



# LIVRE BLANC

## PROLONGEMENT DE LA SAISON DE NAVIGATION DANS LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

---

### 1. SITUATION ACTUELLE

#### a) Section Montréal-lac Ontario (MLO)

Ces cinq dernières années, la saison de navigation dans la section Montréal-lac Ontario (MLO) de la Voie maritime du Saint-Laurent a débuté entre le 22 mars et le 1<sup>er</sup> avril; la date précise était annoncée chaque année au cours de la deuxième ou troisième semaine de février. La date la plus tardive résulte d'une réaction exagérée au niveau d'eau élevé du lac Ontario, qui a causé un débit sortant rendant la navigation non sécuritaire.

#### b) Canal Welland

La Voie maritime du Saint-Laurent a maintenant terminé son projet pilote quinquennal visant à prolonger la saison d'une semaine dans le canal Welland. Durant ce projet pilote, comme le veut la pratique en vigueur, la date de début de la saison était annoncée chaque année à la mi-février et se situait entre le 19 mars et le 1<sup>er</sup> avril. La date de fin, quant à elle, était communiquée au mois de novembre et se situait entre le 31 décembre et le 9 janvier.

En raison des changements climatiques, la glace a été généralement plus mince dans le réseau de la voie maritime ces dernières années; la Voie maritime du Saint-Laurent a donc pu envisager de repousser les dates de fin communiquées précédemment. En cas de prolongation, la nouvelle date de fin était le plus souvent annoncée au cours de la quatrième semaine de décembre. La navigation effectuée durant le prolongement de saison était facturée aux exploitants.

#### c) Écluses de Sault Ste. Marie

La réglementation fédérale sur la navigation et les eaux navigables ([titre 33, article 207.440](#)) établit que la saison d'exploitation des écluses de Sault Ste. Marie (écluses du Sault) débute le 25 mars et se termine le 15 janvier. Ces dates sont fixes, sauf en cas d'urgence, comme l'a déterminé l'US Army Corps of Engineers (USACE).

### 2. PROBLÈMES QUI DEMEURENT

En raison de la variabilité des dates de début et de fin de la saison pour la Voie maritime du Saint-Laurent, il est impossible de bien planifier le fret et d'établir un calendrier adéquat pour les navires, et les compagnies ne peuvent pas profiter pleinement des prolongements de la saison. La situation influe sur la satisfaction des chargeurs et la confiance accordée à cette chaîne



d'approvisionnement. Par ricochet, les atouts du fret maritime ne sont pas pleinement exploités, comme les avantages économiques et environnementaux d'opter pour ce mode de transport au lieu des chemins de fer et du camionnage, ainsi que les retombées sociales associées à la réduction de la congestion routière.

### 3. SOLUTION PROPOSÉE PAR LA CHAMBRE DE COMMERCE MARITIME

La Chambre de commerce maritime (CCM) estime que la clé du succès réside dans la prévisibilité, car elle seule peut permettre tant aux chargeurs qu'aux propriétaires de navires de profiter pleinement d'une prolongation de la saison.

#### a) Début de la saison

La CCM considère que la détermination d'une date fixe pour le début de la saison de navigation contribuerait grandement à assurer la prévisibilité pour le secteur. Elle propose de faire commencer la saison chaque année le 22 mars, ce qui non seulement faciliterait la planification du fret, mais aussi éliminerait la nécessité de communiquer la date de début chaque année (N.B. : ces dernières années, le lancement de la saison s'est fait selon la pratique en vigueur).

#### b) Fin de la saison

La CCM suggère de tabler sur la réussite du projet pilote pour le canal Welland et de financer la mise en œuvre progressive d'autres projets pilotes visant à faire concorder la fin de la saison de navigation avec la date de fermeture des écluses du Sault, comme suit :

Section	Phase 1 Janvier 2019 à janvier 2024	Phase 2 Janvier 2025 à janvier 2030	Phase 3 Janvier 2031 à janvier 2036
Canal Welland	Prolongation de 7 jours, jusqu'au 8 janvier	Autre prolongation de 7 jours, jusqu'au 15 janvier	La date de fermeture ordinaire du canal Welland sera fixée au 15 janvier.
Section MLO		Prolongation de 7 jours, jusqu'au 8 janvier	Autre prolongation de 7 jours, jusqu'au 15 janvier

### 4. POINTS À CONSIDÉRER EN LIEN AVEC LA SOLUTION

#### a) Partenaires stratégiques

La proposition – pour la section MLO et le canal Welland de la Voie maritime du Saint-Laurent – de prolonger la saison en vue de la faire concorder avec celle des écluses du Sault profiterait à de multiples acteurs ne relevant pas de la CCM, comme des chargeurs internationaux et nationaux, potentiellement des chargeurs des États-Unis, des ports des Grands Lacs, la

Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent et la Great Lakes St. Lawrence Seaway Development Corporation.

### **b) Capacité**

Il faudra que les ports et l'infrastructure demeurent accessibles durant la prolongation, comme les ponts, les postes à quai et le personnel s'occupant des opérations de fret.

Il y aurait lieu d'examiner la disponibilité et le coût des services de pilotage, notamment en cas d'affectation de deux pilotes.

Il faudra assurer la fiabilité et l'efficacité de la navigation peu importe l'état de la glace. Pour ce faire, il pourrait être nécessaire de bonifier les services de déglacage pour certaines portions de la Voie maritime du Saint-Laurent, les activités de dégagement de la glace et éventuellement les investissements dans les mécanismes de gestion des glaces (ex. : estacades à glaces, rideaux d'air, émulseurs, dispositifs de chauffage des portes).

Le prolongement de la saison viendrait légèrement condenser le calendrier des travaux d'entretien hors saison, mais la prévisibilité de la date de fin de la saison facilitera une planification efficace de ces travaux.

### **c) Premières Nations**

La Voie maritime du Saint-Laurent est actuellement exploitée en vertu d'un protocole d'entente conclu avec des Premières Nations, protocole qui pourrait empêcher le prolongement annuel de la saison au-delà du 10 janvier. La Voie maritime du Saint-Laurent pourrait donc devoir modifier ce protocole pour prolonger la saison de navigation.

### **d) Climat**

La navigation maritime est le mode de transport ayant la plus faible empreinte carbone. Un prolongement de la saison de la Voie maritime du Saint-Laurent permettrait donc de réduire les émissions de GES du Canada et des États-Unis associées au transport intérieur en venant remplacer une partie du transport terrestre sur les routes et les chemins de fer.

### **e) Suppléments à payer en fin de saison**

Pour assurer la réussite du prolongement de la saison et la prévisibilité, il faut recouvrer les frais d'exploitation supplémentaires en les intégrant aux barèmes tarifaires en place. Les suppléments de fin de saison créent de l'incertitude quant aux coûts pour les chargeurs et dissuadent ces derniers d'utiliser le réseau au maximum de sa capacité.