



**Sommaire annuel
2021-2022**

**Un corridor vert contribuant à la croissance
et aux possibilités économiques**



Photo page de couverture : Construit en 2021, le navire « Captain Henry Jackman » d'Algoma, dont le rendement énergétique est supérieur de 35 % à celui de navires moins récents, est un excellent exemple de la façon dont nos partenaires du secteur maritime tirent avantage de la technologie pour accroître la capacité de chargement tout en réduisant leur empreinte carbone.

Au fil des ans, la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (CGVMSL) a investi dans la modernisation et l'optimisation de ses opérations. Ces améliorations ont renforcé sa position en tant que corridor de transport essentiel pour le déplacement efficace des produits entre les marchés nord-américains et mondiaux.

Grâce à des améliorations et au recours à la technologie, la Corporation de Gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL) a devancé la réduction de ses émissions de gaz à effet de serre par rapport aux cibles établies par le gouvernement fédéral pour l'année 2030, contribuant ainsi à la durabilité.

Nous continuerons à promouvoir l'utilisation des navires plutôt que d'autres modes de transport moins efficaces sur le plan environnemental, à travailler avec des partenaires du secteur maritime pour réduire davantage les émissions de gaz à effet de serre, à contribuer à la création d'un corridor vert et à atténuer les perturbations de la chaîne d'approvisionnement mondiale.

Terence Bowles, président et chef de la direction

TABLE DES MATIÈRES

- 4 NOS VALEURS**
- 5 NOTRE MISSION**
- 6 NOTRE VISION**
- 7 MESSAGE DU PRÉSIDENT**
- 10 CROISSANCE DES AFFAIRES**
- 11 Résultats du trafic
- 12 Collaborer avec les expéditeurs et trouver de nouvelles solutions pour la chaîne d'approvisionnement
 - 12 Service de l'immobilier de la Voie maritime
 - 13 Initiatives de marketing binationales
- 14 EXCELLENCE OPÉRATIONNELLE**
- 15 Saison de navigation
- 15 Sécurité et sûreté maritimes
- 15 Navigation de plaisance
- 16 Programme d'entretien
- 16 Gestion des eaux de ballast
- 17 Gestion des infrastructures et renouvellement des actifs
- 18 Exemples de projets majeurs réalisés au cours de l'exercice 2021-2022
- 20 Sécurité
- 21 Prix du président pour la sécurité 2020-2021
- 22 MAIN-D'ŒUVRE TRÈS PERFORMANTE**
- 23 Prix Bob Swenor
- 23 Campagne Centraide
- 24 Amélioration des affaires
- 25 Prix de l'amélioration des affaires
- 26 ENGAGEMENT DES INTERVENANTS**
- 27 Communication avec les communautés
 - 27 Une nouvelle façon de correspondre : des interactions engageantes et structurantes
 - 28 Manœuvre des ponts dans le canal de Beauharnois : plus de prévisibilité et de précision
 - 28 Utilisateurs des médias sociaux – des ambassadeurs de l'industrie maritime
- 29 Alliance verte
- 29 Vers la carboneutralité
- 30 Protection de la faune
- 31 Matrice de pertinence
- 32 FINANCES**
- 34 RÉGIE INTERNE**
- 36 À PROPOS DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT**

NOS VALEURS

Sécurité : Nous le faisons bien.
Nous le faisons en toute sécurité.

Respect : Nous traitons les autres équitablement et sommes responsables de nos résultats.

Intégrité : Nous agissons de manière éthique. Nous sommes justes, honnêtes et ouverts.

Innovation : Nous pratiquons l'amélioration continue en utilisant la créativité et la technologie.

Collaboration : Nous travaillons en équipe.



NOTRE MISSION

Nous sommes au service de nos clients en faisant transiter les navires de façon économique, efficace, écologique et socialement responsable dans un réseau de voies navigables sûres, sécuritaires et fiables afin d'apporter une valeur à l'économie nord-américaine.



NOTRE VISION

La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent et ses partenaires – un réseau de transport essentiel et flexible, reliant le cœur de l'Amérique du Nord au reste du monde.



MESSAGE DU PRÉSIDENT



Une cérémonie avait lieu le 24 mars 2022 dans la région Niagara pour souligner l'ouverture de la 64^e saison de navigation de la Voie maritime. L'événement s'est déroulé « en personne » cette année et a permis d'accueillir plusieurs membres de l'industrie, du monde politique et des collectivités. Le CSL Welland a été le premier navire à traverser les écluses, et il arborait une murale en l'honneur des Jeux d'été du Canada qui auront lieu dans la région Niagara cet année.

Lors de cet événement, le ministre des Transports, l'honorable Omar Alghabra reconnaissait que la Voie maritime est un lien essentiel entre les Grands Lacs et l'océan Atlantique, et il a remercié la Voie maritime et ses employés de contribuer à livrer les biens essentiels.

Les mesures que nous avons adoptées au début de la pandémie de COVID-19, ainsi que la surveillance constante que nous avons exercée, nous ont permis d'assurer la sécurité des lieux de travail et des activités. D'ailleurs, aucun relais de travail n'a été annulé en raison de l'écllosion de COVID-19 au cours des deux dernières saisons de navigation. Nos employés méritent d'être félicités de cette réalisation et aussi pour avoir évité l'interruption de la navigation dans la Voie maritime au cours de la pandémie.

Sur le plan de l'exploitation, la Voie maritime a connu une autre excellente année en 2021-2022, alors que plus de 38 millions de tonnes de marchandises ont été transportées dans notre réseau, soit une augmentation de 1 % par rapport à l'année précédente. Alors que les céréales contribuaient principalement à notre succès en 2020, nous avons connu une baisse importante des exportations de céréales en 2021, en raison de la sécheresse dans l'Ouest canadien. L'écart a été comblé par une augmentation des expéditions de minerai de fer et d'acier, ce qui traduisait l'amélioration de l'économie mondiale en général. Nous avons terminé l'année avec des revenus de 83,6 millions de dollars, auxquels s'ajoutent 7,7 millions de dollars générés par les terrains administrés par la Corporation. Ces résultats ont permis à la Corporation de couvrir entièrement les coûts contrôlables de 52,3 millions de dollars et aussi de consacrer 39 millions de dollars au renouvellement des actifs.

Les travaux d'entretien et de mise à niveau font partie intégrante de nos activités. Tous les ans, nous consacrons des millions de dollars aux plans de renouvellement des actifs, notamment 75,7 millions en 2021-2022. C'est grâce à ces dépenses que nous pouvons non seulement assurer la fiabilité de nos infrastructures, mais aussi fournir des emplois aux nombreux entrepreneurs qui effectuent ces travaux, en particulier pendant la période des travaux d'hiver, de janvier à mars.

Nous avons constaté au cours des deux dernières années que le transport maritime reste un mode de transport résilient pour acheminer des marchandises partout dans le monde, même en période de pénurie et d'interruption de la chaîne d'approvisionnement. La Voie maritime, quant à elle, a joué un rôle clé à titre de corridor de transport fiable, offrant un service stable et prévisible.

La Voie maritime est disponible en permanence plus de 99 % du temps. Ses excellents antécédents en matière de sécurité, son souci de tirer avantage de la technologie, ainsi que sa faible empreinte carbone et son efficacité énergétique, en font un solide partenaire pour les industries et les collectivités des deux côtés de la frontière canado-américaine. Nous collaborons étroitement avec la Great Lakes St. Lawrence Seaway Development Corporation aux États-Unis pour faire en sorte que nos activités et nos objectifs stratégiques soient en harmonie et que nous fournissions un service complètement transparent aux transporteurs et aux expéditeurs qui utilisent le réseau binational de la Voie maritime.

Les conditions météorologiques clémentes nous ont permis de mettre fin à la saison de navigation sans avoir à nous soucier des glaces. Dans le cadre d'un programme pilote quinquennal, nous avons pu prolonger la saison du canal Welland jusqu'au début janvier pour une troisième année de suite. Compte tenu des changements climatiques et des améliorations que nous avons apportées, nous nous efforçons maintenant de repousser la date de fermeture du tronçon Montréal-Lac Ontario de la voie navigable. Bien entendu, nous sommes conscients que notre capacité de prolonger nos activités est fonction de la quantité de glace dans le réseau au cours de l'année, et du soutien que l'on obtient des brise-glaces de la garde côtière canadienne et de l'USCG (United States Coast Guard).

En ce qui concerne l'eau et les conditions météorologiques, nous avons collaboré au fil des ans avec d'autres intervenants pour mettre en œuvre des mesures d'atténuation qui permettent aux navires d'utiliser le réseau en toute sécurité, même lorsque les niveaux d'eau sont élevés. Comme toujours, il s'agit d'un équilibre délicat et nous surveillons de près les niveaux d'eau pour nous assurer que nous pouvons fonctionner en toute sécurité, tout en minimisant l'impact sur les résidents des collectivités en bordure de la voie navigable.

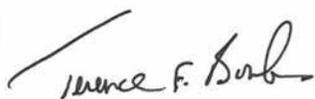
Les changements climatiques et les impacts négatifs croissants dont nous sommes témoins sont un signal d'alarme qui devrait nous inciter tous à prendre des mesures plus concrètes pour inverser le cours des choses et faire en sorte que les générations

futures grandissent dans un monde en santé. Au fil des ans, en plus de produire de l'énergie hydroélectrique, la Voie maritime a adopté des mesures pour réduire son empreinte carbone, notamment en utilisant des véhicules et des équipements électriques. Nous sommes désormais bien en avance sur les objectifs fixés par le gouvernement pour 2030 en matière d'émissions de gaz à effet de serre. Pour nous, la prochaine étape consiste à travailler avec nos autres intervenants pour que le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent soit vraiment un « corridor vert ».

Nous sommes conscients que l'avenir est très incertain, qu'il s'agisse de la pandémie, des habitudes de consommation ou du conflit entre la Russie et l'Ukraine. Nous continuerons néanmoins à rechercher des possibilités d'accroître nos transports actuels de marchandises, et à collaborer avec les expéditeurs, les transporteurs et nos autres partenaires afin d'obtenir de « nouvelles affaires », car les écluses et les canaux actuels de la Voie maritime peuvent facilement permettre une augmentation de 50 % du tonnage.

La Corporation en est à sa 25^e année d'existence depuis la commercialisation, et nous sommes fiers de nos réalisations au cours de ce quart de siècle qui nous a vus devenir une voie de transport plus moderne et plus efficace. Nous nous efforçons maintenant de conclure un accord de renouvellement de gestion à long terme avec le gouvernement fédéral, qui s'appuie sur la dynamique que nous avons su créer jusqu'à présent.

Nous pouvons donc dire que, dans l'ensemble, l'exercice 2021-2022 fut une bonne année pour la Voie maritime. Nous avons su relever les défis que présentaient la pandémie et la situation économique et géopolitique qui prévaut dans le monde. Je crois que cela nous a permis de devenir plus forts et de nous préparer à la prochaine vague de défis et de possibilités qui nous attendent.



Terence F. Bowles

Président et chef de la direction

La Corporation en est à sa 25^e année d'existence depuis la commercialisation, et nous sommes fiers de nos réalisations au cours de ce quart de siècle qui nous a vus devenir une voie de transport plus moderne et plus efficace.

CROISSANCE DES AFFAIRES

Les résultats pour l'exercice 2021-2022 incluent les activités de transport entre le 19 mars 2021 et le 7 janvier 2022.

Simple.
Concurrentiel.
Branché.

Simple. La Corporation met l'accent sur la création, par l'entremise de l'initiative AUT H₂O, d'une façon simple et intégrée de faire des affaires dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent.

Concurrentiel. Grâce au maintien des péages incitatifs et à sa capacité unique de réunir les décideurs du secteur des transports, le réseau est économique et concurrentiel.

Branché. Nos contacts et nos relations dans le cadre de l'initiative AUT H₂O constituent un vaste réseau jouissant d'une grande expérience.

Résultats du trafic

Le transport dans la Voie maritime a atteint 38,2 millions de tonnes en 2021, soit 0,4 million de tonnes (1,1 %) de plus qu'en 2020.

Au cours d'une année qui a mis à l'épreuve les chaînes d'approvisionnement du monde entier, la Voie maritime est restée un modèle de fiabilité inébranlable.

Les utilisateurs de la Voie maritime ont pu se fier au réseau pour livrer leurs marchandises et ainsi poursuivre leurs activités dans un contexte de forte demande. Plusieurs produits de base transportés dans la Voie maritime ont connu un regain après avoir subi les effets négatifs de la pandémie de COVID-19, notamment les expéditions de marchandises diverses, qui ont connu une augmentation impressionnante de 73 % par rapport 2020, les fabricants nord-américains s'étant à nouveau tournés vers la Voie maritime pour assurer la livraison fiable et en temps voulu des importations essentielles d'acier et de plaques d'acier. Aussi, l'abandon des

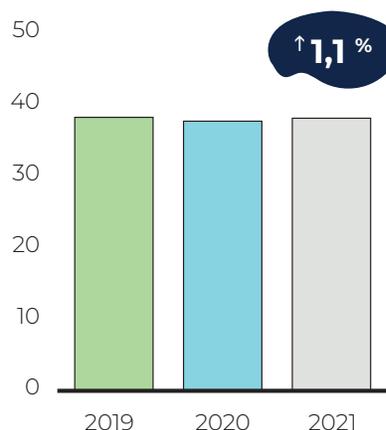
mesures de confinement liées à la COVID-19 nous a permis de regagner en partie le terrain perdu pendant la pandémie pour le transport de vrac liquide. Nous avons terminé l'année dans cette catégorie avec une augmentation de 5 %.

La Voie maritime, en plus de représenter une chaîne d'approvisionnement fiable pour les activités de base de ses utilisateurs, permet à ces derniers de tirer avantage de la capacité d'adaptation du réseau pour profiter des possibilités qu'offrent les marchés internationaux. Ce fut le cas en 2021 pour une multitude de produits d'exportation comme le minerai de fer, qui a connu une augmentation de 13 % par rapport à l'année précédente, ainsi que pour le coke et la potasse qui ont contribué à hauteur de 8 % à l'augmentation du segment du vrac sec.

Ces résultats exceptionnels ont plus que compensé la baisse importante de 20 % des exportations de céréales, provoquée par une sécheresse qui a affecté les récoltes dans les principales zones de production.

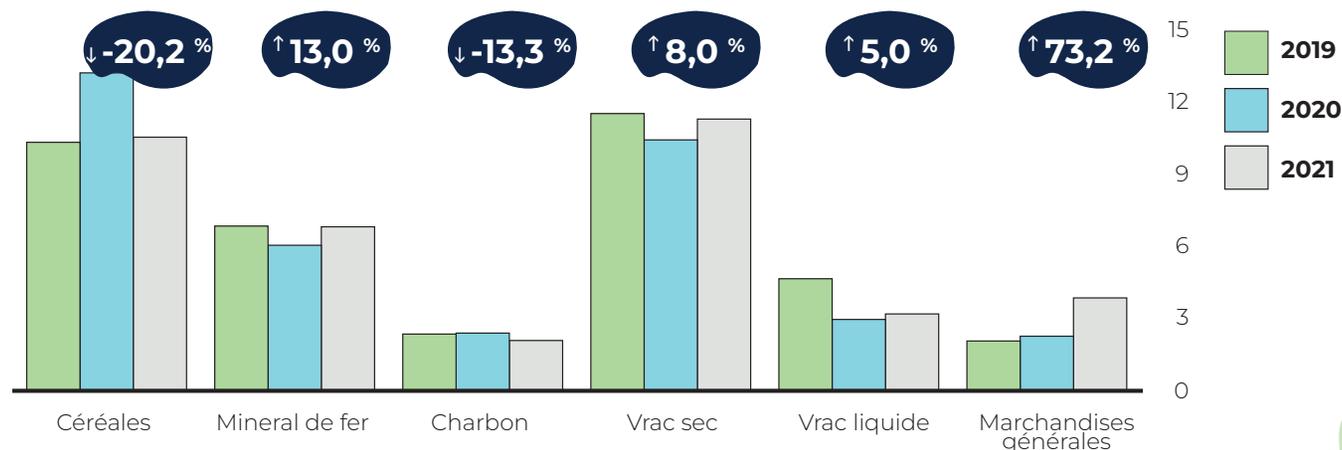
TONNAGE TOTAL

(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

Service de l'immobilier de 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 AUT H₂O plus concurrentiel et à renforcer sa position de corridor commercial mondial. Ses équipes collaborent étroitement avec les intervenants dans la collectivité afin que ces terrains soient utilisés de façon optimale, et pour 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.

Les sociétés Heddle Shipyards et Stubbe's Cement sont de bons exemples de réussites économiques dans le centre névralgique de St. Catharines. Dans le centre névralgique de Côte Sainte-Catherine, mentionnons les entreprises Sollio Groupe Coopératif, Trackworld et CertainTeed Gypsum.

LE PROGRAMME INCITATIF PORTE D'ENTRÉE 2022



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



Composer: 1-905-641-0309
Visiter le site: AUTH2O.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.

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 poursuivent leur collaboration dans la planification et la réalisation des initiatives stratégiques. Ces initiatives sont ancrées dans le programme AUT H₂O, et elles comprennent le parrainage de diverses campagnes de marketing, l'organisation de la conférence annuelle AUT H₂O et la participation à des salons commerciaux et des ateliers.

Parmi les membres du programme AUT H₂O, on retrouve des partenaires portuaires, des transporteurs, des opérateurs de terminaux, des manutentionnaires, des fournisseurs de logistique et des membres de l'industrie des navires de croisière. Ces membres ont participé à divers événements d'importance, en ligne et en personne, comme les événements Breakbulk & Project Cargo de JOC, la conférence Fields on Wheels, l'événement Breakbulk America's and CleanPower 2021 (AWEA).

L'équipe AUT 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 ces derniers.

La conférence AUT H₂O 2021 a été reportée à novembre 2022 pour qu'il soit possible d'organiser un événement en personne et de maximiser les possibilités de réseautage des intervenants.



GRANDS LACS VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

ON S'EN CHARGE...

Un transport fiable pour les marchandises lourdes et les projets.

Confiez-nous votre cargaison, et nous l'acheminons par notre voie maritime de 3700 km vers les grands centres industriels de l'Amérique du Nord. Grâce à sa situation stratégique, l'Autoroute H₂O donne aux expéditeurs un accès facile à une route plus directe pour livrer leurs marchandises plus près de leur destination finale. Elle apporte aussi une solution pour les cargaisons surdimensionnées.

Notre réseau offre un moyen de transport sûr et fiable pour vos marchandises lourdes et vos cargaisons spéciales. L'Autoroute H₂O est la solution fiable dont vous avez besoin pour que vos produits circulent sans entrave et que vos clients soient satisfaits. C'est une façon fraîche et propre de combler vos besoins de transport.

Pour en savoir plus, rendez-vous à www.auth2o.com

Ca coule de source!

AUTH2O.COM
AUTH2O@SEAWAY.CA

HWY/AUT
H₂O

AUTH2O.COM

CHANGEZ ET ÉCONOMISEZ

AVEC NOTRE NOUVELLE INCITATION À LA PASSERELLE AMÉLIORÉE, IL N'Y A JAMAIS EU DE MEILLEUR MOMENT POUR COMMENCER À EXPÉDIER SUR LES GRANDS LACS AVEC HWY H₂O

Pour en savoir plus, rendez-vous à www.auth2o.com

AUT
H₂O

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.



Saison de navigation

En 2021, la Voie maritime du Saint-Laurent a inauguré sa 63^e saison de navigation le 19 mars pour le canal Welland (région Niagara) et le 22 mars pour le tronçon Montréal-Lac Ontario (MLO). C'est le 31 décembre 2021 que le dernier navire commercial a terminé la traversée du tronçon MLO, pour un total de 287 jours de navigation. Dans la région Niagara, le dernier navire à franchir les écluses l'a fait le 7 janvier 2022, ce qui représente une saison de navigation de 294 jours dans le canal Welland.

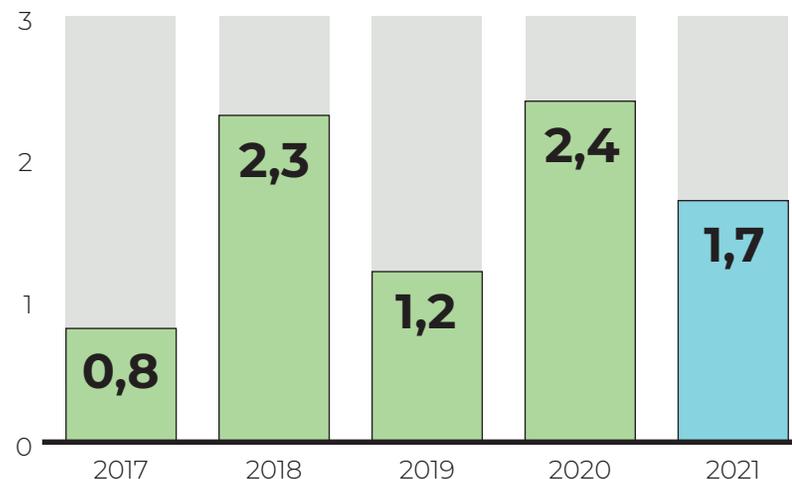
Sécurité et sûreté maritimes

Le transport maritime demeure le moyen le plus sûr et le plus fiable pour déplacer des marchandises. Au cours de la saison de navigation 2021-2022, dix incidents mettant en cause des navires commerciaux ont été signalés au cours desquels les navires ou les structures de la Voie maritime ont été endommagés, soit 1,7 incident par 1 000 passages. Cela représente une réduction de 29 % par rapport au taux de 2,4 incidents enregistré l'an dernier. Ces événements n'ont entraîné aucune blessure ni aucune pollution.

Le plan de sûreté des installations maritimes de la Corporation a été approuvé pendant la saison de navigation, et le certificat de sûreté des installations maritimes a été renouvelé pour cinq années de plus. L'infrastructure de sûreté de la Voie maritime est bien établie, et ses activités démontrent clairement le rehaussement de la culture de sûreté.

TAUX D'INCIDENTS DES NAVIRES

Nombre d'incidents par 1000 transits



Navigation de plaisance

Avec le relâchement des mesures de santé publique, les services à la navigation de plaisance ont repris en 2021. Au cours de la saison, 3 700 bateaux de plaisance ont franchi le canal Welland et 11 725 autres ont franchi les écluses dans la région Maisonneuve. Ces deux régions offrent maintenant aux plaisanciers une plateforme libre-service en ligne leur permettant de réserver, de modifier, d'annuler et de payer les éclusages pour leur bateau de plaisance.

Programme d'entretien

Il y a quelques années, la Corporation a lancé un projet visant à examiner l'ensemble du portefeuille de l'entretien afin de s'assurer que l'organisation effectue « le bon travail, au bon moment, avec les bonnes ressources ».

La nouvelle structure de l'entretien est axée sur le service. À ce jour, les résultats ont été très positifs, puisque la disponibilité du réseau a été supérieure à 99,5 %, et les pannes et les retards ont diminué. Le programme s'appuie également sur une application mobile, qui permet d'attribuer et de répartir les tâches, et aussi de préparer les rapports d'exécution sur place en temps réel.



Gestion des eaux de ballast

Cette année, c'était la 13^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. Bien qu'il ait été plus difficile en raison de la pandémie de COVID-19 de procéder au prélèvement physique d'échantillons dans les citernes de ballast, une étroite collaboration entre la CGVMSL, GLS et Transports Canada, a permis d'inspecter la totalité des citernes et d'en vérifier la conformité, sans qu'aucune eau de ballast non conforme ne soit rejetée dans le réseau.

Une étude récemment réalisée par Anthony Ricciardi, (professeur d'écologie de l'invasion et des écosystème aquatiques au musée Redpath et à l'École d'environnement Bieler de l'Université McGill) et par Hugh MacIsaac (professeur et titulaire d'une chaire de recherche du Canada au Great Lakes Institute for Environmental Research de l'Université de Windsor), confirme l'efficacité des efforts de la CGVMSL, de GLS et de Transports Canada pour faire respecter le programme de gestion des eaux de ballast et réduire les risques d'introduction d'espèces aquatiques envahissantes dans le réseau. « À notre connaissance, la réglementation de 2006-2008 est le seul cas d'une intervention politique liée à une réduction massive du taux d'invasion d'un vaste écosystème aquatique. »¹

¹ Ricciardi, A., & MacIsaac, H. J. (2022). Vector control reduces the rate of species invasion in the world's largest freshwater ecosystem. *Conservation Letters*, e12866. <https://doi.org/10.1111/conl.12866>

Gestion des infrastructures 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 contribuer à une judicieuse planification à long terme, de sorte que les dépenses en immobilisations permettent de toujours offrir un degré élevé de disponibilité du réseau.

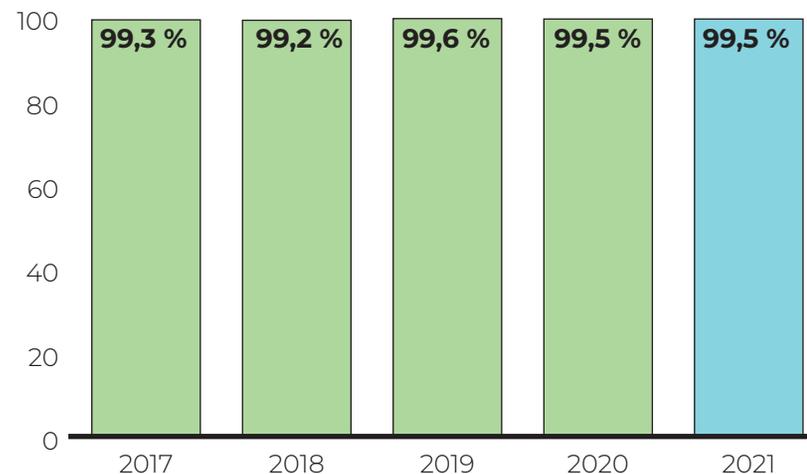
En 2021-2022, la CGVMSL a consacré quelque 75,7 millions de dollars au renouvellement et à l'entretien de ses infrastructures.

Au cours de la saison de navigation le taux de disponibilité du réseau, qui prend en compte les retards attribuables à la Voie maritime, a été de 99,5 %, surpassant encore une fois l'objectif de 99,00 %.

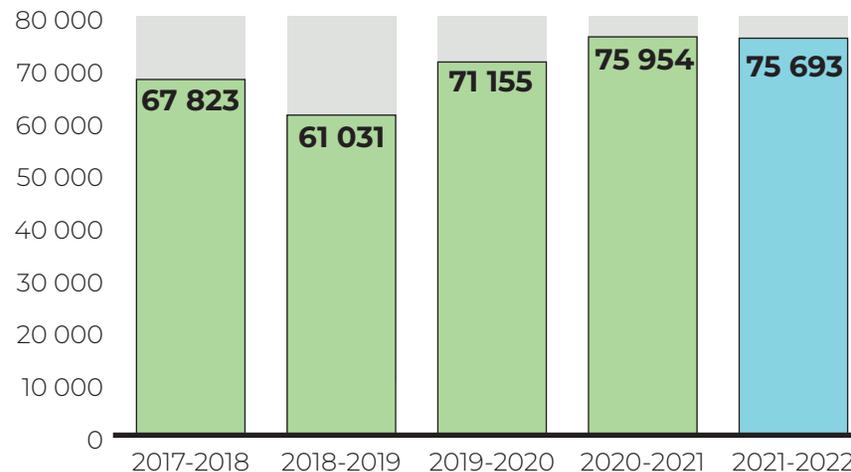
Le recours à la technologie et à l'innovation dans le cadre du programme d'infrastructure de la Corporation continuera de jouer un rôle crucial pour aider la Voie maritime à conquérir de nouveaux marchés et de nouvelles chaînes de valeur en améliorant la circulation des navires dans la Voie maritime.

DISPONIBILITÉ DU RÉSEAU

Objectif 99,00 %

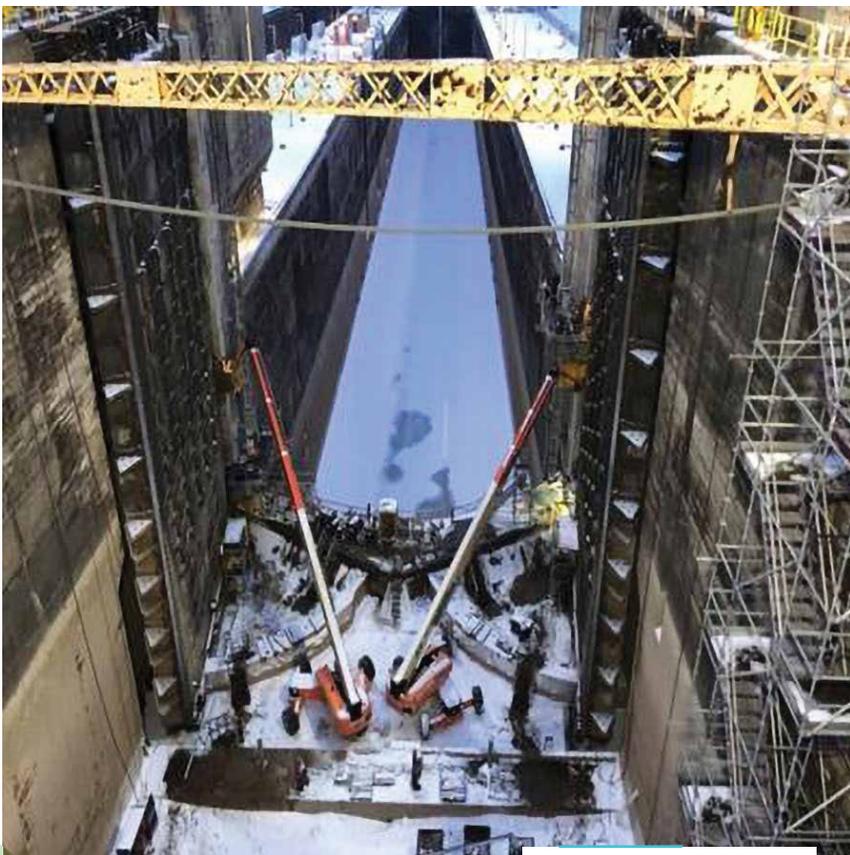


DÉPENSES : RENOUVELLEMENT DES ACTIFS



Exemples de projets majeurs réalisés au cours de l'exercice 2021-2022

Section Niagara (canal Welland)

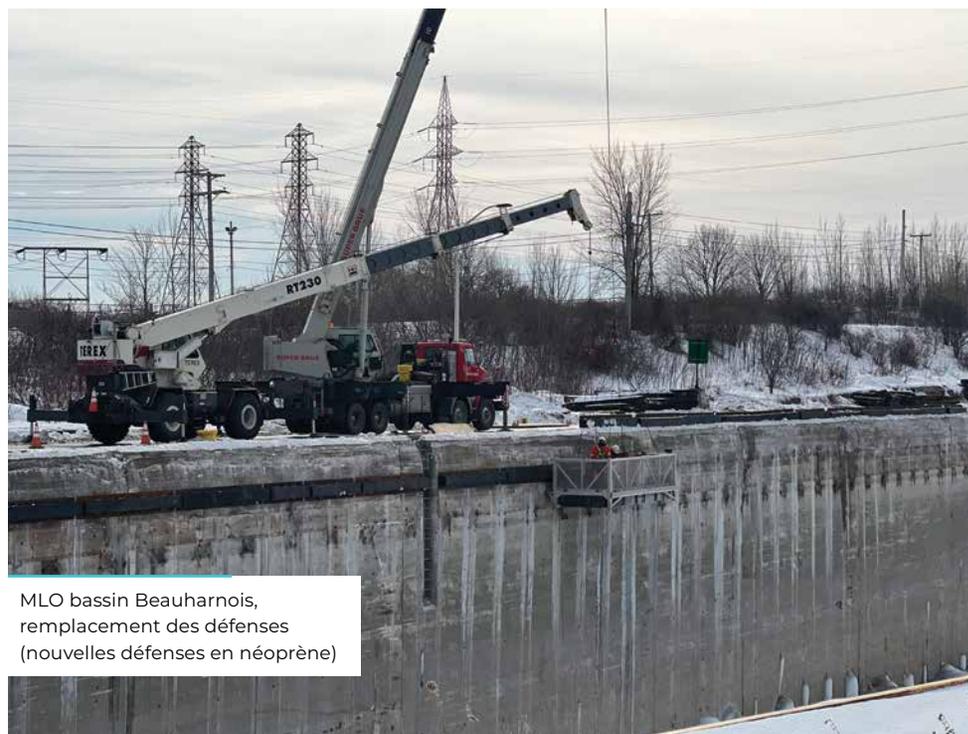


Écluse Welland 6E, portes 3 et 4 – réfection des blocs d'angle de la porte busquée.



Welland – Pont 6, réfection majeure

Tronçon MLO (Montréal-Lac Ontario)



MLO bassin Beauharnois, remplacement des défenses (nouvelles défenses en néoprène)

MLO - Écluse 4, réparations des murs de béton et remplacement des blocs d'angle des portes busquées G3 et G4



Mises à niveau de l'interface personne-machine au poste de commande

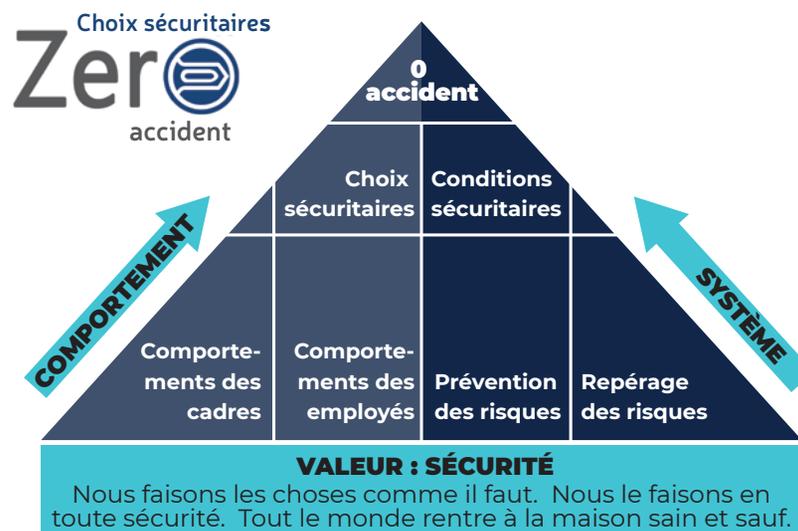


Sécurité

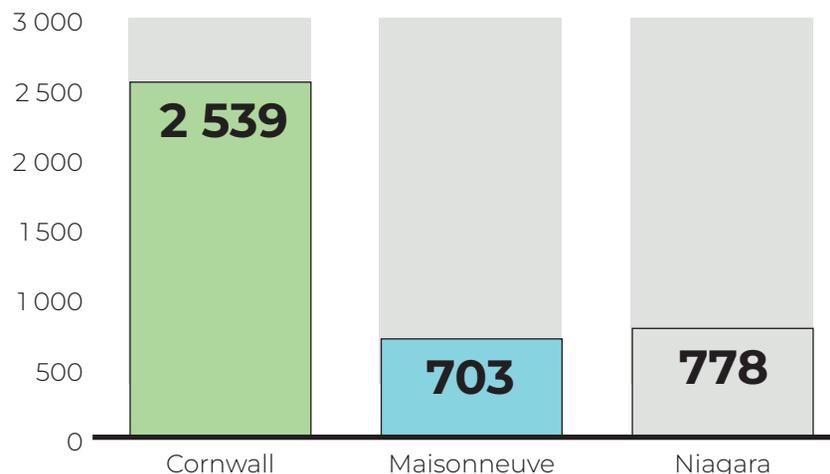
Cette année encore, la Corporation a obtenu d'excellents résultats de calibre mondial en matière de sécurité. La campagne de la Voie maritime intitulée « Faire des choix sécuritaires » a permis d'influencer le rendement des employés et leur souci de la sécurité. Pour l'exercice 2021-2022, la Corporation a atteint une étape importante de plus de un million d'heures travaillées sans blessure avec perte de temps dans les installations de la Voie maritime.

La Corporation continue de faire le suivi des incidents subis par les entrepreneurs et elle a constaté une importante amélioration de leur rendement à ce chapitre, puisqu'ils n'ont eu aucun incident avec perte de temps et seulement trois incidents à déclaration obligatoire. L'inspection, la communication et l'examen fréquents des incidents mettant en cause les entrepreneurs ont permis d'améliorer leur rendement et d'éviter que de tels incidents se répètent.

La Corporation entreprend plusieurs initiatives en matière de sécurité. Pensons entre autres à l'amélioration des fonctionnalités de notre logiciel de sécurité, ainsi qu'au programme d'audit et d'amélioration relatif au travail en hauteur.



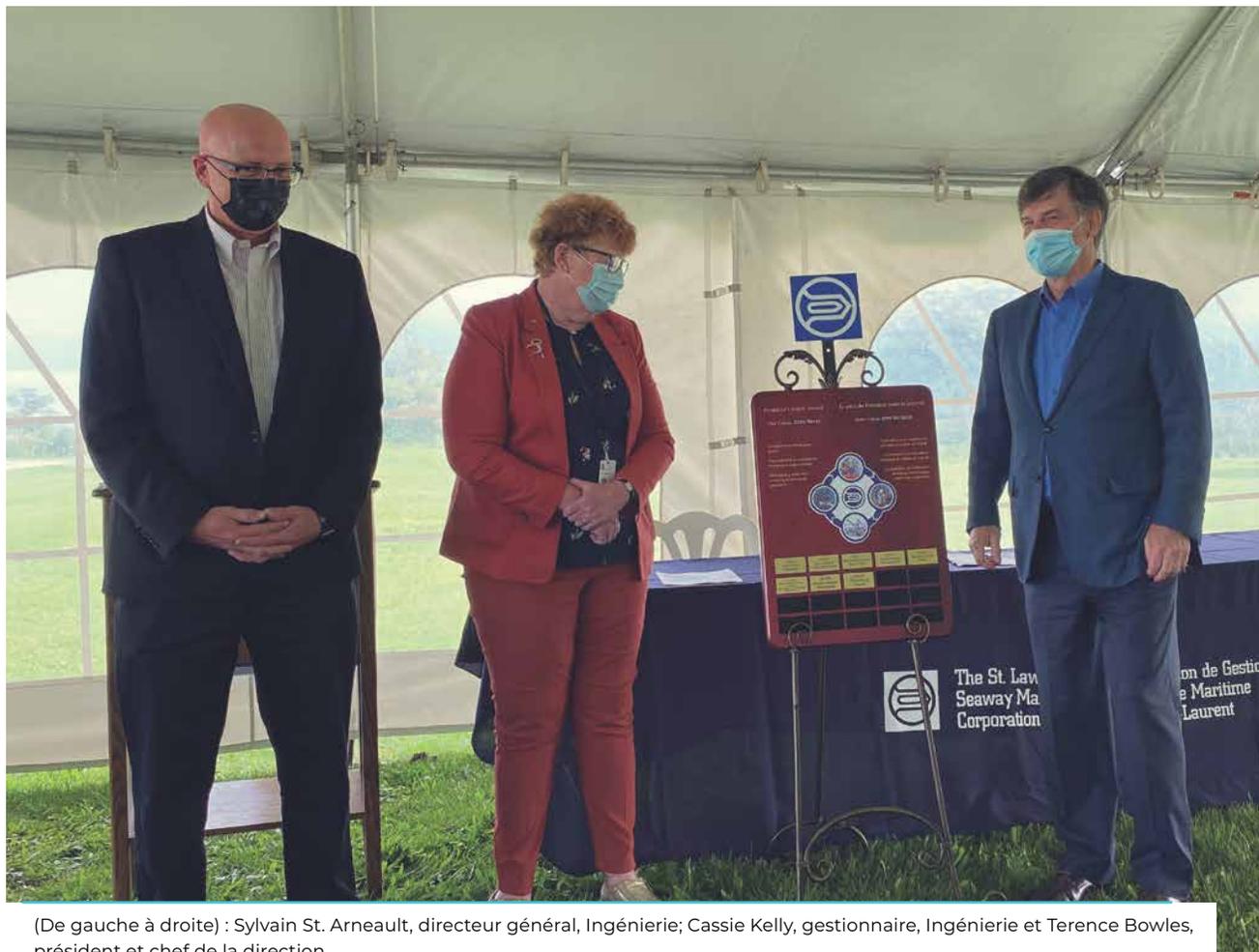
NOMBRE DE JOURS DEPUIS LE DERNIER INCIDENT AVEC PERTE DE TEMPS
(RÉSULTATS AU 31 MARS 2022)



Prix du président pour la sécurité 2020-2021

Le 23 septembre 2021, le Prix du président pour la sécurité était remis aux membres de l'équipe de l'Ingénierie de Niagara, en reconnaissance de leurs réalisations en matière de sécurité au travail. Voici notamment quelques-unes des importantes initiatives prises par l'équipe :

- Formation des ingénieurs principaux et certification de tous les inspecteurs relativement au Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail DORS/86-304, article 12, permettant l'auto-inspection des systèmes antichute personnels.
- Installation d'escaliers en plastique renforcé de fibres dans le tunnel Townline pour éviter les dommages dus à la corrosion.
- Installation d'équipements sur les écluses du canal Welland pour améliorer davantage la sécurité des préposés à l'amarrage qui doivent manipuler les amarres.



(De gauche à droite) : Sylvain St. Arneault, directeur général, Ingénierie; Cassie Kelly, gestionnaire, Ingénierie et Terence Bowles, président et chef de la direction.

MAIN-D'ŒUVRE TRÈS PERFORMANTE

La main-d'œuvre agile de la Corporation a été au centre de ses succès au cours de l'exercice 2021-2022, particulièrement en plein cœur de la pandémie. Un programme de travail hybride, mis en place récemment, a facilité le retour sur les lieux de travail des employés en télétravail pendant la pandémie. Ce modèle répond aux besoins de l'entreprise tout en reconnaissant les nouvelles attentes de la main-d'œuvre, qui souhaite plus de souplesse. Il s'agit d'un élément important pour attirer les personnes de talent et les maintenir en poste.

Le recrutement et le perfectionnement des contrôleurs des opérations demeure une stratégie essentielle pour nous assurer la disponibilité d'une main-d'œuvre qualifiée qui contribue au passage des navires en toute sécurité. Au cours du dernier exercice, nous avons réalisé d'excellents progrès en ce qui a trait au perfectionnement des contrôleurs des opérations embauchés récemment.

Audrey Ané, contrôleuse des opérations en formation
Annabelle Né, contrôleuse des opérations



Prix Bob Swenor

La Corporation a poursuivi la tradition visant à reconnaître un membre du personnel qui incarne les valeurs d'entreprise de la Voie maritime, ainsi que celles de Bob Swenor, premier président de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent. En 2021, le prix a été remis à Claude Fontaine, ingénieur en électricité qui travaille à Brossard, au Québec. Claude est membre à part entière de l'équipe d'ingénierie et il a été reconnu pour son travail au sein du groupe chargé de rédiger les normes de construction des ponts mobiles pour l'Association canadienne de normalisation. En dehors de son travail, il est actif dans sa collectivité à titre d'entraîneur de hockey et de soccer. Claude a utilisé son prix pour soutenir l'organisme sans but lucratif « Destination Travail Lasalle ».



Claude Fontaine, à droite, remet un chèque à l'organisme sans but lucratif « Destination Travail Lasalle ».

Campagne Centraide

Les dons des employés à la campagne Centraide se sont élevés à 61 500 \$, montant qui, associé au don jumelé de la Corporation, a atteint presque 123 000 \$ et a été remis aux organismes communautaires soutenues par les agences Centraide suivantes :

- Centraide de Stormont, Dundas et Glengarry
- Centraide du Grand Montréal
- Centraide Niagara



Région Niagara de la CGVMSL, lauréats du prix du comité Centraide de l'année 2021 à Niagara

Amélioration des affaires

L'innovation fait partie des activités quotidiennes de la Voie maritime. Cela passe par l'utilisation de la technologie pour améliorer l'efficacité de l'ensemble du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent. En collaborant étroitement avec les transporteurs et d'autres intervenants, nous mettons au point la technologie permettant d'améliorer le traitement et le partage de données. L'objectif consiste à disposer d'informations plus précises pour mieux planifier le passage des navires.

La CGVMSL met sans cesse à jour sa feuille de route en matière de technologie, qui a été créée initialement à la suite de consultations internes et de discussions externes.

Dans le cadre de son engagement en matière d'amélioration continue, la Corporation s'est fixé un objectif d'économies annuelles. Au cours de l'exercice 2021-2022, des projets comme l'amélioration de la gestion des invalidités, l'entretien avec appareils mobiles pour soutenir le nouveau programme d'entretien de la Corporation et la gestion de la correspondance ont tous contribué à l'atteinte de notre objectif dans ce domaine.

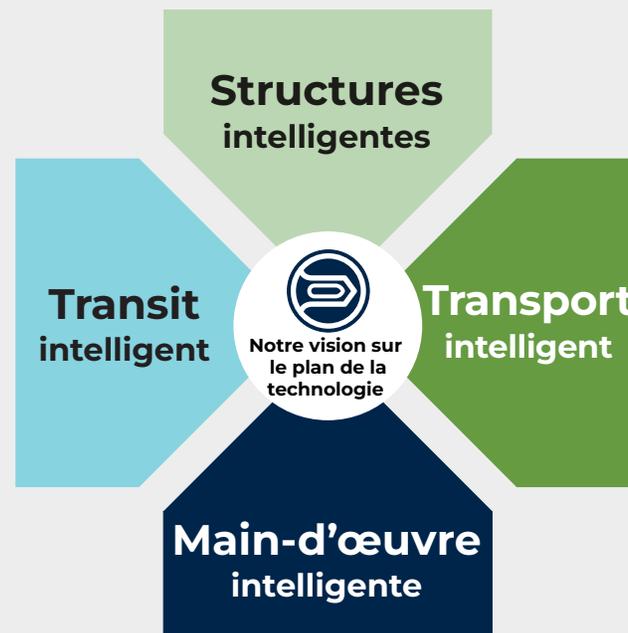
Notre vision sur le plan de la technologie comprend quatre volets :

Transit intelligent : technologie qui contribue à assurer le passage des navires de façon stable, sécuritaire et efficace.

Structures intelligentes : connaissance approfondie de nos structures permettant des investissements encore plus efficaces pour surveiller leur état.

Transport intelligent : accent mis sur l'amélioration du contexte commercial et les fonctions administratives pour nos clients.

Main-d'œuvre intelligente : amélioration de la productivité grâce à des technologies comme la mobilité et notre système « Connexions » pour les RH.



Prix de l'amélioration des affaires

En 2021, l'équipe responsable du système de réservation pour embarcations de plaisance a mérité le prix de l'amélioration des affaires. Une équipe a été mise en place pour développer un système de réservation de bateaux de plaisance qui minimiserait les contacts et les risques pendant la pandémie de COVID-19. Le principal objectif de cette initiative consistait à continuer de fournir des services d'éclusage aux plaisanciers tout en protégeant le personnel de la Voie maritime et la collectivité. L'effort fourni conjointement par divers services a permis d'obtenir rapidement des résultats.

L'équipe comprenait notamment les membres suivants :

Jamie Andrews	Maria Ma
Frédéric Dubé	Sébastien Mercier
David Éthier	Mélanie Paquette
Shari Grady	Jani Pilon
Aimée Hugues	Dan Roy
Deric Hillman	Léa Bélanger (étudiante)
Tom Kroon	Gabrielle Parent (étudiante)



ENGAGEMENT DES INTERVENANTS

Tout le long de la Voie maritime, la CGVMSL est en contact avec plusieurs collectivités urbaines et rurales, notamment :

le canal de la Rive-Sud dans la région métropolitaine de Montréal

le canal Welland dans la région Niagara

le canal de Beauharnois dans la région du « Haut Saint-Laurent »

les collectivités des secteurs de Cornwall et de Massena.



Au fil des ans, la Voie maritime s'est intégrée au tissu social de plusieurs collectivités le long de la voie navigable.

Plusieurs emplois dans ces collectivités sont liés aux activités de la Voie maritime, et la Corporation s'est engagée à avoir des impacts positifs à l'échelle locale, régionale et nationale.

Au cours de la dernière année, nous avons élaboré une stratégie visant à atteindre un plus grand niveau d'engagement des intervenants, particulièrement en ce qui a trait à la protection des droits et des intérêts des collectivités locales en bordure de la Voie maritime.

Communication avec les communautés

Les représentants des gouvernements locaux et municipaux, les membres des gouvernements provinciaux et fédéral, ainsi que les représentants de la CGVMSL, se réunissent régulièrement pour discuter des préoccupations et des enjeux liés à l'utilisation partagée des ressources hydriques.

Cette démarche de collaboration a contribué à l'établissement d'une relation plus étroite entre la CGVMSL et les collectivités locales, et elle a facilité l'échange d'information. Cette collaboration présente aussi l'avantage de permettre de régler les problèmes et de communiquer avec les principaux intervenants avant de mettre à exécution les projets majeurs.

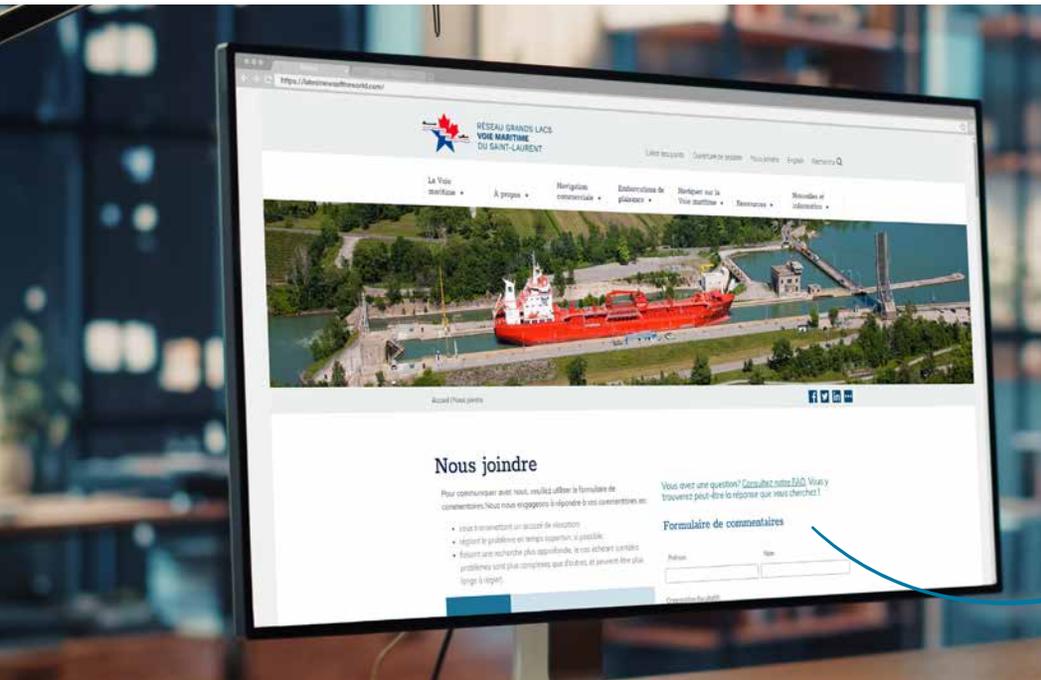
Les exemples suivants illustrent certaines de ces communications avec les communautés :

Une nouvelle façon de correspondre : des interactions engageantes et structurantes

Un nouveau système de gestion de la correspondance a été mis en place dans le site Web de la Corporation pour faciliter les communications au moyen d'un formulaire de commentaires. D'autres améliorations ont été apportées au site Web afin de faciliter l'accès à l'information générale de la Voie maritime, comme en ce qui a trait au service aux plaisanciers et aux manœuvres des ponts.

Nous joindre :

[La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent \(grandslacs-voiemaritime.com\)](http://grandslacs-voiemaritime.com)





Manœuvre des ponts dans le canal de Beauharnois : plus de prévisibilité et de précision

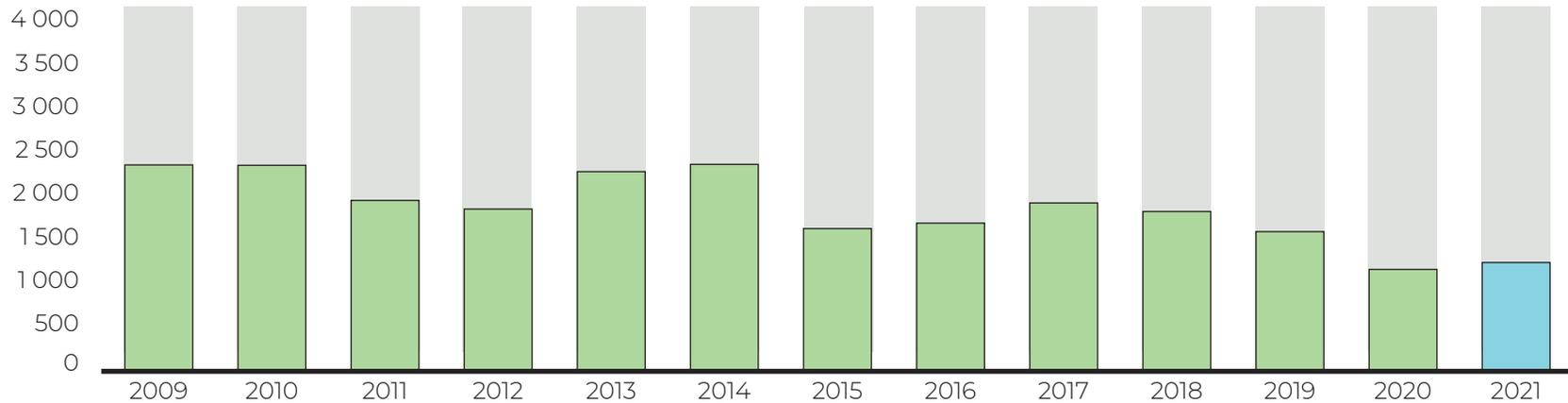
Les manœuvres des ponts et l'impact de la levée des ponts sur les utilisateurs locaux constituent un problème constant, notamment dans la région Beauharnois-Salaberry, où les résidents et les représentants locaux nous ont fait part de leurs commentaires pour contribuer à améliorer le partage de l'information. Grâce à l'adoption récente de changements technologiques, les renseignements présentés sur la page de l'état des ponts sont maintenant plus précis, ce qui facilite la planification des déplacements pour les automobilistes et les plaisanciers. Cette technologie sera aussi utilisée pour les ponts dans d'autres régions de la Voie maritime.

Utilisateurs des médias sociaux – des ambassadeurs de l'industrie maritime

La Voie maritime a eu davantage recours aux médias sociaux en 2021 pour promouvoir l'importance du transport maritime et sensibiliser la population aux avantages de ce moyen de transport sur le plan social, environnemental et économique.

En 2021, la Corporation a consolidé ses activités de communication avec les intervenants afin d'entretenir le dialogue et la collaboration avec les gouvernements locaux, provinciaux et fédéral sur des projets, des initiatives et des enjeux divers relatifs au développement du transport maritime, à la coexistence de l'industrie maritime avec les collectivités locales et les Premières Nations, aux enjeux environnementaux, aux impacts des activités d'entretien et d'exploitation, à la chaîne d'approvisionnement nationale, aux stratégies maritimes des provinces et à bien d'autres choses.

ÉMISSIONS DE GES DE LA CGVMSL (tonne métrique éq. CO₂)



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, et les présente sous forme globale. Dans l'ensemble, en 2021, 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, et s'efforcera d'obtenir la certification ISO dans un proche avenir.

Vers la carboneutralité

La nouvelle loi du Canada sur le climat (Loi sur la responsabilité en matière de carboneutralité), votée par le Parlement en juin 2021, enchâsse dans la législation l'engagement du gouvernement du Canada à atteindre la carboneutralité d'ici 2050. Elle établit les cibles d'émissions de gaz à effet de serre pour 2030 dans le cadre de la contribution déterminée du Canada au niveau national, conformément à l'Accord de Paris qui prévoit une réduction des émissions de 40 à 45 % par rapport aux niveaux de 2005 d'ici 2030.

Comme l'illustre le tableau 1, la CGVM SL a déjà dépassé les cibles de réduction des GES établies pour 2030, avec des réductions moyennes de GES de 58,4 % au cours de la période de 2017 à 2021, et des réductions de 66,7 % par rapport aux niveaux de 2021. Ces réductions sont dues au remplacement d'équipements fonctionnant au carburant par des équipements électriques, à l'utilisation de véhicules offrant un meilleur rendement énergétique et à l'efficacité énergétique accrue des bâtiments de la CGVM SL.

Tableau 1 : Niveaux de réduction des GES - CGVM SL

Année	Émissions de GES de la CGVM SL (tonne éq. CO ₂)	% réduction (par rapport à 2005)
2005	3 751	0 % – année de référence
2017 à 2021	Moyenne 1 559	58,4 %
2021	1 250	66,7 %

Protection de la faune

Afin d'améliorer la protection de la faune le long du canal Welland, notamment de la population de pygargues à tête blanche, un projet a été lancé pour installer des dispositifs de protection électrique sur les poteaux de distribution haute tension de la CGVM SL. Cette initiative se poursuivra au cours des années à venir afin de doter de ce dispositif un plus grand nombre de nos actifs de distribution haute tension.

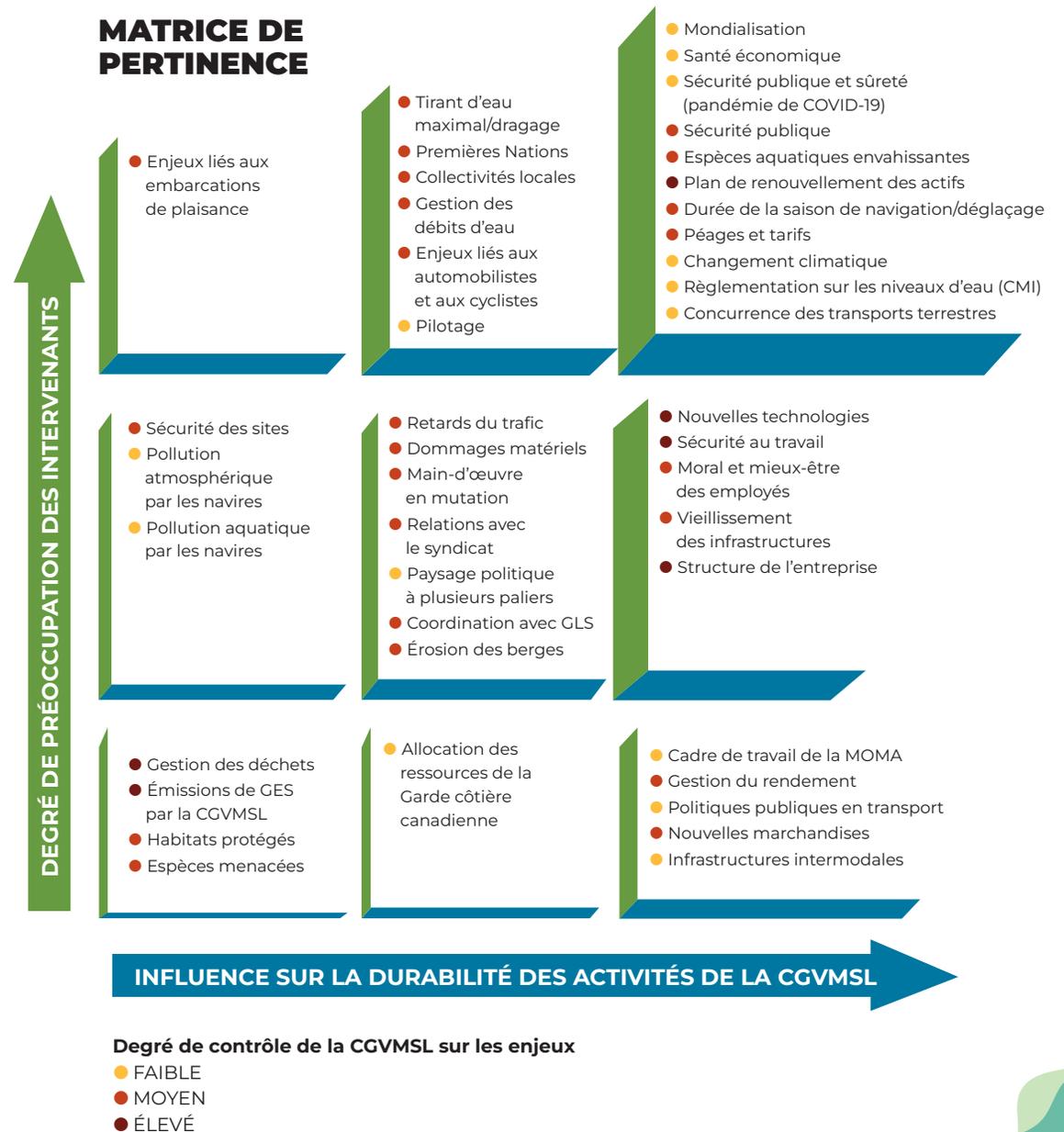


Gros plan des bagues de protection installées sur des poteaux haute tension.

Matrice de pertinence

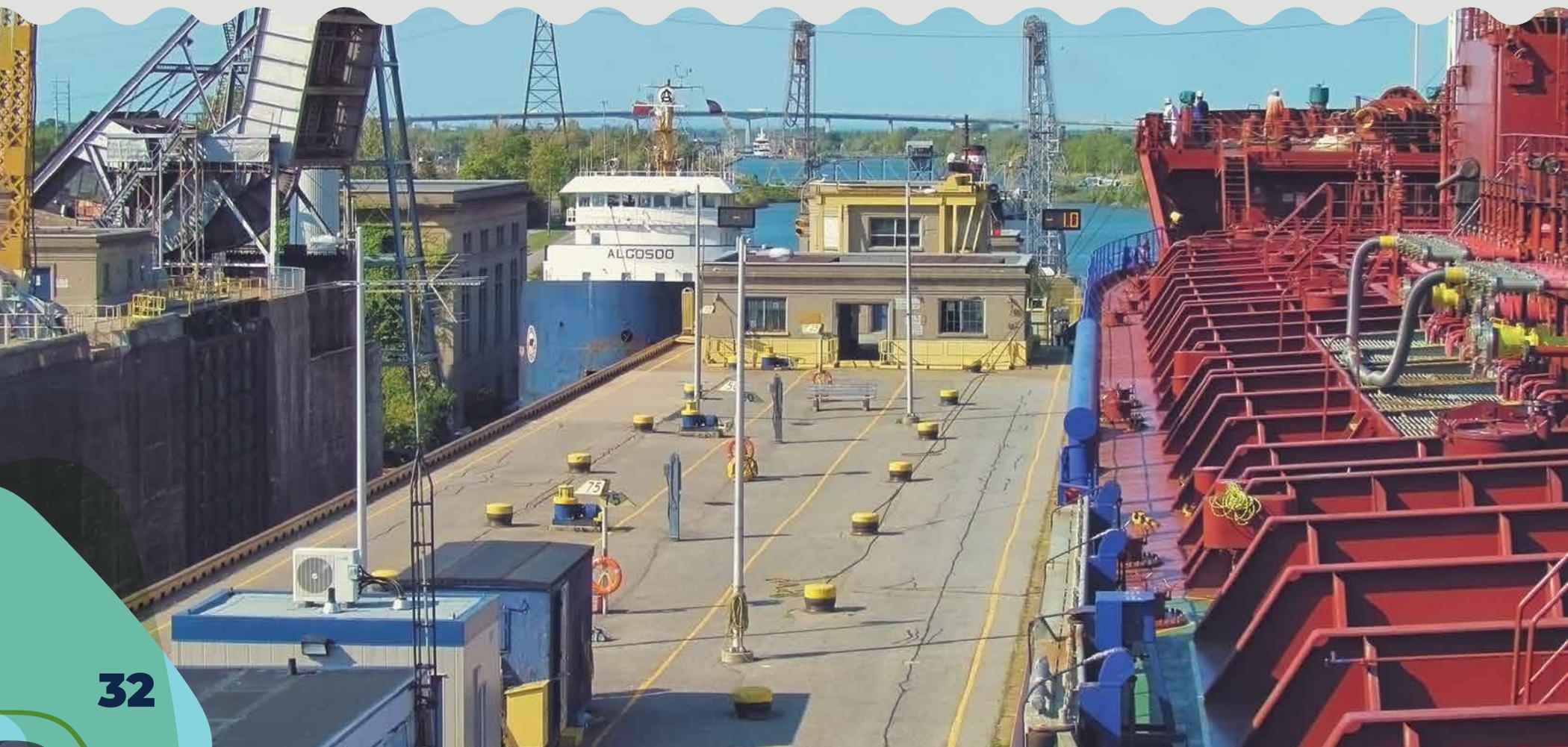
Puisqu'elle fait partie intégrante de l'infrastructure nationale du transport au Canada, la CGVMSL gère ses activités et met en valeur ses terrains de façon à créer des occasions commerciales. Elle le fait en tenant compte de ses responsabilités sociales et environnementales, ainsi que des collectivités. La protection de l'investissement important que le gouvernement du Canada a fait dans la Voie maritime passe par la protection des droits et des intérêts des collectivités locales.

Pour s'assurer que les enjeux ayant le plus d'impact sur ses activités, sur les collectivités et sur l'environnement sont pris en compte, la CGVMSL doit évaluer sa pertinence :



FINANCES

Les résultats pour l'exercice 2021-2022 couvrent la période du 1^{er} avril 2021 au 31 mars 2022.



PRINCIPALES DONNÉES FINANCIÈRES	2021-2022	2020-2021	2019-2020
	(en milliers)		
Revenues			
Péages	79 751 \$	76 808 \$	73 772 \$
Autres	3 809	3 188	4 273
Revenus des terrains Catégorie 1 remis au receveur général	7 720	7 589	5 885
Total – Produits	91 280 \$	87 585 \$	83 930 \$
Charges de fonctionnement			
Salaires et avantages *	55 029 \$	54 289 \$	55 702 \$
Autres	13 059	11 316	13 948
Avantages sociaux futurs des employés (hors trésorerie)	(15 763)	(7 196)	(15 250)
Total – Charges de fonctionnement	52 325 \$	58 409 \$	54 400 \$
Excédent des produits sur les charges de fonctionnement	38 955 \$	29 176 \$	29 530 \$
Investissement dans le renouvellement des actifs			
Entretien régulier	11 374 \$	10 282 \$	10 141 \$
Entretien majeur	63 567	64 440	58 907
Acquisitions d'immobilisations **	752	1,232	2,107
Total – Investissement dans le renouvellement des actifs	75 693 \$	75 954 \$	71 155 \$

* Comprend des paiements d'insuffisance de solvabilité de -175 \$ (2021-2022), -185 \$ (2020-2021) et 1 113 \$ (2019-2020).

** Les acquisitions d'immobilisations sont exclues de l'état des résultats d'exploitation et incluses comme immobilisations dans le bilan.

RÉGIE INTERNE

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

Frank Hummell

Gouvernement
de l'Ontario

Raymond Johnston

Autres membres

Terence F. Bowles

Président et chef
de la direction

Pierre Préfontaine

Gouvernement
du Québec

Donald MacDonald

Céréales

Greg Wight

Armateurs domestiques

Karen Tippett

Gouvernement fédéral

**Paul A. Gourdeau
(président)**

Armateurs internationaux

Bronko Jazvac

Acier et minerai de fer

DIRIGEANTS

Terence F. Bowles

Président et chef
de la direction

Pauline LeBlanc

Secrétaire de la
Corporation

MEMBRES DE L'INDUSTRIE 2021-2022

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

Burlington, 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 Limited**

Winnipeg, Manitoba

Sollio Agriculture

Montréal, Québec

Viterra Canada Inc.

Regina, Saskatchewan

Armateurs internationaux

**Colley
Motorships Ltd.**

Montréal, Québec

**Fednav
International Ltd.**

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

**Ramsey Greig
& Cie Ltée**

Québec, Québec

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

Montréal, Québec

Autres membres

Windsor Salt Ltée

Pointe-Claire, Québec

Lafarge Canada Inc.

Laval, Québec

**Lehigh Hanson
Materials Limited**

Edmonton, Alberta

Redpath Sugar Ltd.

Toronto, Ontario

Suncor Énergie Inc.

Mississauga, Ontario

Acier et minéral de fer

**ArcelorMittal Dofasco
G.P.**

Hamilton, Ontario

Compagnie minière IOC

Montréal, Québec

Stelco Inc.

Hamilton, Ontario

À PROPOS DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT



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.

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

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.

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



59 milliards \$
d'activité économique

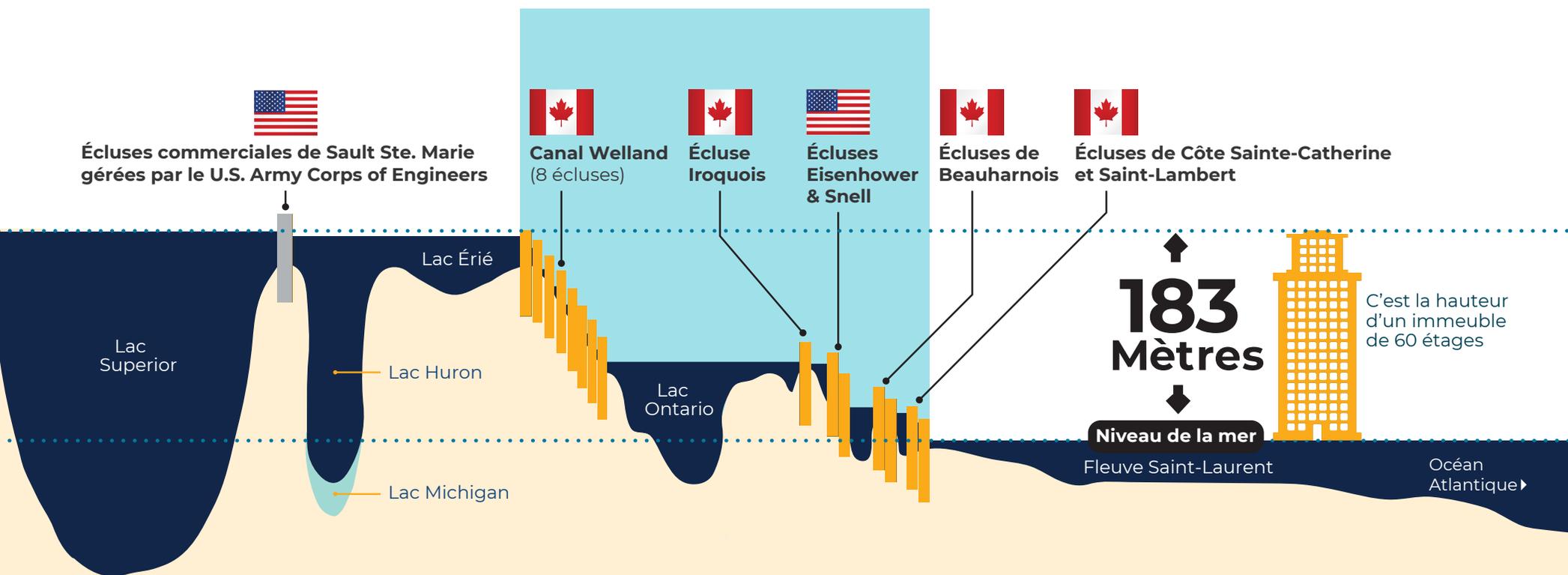


329 000
emplois



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 1 000 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 :

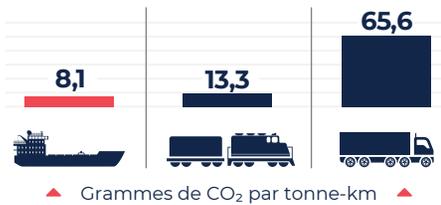
Le transport maritime intérieur fait partie de la solution pour que notre économie consomme moins d'énergie et pour réduire notre empreinte carbone. Les navires et la technologie moteur de pointe, en même temps que de nouveaux types de carburant marin, accroîtront encore l'avantage du transport maritime 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 3 700 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

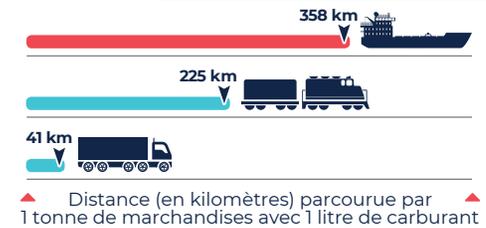


Photo reproduite avec l’autorisation de John Glead Copyright www.stlawrencepikis.com



Corporation de Gestion
de la Voie Maritime
du Saint-Laurent

The St. Lawrence
Seaway Management
Corporation