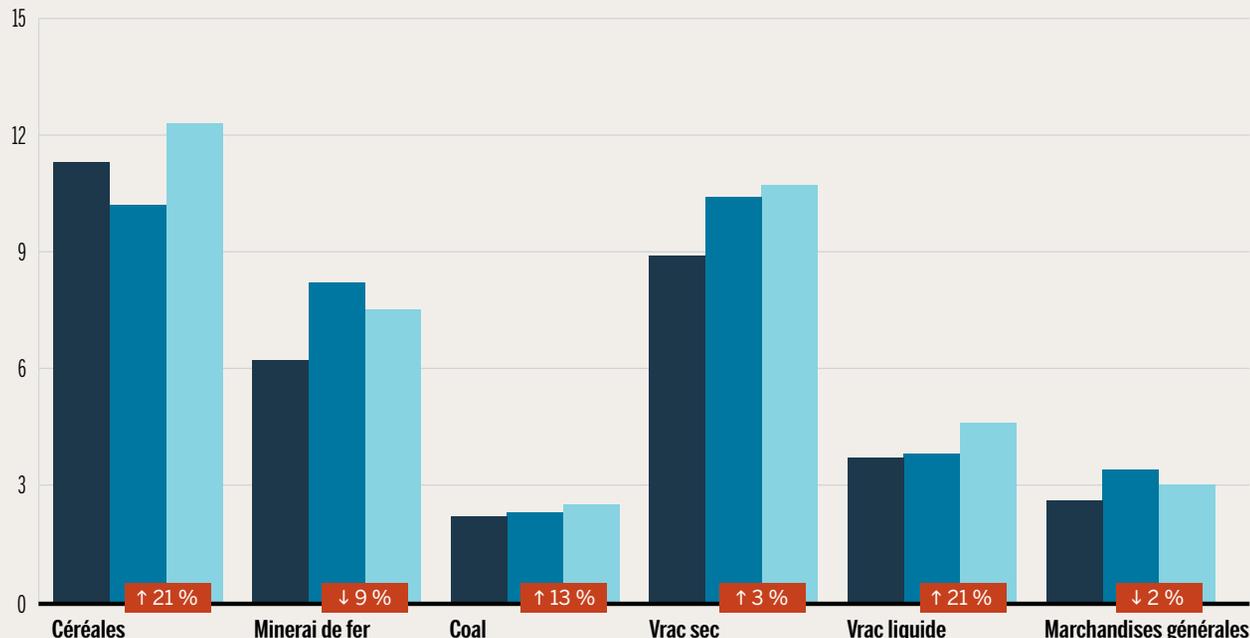
(total des cargaisons en millions de tonnes)



En 2018, le trafic sur la Voie maritime a atteint les 41 millions de tonnes, en augmentation de 7 % ou 2,7 millions de tonnes.

RÉSULTATS SELON LE TYPE DE MARCHANDISE

(total des cargaisons en millions de tonnes)



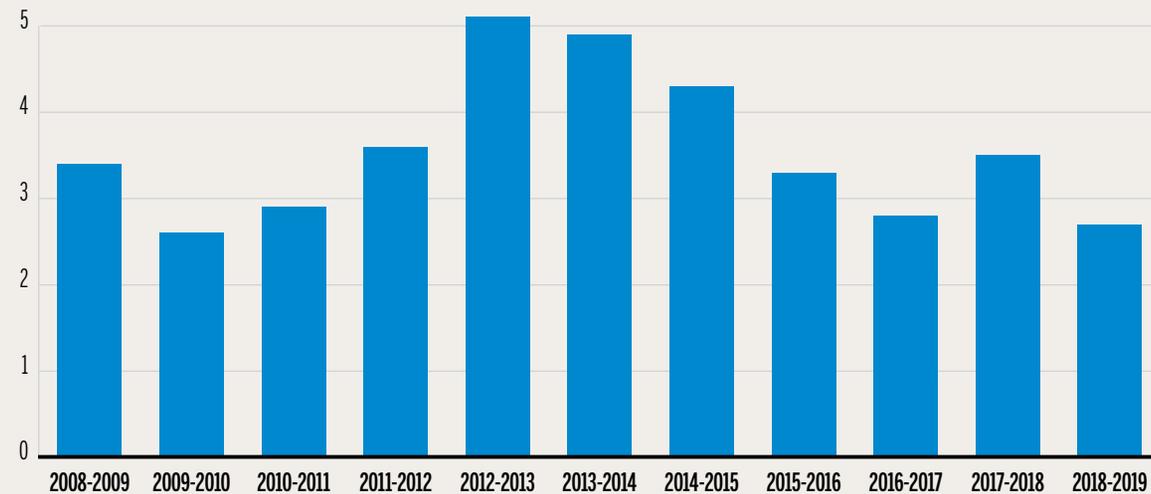
■ 2016 ■ 2017 ■ 2018

NOUVELLES AFFAIRES : RÉSULTATS 2018

Le Programme incitatif à la nouvelle clientèle offre des réductions de tarif pour les « nouvelles » expéditions de marchandises admissibles. Il a suscité 97 demandes en 2018, dont 84 ont été approuvées. Voilà qui a amené 1,5 million de tonnes de nouvelles cargaisons – notamment sel, coke et céréales – et des recettes de 2,7 millions de dollars.

RÉSULTATS DES NOUVELLES AFFAIRES

(en millions de dollars)



PÉAGES DE LA VOIE MARITIME

Les péages ont augmenté de 1 % pour la saison de navigation 2018, et ils augmenteront encore de 1 % en 2019.

PÉAGES INCITATIFS DE LA VOIE MARITIME

Les divers programmes de péages incitatifs de la Corporation resteront en place en 2019. En font partie les programmes incitatifs de nouvelles affaires, de rabais de volume et de service ainsi que le Programme incitatif de portail. La plus récente nouveauté, le Programme incitatif de portail, offre aux expéditeurs un pourcentage négocié de réduction des taux des péages sur les cargaisons, visant à attirer sur la Voie maritime de nouvelles expéditions qui passent actuellement par d'autres points d'accès.

TERRAINS GÉRÉS PAR LA VOIE MARITIME

La Corporation gère un important portefeuille de terrains. L'équipe du développement des marchés travaille avec des parties prenantes de la communauté de sorte que ces terrains soient utilisés de façon optimale.

Le réaménagement du chantier naval Port Weller en est un bon exemple : le locataire a revitalisé les installations, ce qui a engendré une nouvelle activité maritime commerciale qui a créé 90 emplois à temps plein.

LE RÉSEAU GRANDS LACS-VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

PLUS VITE **H₂O** **MOINS CHER**

ACCÈS DIRECT À TOUTE L'AMÉRIQUE DU NORD

RELIÉE À PLUS DE 50 MARCHÉS MONDIAUX

VRAC, MARCHANDISES DIVERSES, LIQUIDE, CARGAISONS SPÉCIALES

CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT INTÉGRÉE; RÉSEAU BRANCHÉ

SIMPLE. CONCURRENTIELLE. BRANCHÉE.

EUROPE-MIDWEST AMÉRICAIN

5+ JOURS DE MOINS

MIDWEST AMÉRICAIN-AFRIQUE DU NORD

LE BON CHOIX POUR VOS EXPÉDITIONS

▶▶ **APPELEZ-NOUS : AUT H₂O 1-905-641-0309** ◀◀

PARLONS-NOUS : AUTH20@VOIEMARITIME.CA @HWYH20 WWW.AUTH20.COM

INITIATIVES DE MARKETING BINATIONALES

La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent et la Saint Lawrence Seaway Development Corporation des États-Unis continuent de faire œuvre commune pour planifier et réaliser des initiatives stratégiques. Ces initiatives sont ancrées dans le programme Autoroute H₂O, et elles comprennent le parrainage de diverses campagnes de marketing, l'organisation de la conférence annuelle Autoroute H₂O et la participation à des salons commerciaux et des ateliers.

Initiatives commerciales

L'Autoroute H₂O a participé aux salons Breakbulk Europe et Breakbulk Americas, qui tous deux attirent un vaste public. Breakbulk Europe, avec plus de 400 exposants, accueille de nombreux visiteurs et offre de nombreuses possibilités d'affaires. Ce salon n'est égalé que par Breakbulk Americas, le plus grand des Amériques pour les secteurs des cargaisons spéciales et des marchandises générales.

Le stand de l'Autoroute H₂O à ces salons a suscité beaucoup d'intérêt. Il était animé par une importante délégation d'intervenants du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent, dont des transporteurs, des débardeurs et des ports. Le stand a permis de faire du réseautage et de repérer des clients potentiels, menant à des rencontres avec des clients.



Stand de la Voie maritime à Breakbulk Europe 2018 à Brême, en Allemagne (mai 2018)

Rangée arrière [de gauche à droite] : Ian Hirt (port d'Indiana-Burns Harbor), Matt McPhail (FMT), Ken Carey (CGVMSL), Peter Hirthe (port de Milwaukee), Alan Taylor (représentant de l'Autoroute H₂O en Europe), Adam Schlicht (SLSDC)
 Première rangée [de gauche à droite] : Jean-Philippe Paquin (port de Valleyfield), Tim Heney (port de Thunder Bay), Donna Taylor (administration portuaire d'Oshawa), Isabelle Viau (port de Valleyfield), Kate Ferguson (administration portuaire de Duluth), Bruce Hodgson (CGVMSL)

Le stand a permis de faire du réseautage et de repérer des clients potentiels.

Conférence Autoroute H₂O

La conférence Autoroute H₂O de 2018 a connu un grand succès. Réunissant quelque 150 délégués, la conférence est une autre initiative clé de l'Autoroute H₂O visant à favoriser le réseautage, l'éducation et le développement commercial dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent.



Le président et chef de la direction Terence Bowles accueillant les délégués à la Conférence Autoroute H₂O 2018

Excellence opérationnelle

Maintenant que le programme de modernisation a été mené à bien, les navires peuvent franchir les écluses sans avoir à recourir à des câbles d'amarrage. Les éclusages sont ainsi plus sécuritaires pour les éclusiers et pour les équipages des navires, tout en gagnant en efficacité opérationnelle.



Navire transitant dans le canal Welland en utilisant l'amarrage mains libres (sans câbles d'amarrage)



Examen du plan d'intervention en cas d'urgence par l'équipe de Niagara

SAISON DE NAVIGATION

En 2018, La Voie maritime du Saint-Laurent a entamé sa 60^e saison de navigation le 29 mars, aussi bien dans la section Niagara que dans la section Montréal-Lac Ontario (MLO). Les sections Niagara et MLO ont été fermées le 31 décembre, après une saison de navigation de 278 jours.

PRÉPARATION AUX SITUATIONS D'URGENCE

Diverses activités ont été organisées en 2018 pour assurer un degré élevé de préparation aux situations d'urgence. En novembre, le personnel de la section Niagara a consacré une journée entière à une formation sur les interventions d'urgence. Le programme prévoyait d'abord un examen de la nouvelle version du plan d'intervention en cas d'urgence. Ensuite, les participants se sont livrés à un exercice interne grandeur nature comprenant une simulation d'évacuation du complexe Glendale.

Il y a aussi eu des exercices d'intervention en cas de pollution, y compris le déploiement de bar-rages flottants, à l'échelle de la Corporation. Dans la section MLO, le personnel s'est aussi exercé aux techniques de sauvetage en lieux confinés, avec des services d'incendie locaux.

SÉCURITÉ ET SÛRETÉ MARITIMES

Au cours de la saison de navigation 2018, il y a eu 14 incidents avec des navires commerciaux occasionnant des dommages mineurs à des navires, soit 2,3 incidents par 1000 transits. Le taux est plus élevé qu'en 2017, mais il reste sous le seuil établi de 5 incidents de navires par 1000 transits, et il constitue un excellent résultat.

GESTION DE L'EAU DE BALLAST

Depuis 2006, les exigences concernant la gestion de l'eau de ballast dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent sont les plus rigoureuses au monde. Selon des recherches indépendantes menées par Pêches et Océans Canada (Sciences), le risque d'introduction dans les Grands Lacs d'espèces aquatiques envahissantes transportées par l'eau de ballast est extrêmement faible.

En 2018, 100 % des navires en route vers le réseau Grands Lacs-Voie maritime depuis l'extérieur de la zone économique exclusive (ZEE) ont été soumis à des examens de la gestion de l'eau de ballast. Les vérifications ont indiqué qu'il n'y a eu aucun cas de rejet d'eau de ballast non conforme dans le réseau.



Navire océanique transitant dans la section MLO, à Iroquois

Sur 498 transits de navires, quelque 9 343 citernes de ballast ont été contrôlées, et 100 % des formulaires de rapport sur l'eau de ballast ont été vérifiés pour évaluer les antécédents en matière d'eau de ballast, l'observation des règlements, les détails du voyage et les lieux de vidange prévus. Les inspecteurs ont repéré 58 transits – pour un total de 166 citernes – dans

lesquels l'eau de ballast n'était pas conforme; les navires en cause ont été tenus soit de conserver leur eau de ballast et ses sédiments à bord, soit de traiter l'eau de ballast en ayant recours à des méthodes sûres pour l'environnement et approuvées, soit de retourner en mer pour effectuer un échange de l'eau de ballast.

Les vérifications ont indiqué qu'il n'y a eu aucun cas de rejet d'eau de ballast non conforme dans le réseau.

FIABILITÉ DE L'INFRASTRUCTURE ET RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

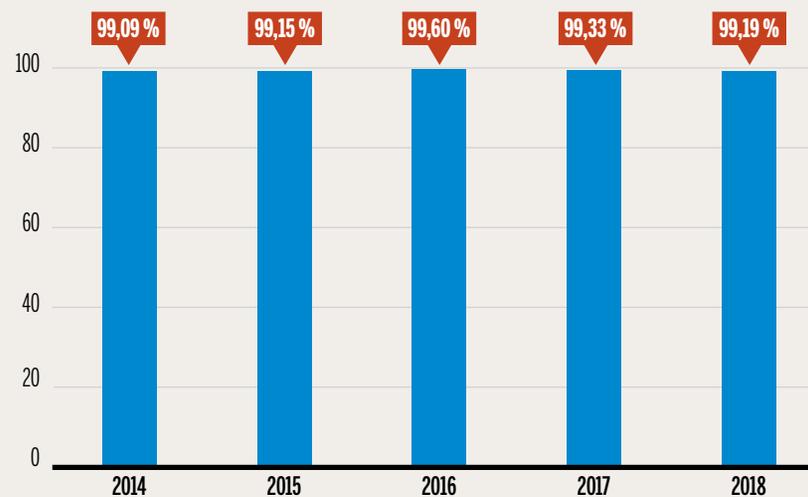
Au cours de la saison de navigation 2018, le taux de disponibilité du réseau, qui prend en compte les retards attribuables à la Voie maritime, a été de 99,19 %, surpassant encore une fois l'objectif de 99,00 %.

Le maintien d'un réseau de transport sûr, fiable et économique est essentiel à la compétitivité de la Voie maritime. La Corporation utilise un système bien rodé de gestion des actifs afin d'optimiser la valeur de ses actifs et de contribuer à une judicieuse planification sur le long terme, de sorte que les dépenses en immobilisations répondent aux objectifs opérationnels et mènent à des niveaux constamment élevés de disponibilité du réseau.

La Corporation utilise un système bien rodé de gestion des actifs afin d'optimiser la valeur.

DISPONIBILITÉ DU RÉSEAU

Objectif 99,00 %



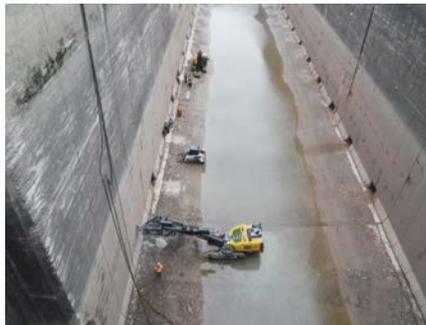
Exemples de projets majeurs réalisés au cours de l'exercice 2018-2019

Section Niagara (Canal Welland)

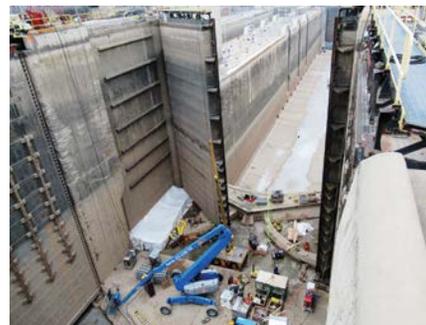
ÉCLUSES EN PALIERS DU CANAL WELLAND – RENOUVELLEMENT DU RECOUVREMENT DES PORTES D'ÉCLUSE



ÉCLUSE 5 – REMISE EN ÉTAT DU MUR CENTRAL AUX ÉCLUSES JUMELÉES



ÉCLUSE 6 – REMISE EN ÉTAT DES PORTES



ÉCLUSE 7 – REMPLACEMENT DU DISPOSITIF DE RETENUE DES NAVIRES



CANAL WELLAND – MISE EN SERVICE DU CENTRE D'APPOINT DE CONTRÔLE DES OPÉRATIONS, DANS UN IMMEUBLE RÉHABILITÉ



CANAL WELLAND – INTÉRIEUR DU CENTRE D'APPOINT DE CONTRÔLE DES OPÉRATIONS, PENDANT LES TRAVAUX D'AMÉNAGEMENT



Section MLO (Montréal-Lac Ontario)

ÉCLUSE DE SAINT-LAMBERT – REMISE EN ÉTAT DE LA STRUCTURE
DU PONT ET DE LA VOIE D'ACCÈS



ÉCLUSE 3 DE BEAUHARNOIS – REMISE EN ÉTAT DU MUR
D'APPROCHE INFÉRIEUR



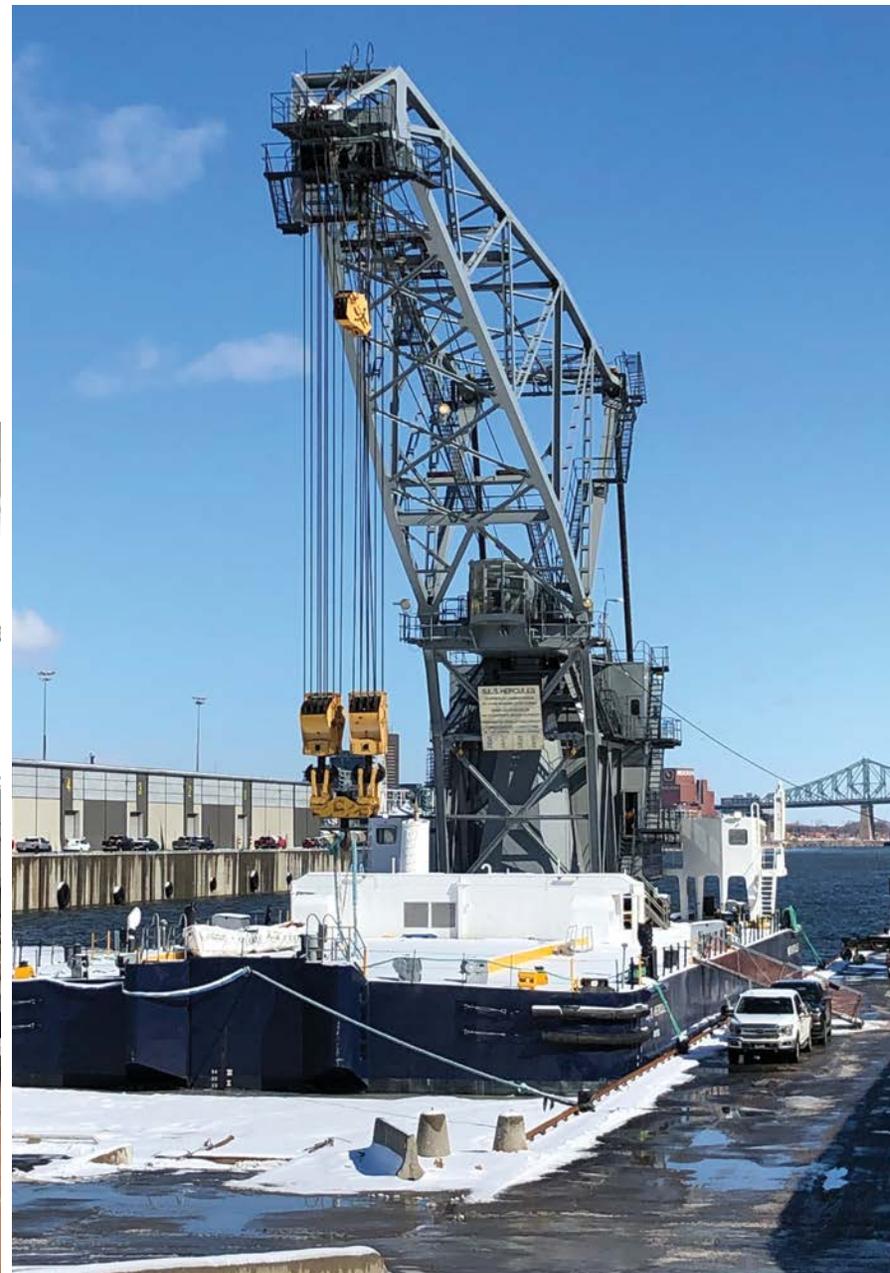
ÉCLUSE DE CÔTE SAINTE-CATHERINE –
DÉPLACEMENT DU MATÉRIEL
ÉLECTRIQUE



ÉCLUSE 3 DE BEAUHARNOIS –
DÉPLACEMENT DU MATÉRIEL
ÉLECTRIQUE



GRUE VMS HERCULES – REMISE EN ÉTAT DE COMPOSANTES
MÉCANIQUES DE LA GRUE



SANTÉ ET SÉCURITÉ

L'objectif, en matière de santé et de sécurité, est toujours « zéro accident ». Du 1^{er} avril 2018 au 31 mars 2019, la Corporation a enregistré cinq blessures avec perte de temps de travail. Aucune des blessures n'était grave. Les plus récents résultats sont plus élevés que l'année précédente, mais la tendance générale à long terme continue de traduire une progression vers le but de « zéro accident ».

Chaque année, avec l'aide des comités régionaux de santé et de sécurité, la Corporation s'efforce d'éliminer les accidents de travail en se penchant

sur les principaux défis à relever. Cette année, des efforts ont été déployés pour cerner et régler les enjeux les plus délicats en ce qui concerne la manutention de matériaux. En outre, un travail important a été consacré à la réduction des glissades, trébuchements et chutes, notamment en fournissant des crampons à glace au personnel qui en aurait besoin, en inspectant les endroits passants trois fois par jour et en recourant à une nouvelle technologie de déglçage. Par ailleurs, l'utilisation de gants anti-coupures a été rendue obligatoire lorsqu'on travaille avec des outils de découpage ou qu'on manipule des objets

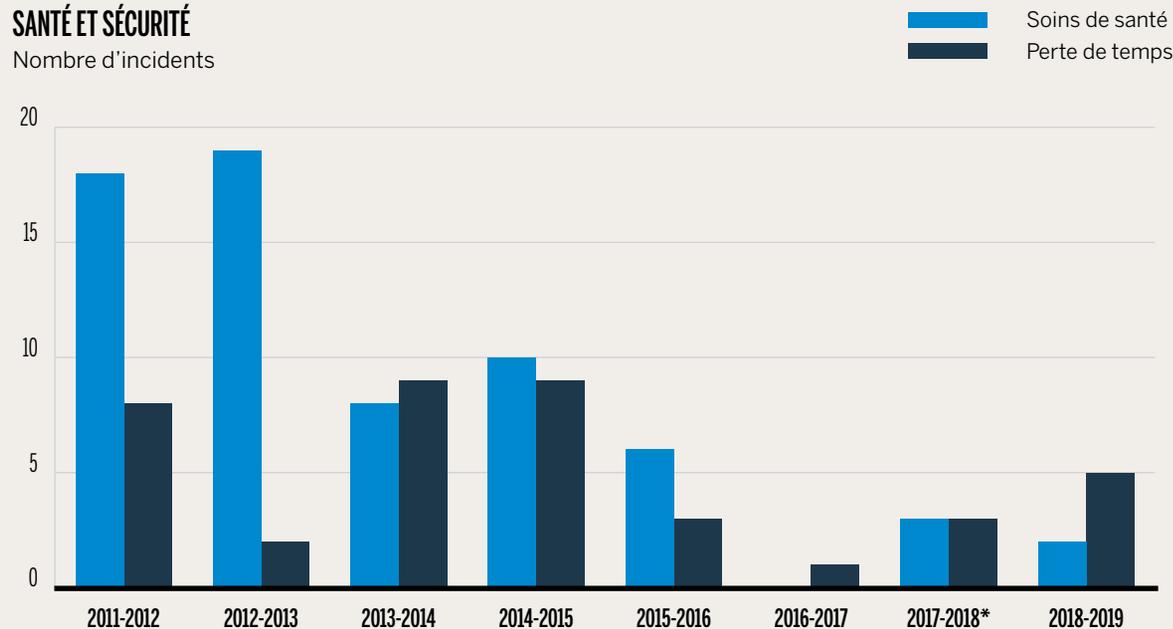
tranchants. À la suite d'une blessure grave subie par un employé d'un entrepreneur pendant les opérations d'entretien hivernal, les entrepreneurs ont été priés de réviser leurs mesures de sécurité.

Au cours de l'année, le personnel a effectué 3300 interventions de sécurité, y compris des réunions « boîte à outils », des inspections de sécurité visant diverses écluses, structures et installations techniques, ainsi que des observations sur les habitudes de travail du personnel. L'adoption d'un plan de mesures d'urgence pour chaque immeuble aidera à gérer les risques à l'avenir, que ce soit pour le feu, les fuites de gaz ou les intempéries.

La tendance générale à long terme continue de traduire une progression vers le but de « zéro accident ».

SANTÉ ET SÉCURITÉ

Nombre d'incidents



*données révisées de l'année passée

Main-d'œuvre très performante

La vision de la Corporation à l'égard de son personnel est animée par des chefs de file qui, à tous les échelons, veillent à ce que le personnel soit compétent, polyvalent, engagé et responsable.

Michel Thibault recevant le Prix Bob Swenor des mains de Terence Bowles



PRIX BOB SWENOR

Chaque année, le Prix Bob Swenor « Vivre les valeurs » est remis à un membre du personnel de la Voie maritime qui incarne les valeurs de la Corporation, qui est soucieux de développement personnel continu, qui fait preuve d'engagement envers la Corporation et envers sa communauté et qui croit profondément que chaque personne peut changer les choses.

En 2018, le lauréat était Michel Thibault, un ingénieur inspecteur civil. Michel est relativement nouveau à la Voie maritime. Ses collègues reconnaissent en lui quelqu'un qui adopte volontiers de nouvelles méthodes et technologies, qui est respectueux et qui écoute attentivement. La sécurité est toujours une priorité pour lui.

Michel participe à des conférences et séminaires sur l'innovation et la recherche dans le domaine du ciment et du béton, au Québec et à l'étranger. Il partage ses connaissances et il projette une image positive de la Voie maritime.

AMÉLIORATION CONTINUE

La culture de l'amélioration continue (AC) de la Corporation se manifeste de nombreuses façons. La méthode structurée Lean Six Sigma (LSS) d'amélioration des processus axée sur les données est mise en œuvre dans tous les aspects de nos activités. Des facilitateurs ceintures jaune, verte et noire aident les équipes à prendre des décisions d'une façon plus scientifique en appliquant une démarche analytique rigoureuse pour cerner les causes profondes des problèmes.



Sandro Pasqualetto, tenant le prix, en compagnie (de gauche à droite) de Terence Bowles, Luc Boisclair et Dan Boich

Une plateforme de génération d'idées permet aux employés de tous les échelons de présenter des idées et de collaborer pour les raffiner. Pour une troisième année de suite, la Corporation a obtenu plus de 1 million de dollars de valeur à partir d'initiatives d'amélioration continue, ce qui démontre une sensibilisation accrue du personnel à l'AC.

Le Prix 2018 de la personne ou du projet le plus utile à l'amélioration continue a été présenté à Sandro Pasqualetto (superviseur des services sur le canal – Exploitation), pour la persistance et le leadership en faveur de l'amélioration continue dont il fait preuve tous les jours dans ses activités.

La Corporation a obtenu plus de 1 million de dollars de valeur à partir d'initiatives d'amélioration continue.

FAVORISER LA SANTÉ ET LE MIEUX-ÊTRE DU PERSONNEL

La Corporation continue de soutenir et de bonifier son engagement en faveur du bien-être du personnel, veillant sur son effectif tout en minimisant les cas d'incapacité et les absences. Au cours de la dernière année, des améliorations ont été apportées au programme de remboursement des frais d'activités de mise en forme et aux examens volontaires de dépistage en matière de santé.

Faits et chiffres sur le programme de remboursement des frais d'activités de mise en forme en 2018

- 190 demandes reçues
- Plus de 27 000 \$ versés en remboursements à des employés
- Activités populaires : centres de mise en forme, hockey, ski, golf, leçons de musique, Weight Watchers

La Corporation continue d'appuyer les campagnes annuelles de santé mentale, « Je ne me reconnais pas » et « Bell – Cause pour la cause ».

RENFORCER LES PROGRAMMES DE RESSOURCES HUMAINES GRÂCE À LA TECHNOLOGIE

Les efforts déployés par la Corporation pour tirer parti de la technologie dans ses processus de gestion des ressources humaines s'inscrivent dans son but à long terme d'améliorer la prestation de services de RH. L'initiative a permis d'intégrer l'ensemble des fonctions de gestion des talents, assurant l'harmonisation entre elles, améliorant l'accès à l'information et réduisant la quantité de données à saisir et les erreurs.

Le système de gestion de l'apprentissage de la Corporation a été lancé cette année dans Connexions. Il fournit du contenu de formation en ligne aux employés. Quand un employé termine un module de formation, le registre de la formation de la Corporation est mis à jour en conséquence. Le nouveau système donne aussi aux gestionnaires l'accès au dossier de formation de leurs employés. Il les informe en outre des exigences à venir en matière de formation.

SOUTIEN À L'ÉQUITÉ EN EMPLOI

En 2018, la Corporation a continué d'appliquer les meilleures pratiques de l'industrie dans ses processus de recrutement et d'embauche, de façon à mieux pouvoir respecter les objectifs d'équité en emploi. Les efforts consacrés au

recrutement et à l'embauche ont encore une fois servi à rehausser l'efficacité de la Corporation dans la recherche des talents voulus pour toute la gamme des emplois qu'elle offre.

La Corporation a aussi mené à bien le renouvellement de son plan d'action triennal sur l'équité en emploi et son examen des systèmes d'emploi, en partenariat avec les consultants du cabinet Employment Matters. Le comité consultatif sur la gestion de l'équité en emploi s'est réuni pour examiner le plan d'action proposé et désigner les mesures à prendre dans les trois années à venir.

La Corporation continue de soutenir et de bonifier son engagement en faveur du bien-être du personnel.

Engagement des intervenants



En tant que gardien de la Voie maritime du Saint-Laurent, la Corporation reconnaît que la gestion de la voie navigable doit prendre en compte les intérêts d'un éventail de parties intéressées, y compris des entreprises et des industries, des collectivités locales et des plaisanciers.

Navire transitant dans les eaux de la Voie maritime près de Brockville

L'ALLIANCE VERTE

La Corporation est un membre actif et un promoteur de l'Alliance verte, un des plus éminents programmes au monde de mesure de la performance environnementale de l'industrie maritime. La Corporation compile ses résultats avec ceux

de son homologue américain, la Saint Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC), et les présente sous forme globale. Dans l'ensemble, en 2018, les entités de la Voie maritime ont obtenu un score combiné de 4,5 sur 5. L'évaluation

commune a révélé d'importantes améliorations sur divers plans, y compris dans les mesures de prévention des impacts environnementaux sur les voies navigables et les terres et dans la gestion des déchets.

La Corporation est un membre actif et un promoteur de l'Alliance verte, un des plus éminents programmes au monde de mesure de la performance environnementale de l'industrie maritime.



Le président de l'Alliance verte David Bolduc (au centre) présentant les certificats Alliance verte de la Corporation à Steven Murray (conseiller principal en matière d'environnement, à gauche) et Jean Aubry-Morin (vice-président, Relations externes, à droite), lors de la conférence Green Tech 2018

ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

En 2018, les émissions de gaz à effet de serre (GES) de la Corporation ont été l'équivalent de 1837 tonnes de CO₂, c'est-à-dire 5 % de moins que les 1935 tonnes de 2017. La diminution est principalement attribuable au temps plus clément à la fin de la saison de navigation 2018.

Au cours des trois dernières années, la Corporation a réduit de 48 % le niveau global de ses émissions de GES, par rapport aux niveaux

de la période de référence de 2003 à 2005. Dans le cadre de son plan de réduction de ses GES, la Corporation a fait l'acquisition en 2018 d'une borne de recharge électrique supplémentaire pour son bureau de Brossard. Elle fournit donc maintenant quatre bornes de recharge pour véhicules électriques.

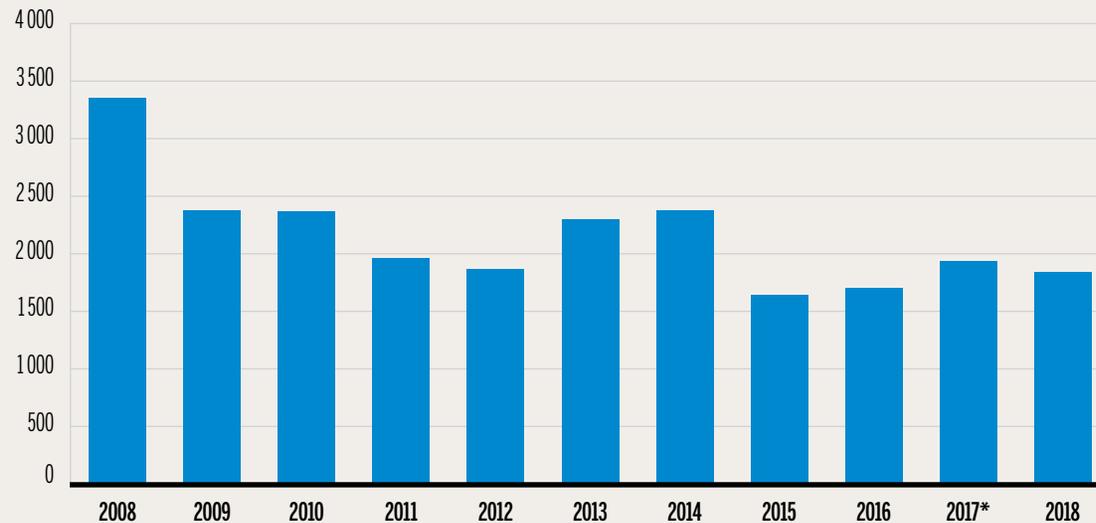
SYSTÈME DE GESTION ENVIRONNEMENTALE

Dans le cadre de son processus d'amélioration continue, la Corporation a continué d'aligner son système de gestion environnementale (SGE) sur la norme Iso 14001:2015. Elle a maintenant mis en place 80 % des méthodes de travail et formulaires du SGE. L'objectif reste de parachever le déploiement du SGE d'ici la fin de l'exercice 2019-2020. Des audits internes et externes du SGE sont prévus à partir de 2019-2020.

Au cours des trois dernières années, la Corporation a réduit de 48 % le niveau global de ses émissions de GES, par rapport aux niveaux de la période de référence de 2003 à 2005.

ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DE LA CGVMSL

Tonnes d'équivalent CO₂



*révisé

SOUTIEN À NOS COMMUNAUTÉS

En 2018, des contributions de presque 124 000 \$ ont été souscrites à diverses campagnes Centraide au Québec et en Ontario, grâce aux dons du personnel, doublés par la Corporation.

Dans la section Niagara, les employés ont perpétué la tradition en participant au festival annuel du patrimoine maritime Journées du canal à Port Colborne. Ils ont accueilli les visiteurs à la tente de la Corporation, où ils distribuaient des dépliants sur la Voie maritime et répondaient aux questions.

Dans la section MLO, des employés ont de nouveau tenu un stand au Salon du bateau et des sports nautiques de Montréal, un événement annuel majeur pour les amateurs de nautisme du Québec. Ils ont répondu aux questions des visiteurs au sujet de la navigation sur la Voie maritime, y compris sur les frais et les horaires des éclusages pour les bateaux de plaisance. Ils ont aussi parlé des règlements de la Voie maritime et des pratiques de sécurité nautique.

Des contributions de presque 124 000 \$ ont été souscrites à diverses campagnes Centraide au Québec et en Ontario.



Des employés au festival du patrimoine maritime Journées du canal
[De gauche à droite] Gina Delle Rose-Ash, David Jansen, Ken Carey et Glenn Rutherford



Le stand de la Voie maritime au Salon du bateau et des sports nautiques de Montréal



[De gauche à droite] Les employés de la Voie maritime Jason Rodgers, Jack Meloche, Alain Godard, Frédérick Dubé et Danny Paxton à bord d'une embarcation de la Garde côtière auxiliaire

La Corporation a appuyé l'unité 56 de recherche et sauvetage de la Garde côtière auxiliaire canadienne, basée sur le canal de la Rive-Sud de la Voie maritime du Saint-Laurent. En prenant diverses mesures, y compris un don de 3000 \$ pour financer le carburant nécessaire à ses bateaux, la Corporation a soutenu les 76 patrouilles de sécurité de l'unité, ses 32 missions de recherche et sauvetage et ses 114 inspections de courtoisie.

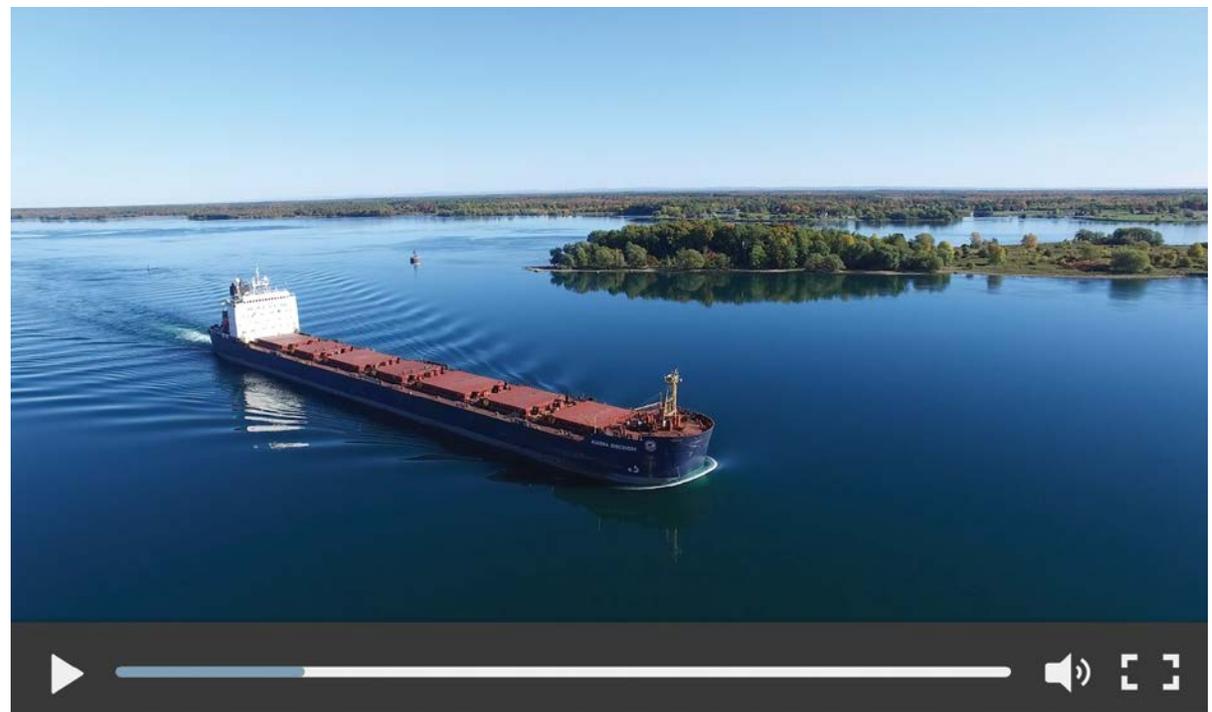
60^E ANNIVERSAIRE

À l'occasion du 60^e anniversaire de la Voie maritime du Saint-Laurent, la Corporation a profité de diverses occasions pour faire mieux connaître la Voie maritime et les nombreux avantages qu'elle apporte.

Vidéo de la Corporation

Une nouvelle vidéo de 4 minutes de la Corporation a été réalisée pour célébrer le 60^e anniversaire. Décrivant de façon dynamique le programme de modernisation et les avancées rendues possibles par l'amarrage mains libres

et la commande à distance des écluses, la vidéo met en lumière l'avenir prometteur de la Voie maritime comme pièce maîtresse d'une chaîne d'approvisionnement maritime au cœur d'une économie de 6000 milliards de dollars.



La vidéo met en lumière l'avenir prometteur de la Voie maritime.

Peintures originales

Pour souligner le 60^e anniversaire de la Voie maritime, la Corporation a commandé à Yvon Lemieux, un artiste de Québec, quatre peintures originales représentant la Voie maritime. Ces peintures seront en montre au siège social de la Voie maritime à Cornwall (Ontario).



Deux des quatre œuvres originales d'Yvon Lemieux

Durabilité financière



Les résultats de
2018-2019 sont
ceux de la période
du 1^{er} avril 2018 au
31 mars 2019.



ALGOMA EQUINOX
ST CATHARINES
IMO 9613927

Navire transitant dans le canal
Welland, à l'écluse 7

PRINCIPALES DONNÉES FINANCIÈRES	2018-2019	2017-2018	2016-2017
Équivalents temps plein (ETP)	499	524	543
	(en milliers)		
Produits			
Péages	78 108 \$	75 073 \$	65 382 \$
Autres	4 472	3 757	3 617
Revenus des terrains Catégorie 1 remis au receveur général *	4 260	4 223	
Total – Produits	86 840 \$	83 053 \$	68 999 \$
Charges de fonctionnement			
Salaires et avantages **	57 809 \$	65 137 \$	68 024 \$
Autres ***	12 074	15 074	12 276
Avantages sociaux futurs des employés (hors trésorerie)	(18 510)	(20 180)	(20 780)
Total – Charges de fonctionnement	51 373 \$	60 031 \$	59 520 \$
Excédent des produits sur les charges de fonctionnement	35 467 \$	23 022 \$	9 479 \$
Investissement dans le renouvellement des actifs			
Entretien régulier	10 067 \$	10 641 \$	9 664 \$
Entretien majeur ****	49 915	55 295	92 697
Acquisitions d'immobilisations	1 049	1 886	1 811
Total – Investissement dans le renouvellement des actifs	61 031 \$	67 822 \$	104 172 \$

Les résultats présentés aux fins de comparaison couvrent la période correspondante d'exercices précédents.

* Les revenus n'étaient pas divisés en 2016-2017.

** Comprend des paiements d'insuffisance de solvabilité de 3 892 \$ (2018-2019), 9 803 \$ (2017-2018) et 10 741 \$ (2016-2017).

*** Coûts additionnels en 2017-2018 de 3 478 \$ dus aux conditions de fermeture et aux débits de l'eau élevés.

**** L'année 2016-2017 était la dernière année du projet du mur d'approche, et le projet de modernisation arrivait à sa fin.

Régie interne

(Au 31 mars 2019)



La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent est régie par un conseil d'administration de neuf membres. Celui-ci est chargé de veiller à la viabilité à long terme de la Voie maritime en tant que partie intégrante de l'infrastructure des transports du Canada. Le conseil d'administration est composé du président et chef de la direction de la Corporation et de représentants du secteur des céréales, du secteur de l'acier et du minerai de fer, des autres industries, des armateurs domestiques et des armateurs internationaux ainsi que d'un représentant respectivement du gouvernement fédéral, du gouvernement du Québec et du gouvernement de l'Ontario. Des comités du conseil d'administration veillent sur la régie interne, la gestion des ressources humaines, l'audit et le renouvellement des actifs.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Tim Dool (président)
Armateurs domestiques

Terence F. Bowles
Président et chef de la direction

Patrick Bushby
Céréales

Gerald Carter
Gouvernement du Québec

Frank Hummell
Gouvernement de l'Ontario
(nommé le 17 avril 2019)

Bronko Jazvac
Acier et minerai de fer

Raymond Johnston
Autres membres

Georges Robichon
Armateurs internationaux

Karen Tippett
Gouvernement fédéral



Assis (de gauche à droite) : Georges Robichon, Gerald Carter, Terence Bowles, Karen Tippett
Debout (de gauche à droite) : Patrick Bushby, Raymond Johnston, Frank Hummell, Tim Dool, Bronko Jazvac

RÉGIE INTERNE

Dirigeants

Terence F. Bowles
Président et chef
de la direction

Karen Dumoulin
Dirigeante principale
des finances

MEMBRES DE L'INDUSTRIE 2018-2019

Armateurs domestiques

**Algoma Central
Corporation**
St. Catharines
(Ontario)

**Canada Steamship
Lines, Division du
groupe CSL Inc.**
Montréal (Québec)

**Groupe Desgagnés
Inc.**
Québec (Québec)

**Lower Lakes
Towing Ltd.**
Port Dover (Ontario)

**McAsphalt Marine
Transportation Ltd.**
Toronto (Ontario)

**McKeil Marine
Limited**
Hamilton (Ontario)

**St Marys Cement
Inc. (Canada)**
Toronto (Ontario)

Céréales

**ADM Agri-Industries
Company**
Windsor (Ontario)

G3 Canada Limited
Winnipeg (Manitoba)

Cargill Limited
Winnipeg (Manitoba)

**Louis Dreyfus
Company Canada
ULC**
Calgary (Alberta)

**Richardson
International
Limited**
Winnipeg (Manitoba)

Viterra Inc.
Regina
(Saskatchewan)

Armateurs internationaux

**Agence maritime
Navitrans (Est) inc**
Laval (Québec)

**Colley Motorships
Ltd.**
Montréal (Québec)

**Fednav International
Ltée**
Montréal (Québec)

Gresco Ltée
Montréal (Québec)

**Les Agences
Océaniques du Bas
St-Laurent Ltée**
Québec (Québec)

**McLean
Kennedy Inc.**
Halifax
(Nouvelle-Écosse)

**Ramsey Greig
& Cie Ltée**
Québec (Québec)

**Robert Reford,
filiale de MRRM
(Canada) Inc.**
Montréal (Québec)

**Services maritimes
Inchcape**
Dorval (Québec)

Autres membres

**K + S Sel
Windsor Ltée**
Pointe-Claire
(Québec)

Lafarge Canada Inc
Laval (Québec)

**Lehigh Hanson
Canada ULC**
Edmonton (Alberta)

Sucre Redpath Ltée
Toronto (Ontario)

Suncor Énergie Inc.
Mississauga (Ontario)

Acier et minerai de fer

**ArcelorMittal
Dofasco Inc**
Hamilton (Ontario)

**Compagnie
minière IOC**
Montréal (Québec)

Stelco Inc.
Hamilton (Ontario)

SPÉCIAL : 60 ANS D'HISTOIRE À CÉLÉBRER

La Voie maritime du Saint-Laurent – Prête pour l'avenir

Les perspectives après 60 ans d'activité



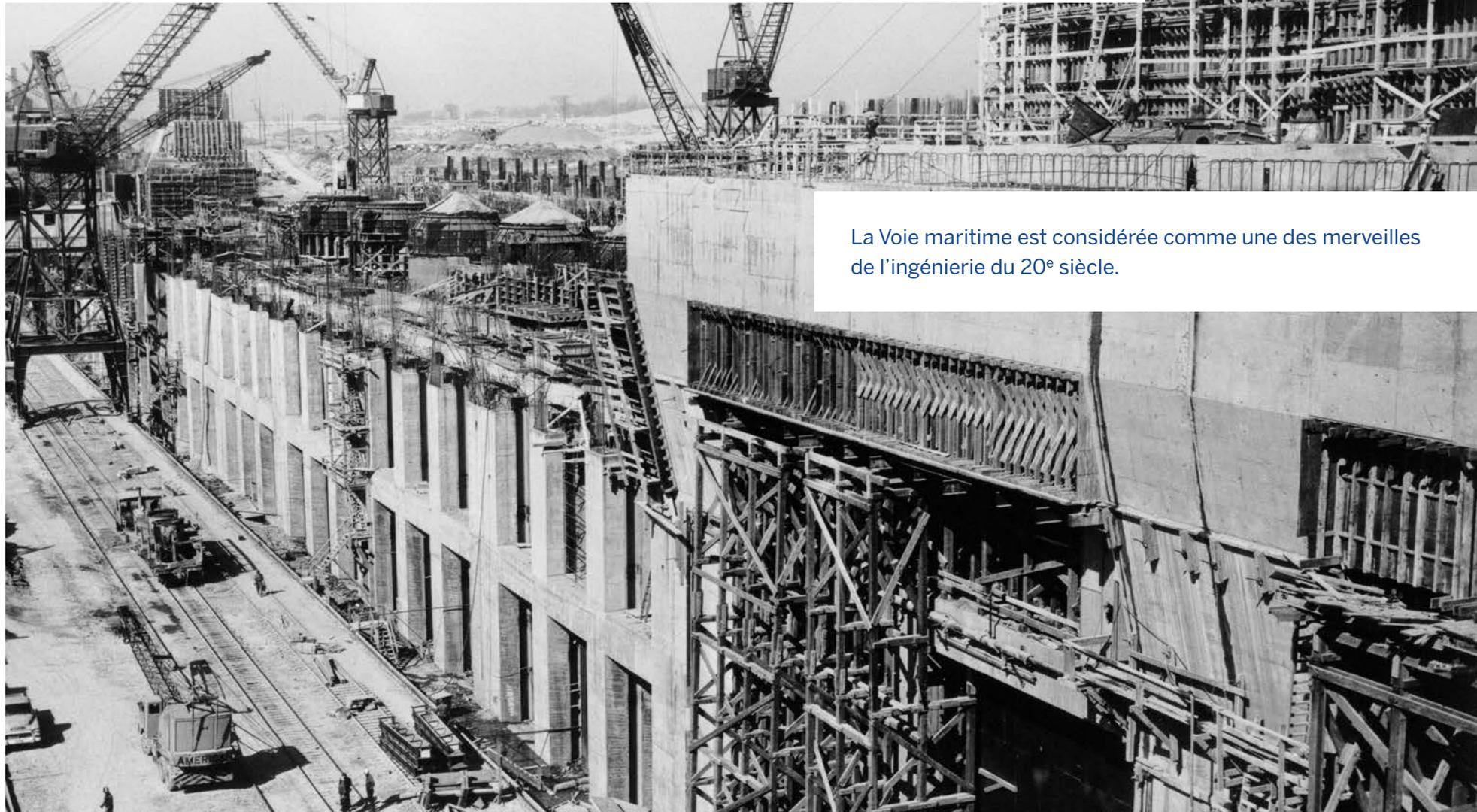
L'HISTOIRE DE LA VOIE MARITIME

Les Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent étaient de grands axes du commerce nord-américain depuis bien avant que les États-Unis ou le Canada deviennent des pays.

Une nouvelle ère a débuté pour le transport maritime quand une section de 306 km (189 milles) de la Voie maritime a été construite entre Montréal et le lac Ontario, à la fin des

années 1950. Dans ce qui a été reconnu comme une des plus grandes prouesses d'ingénierie de tous les temps, sept écluses ont été construites (5 canadiennes et 2 américaines), pour que les navires puissent grimper à 246 pieds (75 mètres) au-dessus du niveau de la mer en se rendant de Montréal au lac Ontario.

Source : Administration de la voie maritime du Saint-Laurent



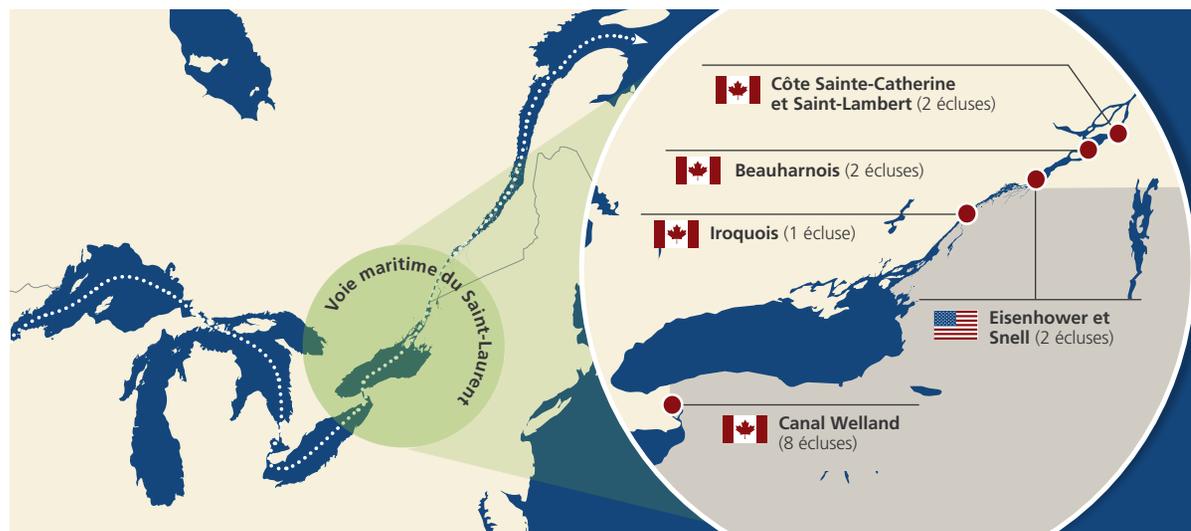
La Voie maritime est considérée comme une des merveilles de l'ingénierie du 20^e siècle.



Entamée en 1954 et achevée en 1959, la construction de la Voie maritime a exigé :

- Quelque 22 000 travailleurs
- Le déplacement de 210 millions de verges cubes de terre et de roches
- La mise en place de plus de 6 millions de verges cubes de béton

Avec les huit écluses du Canal Welland, qui relie le lac Ontario au lac Érié, les 15 écluses de l'atout binational qu'est la Voie maritime du Saint-Laurent (13 écluses canadiennes et 2 américaines) permettent aux navires de naviguer entre Montréal et le lac Érié. L'écart d'élévation atteint 168 mètres. Les écluses de Sault Ste. Marie, gérées par le U.S. Army Corps of Engineers, permettent aux navires de parvenir au lac Supérieur, à 183 mètres au-dessus du niveau de la mer.



L'histoire des deux sections de la Voie maritime

- La section du canal Welland (comportant 8 écluses) a été achevée en 1932.
- La section Montréal-lac Ontario (comportant 7 écluses) a été achevée en 1959.

- La combinaison des deux sections constitue la Voie maritime du Saint-Laurent, qui permet aux navires de naviguer entre le niveau de la mer à Montréal et le lac Érié.

Remarque : Le U.S. Army Corps of Engineers exploite les écluses de Sault Ste. Marie, qui permettent aux navires de parvenir au lac Supérieur.

Entamée en 1954 et achevée en 1959, la construction de la Voie maritime a exigé :

Quelque
22 000
TRAVAILLEURS

Le déplacement de
210 millions
DE VERGES CUBES
de terre et de roches

La mise en place de plus
6 millions
DE VERGES CUBES
de béton

Le 25 avril 1959, le brise-glace *D'IBERVILLE* a entrepris le premier passage dans la Voie maritime du Saint-Laurent, qui sera officiellement inaugurée par Sa Majesté la reine Elizabeth II et le président des États-Unis Dwight D. Eisenhower le 26 juin de la même année.



Source : Administration de la voie maritime du Saint-Laurent

Le réseau est toujours un édifiant exemple d'esprit de coopération entre deux nations.

Gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent

La Voie maritime du Saint-Laurent a été d'emblée un partenariat binational entre les États-Unis et le Canada, matérialisé par des accords ayant valeur de traités. Elle continue d'être exploitée dans cet esprit. La gestion de la voie navigable est partagée entre deux entités : la Saint Lawrence Seaway Development Corporation, un organisme du département des Transports des États-Unis, et la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent, une société sans but lucratif constituée par le gouvernement du Canada.

Le réseau est toujours un édifiant exemple d'esprit de coopération entre deux nations, et l'efficacité de son exploitation atteste l'ingéniosité, les capacités et la persévérance de tous ceux qui ont participé à sa réalisation. Les deux corporations de la Voie maritime ont une excellente relation de travail. Elles continuent de se concerter au jour le jour pour gérer les opérations de la Voie maritime, soutenant un axe vital du commerce qui relie le cœur de l'Amérique du Nord à plus de 50 nations du monde entier.



Vue du havre de Prescott (Ontario); en arrière-plan, Ogdensburg (État de New York), sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent

LA VOIE MARITIME @ 60 ANS

Aujourd'hui, le réseau Grands Lacs-Voie maritime est un élément vital dans la chaîne d'approvisionnement de la 3^e plus grande économie au monde.

Selon un rapport spécial établi par BMO Marchés des capitaux, les deux provinces et huit États riverains du réseau Grands Lacs-Voie maritime engendrent d'énormes retombées économiques au sein de l'Amérique du Nord.

PIB DE
6 000 milliards
\$ US
(2017, est)

30 %
de l'activité économique
CANADA/É.-U.

30 %
de la population active
CANADA/É.-U.

POPULATION
108 millions
(2017)

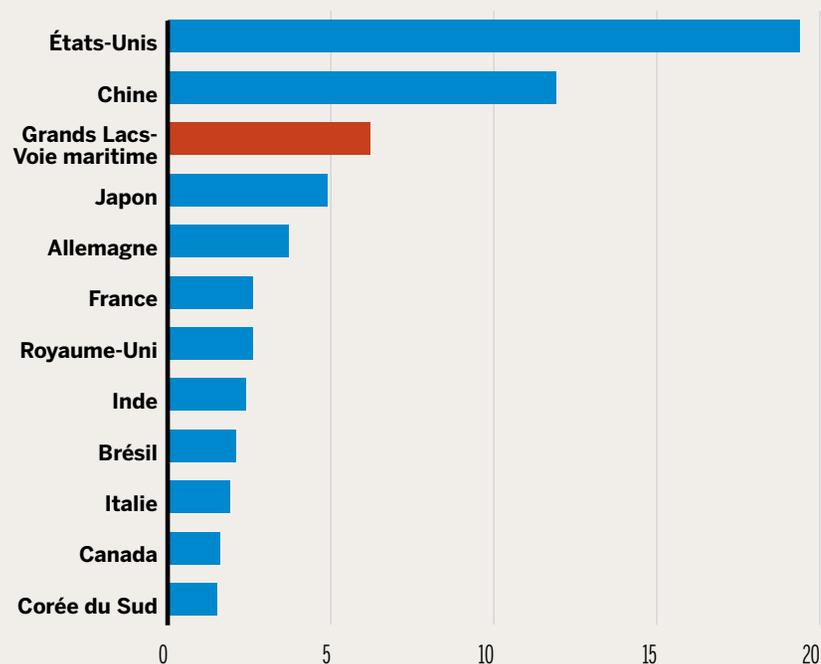
52 millions
D'EMPLOIS

Plus de
1/2
du commerce transfrontalier
CANADA/É.-U.

Le réseau Grands Lacs-Voie maritime est un élément vital dans la chaîne d'approvisionnement de la 3^e plus grande économie au monde.

PRODUIT INTÉRIEUR BRUT

(en milliers de milliards \$ US)



Pour chaque tonne de marchandises transportées, il y a des douzaines – voire des centaines – de personnes qui interviennent en coulisses. À bord, il y a les équipages de navires. À terre, il y a des éclusiers, des débardeurs, des agents maritimes, des transitaires, des fournisseurs de navires, des ouvriers de chantiers maritimes, des exploitants de terminaux, le personnel de la Garde côtière, des responsables portuaires, des cheminots et des camionneurs – un éventail de fournisseurs de services.

Le transport de marchandises sur le réseau Grands Lacs-Voie maritime soutient :

59 milliards \$ d'activité économique

23 milliards \$ en salaires

329 000 emplois

Source : Economic Impacts of Maritime Shipping in the Great Lakes–St. Lawrence Region, chapitre III (Martin Associates, 2018)

Pour chaque tonne de marchandises transportées, il y a des douzaines – voire des centaines – de personnes qui interviennent en coulisses.

 Le réseau Grands Lacs-Voie maritime s'étend sur 3700 kilomètres de l'océan Atlantique à la tête du lac Supérieur

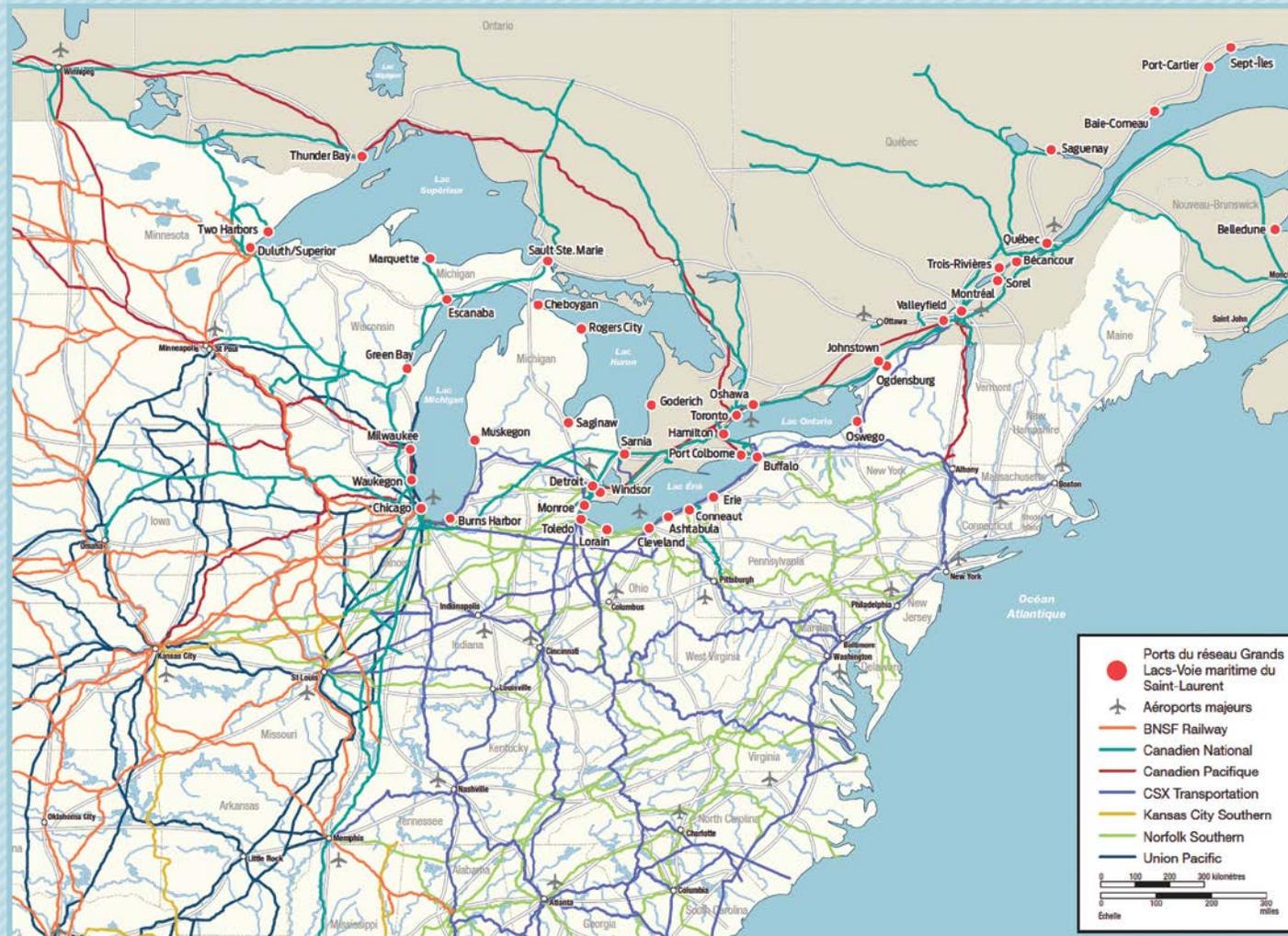
 Ports majeurs

 Écluses gérées par la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent

 Écluses gérées par la Saint Lawrence Seaway Development Corporation



RÉSEAU GRANDS LACS-VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT – CARTE INTERMODALE



À partir des ports des Grands Lacs et de la Voie maritime, un réseau de transport multimodal s'étend dans l'ensemble du continent.

Plus de 40 routes provinciales et inter-États et près de 30 lignes de chemin de fer relient les 15 ports majeurs du réseau et consommateurs, produits et industries partout en Amérique du Nord et dans le monde entier, facilitant le commerce avec plus de 50 pays.

Source : Harbor House Publishers

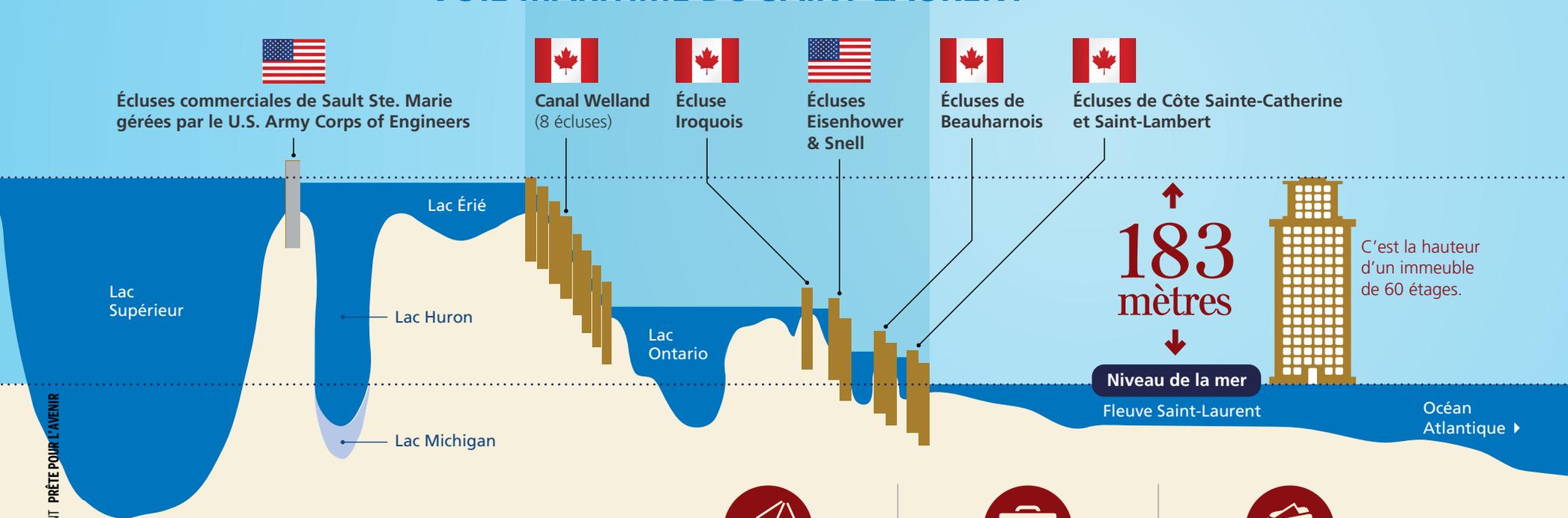
La Voie maritime du Saint-Laurent – Une voie navigable vitale

La Voie maritime du Saint-Laurent est une entité binationale et la pièce maîtresse du réseau navigable reliant le bas du fleuve Saint-Laurent aux Grands Lacs. Ses 15 écluses (13 canadiennes et 2 américaines) permettent aux navires de naviguer entre Montréal et le lac Érié, dont l'écart

d'élévation est de 168 mètres. Les écluses de Sault Ste. Marie, gérées par le U.S. Army Corps of Engineers, permettent aux navires de parvenir au lac Supérieur, à 183 mètres au-dessus du niveau de la mer.

La Voie maritime du Saint-Laurent est une entité binationale et la pièce maîtresse du réseau navigable.

VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT



Le transport de marchandises dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent soutient :



59 milliards \$
d'activité économique



329 000
emplois



23 milliards \$
en salaires

Faits et chiffres sur le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent (Autoroute H₂O)

- Distance entre l'océan Atlantique et Duluth (Minnesota), sur le lac Supérieur = 2038 milles nautiques (2342 milles terrestres ou 3700 km), ou 8,5 jours de navigation. Le réseau comprend quelque 245 750 kilomètres carrés (95 000 milles carrés) d'eaux navigables.
- Au cours d'une année typique, environ 25 % du trafic de la Voie maritime se fait à destination ou en provenance de ports d'outre-mer, surtout en Europe, au Moyen-Orient et en Afrique.
- La voie navigable comprend certains des plus grands ports d'Amérique du Nord, elle fait partie d'un excellent réseau de transport intermodal, et elle affiche un dossier presque parfait de navigation sans entrave grâce à de constantes améliorations et un entretien méticuleux, depuis plus de 60 ans.

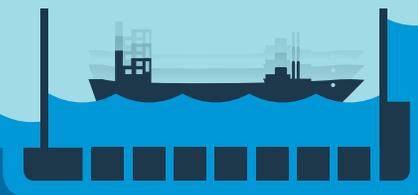
Ces navires peuvent faire plus de deux fois la longueur et environ la moitié de la largeur d'un terrain de football.

Dimensions des écluses

Longueur
233,5 m (766 pi)

Largeur
24,4 m (80 pi)

Profondeur de l'eau
9,1 m (30 pi)



Dimensions maximales des navires



Largeur maximale
23,77 m (78 pi)

Capacité
Transporte jusqu'à
30 000 TM

Longueur maximale
225,5 m (740 pi)

Tirant d'air maximal
35,5 m (116 pi, 6 po)

Tirant d'eau maximal
8,08 m (26 pi, 6 po)*



**Les navires commerciaux dotés de la technologie du système d'information sur le tirant d'eau (SIT) sont autorisés à exploiter un tirant d'eau maximal de 8,15 m (26 pi, 9 po).*

Écluses de la Voie maritime

Chaque écluse fait 233,5 mètres (766 pieds) de longueur, 24,4 mètres (80 pieds) de largeur et 9,1 mètres (30 pieds) de profondeur. Une écluse se remplit d'environ 91 millions de litres d'eau (24 millions de gallons) en 7 à 10 minutes à peine. Il faut environ 45 minutes pour franchir une écluse.

Navires de la Voie maritime

Des navires mesurant jusqu'à 225,5 mètres de long (ou 740 pieds) et 23,8 mètres de large (ou 78 pieds) sont couramment soulevés à plus de 180 mètres au-dessus du niveau de la mer, soit la hauteur d'un immeuble de 60 étages. Ces navires peuvent faire plus de deux fois la longueur et environ la moitié de la largeur d'un terrain de football. Ils transportent l'équivalent de 30 000 tonnes métriques.

LES PRINCIPAUX TYPES DE NAVIRE DE LA VOIE MARITIME SE CLASSENT EN TROIS GRANDS GROUPES :

Les « **laquiers** » sont construits expressément pour le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent. Ils en sortent rarement. On les reconnaît à leurs bords verticaux et leur proue abrupte, conçus pour maximiser la capacité de charge compte tenu des dimensions des écluses de la Voie maritime. Certains laquiers sont dotés d'un mât de déchargement avec bande transporteuse, de sorte que le navire peut décharger une cargaison de vrac (par exemple de la pierre ou du sel de voirie) directement sur le quai.



Les « **océaniques** » sont des navires de haute mer qui permettent le commerce outre-mer. Ils ont la coque en V, une proue effilée et, souvent, des grues sur le pont pour faciliter le chargement et le déchargement.



Un **remorqueur-chaland** est un ensemble où un remorqueur est apparié à un chaland conçu à cette fin. La proue du remorqueur se fixe dans un logement aménagé à l'arrière du chaland. L'unité ainsi créée est très stable et peut servir à transporter une variété de cargaisons, selon le type de chaland utilisé.



Les navires transportent une grande variété de marchandises

TOUS LES SECTEURS DE L'ÉCONOMIE EN PROFITENT

La Voie maritime du Saint-Laurent sert des mineurs, des agriculteurs, des travailleurs en usine et un éventail d'autres acteurs économiques, depuis les Prairies à l'ouest jusqu'au littoral à l'est.



Photo : Administration portuaire de Thunder Bay



Photo : McKeil Marine Ltd.

CÉRÉALES

Blé, maïs, soya, orge, canola et avoine figurent parmi les principaux produits transportés.



Photo : Ron Samson

VRAC SEC

Le vrac sec est constitué de produits non conditionnés tels que pierre ou gravier, sable, sel, ciment, potasse et gypse.



Photo : Administration portuaire de Thunder Bay



Photo : Administration portuaire de Hamilton

MINÉRAI DE FER

Le minerai de fer est le principal ingrédient de l'acier, matière essentielle pour des centaines d'industries manufacturières.

MARCHANDISES GÉNÉRALES

Les marchandises générales englobent de nombreux produits, comme des brames de fer ou d'acier, des machines ou des éoliennes.

VRAC LIQUIDE

Le vrac liquide peut être des produits pétroliers raffinés (essence, carburant diesel, kérosène, carburant aviation) ou des carburants de remplacement (éthanol, biodiesel).

10 FAÇONS DONT LA VOIE MARITIME TOUCHE VOTRE QUOTIDIEN



Vos repas

Les céréales (y compris blé, maïs, soya, canola, pois, lentilles et orge) transportées sur la Voie maritime servent aussi bien au pain qu'aux pâtes, au lait de soya et à l'huile végétale ou encore à la bière, à l'alcool, à l'éthanol et aux aliments pour animaux.



Vos pauses-café

Le sucre apporté par des navires océaniques sert à de nombreuses fins, que ce soit dans votre café ou comme ingrédient dans d'innombrables produits de boulangerie.



Votre maison

Pour l'acier, les cloisons sèches, le béton et le ciment servant à construire une maison, comme pour l'acier entrant dans la fabrication d'appareils ménagers, les navires de la Voie maritime jouent un rôle essentiel dans la chaîne d'approvisionnement soutenant les diverses activités qui assurent le confort et la résilience de votre domicile.



Votre ville

La construction de routes, de ponts, d'immeubles de bureaux, d'usines, d'écoles et d'hôpitaux exige d'énormes quantités d'acier, de ciment, de gypse et d'asphalte transportées par bateau.



Vos vacances

Les navires-citernes à double coque de la Voie maritime transportent des carburants entre des dépôts, de sorte que les autos, les autocars et les avions puissent emporter les vacanciers vers leurs destinations.



Votre sécurité

Le sel de voirie transporté sur la Voie maritime est essentiel au bon entretien des routes en hiver, pour la sécurité des automobilistes et des piétons.



Votre voiture

La construction d'autos et de camions compte largement sur la chaîne d'approvisionnement qui passe par la Voie maritime. Les chaînes de montage sont approvisionnées en acier de haute qualité et en aluminium spécialisé, par exemple, qui est souvent transporté sur la Voie maritime pour faciliter leur livraison aux usines.



Votre navette

Un navire de la Voie maritime peut transporter presque autant de marchandises que 1000 camions. Le transport de marchandises sur la Voie maritime allège la congestion sur terre, permettant aux navetteurs d'arriver à destination chaque jour en subissant moins de retards et en bénéficiant d'une plus grande sécurité.



Votre argent

Expédier des marchandises par navire est un des moyens les plus économiques de déplacer d'énormes volumes de biens sur de grandes distances. On estime que le transport de biens sur le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent fait économiser des milliards de dollars par année aux expéditeurs par rapport aux options terrestres. Les fabricants, les agriculteurs, les entreprises de construction et les fournisseurs d'énergie peuvent ainsi d'autant mieux livrer concurrence sur un marché mondialisé, et assurer de nombreux emplois au Canada et aux États-Unis.



Votre avenir

Le transport maritime intérieur fait partie de la solution pour que notre économie consomme moins d'énergie et pour réduire notre empreinte carbone. Les navires et la technologie moteur de pointe, en même temps que de nouveaux types de carburant marin, accroîtront encore l'avantage du transport maritime sur les autres modes. L'utilisation du mode maritime pour transporter davantage de cargaisons mènera à un réseau de transport plus durable, et la Voie maritime en est un élément clé. Elle est le lien vital entre les Grands Lacs et l'océan Atlantique, essentiel à une autoroute maritime de 3700 km desservant le cœur de l'Amérique du Nord.

La Voie maritime sert à transporter des marchandises de façon sûre et fiable

Transporter des marchandises efficacement et en toute sécurité est vital à la compétitivité de la Voie maritime comme portail du commerce.

Faisant œuvre commune, la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent, son homologue des États-Unis la Saint Lawrence Seaway Development Corporation et leurs partenaires de l'industrie travaillent constamment pour rehausser l'efficacité et la sécurité de la Voie maritime. Que ce soit en étant, dès 2003, la première voie navigable intérieure à adopter le système d'identification automatique qui suit les navires à la trace par satellite, ou que ce soit en mettant en place le Système d'information sur le tirant d'eau qui fournit un modèle 3D du chenal – permettant aux navires de transporter jusqu'à 400 tonnes de plus par voyage, les corporations de la Voie maritime ont été à la pointe du progrès dans le secteur maritime.

L'adoption récente de l'amarrage mains libres (AML) est le plus grand progrès dans les opérations de la Voie maritime depuis son ouverture en 1959.

Chaque écluse est dotée de trois unités AML, qui pendant un éclusage saisissent un navire au moyen de ventouses au lieu de câbles. Les navires sont maintenus en place par les unités d'amarrage, qui montent et descendent sur des rails encastrés dans le mur de l'écluse à mesure que le navire est soulevé ou abaissé. Une fois le navire parvenu au niveau voulu, les ventouses le relâchent et il peut poursuivre sa route.



Chaque écluse élevée de la Voie maritime est dotée de trois unités AML (l'écluse 8 du canal Welland et l'écluse d'Iroquois, qui sont des écluses peu élevées, n'ont pas l'AML; on y pratique l'éclusage sans amarrage).

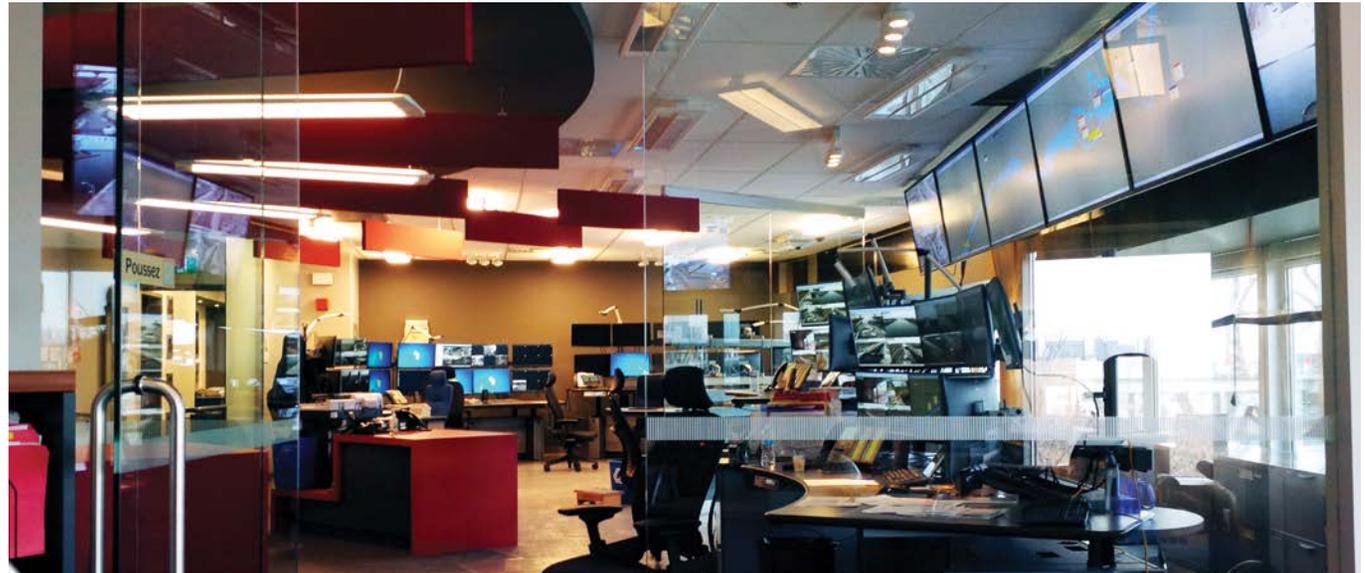


Navire maintenu par AML (aucun câble d'amarrage requis) dans l'écluse 3 du canal Welland

Le recours à des câbles d'amarrage étant éliminé pour la plupart des navires, le travail manuel est réduit pour le personnel de la Voie maritime et les équipages des navires, la sécurité est améliorée, et les navires subissent moins d'usure dans les éclusages.

En outre, les écluses élevées de la Voie maritime sont aussi passées à la commande à distance, à partir de deux centres de contrôle des opérations, à Saint-Lambert (Québec) et à St. Catharines (Ontario).

Les deux corporations de la Voie maritime ont aussi travaillé ensemble pour optimiser la période de navigation en ajoutant graduellement des jours à la saison. Aujourd'hui, la saison s'étend habituellement de la troisième semaine de mars jusqu'à la fin décembre. Les expéditeurs disposent ainsi chaque saison d'une semaine de navigation en plus (en moyenne) que dans les années 1990.



Centre de contrôle des opérations de la Voie maritime à Saint-Lambert (Québec)



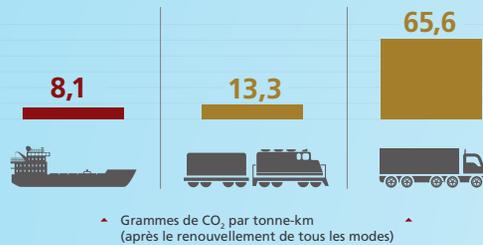
Centre de contrôle des opérations de la Voie maritime à St. Catharines (Ontario)

LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT – PRÊTE POUR L'AVENIR

Acheminer davantage de marchandises sur le réseau Grands Lacs-Voie maritime est la solution la plus efficace sur le plan énergétique et celle qui a l'empreinte carbone la plus basse. Voilà qui en fait un excellent moyen d'assurer une croissance économique durable tout en réduisant la congestion sur terre.

Transporter davantage de marchandises sur le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent est une option évidente pour stimuler l'économie de façon durable.

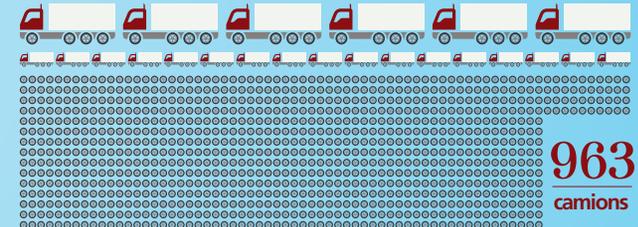
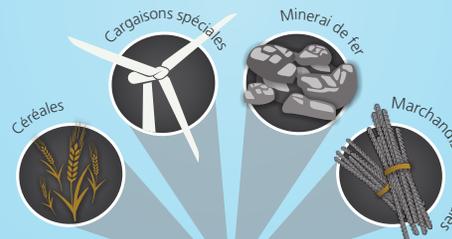
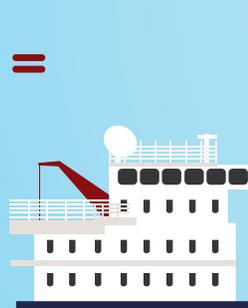
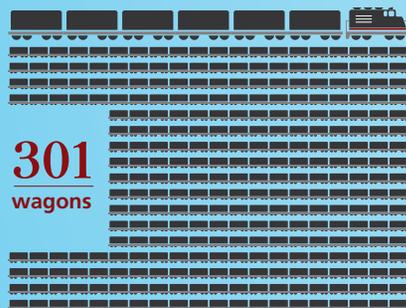
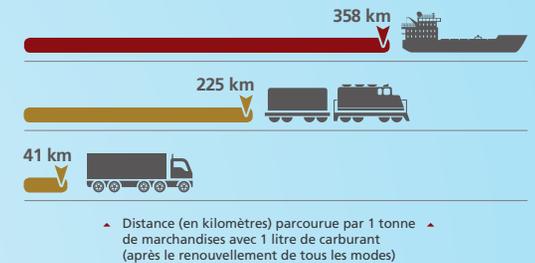
Navires = Le meilleur bilan carbone



Passer du mode terrestre au mode maritime

- Réduit la congestion sur nos routes et nos chemins de fer
- Augmente notre efficacité énergétique
- Réduit le total des émissions de gaz à effet de serre

Navires = La meilleure efficacité énergétique



1 navire, transportant jusqu'à 30 000 tonnes

Grâce aux grands progrès réalisés en matière de sécurité, de fiabilité et d'efficacité, tout est en place pour que la Voie maritime serve efficacement ses parties prenantes dans les décennies à venir.

Une voie navigable
prête pour l'avenir