



Découvrez

# Le réseau Grands Lacs- Voie maritime du Saint-Laurent

Une vue d'ensemble de  
la voie navigable la  
plus dynamique en  
Amérique du Nord





Photo de Thies Bagner, MPA, Bagner Photo Ltd.

# Un accès fluvial compétitif au cœur de l'Amérique du Nord

Le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent relie le monde entier au centre des États-Unis et du Canada

## Vue d'ensemble

Avec ses plus de 2 340 milles (3 700 km) de l'océan Atlantique jusqu'au cœur de l'Amérique du Nord, le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent est une des voies maritimes commerciales les plus grandes et les plus stratégiques au monde.

Elle est aussi une route de transport extrêmement compétitive au service des grands marchés intérieurs des États-Unis et du Canada.

Les Grands Lacs constituent à eux seuls une mer intérieure d'eau douce unique au monde. Ils présentent une superficie de 95 170 milles carrés d'eau douce, dont environ 61 000 aux États-Unis et 34 000 au Canada. Leurs rivages font 10 000 milles, soit davantage que tout le littoral atlantique des États-Unis.

Une variété de types de navires utilisent le réseau, y compris des navires océaniques aux dimensions de la Voie maritime venant de partout au monde; des vraquiers autodéchargeurs faisant jusqu'à 1 000 pieds (305 m) et qui demeurent toujours dans les Grands Lacs; et des ensembles remorqueur-chaaland qui relient le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent au réseau navigable intérieur des États-Unis, se rendant jusqu'au golfe du Mexique.

En plus de 40 ans depuis son ouverture à la navigation en 1959, la Voie maritime du Saint-Laurent a servi à transporter plus de 2 milliards de tonnes métriques de marchandises, soit une valeur estimée de 400 milliards de dollars américains. Environ 50 p. 100 de ces marchandises sont transportées à destination ou en provenance de ports outre-mer, surtout en Europe, au Moyen-Orient et en Afrique. Le reste relève du commerce côtier américain et canadien.

La construction des 189 milles (306 km) de la Voie maritime reliant Montréal et le lac Ontario a été reconnue comme une des plus grandes réalisations d'ingénierie de l'histoire, surpassant à ce titre le canal de Suez construit en 1869 et même le canal de Panama construit en 1914. Sept écluses ont été construites dans la section Montréal-lac Ontario de la Voie maritime : cinq canadiennes et deux américaines. Elles soulèvent les navires en tout de 246 pieds (75 m) au-dessus du niveau de la mer.

Le canal Welland de 28 milles (44 km) est la quatrième version d'un lien navigable entre le lac Ontario et le lac Érié, dont la première remonte à 1829. Le canal d'aujourd'hui a été construit en 1913, il a été approfondi dans les

années 1950 dans le cadre du projet de la Voie maritime et son tracé a été redressé en 1973. Aujourd'hui, ses huit écluses qui appartiennent toutes au Canada soulèvent les navires de 326 pieds (100 m) par-dessus l'escarpement de Niagara.

Le passage au lac Supérieur, qui se situe à 602 pieds (183 m) au-dessus du niveau de la mer, se fait par les écluses de Sault Ste. Marie, sur la rivière St. Mary's.

Sur la Voie maritime, les marchandises sont transportées aussi bien par des navires battant les pavillons de nations maritimes du monde



**Le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent**



entier que par des navires canadiens spécialisés. La flotte américaine de navires des Grands Lacs est presque exclusivement consacrée à la navigation sur les Grands Lacs.

La navigation dans la Voie maritime se caractérise notamment comme suit :

- des mouvements remontants (en direction ouest) de marchandises générales, y compris de produits d'acier semi-finis comme des brames, des bobines, des poutres et autres, en provenance d'outre-mer;
- des mouvements remontants de minerai de fer des mines de l'Est du Canada;
- des mouvements descendants (vers l'est) de cargaisons de céréales destinées à l'exportation, jusqu'au bas Saint-Laurent où elles seront trans-



**LÉGENDE**

- PORTS
- ÉCLUSES CANADIENNES

**ÉCLUSES**

- 1 Saint-Lambert
- 2 Côte Sainte-Catherine
- 3 Écluse inférieure de Beauharnois
- 4 Écluse supérieure de Beauharnois
- 5 Snell
- 6 Eisenhower
- 7 Iroquois
- 8 Canal Welland (8 écluses)
- 9 Écluses de Sault Ste. Marie

Photo de Thies Bogner, MPA, Bogner Photo Ltd.



**La Voie maritime est plus proche que vous ne pourriez le penser.**

Plusieurs ports des Grands Lacs sont plus près des marchés européens que les ports de la côte est ou du golfe du Mexique, et permettent aux expéditeurs d'économiser temps et argent.

- De Baltimore (Maryland) à Liverpool (Angleterre) ..... 3 936 milles (6 334 km)
- Via la Voie maritime à partir de Detroit (Michigan) ..... 3 673 milles (5 911 km)
- De New York à Rotterdam ..... 3 824 milles (6 154 km)
- De Norfolk ..... 4 032 milles (6 489 km)
- De la Nouvelle-Orléans ..... 5 567 milles (8 959 km)
- Via la Voie maritime à partir de Montréal ..... 3 612 milles (5 813 km)

**Des études des transports démontrent les faits suivants.**

- Au plan des coûts, la Voie maritime est particulièrement compétitive pour le transport d'acier, de charges lourdes et de cargaisons spéciales à destination et en provenance d'Europe.
- Les ports des Grands Lacs ont des frais inférieurs à ceux des ports océaniques concurrents pour ce qui est de la manutention, de l'arrimage, des droits d'accostage et des droits de bassin pour les céréales, le minerai de fer, les bobines d'acier et la machinerie.
- Les expéditeurs d'acier économisent de 3 \$US à près de 50 \$US la tonne en passant par les ports des Grands Lacs plutôt que ceux de la côte est ou du golfe du Mexique.
- Les frais d'arrimage des produits d'acier ressortent en moyenne à environ 2,20 \$US la tonne de moins aux ports des Grands Lacs.

bordées de leurs vraquiers à des navires océaniques qui les livreront directement outre-mer.

La Voie maritime sert également au transport de cargaisons spéciales, de conteneurs, de produits forestiers, de produits pétroliers, de produits chimiques, d'huiles comestibles, de charbon, de sel, de ciment, d'engrais, de minerai, de métaux non ferreux et d'autres marchandises en vrac.

Le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent est un véritable système multimodal. Les produits passent sans discontinuité des navires aux trains et aux camions, et inversement. Ce n'est pas par hasard que les grands carrefours des transports ferroviaires et routiers du milieu du continent – comme Chicago, Toronto, Detroit et Toledo – sont égale-

ment de grands ports du réseau Grands Lacs-Voie maritime.

À partir des ports des Grands Lacs et de la Voie maritime, des réseaux routiers et ferroviaires essaient dans tout le continent. Plus de 40 routes provinciales et inter-États ainsi que près de 30 lignes ferroviaires relient les 15 grands ports et 50 ports régionaux du réseau aux consommateurs, produits et industries de toute l'Amérique du Nord.

Le réseau Grands Lacs-Voie maritime est également la route la plus économique et la plus respectueuse de l'environnement menant au centre du continent. Des études ont démontré que les transports maritimes consomment moins de carburant, produisent

moins d'émissions et sont plus sûrs que le train ou les camions, pour des cargaisons et des distances équivalentes.

Leur grande capacité de charge par rapport à la taille de leurs moteurs et leurs caractéristiques d'exploitation font que les navires des Grands Lacs et de la Voie maritime sont exemplaires aux plans de l'efficacité énergétique et des coûts.

Dès lors, il n'est pas surprenant que partout au monde, les expéditeurs choisissent le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent pour transporter de 40 à 50 millions de tonnes de marchandises par année à destination et au départ des États-Unis et du Canada.

**Réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent**  
[www.grandlacs-voiemaritime.com](http://www.grandlacs-voiemaritime.com)





# La Voie maritime au service de la production agricole et de la puissance industrielle de l'Amérique du Nord

De nombreux secteurs des économies américaine et canadienne profitent des avantages compétitifs du réseau Grands Lacs-Voie maritime

## Produits de base

L'économie du centre de l'Amérique du Nord se définit à la fois par une forte concentration d'activité manufacturière et une des régions agricoles les plus productives au monde. Ces deux secteurs économiques sont bien servis par le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent.

Les importations passant par la Voie maritime, par exemple, sont actuellement dominées par des produits semi-finis en acier provenant de marchés producteurs d'acier tels que l'Europe, la Russie, le Japon, le Brésil et l'Ukraine. Les produits d'acier transitant dans la Voie maritime prennent une variété de formes : brames, bobines, billettes, tiges et poutres structurales. Ces dernières années, la Voie maritime sert à transporter chaque année dans les 5 millions de tonnes métriques d'acier.

L'industrie automobile est le premier utilisateur d'acier transporté par la Voie maritime, mais le fait que l'acier serve dans de nombreux nouveaux produits a sensiblement stimulé le marché. Dans la construction par exemple, l'utilisation de l'acier augmente d'environ 5 p. 100 par année; il remplace des éléments de structure en bois dans les maisons.

Pour les produits sidérurgiques, les grands ports du réseau sont entre autres Cleveland, Burns Harbor (Portage), Detroit, Chicago et Milwaukee aux États-Unis; Hamilton, Windsor et Toronto au Canada. Plusieurs de ces ports ont investi lourdement dans leur capacité de manutention de l'acier depuis quelques années, alors que le réseau Grands Lacs-Voie maritime démontre sa compétitivité pour le commerce de l'acier importé.

L'avantage économique du réseau Grands Lacs-Voie maritime pour le transport de l'acier est rehaussé par le fait qu'après avoir déchargé leur cargaison d'acier, les vraquiers transatlantiques peuvent aisément prendre à bord une cargaison de céréales pour le chemin du retour.

Les exportations de céréales depuis les fermes du centre des États-Unis et du Canada vers les marchés du monde entier représentent en fait le plus fort volume de marchandises transitant par la Voie maritime du Saint-Laurent.

Ces dernières années, le tonnage annuel de céréales est en moyenne de 14 millions de tonnes métriques sur la Voie maritime, c'est-à-dire 30 p. 100 du total des marchandises qui y

sont transportées.

Le blé est le produit dominant, correspondant à environ la moitié du tonnage total de céréales. Viennent ensuite le maïs et les fèves de soya. Parmi les autres agriproduits transportés figurent le seigle, l'avoine et l'orge; les graines oléagineuses comme le canola, le tournesol et le lin; la pulpe de betterave servant d'additif alimentaire; ainsi que les haricots et les pois.

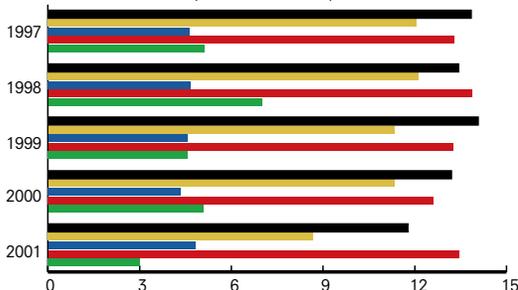
Historiquement, le Canada a été la première source de céréales destinées à l'exportation transitant par la Voie maritime. Depuis les

Les marchés étrangers desservis par les expéditions de céréales empruntant la Voie maritime se trouvent notamment en Europe, en Amérique du Nord, au Moyen-Orient, dans le bassin méditerranéen, en Russie, en Amérique centrale et en Amérique du Sud.



■ Céréales  
■ Minerai de fer  
■ Coal  
■ Autres marchandises en vrac  
■ Marchandises générales

**Bilan quinquennal du trafic combiné, par produit**  
(millions de tonnes)



années 1980 cependant, les expéditions canadiennes de céréales par le réseau ont plafonné à 17 millions de tonnes par année et les céréales américaines, qui jusque-là ne dépassaient pas 1 million de tonnes, ont graduellement progressé jusqu'à ce que les deux détiennent une part presque égale du trafic.

Un fort volume d'exportations céréalières de la Voie maritime est chargé directement sur des navires océaniques aux dimensions de la Voie maritime, à l'extrémité ouest des Grands Lacs, aux ports « jumeaux » américains de Duluth et Superior ou au port canadien de Thunder Bay. Ces ports, alimentés par des lignes ferroviaires provenant des États et provinces de l'Ouest, ont

