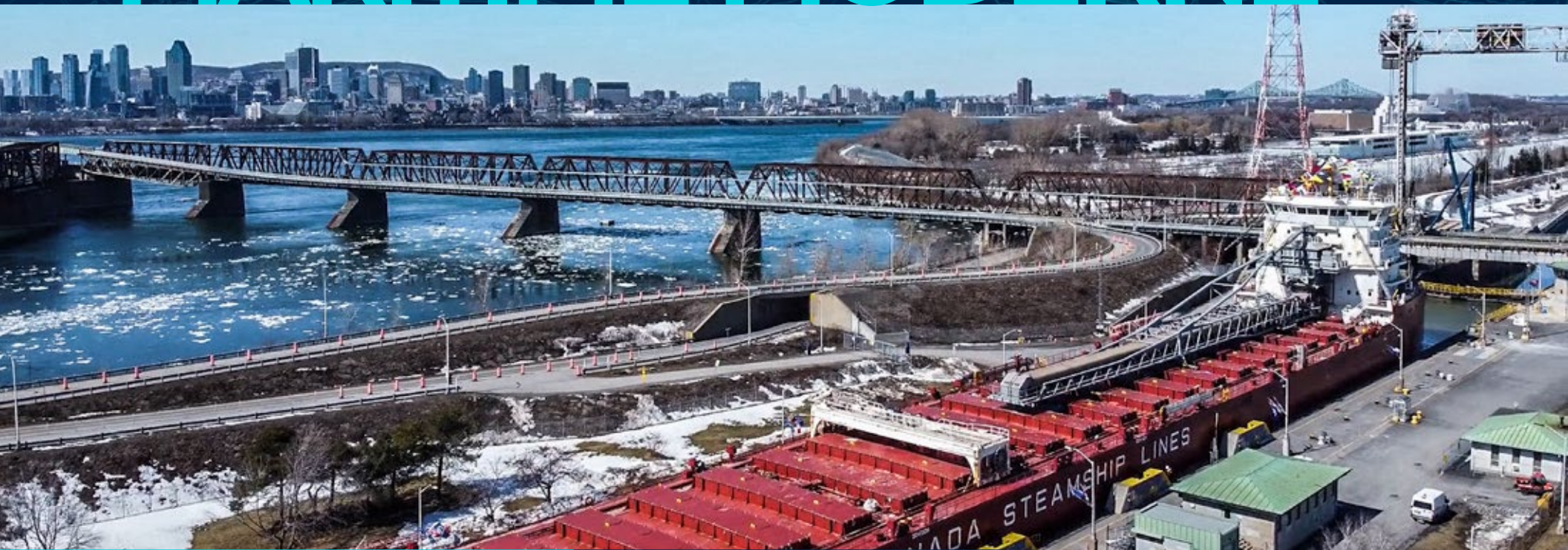


AU CŒUR D'UNE ÉCONOMIE MARITIME MODERNE



La Voie maritime est un corridor de transport essentiel au commerce mondial et, à ce titre, nous sommes impatients de reprendre notre place dans l'économie après pandémie.

SOMMAIRE ANNUEL
2020-2021



Corporation de Gestion
de la Voie Maritime
du Saint-Laurent

The St. Lawrence
Seaway Management
Corporation

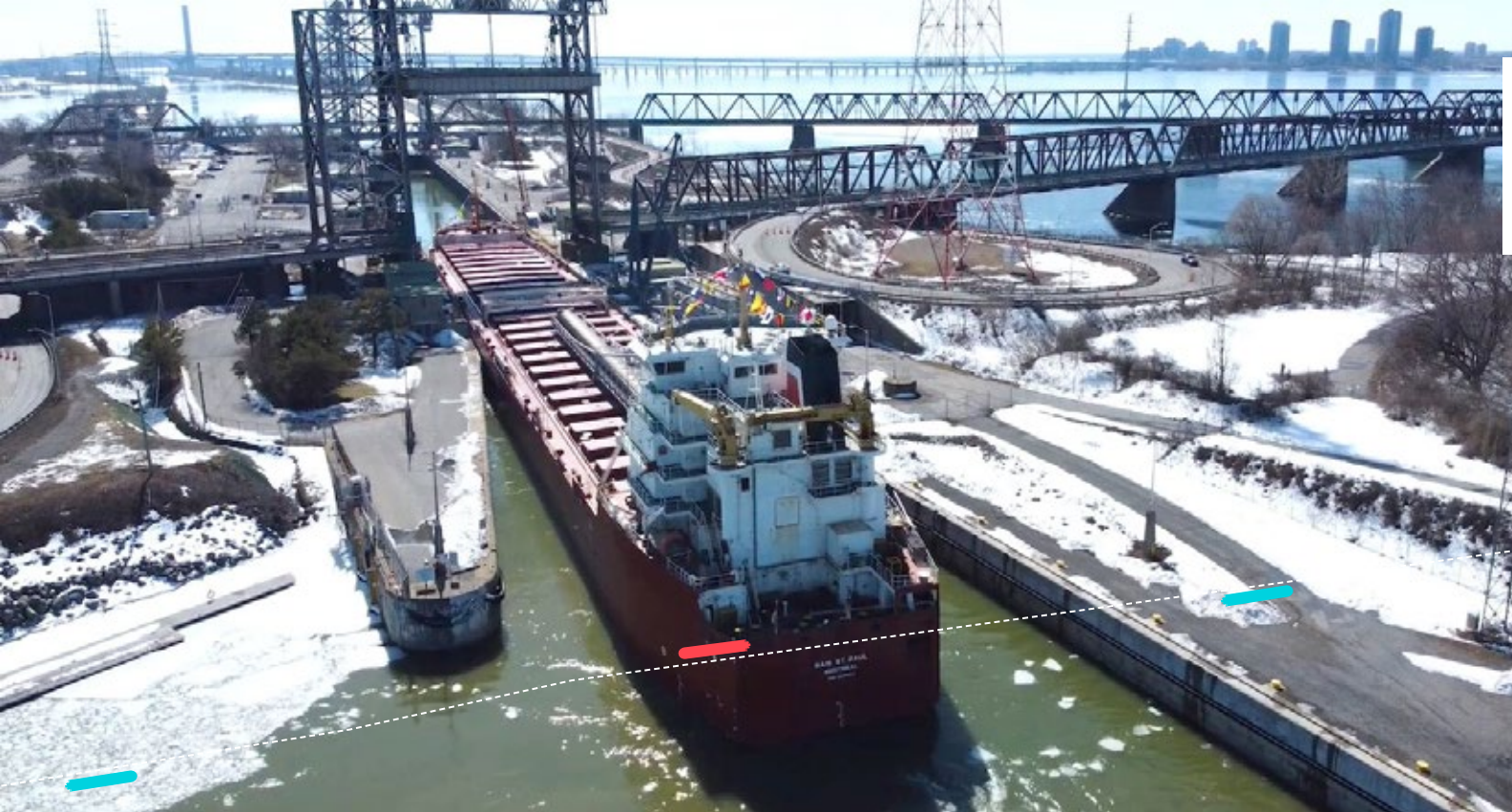


Photo de couverture : Le navire Baie St. Paul du groupe CSL, un laquier autodéchargeur de la Classe Trillium, dans l'écluse de Saint-Lambert à l'occasion de la cérémonie d'ouverture de la 63^e saison de navigation de la Voie maritime.

Lorsque les répercussions de la pandémie de COVID-19 sont devenues de plus en plus évidentes, nous avons pu compter sur la résilience de nos employés, de nos clients et de nos partenaires – ainsi que sur leur détermination et leur expertise – afin de rester ouverts et entièrement fonctionnels pendant toute la saison de navigation 2020. Nous avons su relever le défi et continuer à livrer les biens essentiels et autres marchandises aux marchés d'Amérique du Nord et du monde entier.

→ Terence Bowles, président et chef de la direction

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

La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent, qui a succédé à l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, a été créée en 1998 à titre de société sans but lucratif par le gouvernement du Canada, par les utilisateurs de la Voie maritime et par d'autres intervenants clés. En vertu de la *Loi maritime du Canada*, la Corporation est responsable de la gestion et de l'exploitation des actifs canadiens de la Voie maritime du Saint-Laurent, qui demeurent la propriété du gouvernement du Canada dans le cadre d'une entente à long terme avec Transports Canada.

TABLE DES MATIÈRES

4 À PROPOS DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

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

5 La Voie maritime du Saint-Laurent — Une voie navigable vitale

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

10 MESSAGE DU PRÉSIDENT

14 CROISSANCE DES AFFAIRES

15 Résultats du trafic

16 Collaborer avec les expéditeurs et trouver de nouvelles solutions pour la chaîne d'approvisionnement

16 Terrains administrés par la voie maritime

17 Initiatives de marketing binationales

18 EXCELLENCE OPÉRATIONNELLE

19 Exercer nos activités en période difficile

19 Saison de navigation

19 Sécurité et sûreté maritimes

20 Préparation aux situations d'urgence

20 Gestion des eaux de ballast

20 Navigation de plaisance

21 Fiabilité de l'infrastructure et renouvellement des actifs

21 Exemples de projets majeurs réalisés au cours de l'exercice 2020-2021

24 Santé et sécurité

25 Prix du président pour la sécurité

26 MAIN-D'ŒUVRE TRÈS PERFORMANTE

26 Prix Bob Swenor

27 Amélioration des affaires

28 Prix pour l'amélioration des affaires

29 ENGAGEMENT DES INTERVENANTS

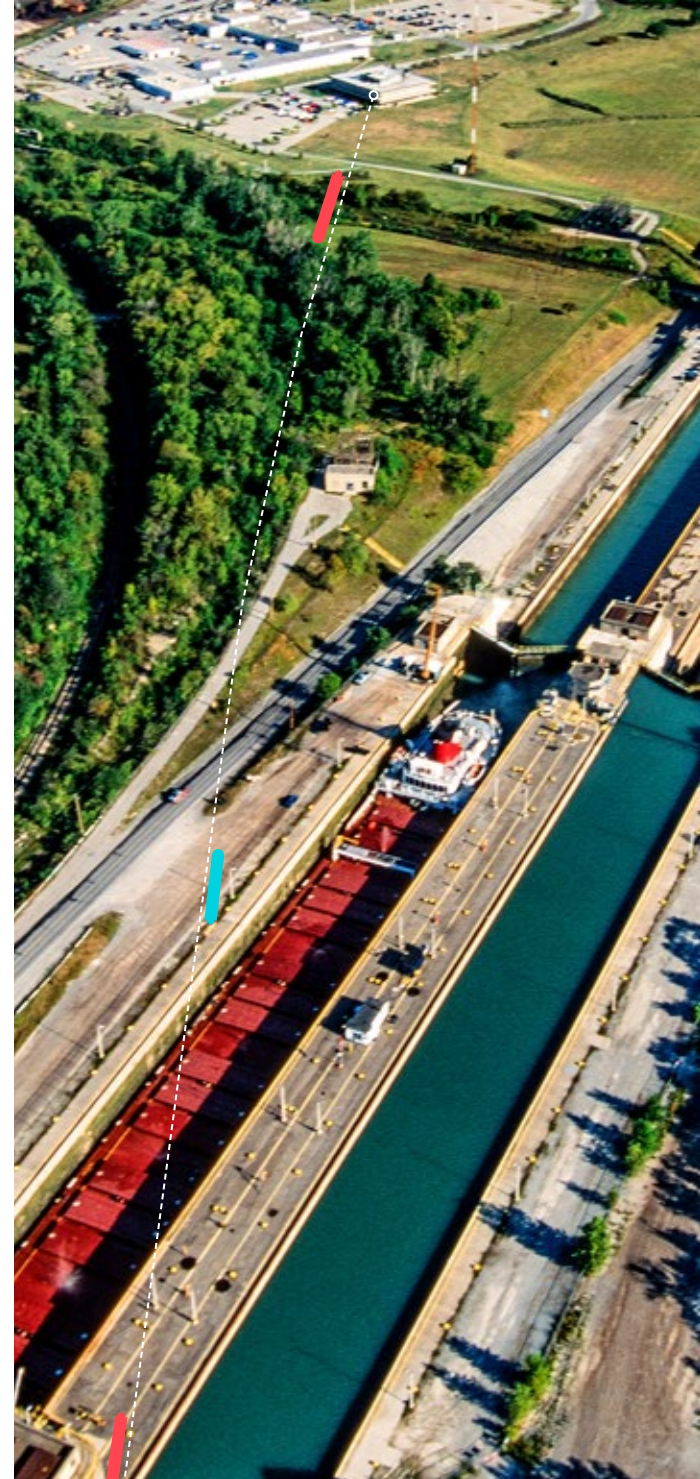
30 Engagement auprès des partenaires gouvernementaux

30 Engagement auprès des collectivités

31 Alliance verte

33 DURABILITÉ FINANCIÈRE

35 RÉGIE INTERNE



À PROPOS DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

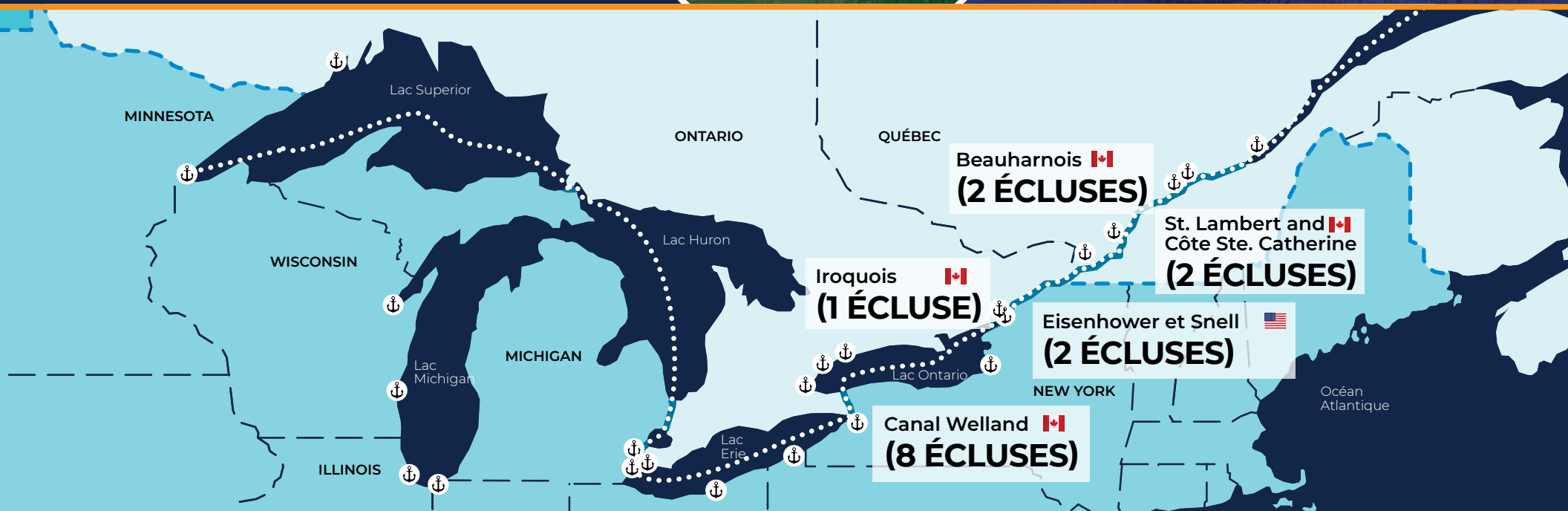
Avec une production économique de quelque 6 000 milliards de dollars, les provinces et États riverains du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent représentent 30 % de l'activité économique et de l'emploi du Canada et des États-Unis.

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 du Saint-Laurent

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



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 Great Lakes St. Lawrence Seaway Development Corporation

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.

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.

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

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



59 milliards \$
d'activité
économique

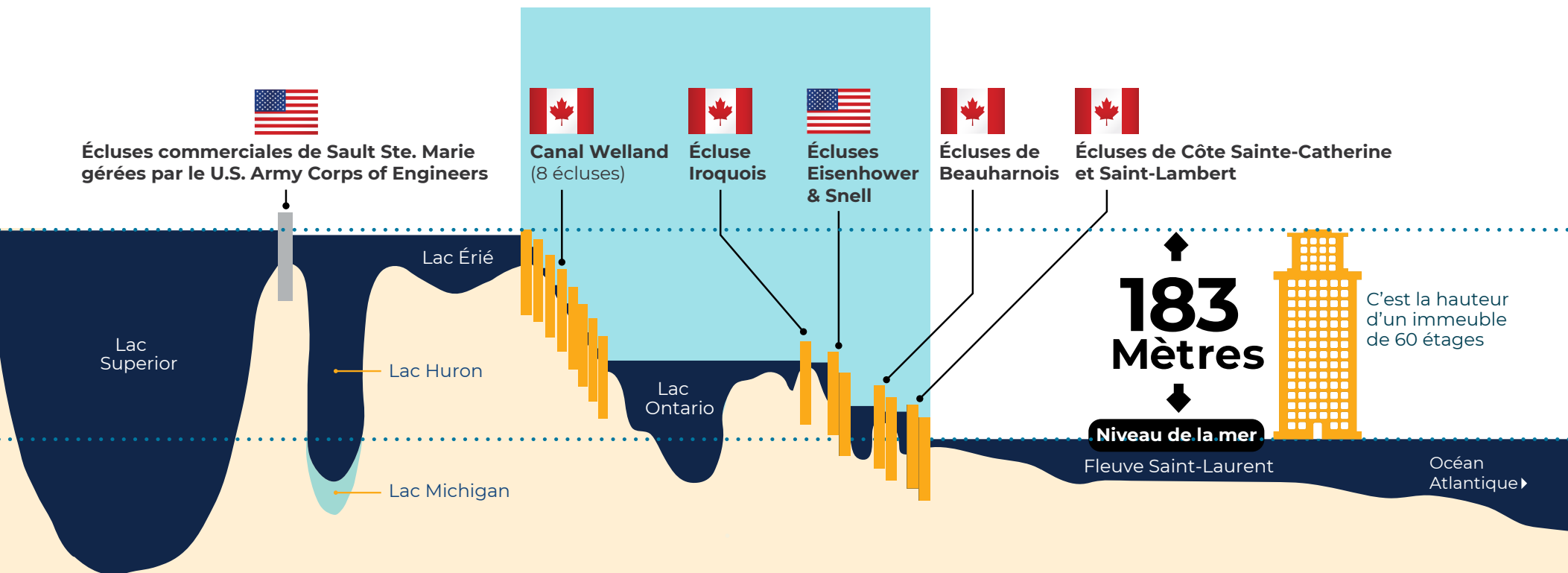


329 000
emplois



23 milliards \$
en salaires

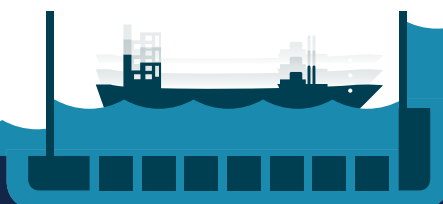
VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT



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.



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 transporté par les 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 circulant sur la Voie maritime jouent un rôle essentiel dans la chaîne d'approvisionnement soutenant les diverses activités qui assurent le confort et la sécurité 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 circulant sur la Voie maritime transportent des carburants entre des dépôts, permettant ainsi aux vacanciers d'utiliser la voiture, l'autocar ou même l'avion pour se déplacer 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.



Vos déplacements :

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 :

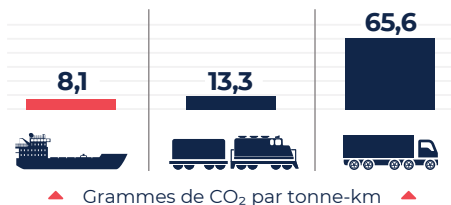
Le transport maritime intérieur fait partie de la solution pour que notre économie consomme moins d'énergie et pour réduire notre empreinte carbone. Les navires et la technologie moteur de pointe, en même temps que de nouveaux types de carburant marin, accroîtront encore l'avantage du transport maritime 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 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.

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

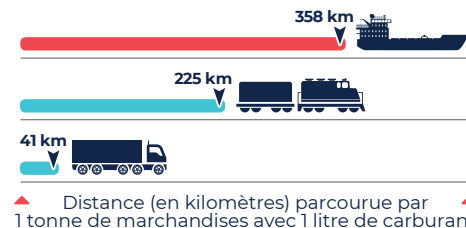


Photo reproduite avec l'autorisation de John Gleed Copyright

www.stlawrencepiks.com

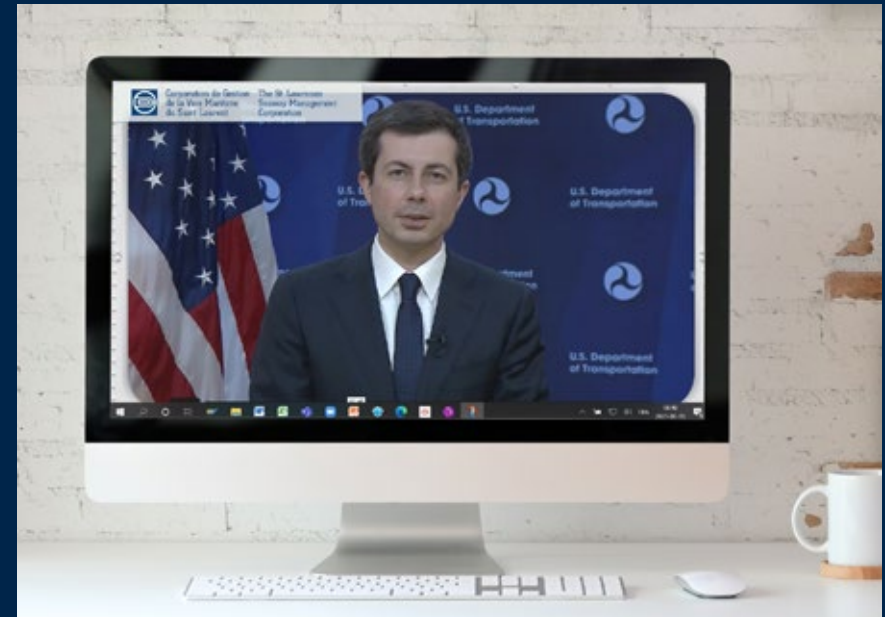
MESSAGE DU PRÉSIDENT



Le 22 mars 2021, La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (CGVMSL) soulignait le début de sa saison de navigation 2021 à l'écluse de Saint-Lambert, dans le tronçon Montréal-Lac Ontario de la voie navigable. La cérémonie d'ouverture, qui s'est déroulée virtuellement en raison des consignes de distanciation sociale, a réuni plus de 200 participants. Dans son allocution, le ministre responsable de Transports Canada, l'honorable Omar Alghabra, signalait le rôle important que joue la Voie maritime dans la réussite économique du Canada. De son côté, le secrétaire américain aux Transports, l'honorable Pete Buttigieg, reconnaissait l'importance du transport maritime et de la collaboration entre le Canada et les États-Unis dans la gestion du réseau binational de la Voie maritime.



**L'honorable Omar Alghabra,
ministre des Transports
du Canada**



**Le secrétaire américain
aux Transports, l'honorable
Pete Buttigieg**

La saison de navigation 2020 a été excellente. Nous avons obtenu de bons résultats financiers ainsi que d'excellents résultats opérationnels et sur le plan de la sécurité. La météo a été favorable lors de la fermeture de la dernière saison et de l'ouverture de la saison de navigation 2021, qui a eu lieu dix jours plus tôt que la saison précédente.

Comparativement à 2019, il n'y a pas eu de problèmes de niveaux d'eau élevés en 2020. Il semble plutôt que l'on doive s'inquiéter des faibles niveaux d'eau, ce qui illustre bien la nature cyclique des niveaux d'eau dans les Grands Lacs. Cela dit, nous poursuivrons notre collaboration avec les principaux intervenants pour la gestion des débits afin que les navires puissent naviguer en toute sécurité dans le réseau, tout en réduisant les risques pour les collectivités riveraines de la Voie maritime.

Bien sûr, 2020 restera une année que nous n'oublierons pas – non seulement à cause de l'incertitude économique mondiale, mais aussi parce que nous avons dû puiser dans nos réserves de résilience et de détermination pour demeurer concentrés sur ce que nous devons faire : rester en sécurité.

Je suis fier de dire que nous avons brillamment relevé les défis que la pandémie présentait et, à titre d'organisation nationale essentielle pour le transport et les infrastructures, nous sommes demeurés ouverts et entièrement opérationnels pour continuer à livrer les biens essentiels et autres marchandises aux marchés d'Amérique du Nord et du monde entier.

Il était important de maintenir la navigation dans la Voie maritime et de garder ouverte cette artère commerciale essentielle même pendant la pandémie. C'était la seule option. La navigation a pu être maintenue grâce à l'adoption de mesures de sécurité spéciales. Avec le concours des membres de la communauté maritime, nous avons réussi à maintenir la circulation des marchandises, démontrant ainsi la résilience de la Voie maritime du Saint-Laurent dans l'adversité.

Nous avons tous adopté la formule des réunions virtuelles et trouvé des façons de rester connectés. Nous avons également maintenu notre étroite collaboration avec la Great Lakes St. Lawrence Seaway Development Corporation (GLS) aux États-Unis en ce qui concerne les enjeux opérationnels courants, et pour assurer la cohérence de nos stratégies.

La CGVMSL a travaillé conjointement avec les transporteurs et les expéditeurs afin de profiter au maximum des occasions de transport des marchandises et confirmer notre position concurrentielle au sein du réseau de transport nord-américain. En fin de compte, l'ensemble du tonnage s'est chiffré à près de 38 millions de tonnes. Il s'agit d'un très bon résultat compte tenu des effets de la pandémie à l'échelle mondiale.

Nous avons terminé l'exercice avec des revenus de 80 millions de dollars (2 millions de dollars de plus par rapport à l'exercice précédent), en plus des revenus de 7,6 millions de dollars provenant des terrains administrés par la Corporation (soit une augmentation de 1,7 million de dollars par rapport à 2019). Ces résultats ont permis à la Corporation de couvrir entièrement les coûts contrôlables de 58,4 millions de dollars et aussi de consacrer 29,2 millions de dollars au renouvellement des actifs.

Au total, nous avons investi 76 millions de dollars dans le renouvellement des actifs au cours de l'année. Nos investissements soutenus dans le renouvellement des actifs contribuent directement à assurer la fiabilité exceptionnelle de la Voie maritime. Sur le plan des opérations, nous avons connu une autre très bonne année, la disponibilité du réseau ayant une fois de plus dépassé la cible de 99 %.

En 2020, notre agilité opérationnelle, le dévouement de nos employés à l'égard des clients et notre réflexion novatrice nous ont permis de générer un trafic soutenu. Nous étions prêts à offrir à nos clients un service fiable pendant la pandémie.

La Voie maritime est un maillon essentiel du réseau de transport en Amérique du Nord, qui dessert deux provinces du Canada, huit États américains et plus de 100 ports et quais commerciaux. Si la région que nous servons était un pays, ce serait la troisième plus importante économie au monde, générant une activité économique de plus de 6 milliards de dollars. Nous assurons le lien vers plus de 40 autoroutes provinciales et américaines, ainsi que vers 30 lignes de chemin de fer, et le commerce le long de la Voie maritime contribue au maintien de 60 000 emplois au Canada.

Puisque nous représentons un corridor commercial essentiel et que nous apportons une importante contribution à l'économie, nous recherchons sans cesse de nouvelles occasions d'affaires, surtout si elles contribuent à l'essor de l'ensemble du réseau Autoroute H₂O. Le développement de nouvelles occasions de transport profite également au développement des économies locales.

Aujourd'hui, nous sommes un réseau de transport résolument ancré dans le 21^e siècle, à l'avant-garde des technologies dans l'industrie maritime, ce qui nous permet d'assurer chaque fois un passage des navires sûr, sécuritaire et fiable.



Photo d'un simulateur de formation reproduisant un centre de contrôle des opérations de la Voie maritime.



À l'avenir, les écluses et les canaux de la Voie maritime peuvent faire transiter un volume de marchandises supérieur au volume actuel. Comment tirer parti de cette capacité disponible, surtout que le transport maritime représente la façon la plus écologique de transporter les marchandises ?

Nous possédons un avantage important, car le transport maritime peut contribuer à un développement économique durable, particulièrement maintenant, alors que nous prévoyons le début d'une période de croissance après la pandémie.

Il est prioritaire que cette croissance se fasse dans le respect de l'environnement et qu'elle soit durable, c'est pourquoi des stratégies comme l'économie bleue et Avantage Saint-Laurent sont mises en œuvre et s'appuient entre autres sur le transport maritime qui constitue une réelle solution de remplacement aux modes traditionnels de transport des marchandises, moins respectueux de l'environnement. En 2020, grâce à son caractère concurrentiel et au leadership qu'elle exerce, la Voie maritime a largement contribué à d'importants projets comme le Plan de protection des océans, la *Loi sur le pilotage* et l'Examen de la modernisation des ports.

Ensemble, nous devons poursuivre notre travail afin de maintenir des coûts concurrentiels, de nous adapter aux technologies qui évoluent sans cesse, de continuer à investir dans des ports et des navires à la fine pointe, de répondre aux attentes environnementales et sociales toujours plus élevées et, bien sûr, de recruter une main-d'œuvre diversifiée et très performante.

La Corporation est tout à fait prête à relever ces défis, tout comme nous l'avons fait en 2020 en réussissant à atténuer l'impact de la pandémie sur les activités de transport maritime en Amérique du Nord. Nous sommes en excellente position pour soutenir une croissance qui profitera aux collectivités et à l'environnement au Canada et aux États-Unis.

Souhaitons-nous une année 2021 des plus fructueuses, axée sur la santé et la sécurité !

Terence F. Bowles
Président et chef de la direction



CROISSANCE DES AFFAIRES

Les résultats pour l'exercice 2020-2021 incluent les activités de transport entre le 24 mars 2020 et le 7 janvier 2021.

**Simple.
Concurrentielle.
Branchée.**

Simple. La Corporation met l'accent sur la création, par l'entremise de l'Autoroute H₂O, d'une façon simple et 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. Nos contacts et nos relations dans le cadre de l'initiative Autoroute H₂O constituent un vaste réseau jouissant d'une grande expérience.

Résultats du trafic

En 2020, le trafic dans la Voie maritime a atteint 37,76 millions de tonnes, soit 0,64 million de tonnes (1,6 %) de moins qu'en 2019.

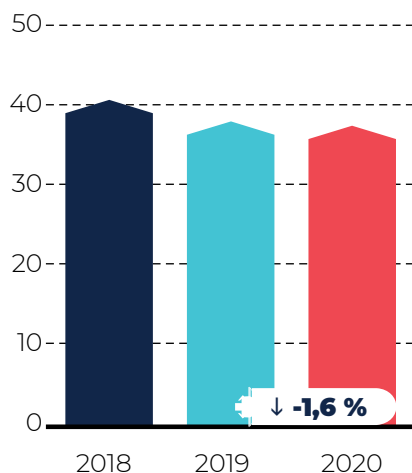
Les répercussions de la pandémie sur les volumes de marchandise ont varié en fonction des types de marchandises. Ainsi, tandis que la COVID-19 a eu un impact négatif sur la circulation des marchandises intérieures, notamment les produits pétroliers, le minerai de fer et la pierre, divers facteurs ont été réunis pour que cette année soit exceptionnelle pour les transports de céréales dans le réseau, notamment la stabilité des approvisionnements, une forte demande mondiale (particulièrement dans les marchés naturels de la Voie maritime) et la capacité disponible des chemins de fer. D'ailleurs, les volumes de céréales en 2020 ont été parmi les plus élevés depuis les 30 dernières années et supérieurs à la moyenne quinquennale, ce qui prouve encore une fois que, peu importe les défis que nous avons dû relever au cours d'une année difficile, la Voie maritime était prête à livrer la marchandise.

Bien que la volatilité de l'économie en raison de la COVID-19 ait eu des répercussions sur l'industrie maritime, la Voie maritime a collaboré avec les transporteurs et les expéditeurs afin de maximiser les occasions pour le trafic des marchandises et a ainsi confirmé sa position concurrentielle dans le réseau de transport nord-américain. La résilience et l'agilité de la Voie maritime en matière d'exploitation lui ont permis d'assurer le transport d'un grand nombre de plaques d'aciers ainsi que des récoltes record de céréales.

→ Terence Bowles, président et chef de la direction

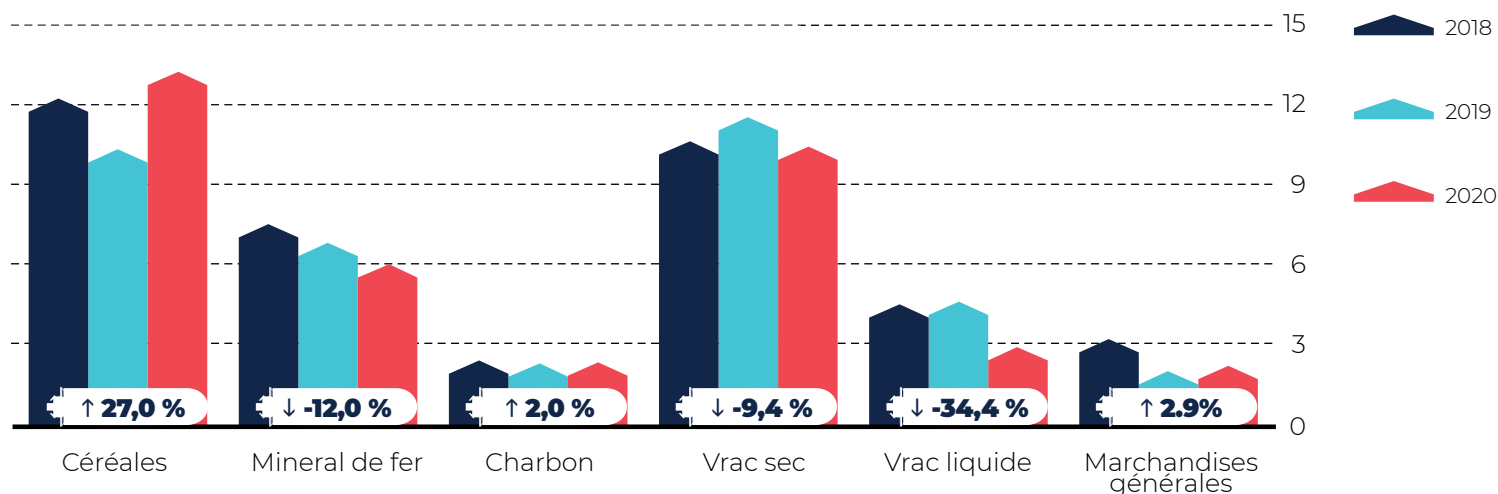
TONNAGE TOTAL

(total des cargaisons en millions de tonnes)



RÉSULTATS SELON LE TYPE DE MARCHANDISE

(total des cargaisons en millions de tonnes)



Collaborer avec les expéditeurs et trouver de nouvelles solutions pour la chaîne d'approvisionnement

LE PROGRAMME INCITATIF PORTE D'ENTRÉE 2021



INTRODUCTION

Le programme incitatif Porte d'entrée offert par la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent vient en aide aux expéditeurs en leur permettant de tirer avantage du réseau Grands Lacs-Voie maritime pour étendre les options de leur chaîne d'approvisionnement. Le programme incitatif Porte d'entrée offre un pourcentage négocié de remise sur les péages pour les marchandises admissibles.

ÉCONOMISER ET GAGNER DU TEMPS

Accès direct à l'ensemble de l'Amérique du Nord.
Échanges commerciaux dans plus de 50 marchés internationaux.
Vrac, marchandises diverses, produits liquides et marchandises spéciales.
Chaîne d'approvisionnement intégrée grâce à un réseau branché.

FAITES AFFAIRES AVEC NOUS DÈS AUJOURD'HUI



Ken Carey CCLP
Gestionnaire, Développement des affaires
Composer : 1-905-641-0309
Visiter le site : HWYH2O.COM
Contacter : HWYH2O@SEAWAY.CA

RÈGLES

Pour être admissibles, les marchandises doivent être déjà transportées entre un point d'origine et un point de destination précis en utilisant les portes d'entrée d'entreprises concurrentes.

PROCESSUS

L'expéditeur doit soumettre une demande avant le transport envisagé, et inclure les détails relatifs aux trajets et aux volumes actuels.

RISQUE

Il n'y a aucune pénalité ni aucun risque pour l'expéditeur.

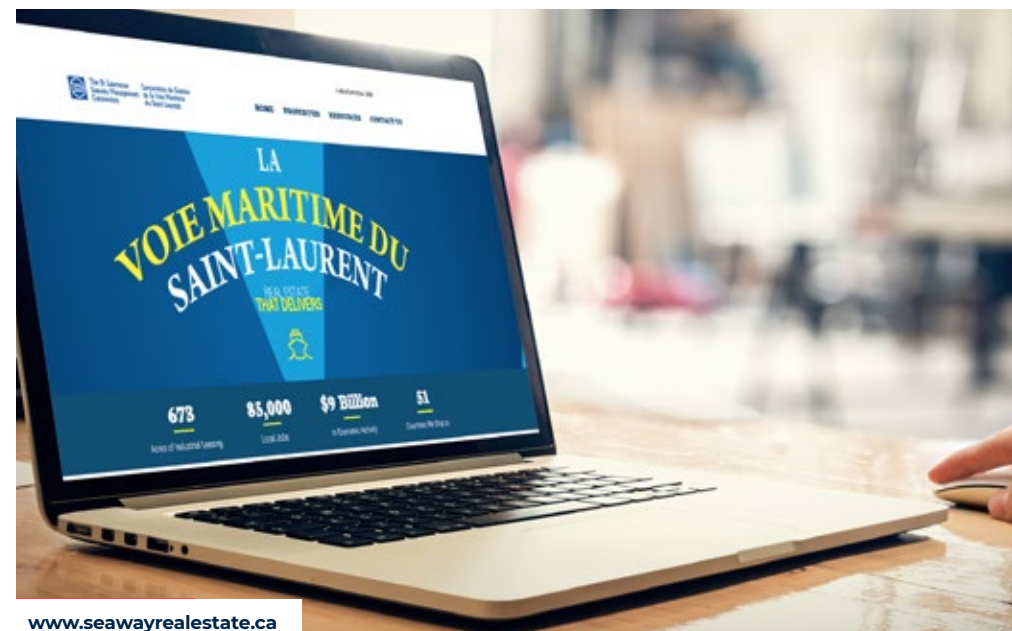
AVANTAGE

Une remise de 50 % sur les péages pour les marchandises admissibles.

Terrains administrés par la voie maritime

La Corporation gère d'importants avoirs fonciers et est toujours à la recherche de nouvelles occasions d'affaires, en particulier si elles contribuent à rendre le réseau Autoroute H₂O plus concurrentiel et à renforcer sa position de corridor commercial mondial. Ses équipes collaborent avec plusieurs intervenants afin que ces terrains soient utilisés de façon optimale, diversifier les marchandises et contribuer au développement économique de chaque région où la Voie maritime exerce ses activités.

Les efforts de développement des marchés de la Corporation contribuent à faire connaître les terrains de la Voie maritime qui sont disponibles et à faire circuler l'information permettant d'intéresser les entreprises qui pourraient tirer avantage de la proximité de la Voie maritime. Le site Web immobilier de la Voie maritime est l'un des outils mis au point pour fournir de l'information à d'éventuels locataires.



www.seawayrealestate.ca

Initiatives de marketing binationales

La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent et la Great Lakes Saint Lawrence Seaway Development Corporation des États-Unis poursuivent leur collaboration dans la planification et la réalisation 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.

Avant la pandémie, les membres de l'Autoroute H₂O ont participé à quelques événements importants, comme la Conférence canadienne de l'agriculture et au congrès annuel de la National Grain and Feed Association, à Austin, au Texas. Pendant le reste de l'année, l'équipe de l'Autoroute H₂O a concentré ses efforts sur les communications en ligne et a organisé des rencontres virtuelles pour mobiliser les intervenants, ainsi que des conférences et des webinaires qui lui ont permis de rester en contact avec les intervenants.

Le congrès 2020 de l'Autoroute H₂O s'est déroulé de façon virtuelle, en novembre; il a réuni 145 délégués et plusieurs personnes ont consulté le site du congrès par la suite.





EXCELLENCE OPÉRATIONNELLE

Inculquer une culture de la sécurité « zéro blessure ».

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.

Exercer nos activités en période difficile

Puisque la Voie maritime est un élément essentiel du réseau de transport nord-américain, il est primordial que la Corporation exerce ses activités et entretienne ses infrastructures de façon sûre et efficace.

Pendant la pandémie, les employés de l'exploitation ont travaillé sur place, tandis que plusieurs autres ont adopté le télétravail. Les protocoles pour la COVID-19 mis en place par la Corporation ont limité le nombre d'interactions physiques, réduit les risques d'éclosion et protégé les employés de l'exploitation et de l'entretien pour qu'ils puissent assurer le fonctionnement et l'entretien du réseau. Nous avons pris des mesures pour protéger les équipages des navires et adapter les processus pour le passage des plaisanciers. Grâce à cela, la Voie maritime a pu continuer d'offrir un excellent niveau de service sans aucune interruption.

Saison de navigation

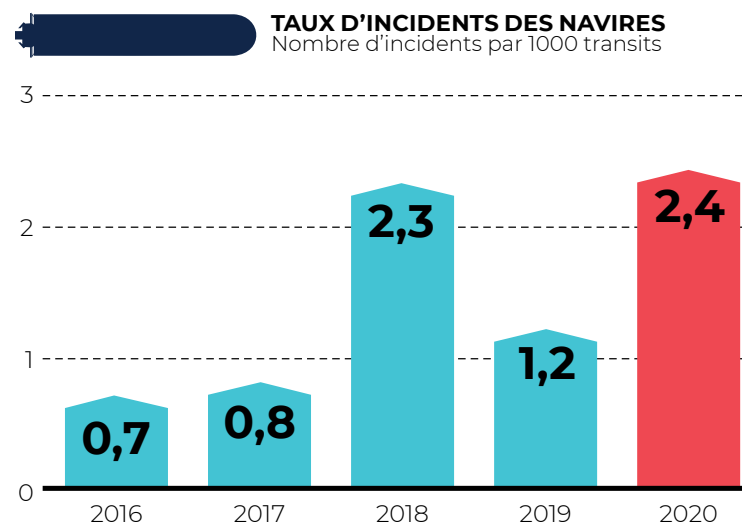
En 2020, la Voie maritime du Saint-Laurent a inauguré sa 62^e saison de navigation le 24 mars pour le canal Welland (section Niagara) et le 1^{er} avril pour le tronçon Montréal-Lac Ontario (MLO). C'est le 31 décembre 2020 que le dernier navire commercial a terminé la traversée du tronçon MLO, pour un total de 275 jours de navigation. Dans la section Niagara, le dernier navire a franchi l'écluse 7 le 7 janvier 2021, après 290 jours de navigation dans le canal Welland.

Tandis que le marché du transport maritime poursuit son évolution, la mise en œuvre de technologies novatrices qui facilitent la gestion de la circulation des navires, associée au pilotage et à la capacité de déglacage, est essentielle pour continuer à prolonger la saison de navigation tout en respectant les milieux sociaux et les conditions environnementales.

Sécurité et sûreté maritimes

Le transport maritime demeure le moyen le plus sûr et le plus fiable pour déplacer des marchandises.

Au cours de la saison de navigation 2020, 14 incidents avec des navires commerciaux occasionnant des dommages à des navires ont eu lieu soit, 2,4 incidents par 1 000 passages. Bien qu'il s'agisse d'une augmentation par rapport à 2019, ce taux est nettement inférieur à la cible de moins de 5 incidents de navires par 1 000 passages.



Préparation aux situations d'urgence

Malgré une année sans précédent, la Corporation a continué d'accorder la priorité à la préparation aux urgences. Après la planification et la mise en œuvre des mesures d'intervention liées à la COVID-19, un exercice axé sur les activités hivernales de la Voie maritime a été réalisé à distance.

Dans le tronçon MLO, un exercice d'urgence a simulé l'incendie d'un bateau de plaisance au quai aval de l'écluse de Saint-Lambert, ce qui a permis à l'équipe de l'exploitation de la Corporation et au service de sécurité incendie de la ville Longueuil de mettre en pratique les procédures d'urgence et de mieux se préparer à intervenir dans ce genre de situation. La Corporation a aussi participé à un exercice d'intervention conjointe en cas de déversement de pétrole en milieu marin.



Ontario Power Generation, la région Niagara et Transports Canada (Sécurité et sûreté maritimes) agissant à titre de vérificateur externe, sur les lieux d'un exercice d'urgence pour la recertification par la Société d'intervention maritime, Est du Canada (SIMEC) en vue des interventions en cas de déversement.

Gestion des eaux de ballast

Nous continuons de soutenir la mise en œuvre harmonieuse et pratique de la réglementation des eaux de ballast, qui contribue à maintenir le caractère concurrentiel de notre réseau de transport maritime dans un souci d'équité pour tous les utilisateurs. L'objectif principal consiste à nous assurer qu'aucune nouvelle espèce envahissante n'est introduite dans la Voie maritime.

Depuis 2006, les exigences liées à la gestion de l'eau de ballast dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent sont les plus rigoureuses au monde.

En 2020, pour une 12^e année consécutive où des inspecteurs de la Voie maritime soumettaient tous les navires à destination du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent, depuis l'extérieur de la zone économique exclusive (ZEE), à des examens rigoureux de la gestion des eaux de ballast. Sur 536 passages de navires, 10 628 citernes de ballast ont été contrôlées et 100% des formulaires de déclaration des eaux de ballast ont été examinés. Les inspecteurs ont déterminé que 98,2 % des citernes étaient conformes. Ces vérifications ont révélé qu'aucune eau de ballast non conforme n'était rejetée dans le réseau.

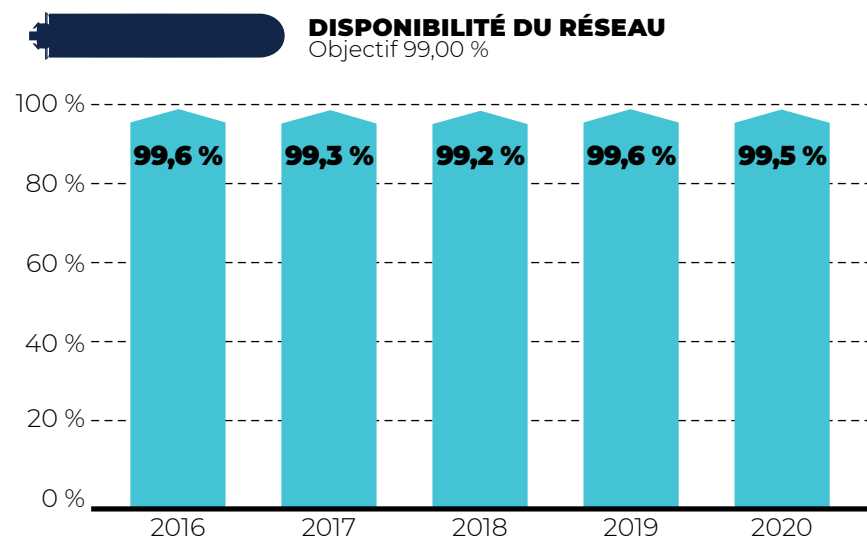
Navigation de plaisance

En 2020, la saison de navigation de plaisance a connu un départ tardif, le temps d'intégrer les directives de l'agence de santé publique aux processus de la Voie maritime pour les bateaux de plaisance. Des modifications ont été apportées aux méthodes habituelles de la Voie maritime, et un nouveau système de réservation pour les plaisanciers a été développé. À l'origine, le système d'appel téléphonique était géré par les employés de la Corporation mais, en septembre, nous avons mis en œuvre une plateforme libre-service en ligne qui permet aux clients de réserver, de modifier et de payer l'éclusage pour leur bateau de plaisance.

Fiabilité de l'infrastructure et renouvellement des actifs

Le maintien d'un réseau de transport sûr, fiable et économique est essentiel à la position concurrentielle 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 planifier à long terme, de sorte que les dépenses en immobilisations permettent de garantir un niveau élevé de disponibilité du réseau.

Au cours de la saison de navigation 2020, le taux de disponibilité du réseau, qui prend en compte les retards attribuables à la Voie maritime, a été de 99,50 %, surpassant l'objectif de 99,00.



Le recours à la technologie et à l'innovation dans le cadre du programme d'infrastructure de la Corporation continue de jouer un rôle crucial pour aider la Voie maritime à conquérir de nouveaux marchés et de nouvelles chaînes de valeur en améliorant la circulation des navires dans la Voie maritime.

Exemples de projets majeurs réalisés au cours de l'exercice 2020-2021

Section Niagara (canal Welland)



Écluse 2 - Revêtement de la porte busquée 3 – Réparation structurale et revêtement intérieur et extérieur. Intérieur de l'enceinte pendant les travaux d'hiver



Écluse 5 - Réfection et alignement des portes busquées 1 et 2 pour restaurer les surfaces des paliers et étanchéifier les joints.



Écluse 4 - Reconstruction du parement d'un monolithe (travaux préliminaires d'entretien) en prévision des travaux de réfection majeure du pont 6 qui débiteront en 2021 afin de prolonger la durée de vie utile du pont.



Programme de réparation des berges du passage 2 - Les zones présentant une détérioration et une érosion avancées ont été identifiées, ce qui a permis de stabiliser et de réparer les pentes et d'installer des enrochements pour protéger les berges à l'avenir.

Tronçon MLO (Montréal-Lac Ontario)



Beauharnois Écluse 3 -

Réfection et alignement des portes busquées 2, 3 et 4 pour restaurer les surfaces des paliers; pour les portes 3 et 4, les entretoises diagonales ont été remplacées et tendues, ce qui les rend plus rigides.



Côte Sainte-Catherine

écluse 2 - Restauration des vannes 1 et 2, nécessitant l'enlèvement, la réparation structurale et le revêtement, puis la réinstallation.

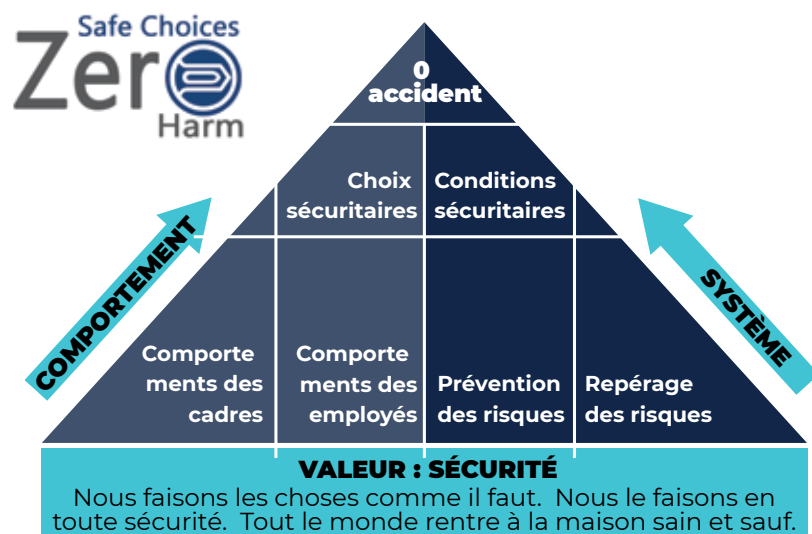
Santé et sécurité

De nouveau cette année, en comparaison avec d'autres industries de même nature, la Corporation a obtenu d'excellents résultats en matière de sécurité. Cela est dû au fait que les employés et la direction s'efforcent d'atteindre l'objectif de « zéro blessure » grâce à un programme rigoureux d'interventions de sécurité.

Pour l'exercice 2020-2021, la Corporation a enregistré un incident avec perte de temps en milieu de travail. Par ailleurs, étant donné que plusieurs personnes font du télétravail en raison de la pandémie, un deuxième incident a été signalé par l'une de ces personnes travaillant à distance.

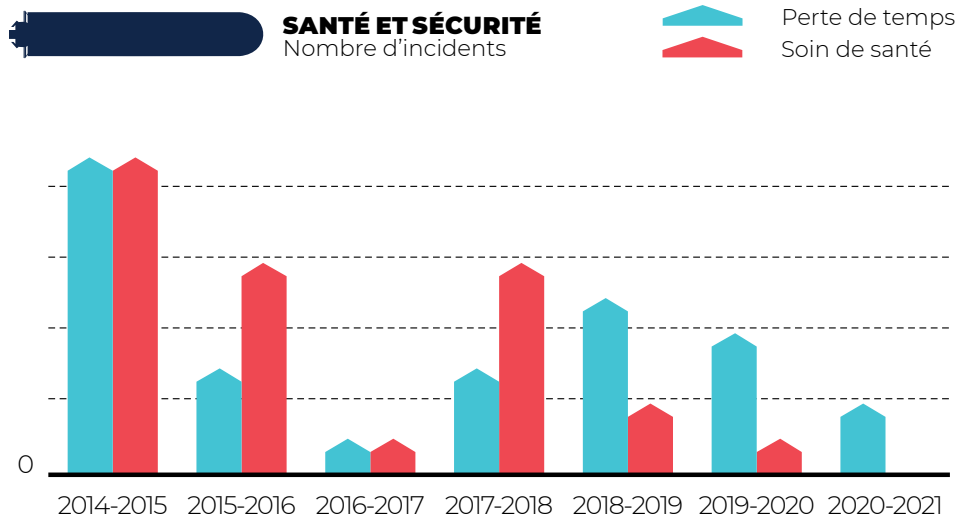
La Corporation fait maintenant le suivi des incidents mettant en cause des entrepreneurs pendant la période des travaux d'hiver. L'hiver dernier, les entrepreneurs travaillant aux structures de la Voie maritime ont enregistré trois incidents avec perte de temps et deux autres incidents de santé ont été signalés. Afin d'améliorer la sécurité sur les chantiers lors des travaux d'hiver, nous effectuons fréquemment des inspections et tous les programmes de sécurité et les incidents sont passés en revue avec les entrepreneurs.

En septembre 2020, la Corporation, avec le concours des comités locaux de santé et sécurité, a lancé le nouveau logiciel de gestion de la sécurité, « La Zone ».



« Dans sa progression vers l'objectif de zéro blessure, la Corporation reste engagée à offrir les ressources et les outils appropriés en matière de sécurité. Rien n'est plus important que de permettre à tous de rentrer à la maison sains et saufs, tous les jours. »

→ Terence Bowles, président et chef de la direction



Prix du président pour la sécurité

En septembre 2020, le prix du président pour la sécurité était décerné à l'équipe des services régionaux de Maisonneuve. Ces personnes ont soutenu de façon importante les efforts de la Corporation en accordant la priorité à la sécurité dans le cadre de nombreux projets concrets liés à la sécurité et réalisés en dehors du cadre normal de leurs activités. Parmi les réalisations de l'équipe, mentionnons la validation des procédures d'évacuation des espaces clos et la mise en œuvre d'un processus de formation opérationnelle pour les préposés aux amarres.



Équipe des services
régionaux – Section
Montréal/Lac Ontario

MAIN-D'ŒUVRE TRÈS PERFORMANTE



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

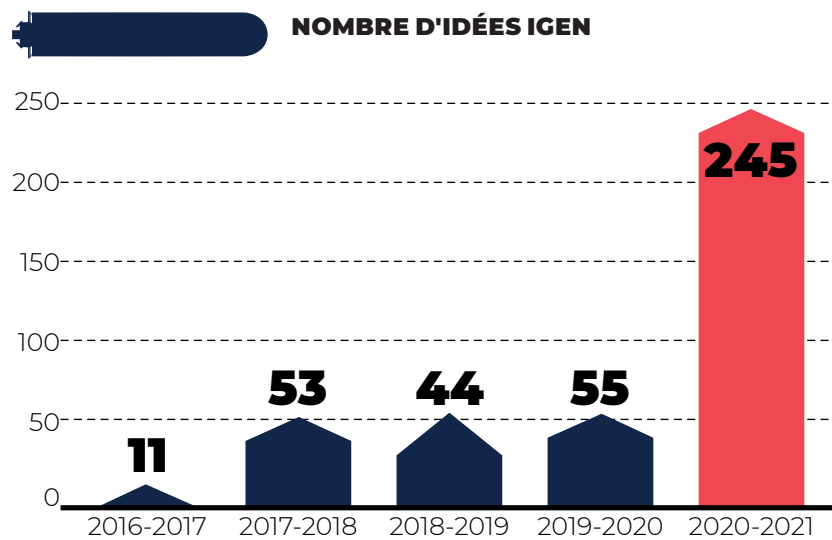
Prix Bob Swenor

Robert (Bob) Swenor, premier président du conseil d'administration de la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent, croyait à la formation continue, ainsi qu'à l'engagement envers la Corporation et la collectivité, et il estimait que ce sont les personnes qui font la différence. Le Prix Bob Swenor « Vivre les valeurs » est remis chaque année à un membre du personnel de la Voie maritime qui incarne ces valeurs.

La lauréate 2020 de ce prix est Nicole Giroux-Laplane, qui s'est jointe à la Voie maritime en 2012 à titre d'agente des communications internes. Depuis, les communications internes se sont considérablement améliorées, aussi bien en ce qui a trait à l'information commerciale qu'à la rédaction d'articles d'intérêt humain destinés à l'ensemble des employés de l'organisation.

Nicole incarne les valeurs de la Corporation que sont la sécurité, le respect, l'intégrité, la collaboration et l'innovation. Elle travaille en étroite collaboration avec les employés à tous les échelons afin de recueillir l'information et de la présenter de façon à nous renseigner et à susciter l'intérêt. Outre sa vie professionnelle à la Voie maritime, Nicole est très présente dans la collectivité, notamment auprès des organismes sans but lucratif et elle accueille un étudiant étranger au sein même de sa famille.

Amélioration des affaires



Au cours de la saison 2020-2021, la Corporation a mis l'accent sur l'amélioration de la plateforme iGen pour recueillir et gérer les idées d'amélioration. Cette mesure s'est soldée par des gains supérieurs à 5,5 millions de dollars grâce à de nombreux projets d'amélioration stratégiques et multiservices.

Sur le plan des systèmes d'information, de nouveaux logiciels permettant aux équipes de gérer les données de manière fiable et sécurisée ont été mis en place. La Corporation a renforcé l'intégration de ses systèmes et a poursuivi la normalisation, la simplification et l'automatisation des processus, ce qui a permis de réaliser d'importantes économies au chapitre de la productivité. La technologie a été mise à profit pour préparer la Corporation à la prochaine étape de la transformation numérique.

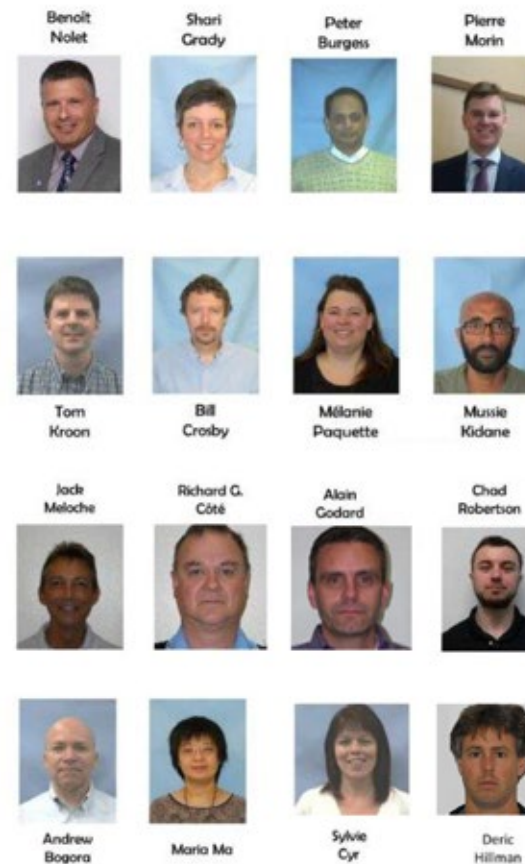
Elle a aussi déployé des serveurs et des environnements virtuels à la fine pointe pour soutenir ses activités, notamment des simulateurs pour les centres des opérations, l'opération à distance des écluses et la cybersécurité. Un accès Internet supplémentaire, une bande passante réseau améliorée et de nouveaux logiciels pour la résolution des problèmes ou le suivi des actifs ont contribué à accroître l'efficacité des TI et des activités en général.

Prix pour l'amélioration des affaires

En 2020, le programme d'amélioration continue (AC) a été élargi afin de récompenser une personne ou une équipe ayant fait preuve d'un rendement exceptionnel en ce qui a trait à l'amélioration des activités. L'évaluation du rendement tient compte de cinq critères : l'attitude et le comportement; la compétence; l'effort; les avantages et les résultats.

En 2020, les lauréats du nouveau Prix pour l'amélioration des affaires ont été les membres de l'équipe de gestion de la crue des eaux. L'objectif principal de cette équipe était de rassurer les clients quant à la sécurité de la navigation malgré des niveaux et des débits d'eau élevés.

Le recours à la technologie, associé à leur collaboration avec des partenaires comme le Service hydrographique du Canada pour améliorer le partage des données de navigation dans des conditions environnementales difficiles, ont permis d'optimiser les trajets maritimes pour les navires et de réduire l'utilisation de remorqueurs. Les efforts déployés par l'équipe ont contribué à améliorer la sûreté et la sécurité de la navigation, tout en améliorant la fiabilité du réseau. La mise en œuvre d'outils et d'informations plus précis a permis de réaliser des économies importantes et d'éliminer des coûts inutiles.



ENGAGEMENT DES INTERVENANTS

À titre de gestionnaire de la Voie maritime du Saint-Laurent, la Corporation reconnaît que la gestion de la voie navigable doit tenir compte des intérêts de nombreux intervenants, notamment les entreprises et l'industrie, les collectivités locales et les plaisanciers.



Engagement auprès des partenaires gouvernementaux

Corridor commercial (canal Welland)

Dans le contexte du développement du corridor commercial des Grands Lacs-Voie navigable du Saint-Laurent, et alors que le monde évolue vers une économie postpandémique, la Corporation a solidifié ses relations avec les collectivités locales grâce à un plan de sensibilisation. L'objectif est de soutenir les économies locales le long de la Voie maritime, d'optimiser les avantages de la navigation et d'en minimiser les impacts. Prenons par exemple le travail avec les intervenants locaux et les principaux élus dans la section Niagara, où les entreprises de manutention et les partenaires des administrations portuaires utilisent des liens intermodaux stratégiques. Le chantier en cale sèche pour la réparation navale a connu beaucoup de succès, créant de bons emplois et de réelles opportunités pour les collectivités riveraines.



Accès à l'eau (Côte Sainte-Catherine / grande région de Cornwall / canal Welland)

Pour les collectivités locales, l'accès à l'eau est un aspect essentiel à l'harmonisation des usages du fleuve Saint-Laurent. Par exemple, en 2020, nous avons collaboré avec les entités municipales le long du canal de la Rive-Sud (Montréal) pour examiner la possibilité de créer une promenade fluviale, nous avons examiné la diversification des utilisations du fleuve Saint-Laurent dans la région de Cornwall et la faisabilité d'un réaménagement du secteur riverain le long du canal Welland (régions de Port Weller et de Port Colborne).

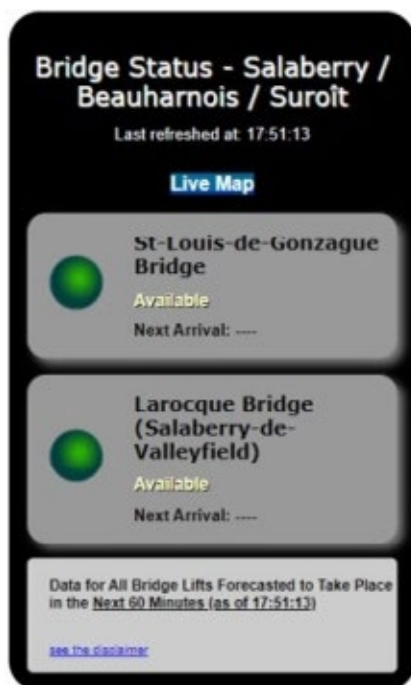
Engagement auprès des collectivités

Les efforts de communication avec les collectivités se sont intensifiés en 2020. Dans le canal de la Rive-Sud de Montréal, les équipes de l'Infrastructure et de l'Ingénierie ont travaillé avec des consultants mandatés par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) sur la possibilité d'intégrer une voie piétonnière et cyclable à la Route Verte régionale afin de permettre un meilleur accès, plus sécuritaire, au bord de l'eau le long de la digue du fleuve Saint-Laurent.



En bordure du canal de Beauharnois, la Corporation a continué de rencontrer régulièrement les élus et les résidents locaux, et a utilisé la technologie pour améliorer la visibilité et la prévisibilité du trafic maritime en vue de réduire l'impact opérationnel de la circulation maritime dans le canal sur la collectivité aux périodes de pointe.

Dans la grande région de Cornwall, la Corporation a collaboré avec un réseau de citoyens et l'Institut des sciences environnementales du fleuve Saint-Laurent pour élaborer un programme volontaire de réduction de la vitesse des navires avec l'appui des utilisateurs maritimes. Ce projet, inspiré par un projet semblable réalisé par Transports Canada dans la région du lac Saint-Pierre, est mis à l'essai pendant la saison de navigation 2021.



La Corporation a utilisé le système de Sensibilisation accrue aux activités maritimes pour établir des communications avec les collectivités locales afin d'enrichir le partage des connaissances et des informations critiques.

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 Great Lakes St. Lawrence Seaway Development Corporation, et les présente sous forme globale. Dans l'ensemble, en 2020, les entités de la Voie maritime ont obtenu un score global de 4,6 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'une des principales initiatives à l'origine de la réduction des émissions de GES de la Corporation a été le remplacement de l'équipement de déglacage, fonctionnant au diesel et produisant de la chaleur, par des dispositifs dans l'eau qui permettent un écoulement continu de l'eau autour des structures clés des écluses, empêchant ainsi la formation de glace.

En 2020, la Corporation a atteint son plus bas niveau enregistré d'émissions de gaz à effet de serre (GES), avec un total équivalent à 1 170 tonnes métriques de CO₂, soit une diminution de 27 % par rapport aux niveaux de 2019.



Photo reproduite avec l'autorisation
de John Gleed – Copyright
www.stlawrencepics.com

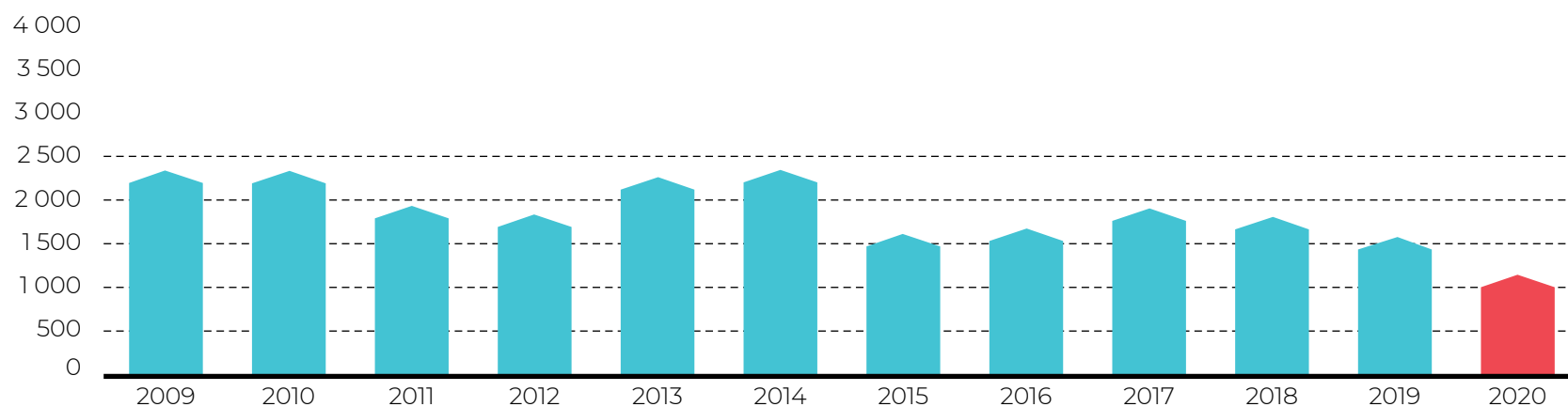


**Un conseiller, Véhicule et équipement,
avec le tout dernier véhicule électrique
de la Corporation. En tout, cinq bornes de
recharge pour véhicules électriques étaient
en service aux installations de la Corporation.**



ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DE LA CGVMSL

Tonne d'équivalent CO₂



An aerial photograph of a large cargo ship, the 'BAIE ST PAUL', navigating through a canal. The canal is bordered by snow-covered banks and industrial structures. In the background, a large steel truss bridge spans the water, with a city skyline visible in the distance under a clear sky.

DURABILITÉ FINANCIÈRE

**Les résultats pour
l'exercice 2020-2021
couvrent la période
du 1^{er} avril 2020 au
31 mars 2021.**

PRINCIPALES DONNÉES FINANCIÈRES	2020-2021	2019-2020	2018-2019
	(en milliers)		
Produits			
Péages	76 808 \$	73 772 \$	78 108 \$
Autres	3 188	4 273	4 472
Revenus des terrains Catégorie 1 remis au receveur général	7 589	5 885	4 260
Total – Produits	87 585 \$	83 930 \$	86,840 \$
Charges de fonctionnement			
Salaires et avantages*	54 289 \$	55 702 \$	57 809 \$
Autres**	11 316	13 948	12 074
Avantages sociaux futurs des employés (hors trésorerie)	(7 196)	(15 250)	(18 510)
Total – Charges de fonctionnement	58 409 \$	54 400 \$	51 373 \$
Excédent des produits sur les charges de fonctionnement	29 176 \$	29 530 \$	35 467 \$
Investissement dans le renouvellement des actifs			
Entretien régulier	10 282 \$	10 141 \$	10 067 \$
Entretien majeur	64 440	58 907	49 915
Acquisitions d'immobilisations	1 232	2 107	1 049
Total – Investissement dans le renouvellement des actifs	75 954 \$	71 155 \$	61 031 \$

* Comprend des paiements d'insuffisance de solvabilité de -185 \$ (2020-2021), 1 113 \$ (2019-2020), 3 892 \$ (2018-2019) et 9 803 \$.

** 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 2021)

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 nationaux 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

Paul A. Gourdeau (président)
Armateurs internationaux

Terence F. Bowles
Président et chef de la direction

Frank Hummell
Gouvernement de l'Ontario

Bronko Jazvac
Acier et minerai de fer

Raymond Johnston
Autres membres

Donald MacDonald
Céréales

Pierre Préfontaine
Gouvernement du Québec

Karen Tippet
Gouvernement fédéral

Greg Wight
Armateurs nationaux

Régie interne

DIRIGEANTS

Terence F. Bowles
Président et chef de la direction

Pauline LeBlanc
Secrétaire de la Corporation

Membres de l'industrie 2020-2021

ARMATEURS NATIONAUX

Algoma Central Corporation
St. Catharines, Ontario

**Canada Steamship Lines,
Division groupe CSL Group 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 Limitée
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

Colley Motorships Ltd.
Montréal, Québec

Fednav International Ltée
Montréal, Québec

Gresco Ltée
Montréal, Québec

Inchcape Shipping Services
Dorval, Québec

**Les Agences Océaniques
du Bas St-Laurent Ltée**
Québec, Québec

McLean Kennedy Inc.
Halifax, Nouvelle-Écosse

**Navitrans Shipping
Agencies (East) Inc.**
Laval, Québec

**Robert Reford, filiale
du Groupe La Perrière**
Montréal, Québec

AUTRES MEMBRES

K + S Sel Windsor Ltée
Pointe-Claire, Québec

Lafarge Canada Inc.
Laval, Québec

**Lehigh Hanson
Materials Limited**
Edmonton, Alberta

Sucre Redpath Ltée
Toronto, Ontario

Suncor Énergie Inc.
Mississauga, Ontario

ACIER ET MINÉRAI DE FER

ArcelorMittal Dofasco G.P.
Hamilton, Ontario

Compagnie minière IOC
Montréal, Québec

Stelco Inc.
Hamilton, Ontario