



**SOCIÉTÉ DE
DÉVELOPPEMENT
ÉCONOMIQUE
DU SAINT-LAURENT**

ENTREVUE DU MOIS PRÉSENTÉE PAR



JEAN AUBRY-MORIN

VICE-PRÉSIDENT, RELATIONS EXTERNES

CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT



M. Aubry-Morin a été nommé vice-président, Relations externes, en janvier 2013. Il est entré au service de la Voie maritime en 2008, à titre de responsable du développement durable et des affaires environnementales de la Corporation. En fin 2009, il a été nommé responsable à l'Exploitation de la Région de Niagara. Avant d'arriver à la Voie maritime, il a œuvré dans le secteur industriel et hautes technologies en énergies renouvelables et récemment dans le secteur du transport maritime et de la distribution mondiale. M. Aubry-Morin a une vaste expérience de la gestion d'entreprise en Amérique du Nord, en Europe et en Asie.

Depuis juillet 2008 M. Aubry-Morin est aussi membre du Conseil de la Sodes et de son comité des finances depuis octobre 2016.

Le potentiel immense des écluses

Question 1 : Quels sont le rôle et les responsabilités de la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent dans le bon fonctionnement de la voie maritime du Saint-Laurent?

Réponse 1 : La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent, société sans but lucratif, est l'**intendant** responsable du passage sécuritaire et efficace du fret maritime dans les installations de la Voie maritime canadienne, qui comporte 13 écluses sur les 15 situées entre Montréal et le Lac Érié. Elle s'assure que la voie

navigable demeure en tout temps un réseau sécuritaire et bien géré afin de protéger ses utilisateurs, son intégrité et les membres du public qu'elle côtoie.

C'est une **grande fierté** pour moi de faire partie d'une institution binationale qui représente aujourd'hui le réseau maritime des Grands Lacs et de la Voie maritime; une **artère essentielle de transport** aise indelachainé d'approvisionnement d'un territoire qui correspond à la **3e plus grande économie mondiale**.

En effet, selon un rapport spécial de BMO Marchés des capitaux, les deux provinces canadiennes et



SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT

les huit États américains riverains du réseau Grands Lacs-Voie maritime engendrent d'énormes retombées économiques partout en Amérique du Nord.

En partenariat 24 heures sur 24, 7 jours par semaine avec son homologue américaine, « the *Great Lakes St. Lawrence Seaway Development Corporation* (GLS) », la Corporation canadienne coordonne les opérations, notamment en ce qui concerne la réglementation, le fonctionnement quotidien des installations et leur entretien, la gestion de la circulation des navires, les aides à la navigation, la sécurité, les programmes environnementaux, les dates d'ouverture et le développement commercial. Il s'agit là d'un exemple remarquable de collaboration transfrontalière.

La Corporation pose un **regard constant sur l'avenir**. Elle cherche à promouvoir sa compétitivité et assurer le bon fonctionnement du réseau en misant sur les nouvelles technologies innovantes et à la fine pointe. La Corporation joue un rôle-clé au sein du réseau nord-américain des transports en assurant la **fiabilité légendaire** et la productivité des opérations maritimes de transport de marchandises.

Par son approche commerciale dans le cadre de ses opérations, la Corporation travaille à **mobiliser** les partenaires de l'industrie maritime car elle a le mandat d'être efficace et sensible aux besoins des parties prenantes, mais aussi des communautés adjacentes quelle touche. À titre d'intendant, la Corporation **protège les droits et**

les intérêts des collectivités voisines le long de la voie maritime.

Question 2 : En quoi est-il nécessaire de fermer la Voie maritime durant la période hivernale? Est-ce que ces travaux permettent une mise à niveau des infrastructures actuelles ou servent davantage à les développer et les moderniser?

Réponse 2 : Tout en gardant à l'esprit l'équilibre entre les réalités socio-environnementales et économiques, la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent souhaite optimiser le plus possible la période de navigation commerciale et ce, afin de contribuer au maximum à l'activité économique nord-américaine.

Cette année, la saison de navigation commerciale dans le canal Welland s'est terminée le 7 janvier 2021 soit 7 jours après la fermeture du tronçon entre Montréal et le Lac Ontario; suite à la conclusion d'un projet pilote couronné de succès pour prolonger la saison pour une deuxième année. Vingt navires commerciaux ont ainsi transité par le canal après le 31 décembre 2020.

La prise en considération des conditions météorologiques, l'état des glaces, les exigences du trafic maritime mais aussi l'entretien et les projets d'amélioration sont tous des facteurs qui influent sur la décision stratégique de fermer ce système sophistiqué d'écluses entre Montréal et le Lac Érié pendant la saison hivernale; soit entre décembre et mars. Pendant l'hiver, il arrive en effet que la formation de glace réduise les débits



SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT

d'eau sous le seuil acceptable pour la navigation commerciale.

De plus, un entretien rigoureux du canal, des diverses composantes avancées des écluses comme les portes et les vannes mais aussi des ponts qui enjambent la Voie maritime doit être fait chaque année afin d'assurer le passage sécuritaire, fiable et efficace des bateaux la saison suivante. Ces travaux qui nécessitent parfois de vider l'eau des écluses ne peuvent être effectués durant la saison régulière pendant laquelle des milliers de bateaux empruntent les installations de la Voie maritime.

Les travaux d'entretien majeurs effectués stratégiquement entre décembre et mars contribuent de manière significative à la fiabilité légendaire des installations de la Voie maritime qui avoisine les 100%.

Ce système élaboré d'écluses dépend d'éléments à la fine pointe de la technologie comme le système d'amarrage à mains libres qui eux aussi doivent être entretenus et vérifiés pendant la saison hivernale.

Enfin, c'est pendant cette période que la Corporation peut améliorer ses infrastructures et installations grâce à la mise en œuvre de projets particuliers. La Voie maritime s'est d'ailleurs dotée de nouvelles technologies performantes qui assurent une meilleure intégration des données, améliore les temps de passage des bateaux et contribuent ainsi à une expérience client renouvelée.

Question 3 : Selon vous, comment l'industrie maritime et ses partenaires peuvent-ils faire en sorte de maximiser l'utilisation de la Voie maritime et ainsi accroître la participation de ce secteur d'activité dans l'économie canadienne?

Réponse 3 : L'industrie maritime et ses partenaires dont la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent sont de véritables ambassadeurs de l'autoroute maritime H20. En continuant à mettre de l'avant les avantages de proximité, de livraison, de cargaison et de réseautage que ce système procure aux utilisateurs, ils peuvent accroître la participation de l'industrie maritime dans l'économie canadienne.

La disponibilité sans faille de nos installations permet à nos utilisateurs d'assurer un haut niveau de service et de fiabilité auprès de leurs propres clientèles, d'effectuer une rotation rapide des bateaux et ainsi contribuer au maintien de la fluidité des chaînes d'approvisionnement partout sur le territoire.

La Voie maritime continuera de collaborer avec les transporteurs et les expéditeurs domestiques et internationaux afin de maximiser les occasions en matière de transport de marchandises et de confirmer sa position concurrentielle dans le réseau des transports nord-américain.

Ensemble, l'industrie maritime et ses partenaires font preuve de résilience et d'agilité dans les opérations et l'ajustement des plans de transport contribuant ainsi à la robustesse et la compétitivité



SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT

du système de transport maritime sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs.

En travaillant en ce sens, l'Industrie maritime et ses partenaires dont la Voie maritime, les transporteurs et les expéditeurs sont prêts à poursuivre le développement de nouveaux marchés comme le transport de cargaisons de projets éoliens. Ils sont également en mesure de saisir les opportunités sur les marchés existants tels que le transport de matériaux de construction ou de vrac liquide selon les conditions de marché .

En continuant d'explorer les opportunités pour augmenter la quantité et le nombre de différents de produits et de nouvelles marchandises qui peuvent transiter par la Voie maritime, ils peuvent aussi accroître leur participation dans l'économie canadienne.

La volonté des transporteurs d'investir dans des nouveaux navires pouvant circuler sur la Voie maritime pour faire face à l'augmentation de la demande de transport de marchandise et de transits de navires internationaux peuvent contribuer à renforcer l'impact économique positif de l'industrie maritime dans l'économie canadienne.

La Corporation de Gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent est déterminée à demeurer un atout indéniable pour le transport de marchandises et les chaînes d'approvisionnement partout dans le monde et ce, peu importe ce que seront les conditions économiques suite à la pandémie.

À propos de la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent :

La Corporation de gestion 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 gère et exploite les installations canadiennes 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.

Autres

[Site web de la Voie maritime](#)

[Centre de ressources de la Voie maritime](#)

[Vidéo du 60e anniversaire de la Voie maritime](#)



Photo aérienne des installations à St-Lambert