Seaway Management



La photo en couverture (gracieuseté de Fednay) illustre l'activité au port de Johnstown pendant la saison de navigation 2019. Des niveaux d'eau élevés sur le lac Ontario et le fleuve Saint-Laurent ont exigé que la Commission mixte internationale libère des volumes records d'eau au barrage Moses-Saunders de Cornwall (Ontario) pour réduire toute inondation dans les collectivités riveraines. Grâce aux efforts du personnel de la Voie maritime, des compagnies maritimes, des pilotes et d'une multitude d'autres intervenants, la navigation commerciale a pu poursuivre son activité en toute sécurité pendant toute la saison, malgré les courants et les débits élevés.

La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (la Corporation)

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.

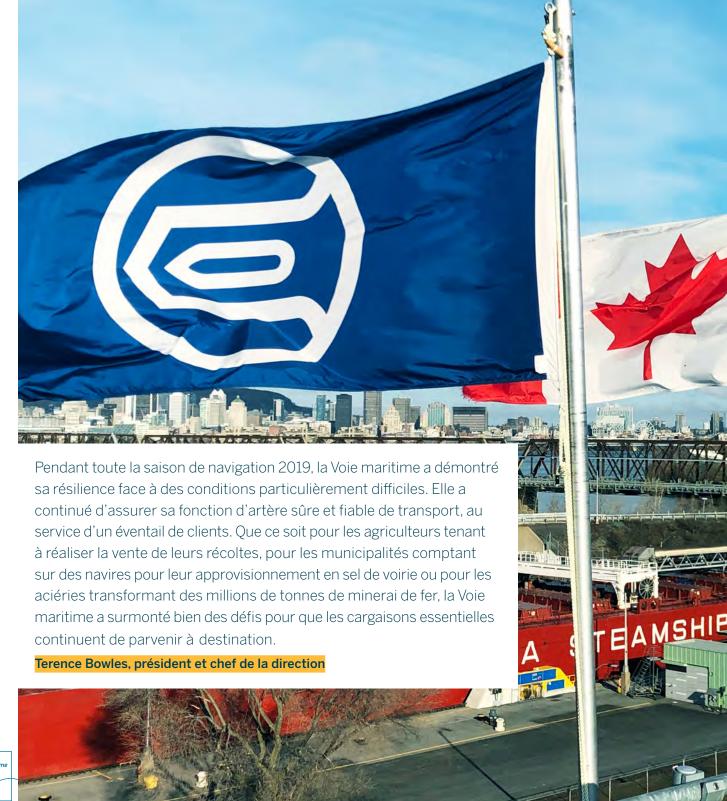




TABLE DESmatières

AU SUJET de la Voie maritime du Saint-Laurent Le réseau Grands Lacs – Voie maritime du Saint-Laurent La Voie maritime du Saint-Laurent —			
Le réseau Grands Lacs – Voie maritime du Saint-Laurent La Voie maritime du Saint-Laurent —	4		
Une voie navigable vitale	6		
Le transport maritime touche notre qualité de vie au quotidien	8		
La Voie maritime du Saint-Laurent – Prête pour l'avenir	10		
MESSAGE du président	11		
CROISSANCE des affaires	15		
Résultats du trafic	16		
Nouvelles affaires : Résultats 2019	17		
Nouvelles affaires : Résultats 2019 Péages de la Voie maritime	17 17		
Péages de la Voie maritime	17		

EXCELLENCE opérationnelle	20
Saison de navigation	21
Sécurité et sûreté maritimes	21
Préparation aux situations d'urgence	22
Gestion de l'eau de ballast	23
Fiabilité de l'infrastructure et renouvellement des actifs	23
Santé et sécurité	30
Prix du président pour la sécurité	31
MAIN-D'ŒUVRE très performante	32
Prix Bob Swenor	32
Amélioration continue	33
La CGVMSL reçoit le Prix du projet de l'année	
pour l'amarrage mains libres	34
ENGAGEMENT des intervenants	35
Relations avec nos collectivités	36
Amélioration des communications	37
L'Alliance verte	38
Activités et célébrations du 60e anniversaire	40
DURABILITÉ financière	41
RÉGIE interne	43



AU SUJETde la Voie maritime du Saint-Laurent

Le réseau Grands Lacs – Voie maritime du Saint-Laurent

Maillon clé de la chaîne d'approvisionnement de la 3^e plus grande économie au monde

Avec une production économique de quelque 6 000 milliards de dollars, les provinces et États riverains du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent représentent 30 % de l'activité économique et de l'emploi du Canada et des États-Unis.

Si la région était un pays, elle serait la troisième économie au monde. Le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent, situé au centre de cette puissance économique, est un élément vital dans sa chaîne d'approvisionnement.

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

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





Faits et chiffres sur le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent (Autoroute H_2O)

- → 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.

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 \$

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

Les 15 écluses de l'atout binational qu'est la Voie maritime en font la pièce maîtresse du réseau navigable.

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.

VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT Écluse Écluses de Écluses commerciales de Sault Ste. Marie Canal Welland Écluses Écluses de Côte Sainte-Catherine Eisenhower Beauharnois et Saint-Lambert gérées par le U.S. Army Corps of Engineers (8 écluses) Iroquois & Snell Lac Érié C'est la hauteur d'un immeuble Lac mètres de 60 étages. Supérieur Lac Huron Lac Ontario Niveau de la mer Océan Fleuve Saint-Laurent Atlantique > Lac Michigan

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.

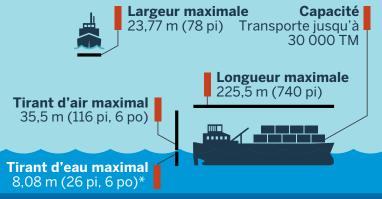
Ces navires peuvent faire plus de deux fois la longueur et environ la moitié de la largeur d'un terrain de football.

Dimensions des écluses

Longueur 233,5 m (766 pi) Largeur 24,4 m (80 pi) Profondeur de l'eau 9,1 m (30 pi)



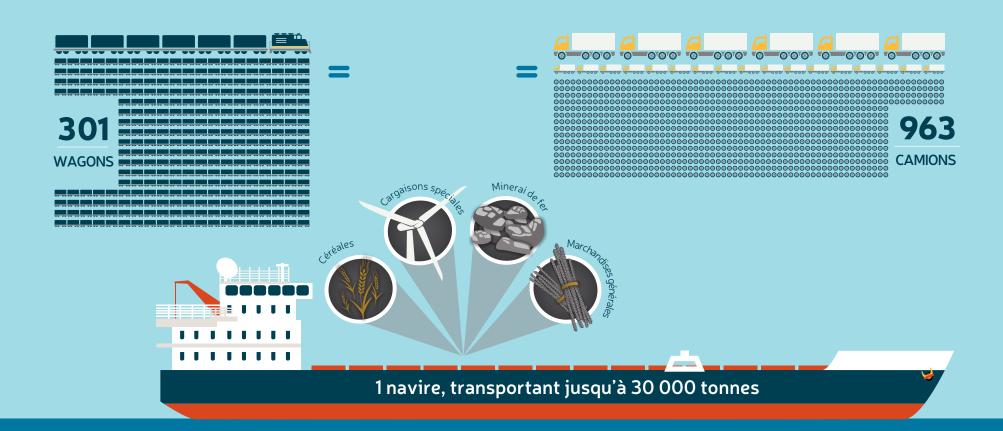
Dimensions maximales des navires



*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).

Le transport maritime touche notre qualité de vie au quotidien

Le fait d'utiliser des navires pour transporter des marchandises essentielles réduit sensiblement la congestion terrestre, assurant le soutien de milliers d'activités d'une façon éminemment durable.



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, lebéton 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.



Photo gracieuseté de John Gleed – © <u>www.stlawrencepiks.com</u>

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

Étant le moyen de transporter des marchandises qui consomme le moins d'énergie et qui émet le moins de carbone, le transport maritime sur le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent est une option évidente pour stimuler l'économie de façon durable tout en allégeant la congestion sur terre.

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

MESSAGE du président



Le 24 mars 2020, la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (CGVMSL) a inauguré sa saison de navigation 2020 à l'écluse 3 du canal Welland. Pour respecter la distanciation sociale exigée en raison de la pandémie de COVID-19, il n'y a pas eu de cérémonie d'ouverture officielle. Nous avons relevé les défis posés par la pandémie, et nous avons reporté l'ouverture de la section Montréal-lac Ontario d'une semaine, au 1er avril, pour appuyer les efforts de Commission mixte internationale (CMI) visant à libérer davantage d'eau du lac Ontario pour parer à la menace d'inondation des rivages.



Le NACC Argonaut a été le premier navire à franchir l'écluse 3 du canal Welland lors de l'ouverture de la saison le 24 mars 2020.

La nécessité de reporter l'ouverture a donné le ton : dans la saison de navigation 2019, nous avons été confrontés à de grands défis de gestion du trafic au vu de débits d'eau d'un niveau record. Toute la saison, la CMI cherchait à faire baisser le niveau du lac Ontario, qui recevait des volumes très élevés des Grands Lacs d'amont. La Corporation et la Saint Lawrence Seaway Development Corporation ont travaillé ensemble pour soutenir les efforts déployés par le Conseil international du lac Ontario et du fleuve Saint-Laurent de la CMI afin de réduire toute inondation dans les collectivités riveraines.

Au final, nous avons réussi à assurer le transport des marchandises tout au long de 2019, malgré les volumes d'eau records libérés du lac Ontario entre juin et décembre. Alors que les débits au barrage Moses-Saunders ont grimpé jusqu'à 10 400 mètres cubes par seconde (soit assez pour remplir quatre piscines olympiques chaque seconde), la navigation sur la Voie maritime a pu continuer grâce à des mesures de sécurité spéciales, aux contributions d'Environnement et Changement climatique Canada et du Service hydrographique du Canada et à la diligence du personnel de la Voie maritime ainsi que des capitaines des navires et des pilotes.

Je suis fier de souligner le travail admirable effectué par le personnel de la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent dans des conditions très éprouvantes. De concert avec les membres de la communauté maritime, nous avons réussi à assurer la circulation de cargaisons essentielles, démontrant toute la résilience dont la Voie maritime du Saint-Laurent est capable face à de grandes difficultés.

Nul ne doit sous-estimer à quel point il est important de préserver la navigation sur la Voie maritime et le fonctionnement de cette artère vitale du commerce. La chaîne d'approvisionnement maritime est vitale aux provinces et États qui entourent le réseau Grands Lacs-Voie maritime. Collectivement, la région est la 3e plus grande économie au monde, avec plus de 6 000 milliards de dollars d'activité économique. On estime que le transport de marchandises sur le réseau Grands Lacs-Voie maritime soutient 329 000 emplois.

Un seul navire SeawayMax transporte autant de marchandises que presque 1000 camions ou 300 wagons de chemin de fer. Ainsi, une interruption d'une semaine de la navigation sur la Voie maritime ferait que des marchandises équivalant au chargement de presque 100 000 camions (ou 30 000 wagons) ne parviendraient pas à leur destination. D'après la Chambre de commerce maritime, la fermeture de la Voie maritime du Saint-Laurent pendant une semaine pourrait coûter jusqu'à 193 millions de dollars aux économies canadienne et américaine.

Compte tenu des « vents contraires » que nous avons dû affronter dans l'exercice 2019-2020, qui se terminait le 31 mars, il n'est pas étonnant que le transport de fret sur la Voie maritime ait connu une légère baisse par rapport à 2018 – quand le tonnage sur la Voie maritime avait atteint son plus haut niveau en 10 ans. Nous avons bouclé l'année sur 38,4 millions de tonnes, ce qui a évidemment eu des répercussions pour nos revenus. Les revenus de l'année sont de 78 millions de dollars, plus 5,9 millions de dollars de recettes engendrées par les terrains gérés par la Corporation. Ces montants ont permis à la Corporation de couvrir entièrement les frais de fonctionnement de 54,4 millions de dollars et d'affecter 29,5 millions de dollars au renouvellement des actifs.

L'investissement dans le renouvellement des actifs s'est élevé à 71,2 millions de dollars pour l'année. Nos investissements soutenus dans le renouvellement des actifs contribuent directement à l'excellente fiabilité de la Voie maritime. Sur le plan des opérations, nous avons de nouveau connu une bonne année, la disponibilité du réseau dépassant encore une fois la cible de 99 %.

La Voie Maritime célébrait son 60° anniversaire en 2019, et nous avons souligné cet important jalon de différentes façons. À l'issue de la plus grande ère de transformation de l'histoire de la Voie maritime, quand nous avons achevé notre programme de modernisation, le ministre des Transports du Canada Marc Garneau et moi avons dévoilé une plaque à l'écluse de Saint-Lambert rendant hommage aux nombreux employés de la Voie maritime qui ont joué un rôle essentiel dans son succès depuis son inauguration en 1959. J'ai aussi participé à diverses autres activités au cours de l'année, y compris la célébration de la St. Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC) à Massena (État de New York), le 24 septembre. J'ai profité de l'occasion pour souligner les liens étroits qui unissent nos deux entités de la Voie maritime, en partageant la tribune avec la secrétaire des Transports des États-Unis Elaine Chao et l'administrateur adjoint de la SLSDC Craig Middlebrook.



La secrétaire des Transports des États-Unis Elaine Chao et l'administrateur adjoint de la SLSDC, à gauche, pendant que Terence Bowles s'adresse aux dignitaires et invités présents lors de la célébration du 60e anniversaire à Massena (New York)

Comme je l'ai indiqué dans le passé, une des meilleures indications quant aux perspectives de croissance de nos activités à l'avenir est l'investissement soutenu que consentent divers armateurs à de nouveaux navires expressément conçus pour la Voie maritime. Des armateurs investissent aussi pour moderniser leurs flottes actuelles de navires aux dimensions de la Voie maritime. Ces 10 dernières années, ils ont investi des milliards de dollars, et le rythme des nouveaux investissements reste soutenu.

Une des meilleures indications quant aux perspectives de croissance de nos activités à l'avenir est l'investissement soutenu que consentent divers armateurs à de nouveaux navires expressément conçus pour la Voie maritime.



Investissements en cours dans trois navires aux dimensions de la Voie maritime (photo gracieuseté de Canfornav)

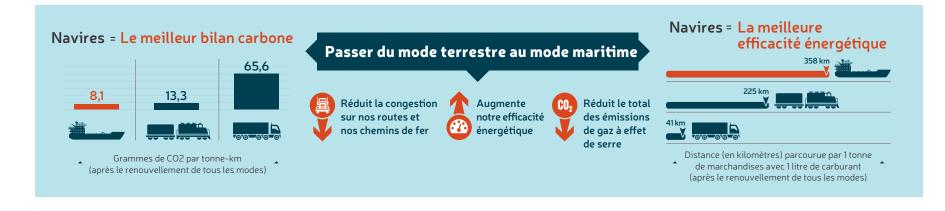
Comme toutes les entreprises, nous devons composer avec un environnement opérationnel qui change constamment, et nous devons nous adapter pour demeurer concurrentiels. Par conséquent, nous explorons diverses façons d'accroître notre efficacité opérationnelle, y compris un système amélioré de planification détaillée des voyages. Dans le cadre de cette initiative, nous cherchons à déterminer quelle information est disponible auprès de divers fournisseurs de services le long de la Voie maritime pour améliorer la gestion du trafic tout en rehaussant l'efficacité et la productivité. Nous continuons aussi d'examiner une multitude d'autres possibilités, comme l'utilisation de bouées de navigation tous temps et de bouées virtuelles pour faciliter la navigation et ainsi accroître notre compétitivité sur le plan des coûts.

En ce qui concerne l'avenir de la Voie maritime, nous détenons un avantage décisif du fait que le transport maritime est le moyen le plus écologique de déplacer des marchandises. Nous espérons que les responsables des politiques publiques tiendront bien compte du succès qu'ont connu des pays européens en encourageant à transporter davantage de marchandises sur l'eau. Ils ont ainsi réduit la congestion sur terre, amélioré

la sécurité et réduit les émissions de gaz à effet de serre. À l'heure où les expéditeurs cherchent à réduire leur empreinte carbone en transportant davantage de marchandises sur l'eau, la Voie maritime a la capacité voulue pour répondre aisément à leurs besoins. En effet, nos écluses et chenaux existants peuvent recevoir le double du volume actuel de marchandises.

En ce qui concerne l'avenir de la Voie maritime, nous détenons un avantage décisif du fait que le transport maritime est le moyen le plus écologique de déplacer des marchandises.

Après 60 ans d'activité et de progrès sur de nombreux plans, nous pouvons être fiers de notre excellent dossier à gérer les actifs de la Voie maritime et à veiller que le trafic maritime est géré de façon sûre et efficace dans une grande variété de circonstances. Grâce aux efforts exceptionnels de notre personnel qualifié, la Voie maritime du Saint-Laurent est véritablement un réseau de transport résilient, essentiel à la livraison de marchandises essentielles, et il continuera de servir d'artère vitale et de portail du commerce dans les décennies à venir.



CROISSANCEdes affaires

Les résultats de 2019-2020 englobent ceux des activités maritimes dans la période entre le 22 mars 2019 et le 8 janvier 2020.



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.

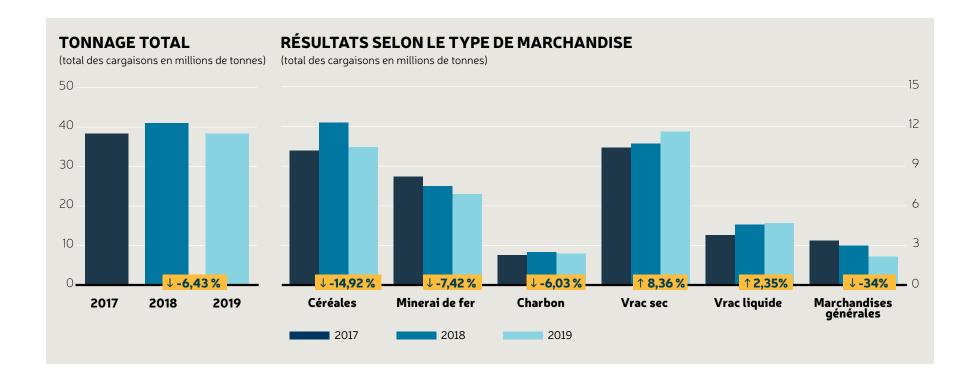
Branchée. Les contacts et les relations de l'Autoroute H₂O constituent un vaste réseau jouissant d'une grande expérience.

Résultats du trafic

En 2019, le trafic sur la Voie maritime a atteint 38,4 millions de tonnes, soit 6 % ou 2,6 millions de tonnes de moins qu'en 2018, quand le tonnage sur la Voie maritime avait atteint son plus haut niveau en 10 ans. Des tensions commerciales, des conditions de navigation délicates en raison du très haut débit des eaux sur le fleuve Saint-Laurent et des conditions météorologiques défavorables aux récoltes de céréales ont limité le volume total de marchandises.

Il est évident que les tensions commerciales se sont fait sentir dans le secteur du transport maritime. Nous espérons ardemment que la mise en œuvre de l'AEUMC aidera à améliorer la conjoncture du commerce.

-Terence Bowles, président et chef de la direction



Nouvelles affaires : Résultats 2019

Le Programme incitatif à la nouvelle clientèle offre des réductions de tarif pour les « nouvelles » expéditions de marchandises. Il a suscité 108 demandes en 2019, dont 101 ont été approuvées. Voilà qui a amené 1,2 million de tonnes de nouvelles cargaisons – notamment de sel – et des recettes de 2 millions de dollars.

Péages de la Voie maritime

Les péages ont augmenté de 1 % pour la saison de navigation 2019, et ils augmenteront de 2 % pour la saison de navigation 2020.

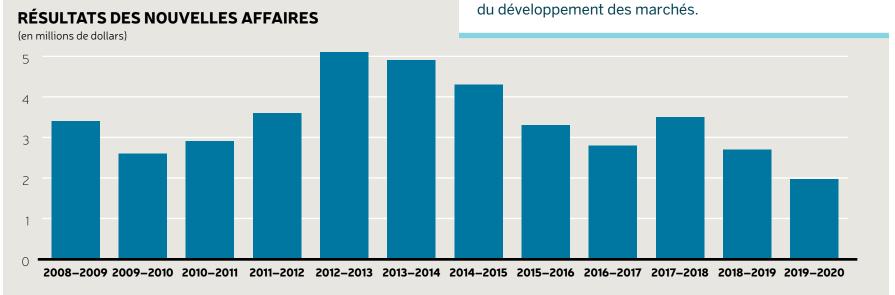
Les divers programmes de péages incitatifs de la Corporation resteront en place en 2020. En font partie les programmes incitatifs de nouvelles affaires, de rabais de volume et de service ainsi que le Programme incitatif de portail. La plus récente nouveauté, le Programme incitatif de portail, offre aux expéditeurs un pourcentage négocié de réduction des taux des péages sur les cargaisons. Ce programme vise à attirer sur la Voie maritime des 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 est un bon exemple des résultats obtenus par l'équipe du développement des marchés. Les activités de réparation de navires et de fabrication du locataire ont mené à la création de 120 emplois à plein temps et 100 emplois saisonniers. La Corporation a aussi coopéré étroitement avec des parties prenantes à l'agrandissement du quai 12 à Port Colborne. Cet agrandissement a facilité la manutention de conteneurs sur notre voie navigable, permettant d'augmenter le trafic et le tonnage de marchandises.

Le réaménagement du chantier naval Port Weller est un bon exemple des résultats obtenus par l'équipe du développement des marchés.





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 H_2O , et elles comprennent le parrainage de diverses campagnes de marketing, l'organisation de la conférence annuelle Autoroute H_2O et la participation à des salons commerciaux et des ateliers.

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 H_2O 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, ce qui a mené à des rencontres avec des clients.



Stand de la Voie maritime à Breakbulk Europe 2019 à Brême, en Allemagne (mai 2019)

Rangée arrière [de gauche à droite] :

Ken Carey (CGVMSL), Alan Taylor (représentant de l'Autoroute H₂O en Europe), lan Hirt (Port d'Indiana-Burns Harbor), Paulo Pessoa (McKeil), Adam Schlicht (Port de Milwaukee)

Première rangée [de gauche à droite] :

Vanessa Nordbruch (Fednav Brême), Matt McPhail (FMT), Terry Berthiaume (Morterm), Teresa Boutet (Morterm), Bruce Hodgson (CGVMSL), Michel Tosini (FMT), Rebecca Yackley (SLSDC)

De plus, la Conférence Autoroute H₂O 2019, tenue à Toronto, a de nouveau été couronnée de succès. Elle a réuni 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.

EXCELLENCE opérationnelle



- ✓ Inculquer une culture de la sécurité « zéro accident »
- Fournir un service sûr, assidu et prévisible aux clients de la Voie maritime
- Continuer de renforcer la culture organisationnelle d'amélioration continue et tirer parti de la technologie



Saison de navigation

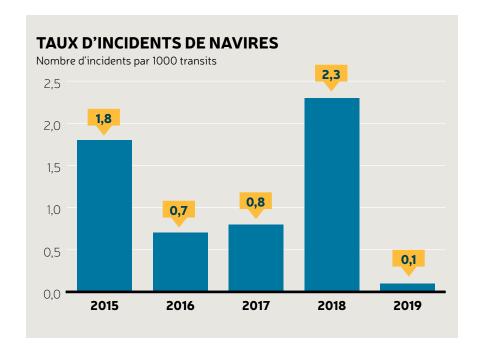
En 2019, La Voie maritime du Saint-Laurent a entamé sa 61^e saison de navigation le 22 mars pour le canal Welland (section Niagara) et le 26 mars pour la section Montréal-Lac Ontario (MLO).

Les niveaux de l'eau et les débits élevés du fleuve Saint-Laurent ont de nouveau présenté des difficultés en 2019. La Corporation et la SLSDC des États-Unis ont collaboré toute l'année avec d'autres intervenants, y compris les responsables du contrôle du débit, pour trouver des mesures qui aideraient à réduire le niveau du lac Ontario tout en permettant une navigation sécuritaire. Ainsi, la section MLO a pu rester ouverte à la navigation pendant toute la saison. Elle a été fermée le 31 décembre (après 281 jours de navigation).

Sur le canal Welland, un projet pilote a été entrepris pour prolonger la saison jusqu'au 8 janvier. Plusieurs navires commerciaux en ont profité. L'ultime navire a franchi l'écluse 1 le 7 janvier à 19 h 45 (le 293^e jour de la saison de navigation).

Sécurité et sûreté maritimes

Au cours de la saison de navigation 2019, il y a eu 7 incidents avec des navires commerciaux occasionnant des dommages à des navires, soit 0,12 incident par 1000 transits, une diminution importante par rapport à 2018. Le taux d'incidents de navire est nettement inférieur à la cible de moins de 5 incidents de navires par 1000 transits.





Le Service de sécurité incendie de la Ville de Châteauguay a participé à un exercice de planification d'urgence.

Préparation aux situations d'urgence

Reconnaissant toute l'importance de la préparation aux urgences, la Corporation a tenu une série d'exercices de formation en 2019.

- → Une formation sur le déploiement de barrages flottants a été fournie dans les sections MLO et Niagara pour rehausser la préparation aux mesures de confinement des déversements.
- → Dans la section MLO, le personnel a participé à un exercice d'évacuation d'urgence d'un lieu confiné. Avec les pompiers de la ville de Châteauguay, il a exécuté une simulation exigeant l'évacuation d'une victime d'un puits d'une profondeur de 87 pieds.

En 2019, 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. C'était la 11e année consécutive où des inspecteurs de la Voie maritime soumettaient tous ces navires à des examens rigoureux. Les vérifications ont indiqué qu'il n'y a eu aucun cas de rejet d'eau de ballast non conforme dans le réseau.

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, le risque d'introduction dans les Grands Lacs d'espèces aquatiques envahissantes transportées par l'eau de ballast est extrêmement faible.

En 2019, 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. C'était la 11e année consécutive où des inspecteurs de la Voie maritime soumettaient tous ces navires à des examens rigoureux. Les vérifications ont indiqué qu'il n'y a eu aucun cas de rejet d'eau de ballast non conforme dans le réseau.

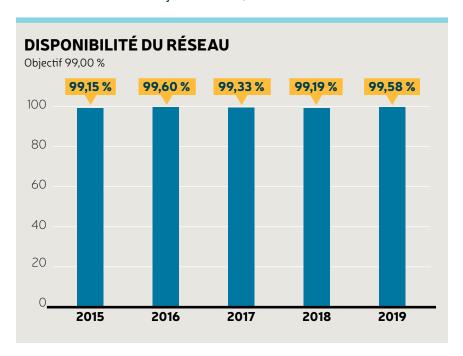
Sur 481 transits de navires, quelque 9 197 citernes de ballast ont été contrôlées, et 100 % des formulaires de rapport sur l'eau de ballast ont été vérifiés. Les inspecteurs ont déterminé que 98,3 % des citernes étaient conformes, et que dans tous les transits de navires non conformes, les navires ont 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.

Fiabilité de l'infrastructure et renouvellement des actifs

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.

Au cours de la saison de navigation 2019, le taux de disponibilité du réseau, qui prend en compte les retards attribuables à la Voie maritime, a été de 99,58 %, surpassant encore une fois l'objectif de 99,00 %.

Au cours de la saison de navigation 2019, le taux de disponibilité du réseau a été de 99,58 %, surpassant encore une fois l'objectif de 99,00 %.



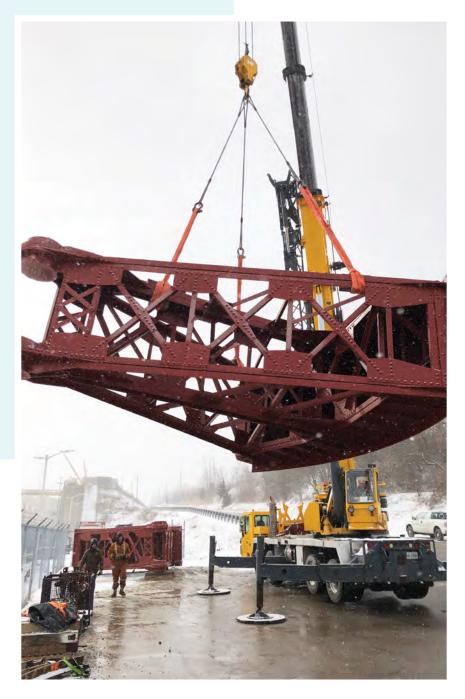
Exemples de projets majeurs réalisés au cours de l'exercice 2019-2020

Section Niagara (Canal Welland)



Programme de réparation de la berge au bief 7 – Des secteurs touchés par une détérioration et une érosion prononcées ont été repérés. Les pentes ont été stabilisées et réparées, et un enrochement a été réalisé pour protéger les berges à l'avenir.

Écluse 4 Ouest – Les vannes 7 et 8 ont été remises en état : elles ont été enlevées, des réparations structurales ont été effectuées, le revêtement a été refait, puis elles ont été réinstallées.



Écluse 5 Ouest – Les portes busquées 3 et 4 ont été remises en état et alignées, pour restaurer les surfaces d'appui et assurer l'étanchéité des joints.







Écluse 8 – De nouveaux batardeaux ont été fabriqués. (Des batardeaux sont utilisés lors de l'assèchement d'une écluse en vue d'opérations d'entretien.)

Section MLO (Montréal-Lac Ontario)



Écluse 1 Saint-Lambert – Remise en tension des diagonales des portes 7 et 8



Écluse 1 Saint-Lambert – Réparations au béton des surfaces verticales du mur

Écluse 2 Côte-Ste-Catherine – Reconstruction du pont 19 qui donne accès à l'écluse et à la digue







Écluse 2 Côte-Ste-Catherine et écluse 3 Beauharnois – Reconstruction des murs d'approche amont et installation de nouvelles défenses

Écluse 2 Côte-Ste-Catherine – Reconstruction des protections des engrenages aux portes 5 et 6







Écluse 3 Beauharnois – Installation de nouveaux panneaux et câbles dans quatre locaux électriques





Écluse 7 Iroquois – Remplacement des défenses supérieures en bois des portes-secteurs des écluses, en utilisant un nouveau type de matériau

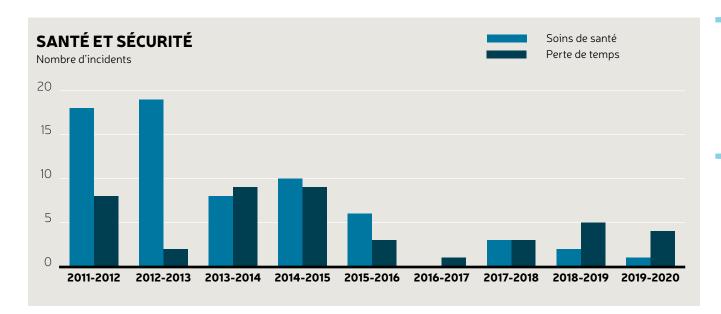


Santé et sécurité

Du 1^{er} avril 2018 au 31 mars 2019, la Corporation a enregistré quatre blessures avec perte de temps de travail. Le fait que les entrepreneurs travaillant sur place ont eu « 0 » incident est aussi une grande réalisation. En comparaison d'autres industries semblables, le dossier de la Corporation en matière de sécurité est « un résultat de calibre mondial ». La tendance générale à long terme continue de traduire une progression vers le but de la Corporation 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 prenant des mesures de prévention face aux principaux domaines de risques. Dans la promotion de pratiques de travail sécuritaires et la prévention des accidents, une activité clé est l'« intervention de sécurité » : un superviseur examine avec les travailleurs les ajustements à apporter aux méthodes de travail pour rehausser la sécurité. Au cours de l'année écoulée, plus de 3800 interventions de sécurité ont été effectuées. Les résultats indiquent une corrélation directe entre le nombre d'interventions et l'amélioration de la sécurité au sein de la Corporation.





En comparaison d'autres industries semblables, le dossier de la Corporation en matière de sécurité est « un résultat de calibre mondial ».



Équipe de planification des opérations d'entretien – section MLO



Équipe de planification des opérations d'entretien et équipe des ateliers d'entretien (métiers) – section Niagara

Prix du président pour la sécurité

En septembre 2019, le Prix du président pour la sécurité a couronné l'équipe des ateliers d'entretien (métiers) de la section Niagara et les équipes de planification des opérations d'entretien des sections Niagara et MLO. Ces groupes ont maintenu leur résultat : aucun incident entraînant une perte de temps et aucun cas de soins de santé. Ils ont aussi mis au point des outils d'évaluation des risques pour la sécurité, et ils ont conçu du nouvel équipement pour réduire les préjudices physiques.

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.

Prix Bob Swenor

Robert Swenor, premier président du conseil de la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent, croyait fermement aux vertus du perfectionnement personnel et de l'éducation, à l'importance du dévouement envers la Corporation et la communauté et au fait que chaque personne peut changer les choses. Le Prix Bob Swenor « Vivre les valeurs » est remis chaque année à un membre du personnel de la Voie maritime qui incarne ces valeurs.

Le lauréat 2019 du Prix Bob Swenor est Alan Noble, qui est arrivé à la Voie maritime, dans la section Niagara, au début de 2017. Il est un superviseur des services d'entretien du canal depuis 2010.

Alan fait constamment preuve de son engagement en faveur de la sécurité, d'année en année. Il n'hésite jamais à prendre de nouvelles initiatives. Ses rapports à l'interne et avec les entrepreneurs et fournisseurs externes sont empreints d'une parfaite intégrité. Alan veille à ce que le travail soit judicieusement préparé, il établit des jalons afin d'arriver aux résultats recherchés, et il s'assure que tout projet soit mené rondement du début à la fin.

Amélioration continue

Le programme d'amélioration continue (AC) a évolué depuis sa mise en œuvre. Il vise maintenant tous les secteurs de la Corporation. Cette année, les initiatives d'AC atteignaient une valeur estimée de 2,3 millions de dollars. Il y a eu par exemple :

- → l'amélioration de la productivité dans l'entretien;
- un examen des modalités de remplacement et d'achat de matériel, y compris pour certains éléments servant dans nos opérations, menant dans certains cas à la conclusion d'accords à plus long terme avec des fournisseurs;
- des réductions des stocks;
- → l'harmonisation des contrats de télécommunications.

Cette année, le Prix de la personne la plus utile à l'amélioration continue a été décerné à Susan Atkinson, en hommage au leadership qu'elle exerce au sein du service d'approvisionnement. Susan est une grande adepte de l'AC, et elle motive les autres membres de son équipe à chercher des possibilités d'amélioration. Elle a aidé à améliorer l'environnement de travail de son service grâce à des initiatives visant à réduire les stocks, à réorganiser l'entreposage et à réduire l'espace nécessaire à l'entreposage.



De gauche à droite : Luc Boisclair, Terence Bowles, Susan Atkinson et Dan Boich



L'ingénieur principal Benoît Nolet (tenant le prix) et, à sa gauche, Simon Rémillard, Éric Lechasseur, Claude Dumont, Sandro Pasqualetto et Fares Hindie, accompagnés par des responsables de la cérémonie des prix, de part et d'autre de l'équipe de la Voie maritime

La CGVMSL reçoit le Prix du projet de l'année pour l'amarrage mains libres

En décembre 2019, la Corporation a reçu le Prix du projet innovant de l'année décerné par l'Ordre des ingénieurs du Québec (région Montérégie), pour son projet de l'amarrage mains libres. Le prix rend hommage au professionnalisme des ingénieurs de la Corporation et à leur engagement à assurer un travail de grande qualité, à surmonter les difficultés et à mettre

l'accent sur le travail en équipe. Benoît Nolet, ingénieur principal du projet « Transit de l'avenir », a loué les membres de l'équipe pour leur esprit créatif et innovateur et pour le fait qu'ils atteignent constamment les objectifs élevés fixés pour le projet.

ENGAGEMENTdes 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.

Relations avec nos collectivités

Tout au long de 2019, les niveaux d'eau élevés du lac Ontario et les débits records du fleuve Saint-Laurent ont sensiblement compliqué la navigation. La Corporation a réussi à permettre la navigation en toute sécurité grâce à des mesures spéciales, y compris l'imposition de limites de vitesse réduites et de la circulation en alternance à sens unique dans certaines parties du fleuve. De strictes mesures visant à contrôler les limites de vitesse et à exiger que les exploitants de navires surveillent leur sillage ont aidé à minimiser les répercussions de la navigation pour les rivages.

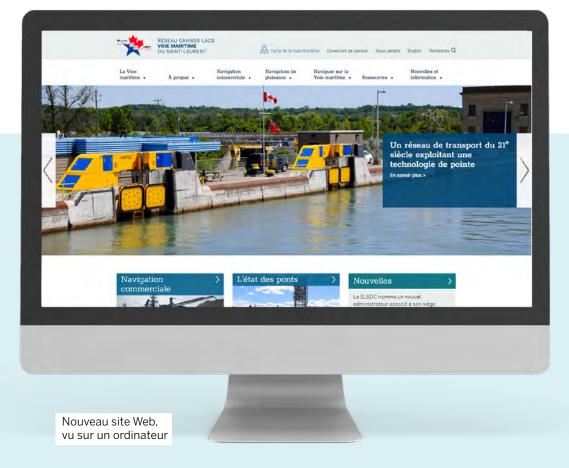
Au vu des niveaux de l'eau élevés, des efforts ont été consacrés aux relations avec les collectivités et avec les médias pour faire voir la réalité objective de l'activité maritime. Le nouveau gestionnaire des relations avec les gouvernements et les collectivités a entrepris une série de consultations auprès des élus et des administrations municipales. Des efforts portent des fruits sur divers plans, y compris la mise en valeur de terrains gérés par la Voie maritime, qui stimule le développement économique, et la gestion des ponts qui surplombent les canaux de la Voie maritime.



Des responsables de la Voie maritime en réunion avec des élus de la région de Beauharnois et Valleyfield (Québec)

Amélioration des communications

Au début de 2020, la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent et la Saint Lawrence Seaway Development Corporation ont lancé une version refondue du site Web www.grandslacs-voiemaritime.com. Le nouveau site comporte une interface polyvalente qui reconnaît instantanément l'appareil de l'utilisateur et reconfigure l'affichage en fonction de la taille de son écran. Le site respecte également les normes WCAG 2.0 AA, accroissant l'accessibilité pour les utilisateurs ayant des besoins spéciaux.



Nouveau site Web, vu sur un téléphone intelligent



La Corporation a accru sa présence sur les médias sociaux, de façon à joindre un plus vaste public par une variété de canaux. Grâce à un nouveau compte Twitter (<u>@CorpSeaway</u>) et à une augmentation de l'activité sur LinkedIn, les messages de la Corporation sont maintenant diffusés de diverses façons pour maximiser leur portée et leur effet.

Profil de la CGVMSL sur Twitter



@CorpSeaway

The St. Lawrence Seaway Management Corporation Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent

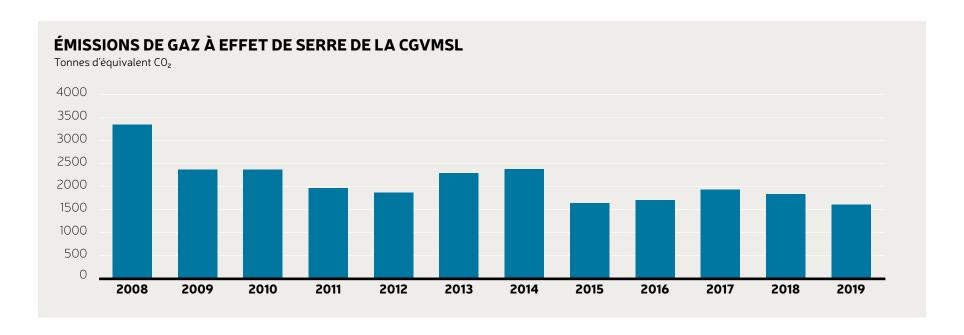
L'Alliance verte

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 2019, les entités de la Voie maritime ont obtenu un score global de 4,5 sur 5. Dans le cadre de son processus d'amélioration continue, la Corporation a mené à bien la révision de son système de gestion environnementale (SGE) pour le rendre conforme à la norme ISO 14001:2015.



L'administrateur adjoint de la SLSDC Craig Middlebrook et le vice-président, Relations externes de la CGVMSL Jean Aubry-Morin reçoivent des plaques de membre du directeur général de l'Alliance verte David Bolduc (au centre). En 2019, les émissions de gaz à effet de serre (GES) de la Corporation étaient l'équivalent de 1605 tonnes métriques de CO_2 , soit 13 % de moins qu'en 2018. La diminution est principalement attribuable à des conditions météo plus douces à la fin de la saison de navigation 2019, ce qui a réduit la nécessité d'utiliser le matériel de prévention de la formation de glace dans les écluses. D'autres facteurs ont aussi contribué à l'amélioration, comme l'utilisation de systèmes de surveillance des moteurs sur les véhicules de la flotte pour aider à réduire le temps de marche au ralenti. Au cours des trois dernières années, la Corporation a réduit de 52 % le niveau global de ses émissions de GES, par rapport aux niveaux de la période de référence de 2003 à 2005.

Au cours des trois dernières années, la Corporation a réduit de 52 % le niveau global de ses émissions de GES, par rapport aux niveaux de la période de référence de 2003 à 2005.



Activités et célébrations du 60^e anniversaire

Tout au long de 2019, l'équipe des relations externes a apporté son soutien et a participé à une série d'activités et célébrations soulignant le 60^e anniversaire de la Voie maritime.

De concert avec divers groupes communautaires et intervenants, la Corporation continuera d'installer le long du rivage de la Voie maritime des panneaux d'information mettant en valeur les avantages écologiques et économiques que procurent les transports sur la Voie maritime.



Présentation par le ministre Marc Garneau et le président et chef de la direction Terence Bowles d'une plaque rendant hommage aux travailleurs hautement qualifiés et dévoués de la Voie maritime



Dévoilement d'une œuvre d'art originale de l'artiste Yvon Lemieux représentant la Voie maritime, commandée par le président et chef de la direction Terence Bowles



Projection d'une vidéo du 60° anniversaire de la Voie maritime pour un auditoire à l'Aquatarium de Brockville



Panneau d'information de la Voie maritime sur le sentier historique de Morrisburg, où l'inauguration de la Voie maritime en 1959 est commémorée par une série de photos et de plaques

DURABILITÉ financière

Les résultats de 2019-2020 sont ceux de la période du 1^{er} avril 2019 au 31 mars 2020.





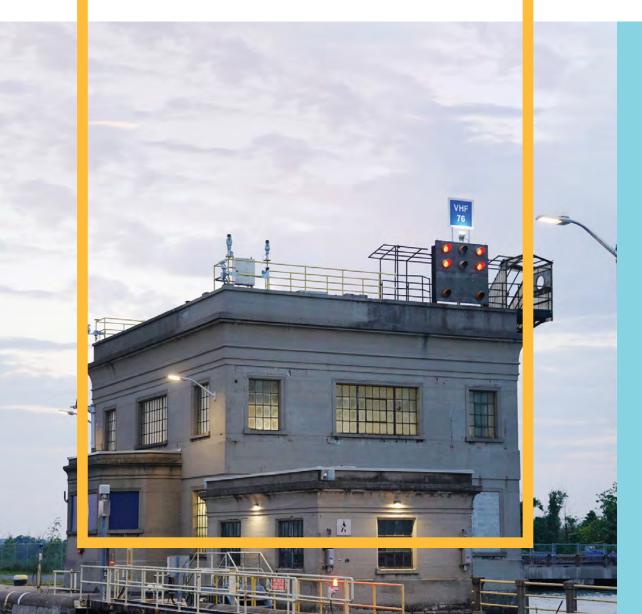
PRINCIPALES DONNÉES FINANCIÈRES	2020-2019	2019-2018	2018-2017
		(en milliers)	
Produits			
Péages	73 772 \$	78 108 \$	75 073 \$
Autres	4 273	4 472	3 757
Revenus des terrains Catégorie 1 remis au receveur général	5 885	4 260	4 223
Total - Produits	83 930 \$	86 840 \$	83 053 \$
Charges de fonctionnement			
Salaires et avantages*	55 702 \$	57 809 \$	65 137 \$
Autres**	13 948	12 074	15,074
Avantages sociaux futurs des employés (hors trésorerie)	(15 250)	(18 510)	(20 180)
Total - Charges de fonctionnement	54 400 \$	51 373 \$	60 031 \$
Excédent des produits sur les charges de fonctionnement	29 530 \$	35 467 \$	23 022 \$
Investissement dans le renouvellement des actifs			
Entretien régulier	10 141 \$	10 067 \$	10 641 \$
Entretien majeur	58 907	49 915	55 295
Acquisitions d'immobilisations	2 107	1 049	1886
Total - Investissement dans le renouvellement des actifs	71 155 \$	61 031 \$	67 822 \$

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

- * Comprend des paiements d'insuffisance de solvabilité de 1 113 \$ (2019-2020), 3 892 \$ (2018-2019) et 9 803 \$ (2017-2018).
- ** Coûts additionnels en 2019-2020 de 2 046 \$ dus aux débits de l'eau élevés et en 2017-2018 de 3 478 \$ dus aux conditions de fermeture et aux débits de l'eau élevés.

RÉGIE interne

Au 31 mars 2020



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

Gerald Carter (président)

Gouvernement du Québec

Terence F. Bowles

Président et chef de la direction

Patrick Bushby

Céréales

Paul Gourdeau

Armateurs internationaux

Frank Hummell

Gouvernement de l'Ontario

Bronko Jazvac

Acier et minerai de fer

Raymond Johnston

Autres membres

Karen Tippett

Gouvernement fédéral

Greg Wight

Armateurs domestiques

DIRIGEANTS

Terence F. Bowles

Président et chef de la direction

Karen Dumoulin

Dirigeante principale des finances

Pauline LeBlanc

Secrétaire de la société

MEMBRES DE L'INDUSTRIE 2019–2020

ARMATEURS DOMESTIQUES

Algoma Central Corporation

St. Catharines (Ontario)

Canada Steamship Lines, Division du groupe CSL Inc.

Montréal (Québec)

Groupe Desgagnés Inc. Ouébec (Ouébec)

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)

Cargill Limitée

Winnipeg (Manitoba)

G3 Canada Limited *Winnipeg (Manitoba)*

Louis Dreyfus Company Canada ULC

Calgary (Alberta)

Parrish & Heimbecker, Limited Guelph (Ontario)

Richardson International Limitée Winnipeg (Manitoba)

Sollio Agriculture *Montréal (Québec)*

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)

Robert Reford, filiale du Groupe La Perrière Montréal (Québec)

Services Marine Montréal Inc.

Longueuil (Québec)

Services maritimes Inchcape Dorval (Québec)

AUTRES MEMBRES

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

Lafarge Canada Inc. Laval (Québec)

Matériaux Lehigh Hanson Limitée 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)*