



Corporation de Gestion
de la Voie Maritime
du Saint-Laurent

The St. Lawrence
Seaway Management
Corporation

Sommaire
annuel
2024 | 2025

Capacité Confiance Contact



TABLE DE MATIÈRES

APERÇU	3	MAIN-D'ŒUVRE TRÈS PERFORMANTE	24
NOS EFFORTS POUR SOUTENIR L'ENVIRONNEMENT, LA DURABILITÉ ET LA GOUVERNANCE (EDG)	4	Progression de l'équité salariale.....	25
MESSAGE DU PRÉSIDENT	5	Reconnaissance.....	26
NAVIRE À L'HONNEUR	7	ENGAGEMENT DES INTERVENANTS	27
FAITS SAILLANTS DE LA SAISON 2024-2025 À LA CGVMSL	8	Engagement des intervenants dans les relations avec les collectivités et les gouvernements.....	28
CROISSANCE DES AFFAIRES	9	La voie vers la carboneutralité.....	29
Points saillants sur le transport.....	10	FINANCE	30
Amélioration des affaires.....	12	GOVERNANCE D'ENTREPRISE	32
Initiatives de marketing binationales.....	13	Conseil d'administration.....	33
Immobilier.....	14	À PROPOS DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT	34
EXCELLENCE OPÉRATIONNELLE	15		
Information sur la sécurité.....	16		
Saison de navigation.....	17		
Système d'information sur le tirant d'eau (SIT).....	18		
Gestion des infrastructures et renouvellement des actifs.....	19		
Remplacement des portes.....	21		
Cybersécurité.....	22		
Système d'information sur les voyages (SIV).....	23		

* Photo de couverture : Le MV Sunnavik MV dans le canal Welland pendant la première fin de semaine de la 67e saison de navigation de la Voie maritime. Le MV Sunnavik est le premier cargo muni de voiles à naviguer sur les Grands Lacs et dans la Voie maritime du Saint-Laurent. Les voiles utilisent l'énergie éolienne comme mode de propulsion supplémentaire, pour ainsi contribuer à réduire les émissions. Le MV Sunnavik est une propriété conjointe de CSL et de SMT dans le cadre de la coentreprise Eureka Shipping.

Mission

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

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.

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.

Aperçu

La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent est une société sans but lucratif qui est responsable du passage sécuritaire et efficace du trafic maritime dans les installations de la Voie Maritime canadienne, où se trouvent 13 des 15 écluses situées entre Montréal et le lac Érié.

La Corporation joue un rôle primordial pour faire en sorte que la voie navigable demeure un réseau sécuritaire et bien administré, qu'elle partage avec son homologue américaine, la Great Lakes St. Lawrence Seaway Development Corporation.



Pour en savoir plus sur
**La Corporation de Gestion
de la Voie Maritime du Saint-Laurent**

NOS EFFORTS POUR SOUTENIR L'ENVIRONNEMENT, LA DURABILITÉ ET LA GOUVERNANCE (EDG)



Dans le cadre de notre engagement relatif à la gestion responsable de l'environnement, à notre responsabilité sociale et à la gouvernance, nous sommes heureux de présenter notre premier rapport annuel sur la durabilité. Ce rapport offre un aperçu détaillé des initiatives mises de l'avant par la CGVMSL afin d'avoir un impact positif.

Le rapport sur la durabilité présente les progrès que nous réalisons pour atteindre 8 des 17 objectifs de développement durable des Nations Unies sur lesquels la CGVMSL peut exercer une influence, notamment :



Pour consulter le
rapport annuel 2024-2025 de la CGVMSL,
sur la durabilité, cliquez ici

Message du président

Je suis heureux de vous présenter notre sommaire annuel 2024-2025, dans lequel nous vous parlons de l'histoire de la Voie Maritime du Saint-Laurent, une voie de trafic maritime essentielle et un facteur de croissance économique pour l'Amérique du Nord. Comme en fait foi le thème de notre sommaire cette année, notre histoire en est une de capacité, de confiance et de contact. En parcourant ce rapport, vous verrez comment ces trois éléments nous ont permis de mener à bien la saison de navigation 2024-2025 et comment ils positionnent la Voie Maritime pour qu'elle demeure forte et pertinente à long terme.



Capacité: Notre capacité de transporter plus de marchandises grâce au mode de transport le plus respectueux de l'environnement afin de contribuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre et de soutenir une chaîne d'approvisionnement plus durable.

Le transport maritime est le mode de transport le plus écologique qui soit. Un seul navire peut transporter la même quantité de marchandises que 301 wagons ou 964 camions, ce qui réduit énormément la congestion sur les routes et les émissions. Cela permet à la Voie Maritime de contribuer encore davantage au règlement des problèmes mondiaux que sont la durabilité et la gestion environnementale. Malgré l'incertitude économique à l'échelle mondiale, et les pressions inflationnistes persistantes, 37 millions de tonnes de marchandises ont transité dans la Voie Maritime au cours de la saison de navigation 2024-2025 - soit une légère diminution (1,6 %) par rapport à l'année précédente. Ces résultats soulignent le rôle indispensable de la Voie Maritime comme maillon essentiel de la chaîne d'approvisionnement en Amérique du Nord. Ils mettent également en évidence le potentiel inexploité de la Voie Maritime. Nous fonctionnons actuellement à environ 50 % de notre capacité, ce qui représente des possibilités formidables.

Notre mode de transport est le plus écologique et, en l'utilisant pour acheminer plus de marchandises, nous contribuons à réduire la congestion sur les routes, à diminuer la pression sur les chemins de fer et à assurer un avenir plus durable. Pour exploiter ce potentiel, nous devons travailler tous ensemble, en communiquant de façon ouverte et en collaborant avec l'ensemble de l'industrie.

La Voie maritime s'est engagée à soutenir la croissance des industries nord-américaines, et nous faisons le nécessaire pour répondre aux besoins liés à l'augmentation du trafic que cela occasionnera. La saison de navigation 2024-2025 a duré 295 jours, soit la plus longue saison planifiée à ce jour. De plus, afin d'accroître la prévisibilité pour nos clients, la Voie Maritime a publié pour la première fois cette année les dates d'ouverture et de fermeture prévues de la saison de navigation.

**Jim Athanasiou,
président et chef
de la direction, Corporation
de Gestion de la Voie Maritime
du Saint-Laurent (CGVMSL)**

Confiance : La confiance que nous accordent l'industrie et les gouvernements découle de la façon dont nous gouvernons, dont nous exerçons nos activités et dont notre personnel se préoccupe de sécurité, de compétence et de responsabilisation à tous les niveaux.

Que ce soit dans les domaines de la technologie et du commerce, ou encore du climat et des communications, le changement est partout. Mais il y a une chose qui ne changera pas, et c'est la force de notre équipe. La Voie maritime est fondée sur la sécurité, le respect, l'intégrité, la collaboration et l'innovation. Notre main-d'œuvre incarne ces valeurs; le dévouement dont elle fait preuve et l'expérience qu'elle possède collectivement génèrent un fort niveau de confiance dans tous les secteurs de l'organisation. Dans les pages qui suivent, nous verrons comment les bons résultats en matière de sécurité au travail ainsi que l'atteinte des cibles opérationnelles et des éléments de référence environnementale en 2024-2025 en témoignent.

Cette confiance se manifeste également dans l'engagement de la Voie Maritime à gérer et à bien entretenir un réseau de voies navigables sûr, sécuritaire et fiable. Dans le cadre de son programme de renouvellement des actifs, la Voie Maritime a investi 98,8 millions de dollars dans le renouvellement et l'entretien des infrastructures en 2024-2025. Cela représente une augmentation importante par rapport aux dernières années et, compte tenu des investissements prévus, cela contribuera à maintenir l'intégrité du réseau et à renforcer la confiance envers la Voie Maritime au cours des années à venir.

Contact : Notre engagement à travailler avec la clientèle, les collectivités, les employé(e)s et les partenaires pour construire un avenir plus durable, façonné par la collaboration et un objectif commun dans l'ensemble de la voie navigable.

Depuis que j'ai été nommé président et chef de la direction de la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (CGVMSL) en juillet dernier, j'ai consacré beaucoup de temps à rencontrer nos intervenants externes. Nous avons fait de l'engagement envers la clientèle et les communautés une priorité

au sein de la CGVMSL, dans le but de renforcer et d'établir des liens, d'ouvrir des voies de dialogue et de créer des possibilités de collaboration avec les principaux intervenants et partenaires dans les collectivités. Il s'agit notamment des collectivités des Premières Nations, des municipalités, des gouvernements provinciaux et fédéral, des partenaires de l'industrie, etc.

Il est essentiel de créer ces liens afin d'exploiter le plein potentiel de la Voie Maritime. En travaillant ensemble, en élargissant les communications et la collaboration dans l'ensemble de l'organisation et de l'industrie, nous pourrions expédier davantage de marchandises grâce au mode de transport le plus écologique, soutenir plus d'emplois et générer un plus grand nombre de retombées économiques, et aussi préparer un avenir plus durable.

Nous traversons une période difficile, mais ce n'est pas la première fois. Face à l'adversité, la Voie Maritime a toujours su s'adapter, innover et réussir. En exploitant nos capacités, en améliorant la confiance dans le réseau et en consolidant nos liens, je suis convaincu que nous rehausserons nos niveaux de réussite à l'avenir.

En terminant, j'aimerais remercier nos partenaires au sein de l'industrie et des collectivités, notre clientèle, et plus particulièrement l'ensemble des employé(e)s de la Voie Maritime pour leur dévouement et leur contribution. Je tiens également à remercier Terence Bowles, mon prédécesseur qui a pris sa retraite en 2024, et qui a été président et chef de la direction de la Voie maritime pendant la plus longue période de notre histoire. Il a joué un rôle déterminant dans la mise en œuvre du programme de modernisation qui est maintenant la pierre angulaire du fonctionnement de la Voie Maritime, et il a veillé à ce que l'organisation soit en bonne position pour relever les défis à venir.

Je vous invite à consulter les sections suivantes du présent sommaire pour une analyse plus détaillée de notre rendement en 2024-2025.

Sincères salutations,



Jim Athanasiou

Président et chef de la direction

NAVIRE À L'HONNEUR

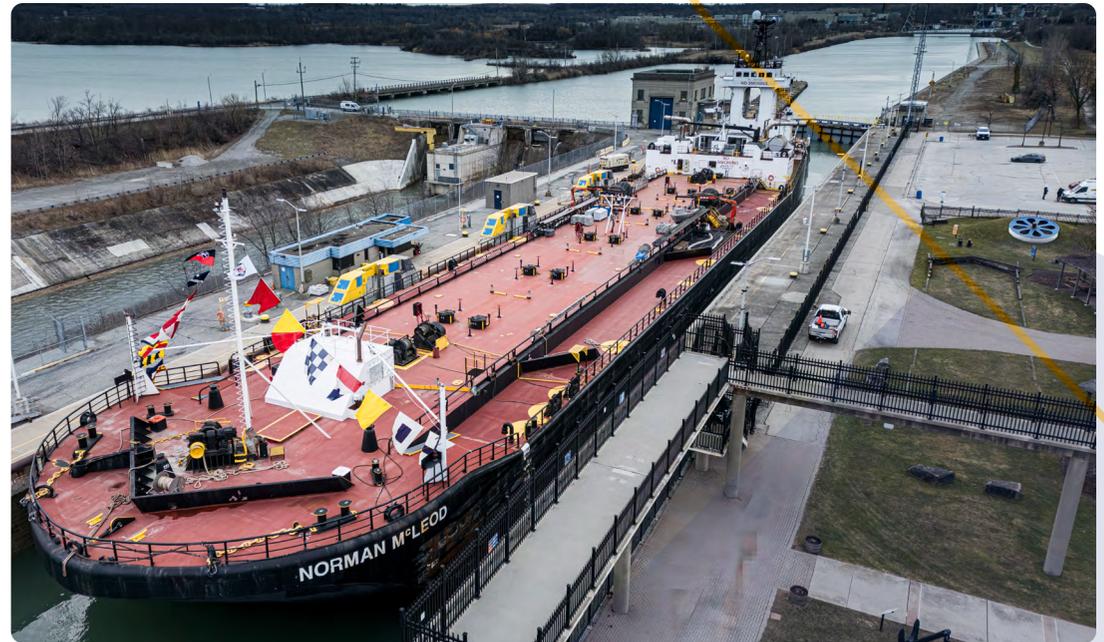
Une cérémonie qui s'est déroulée au St. Catharines Museum and Welland Canals Centre le 22 mars 2025 marquait l'ouverture officielle de la 67^e saison de navigation de la Voie Maritime. L'ensemble remorqueur-chaland articulé Everlast - Norman McLeod était à l'honneur lors de cette cérémonie.

Faisant partie de la flotte de McAsphalt Marine Transportation Limited, l'Everlast - Norman McLeod joue un rôle clé dans le transport de produits d'asphalte sur les Grands Lacs et dans la Voie Maritime du Saint-Laurent. Il s'agit d'un navire d'une capacité maximale de 11 000 tonnes métriques. Le raccord articulé entre le remorqueur et le chaland assure l'efficacité de la navigation dans diverses conditions de mer et de glace, facilitant ainsi la livraison des marchandises en temps opportun et en toute sécurité.

Au cours de la cérémonie, le capitaine du navire, Keith Bromley, et le chef mécanicien, Vladislav Kardach, ont reçu le chapeau haut-de-forme, une tradition qui remonte à près d'un siècle.



Cliquez ici pour voir une courte vidéo de la cérémonie d'ouverture



L'ensemble remorqueur-chaland articulé Everlast - Norman McLeod

Faits saillants de la saison 2024-2025 à la CGVMSL

Produits 2024-2025 :

99 millions
de dollars

Investissement dans
le renouvellement
des actifs :

98,8
millions de dollars

Total des jours
de navigation :

295

Total des transits
de navires :

3 337

Total des transits
de bateaux
de plaisance :

9 132



Croissance des affaires

Les résultats couvrent
la saison de navigation 2024-25
(du 22 mars 2024 au 10 janvier 2025).

› 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.

POINTS SAILLANTS SUR LE TRANSPORT

Données : Résultats en 2024-2025
(% d'augmentation par rapport à 2023-2024)

Céréales canadiennes

10,7 MT

^ 11,2 %

2^{ème} meilleure saison depuis plus de 20 ans, après une année record en 2020

Potasse

1,7 MT

^ 14,8 %

Une autre année de croissance record

Vrac liquide

4 MT

^ 9,9 %

3^{ème} meilleure année en plus de 20 ans

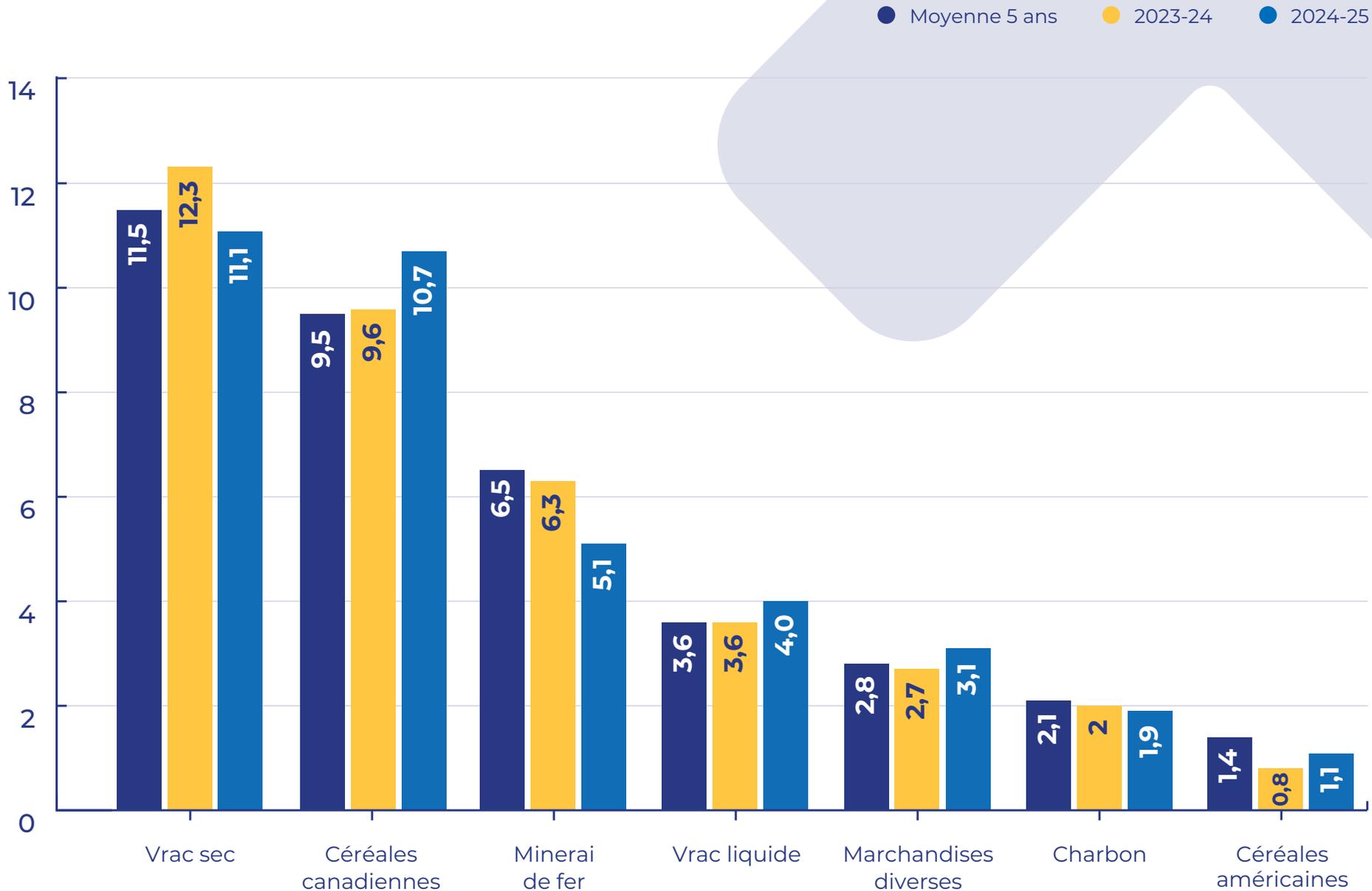


Le transport dans la Voie maritime a atteint **37 millions de tonnes** en 2024, soit **0,6 million de tonnes** de moins qu'en 2023 (-1,6 %).

RÉSULTATS LIÉS AU TRAFIC

- Globalement, les exportations de céréales pendant la saison 2024 ont augmenté de 12,5 % par rapport à 2023.
- Les exportations de céréales canadiennes ont augmenté de 11,2 % sur douze mois, soit la deuxième meilleure saison en plus de 20 ans (après une année record en 2020).
- Les exportations de céréales américaines ont connu un retour en force en 2024, avec une augmentation de 46,7 % par rapport à 2023.
- Les transports de vrac liquide ont augmenté de 9,9 % grâce à une forte progression des produits pétroliers (en hausse de 20,8 %).
- Les marchandises diverses ont enregistré une augmentation de 14,5 % soutenue par d'importants transports de fer et d'acier (en hausse de 16,4 % par rapport à 2023).
- L'ensemble des transports de vrac sec ont diminué de 10,3 %. Les exportations de potasse ont connu une autre année record avec une augmentation de 14,8 %, mais des diminutions ont été enregistrées dans d'autres secteurs, notamment le sel (en baisse de 26 %), le ciment et le clinker (en baisse de 18,8 %) et le coke (en baisse de 24,5 %).
- Les exportations de minerai de fer ont diminué de 19,7 % par rapport à 2023.
- Les exportations de charbon étaient en baisse de 6,3 %.

RÉSULTATS LIÉS AU TRAFIC – SAISON DE NAVIGATION 2024-2025 EN MILLION DE TONNES



AMÉLIORATION DES AFFAIRES

Les ponts et les collectivités

En réponse aux préoccupations des cyclistes concernant les longues attentes au pont levant menant au pont Victoria, la Voie Maritime a révisé sa procédure de levage afin d'établir un meilleur équilibre entre les besoins opérationnels et l'impact sur la collectivité.

Grâce à la collaboration entre les équipes des opérations et des systèmes d'information, un indicateur visuel a été ajouté au système de gestion du trafic (SGT) afin d'activer les levages lorsque les navires se trouvent à seulement 4 500 pieds du mur amont. Cette modification a permis d'améliorer la synchronisation sans nuire aux horaires des transits.

Auparavant, la chronologie des levages s'amorçait quand les navires étaient à 7 200 pieds, ce qui pouvait entraîner des fermetures pouvant aller jusqu'à 60 minutes. La nouvelle procédure témoigne de l'engagement de la Voie Maritime à tenir compte des besoins de la collectivité et elle a contribué à réduire les perturbations pour les cyclistes qui utilisent la piste cyclable du parc Jean-Drapeau.

Ce projet est un excellent exemple de l'engagement de la Voie Maritime en matière d'innovation. Il est aussi la preuve que même de petits changements peuvent faire une grande différence à la fois pour les clients et pour la collectivité.

Innovation pour les infrastructures des écluses

Au début de la saison, nous avons constaté une augmentation des problèmes de rendement du système d'amarrage mains libres (AML) dans la région Niagara, qui ont nécessité une intervention rapide pour maintenir la fiabilité des activités. L'analyse des causes fondamentales s'appuyant sur les données a révélé que les forces latérales élevées représentaient un problème majeur, ce qui a mené à une série d'innovations ciblées visant à réduire la contrainte sur les équipements afin d'en améliorer le rendement.

Ces solutions ont d'abord été testées à l'écluse 7 et c'est grâce à elles que le système AML est maintenant plus résilient dans l'ensemble du réseau. Cette initiative dénote l'adoption d'une approche avant-gardiste pour améliorer les infrastructures, selon laquelle il est possible de faire des mises à niveau durables grâce à une analyse en temps réel, à des essais sur place et à l'apprentissage continu.

Ce projet est également un bon exemple d'une collaboration interfonctionnelle efficace et d'une transition vers l'entretien anticipé. En associant innovation et travail d'équipe, il est possible d'améliorer la sécurité, de rehausser l'expérience client et de renforcer les infrastructures de la Voie Maritime pour l'avenir.



Passage sécuritaire du nord au sud



Amarrage mains libres (AML)

INITIATIVES DE MARKETING BINATIONALES

L'autoroute H₂O est une alliance d'intervenants du secteur des transports qui fait activement la promotion du transport maritime dans le réseau des Grands Lacs et de la Voie Maritime du Saint-Laurent.

La Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent et la Saint Lawrence Seaway Development Corporation des États-Unis parrainent ce programme.

L'AUT H₂O est une route maritime de 3 700 kilomètres qui offre un accès direct au cœur commercial, industriel et agricole de l'Amérique du Nord.



Recherche de nouvelles occasions d'affaires

Les Corporations de la Voie Maritime au Canada et aux États-Unis, ainsi que d'autres membres de l'Autoroute H₂O, collaborent étroitement à des initiatives conjointes visant à promouvoir la Voie Maritime et à trouver de nouveaux débouchés dans des marchés clés du monde entier. La marque AUT H₂O est mise en valeur lors de conférences importantes, comme Breakbulk Europe et Breakbulk Americas, afin de présenter la Voie Maritime comme un corridor privilégié pour le transport de marchandises liées à la réalisation de projets vers les ports des Grands Lacs.

La conférence Clean Power 2024 à Minneapolis a mis l'accent sur les technologies propres, l'énergie éolienne et d'autres initiatives écologiques. De nouvelles occasions d'affaires ont également été étudiées lors d'un certain nombre d'événements axés sur les céréales et les produits agricoles dans le secteur du vrac sec, un élément clé de la gamme de produits transportés dans la Voie Maritime. La conférence annuelle AUT H₂O a réuni à Toronto, des participants représentant divers secteurs producteurs de biens et des intérêts industriels qui ont discuté des tendances émergentes, des nouvelles technologies et des occasions de croissance et de collaboration.

Croissance du secteur des navires de croisière

La recrudescence du trafic des navires de croisière s'est poursuivie dans la Voie Maritime, permettant aux passagers de onze paquebots de naviguer sur les Grands Lacs en 2024. Certains croisiéristes prévoient d'offrir d'autres destinations dans le réseau au cours de l'année à venir, offrant des avantages économiques à un nombre croissant de ports d'escale au Canada et aux États-Unis.



Conférence AUT H₂O à Toronto

IMMOBILIER

En plus de rechercher de nouvelles occasions d'affaires pour la voie navigable, la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent s'efforce aussi de faire la promotion des terrains adjacents à la Voie Maritime qui peuvent être mis en valeur.

Situés dans les centres industriels de l'Amérique du Nord, ces terrains donnent accès à plus de 40 ports internationaux et régionaux qui desservent les principaux marchés.



Quai 1 à St. Catharines



Pour obtenir plus d'informations sur ces occasions, visitez le site Web immobilier de la CGVMSL

An aerial photograph of a large industrial facility, likely a port or refinery, featuring a prominent blue steel structure that spans across a canal. A large white and grey cargo ship is navigating through the canal. The background shows various industrial buildings, storage tanks, and a clear blue sky. A semi-transparent blue graphic overlay is present in the upper right and lower left corners of the image.

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

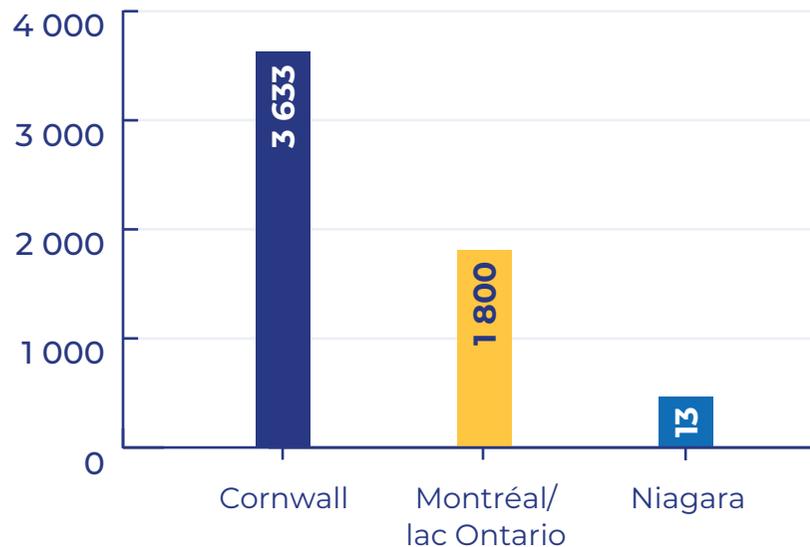
INFORMATION SUR LA SÉCURITÉ

La sécurité est plus qu'un simple programme à la CGVMSL. Elle fait partie intégrante de l'identité de la Voie maritime et elle est profondément ancrée dans nos activités quotidiennes et dans notre culture. C'est une valeur fondamentale qui guide chacune des décisions et des mesures que nous prenons, ainsi que chacune de nos tâches. La priorité absolue est la même, jour après jour : veiller à ce que chaque personne rentre chez elle en toute sécurité.



Nous avons apporté d'importantes améliorations en matière de sécurité en 2024-2025. Mentionnons notamment la mise à niveau des garde-corps afin de protéger le personnel contre les risques de chute et contre les machines en mouvement, ainsi que la mise en place de nouvelles techniques et de nouveaux outils de travail visant à améliorer la sécurité et l'efficacité des travailleurs et travailleuses.

En février 2025, la CGVMSL a atteint les 2 millions d'heures travaillées par l'ensemble du personnel de la Voie maritime sans un seul incident avec perte de temps. Bien qu'une blessure avec perte de temps ait été signalée en mars dans la région Niagara, cet incident renforce la volonté de la CGVMSL de rester vigilante et de poursuivre son engagement à « faire des choix sécuritaires ».



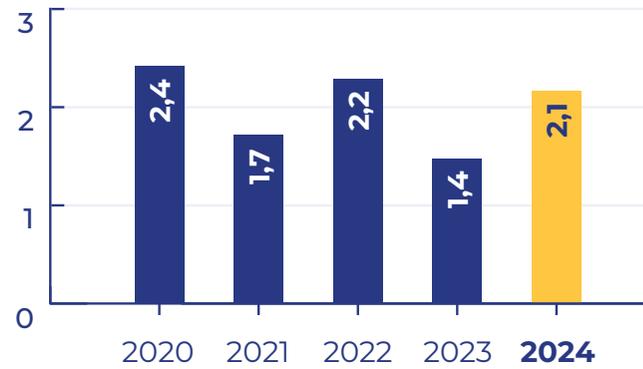
Nombre de jours depuis le dernier incident avec perte de temps
(résultats au 31 mars 2025)

SAISON DE NAVIGATION

La 66^e saison de navigation de la Voie Maritime du Saint-Laurent a débuté le 22 mars 2024 à la fois pour le tronçon Montréal-Lac Ontario (MLO) et pour le canal Welland (tronçon Niagara). C'est le 25 janvier 2025 que les derniers navires ont terminé la traversée du tronçon MLO, pour un total de 290 jours de navigation. Quant au canal Welland, il a été fermé le 10 janvier 2025, ce qui représente la fermeture planifiée la plus tardive à ce jour, pour un total de 295 jours de navigation.

SÉCURITÉ ET SÛRETÉ MARITIMES

Le transport maritime demeure le moyen le plus sécuritaire et le plus fiable pour transporter des marchandises. Au cours de la saison de navigation 2024, douze 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 2,1 incidents par 1 000 passages. Ce résultat démontre que le transport maritime constitue un mode de transport sécuritaire.



Taux d'incidents avec les navires
Nombre d'incidents par 1 000 passages

Au cours de la saison 2024, Transports Canada a effectué des inspections intermédiaires de sûreté dans le cadre de la déclaration de conformité quinquennale d'une installation maritime pour la CGVMSL (certificat de sûreté d'une installation maritime) et n'a fait aucune constatation importante.

Un examen global du plan de sûreté de la CGVMSL a été entrepris. Cet examen sera achevé d'ici septembre 2026, ce qui correspond au renouvellement quinquennal du plan de sécurité.

SYSTÈME D'INFORMATION SUR LE TIRANT D'EAU (SIT)

Le tirant d'eau d'un navire correspond à la distance verticale entre la ligne de flottaison et le bas de la quille. On détermine le tirant d'eau maximal d'un navire pour une navigation en toute sécurité en fonction de la profondeur d'eau. Le système d'information sur le tirant d'eau (SIT) permet aux navires qui en sont munis de profiter d'un tirant d'eau supplémentaire de 7 cm, ce qui peut représenter jusqu'à 400 tonnes de marchandises de plus. Le nombre de navires munis du SIT a triplé depuis 2021, passant de 35 à 116 en 2024.

SAISON DES PLAISANCIERS

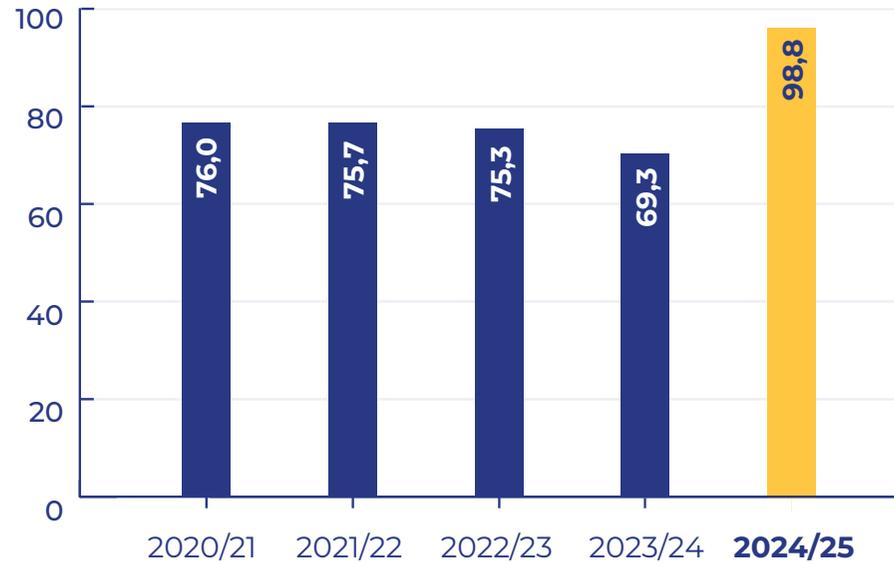
La Voie maritime est une voie navigable vitale pour la navigation commerciale, mais elle permet également la navigation de plaisance au cours d'une période déterminée. La saison de la navigation de plaisance présente des avantages économiques pour les collectivités avoisinantes et elle contribue à promouvoir le tourisme et les activités récréatives. Au cours de la saison 2024, 3 466 bateaux de plaisance ont traversé les écluses du canal Welland, et 5 666 celles du tronçon Montréal-Lac Ontario.

En 2024, un horaire a été créé pour les bateaux de plaisance dans le tronçon Montréal-Lac Ontario afin de permettre de mieux planifier les déplacements. Le nouvel horaire s'est avéré efficace, assurant un équilibre entre la navigation commerciale et les bateaux de plaisance, réduisant les levées de ponts et augmentant la satisfaction des plaisanciers. Les utilisateurs de bateaux de plaisance continuent de tirer avantage de la plateforme libre-service en ligne pour créer, modifier, annuler et payer leurs passages.

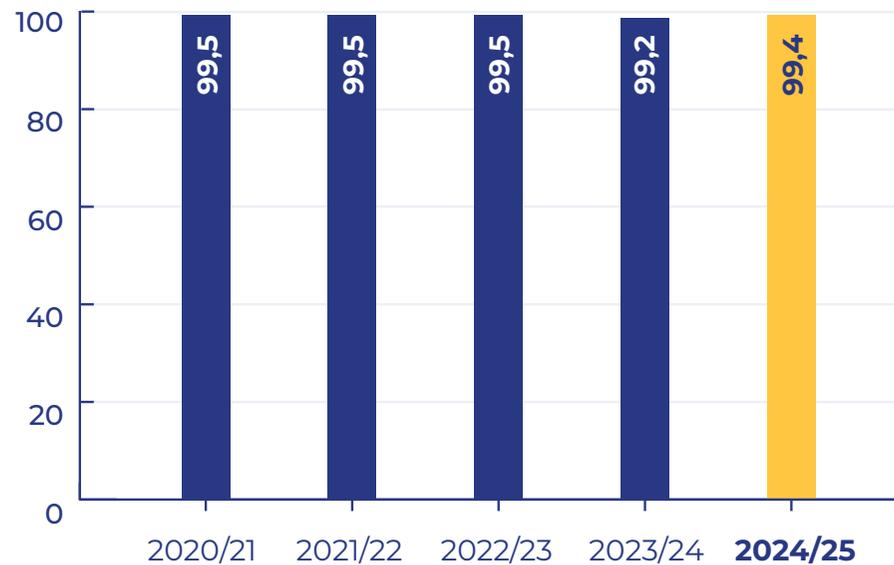


GESTION DES INFRASTRUCTURES ET RENOUELEMENT DES ACTIFS

La Voie maritime doit compter sur un réseau sécuritaire, fiable et efficace d'infrastructures pour demeurer concurrentielle. À cette fin, la Corporation met en œuvre un solide système de gestion des actifs afin d'assurer l'entretien du vaste réseau des infrastructures de la Voie Maritime. En 2024, la CGVM SL a considérablement augmenté le niveau de ses investissements, qui ont atteint 98,8 millions de dollars pour le renouvellement et l'entretien des infrastructures.

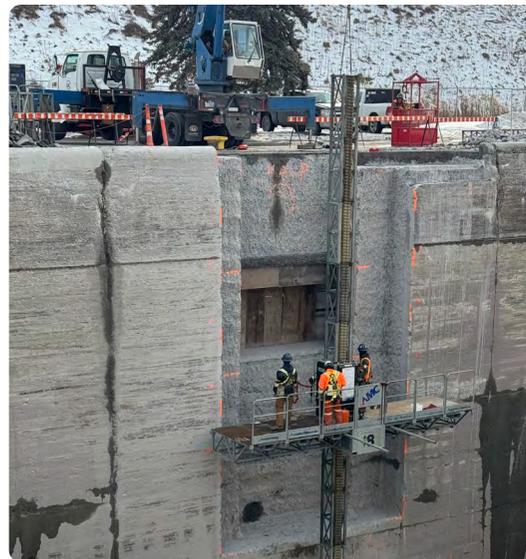
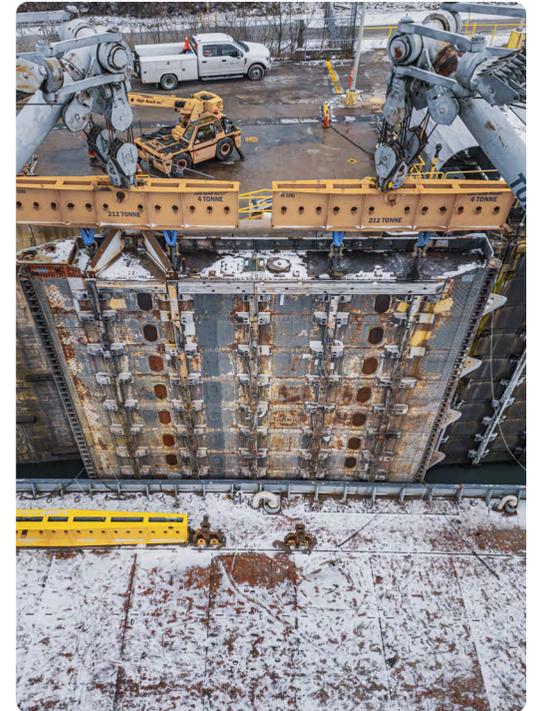


Dépenses pour le renouvellement des actifs
en M\$



Objectif de disponibilité du réseau
> 99%

Il est essentiel d'assurer une gestion efficace des actifs pour maintenir l'intégrité et la fiabilité des infrastructures de la Voie Maritime. Grâce à des investissements stratégiques dans ses infrastructures, la CGVMSL augmente la valeur du réseau tout en veillant à ce qu'il reste un corridor de transport sécuritaire, efficace et fiable au cours des années à venir.



Tronçon MLO (Montréal-Lac Ontario)

En haut à gauche : Remplacement des câbles de contreponds de la voie de contournement du pont Victoria à Saint-Lambert.

En bas à gauche : Installation des unités d'amarrage mains libres (AML) à l'écluse d'Iroquois.

Tronçon Niagara (canal Welland)

En haut à droite : Installation des grandes portes (à l'écluse 7) qui ont été remises en état à l'extérieur de nos installations pendant la saison de navigation.

En bas à droite : Perçage du rideau d'injections à l'écluse 8 en vue de l'installation des unités d'amarrage mains libres (AML).

REMPACEMENT DES PORTES

Histoire et innovation : Projet de remplacement des portes de l'écluse 7

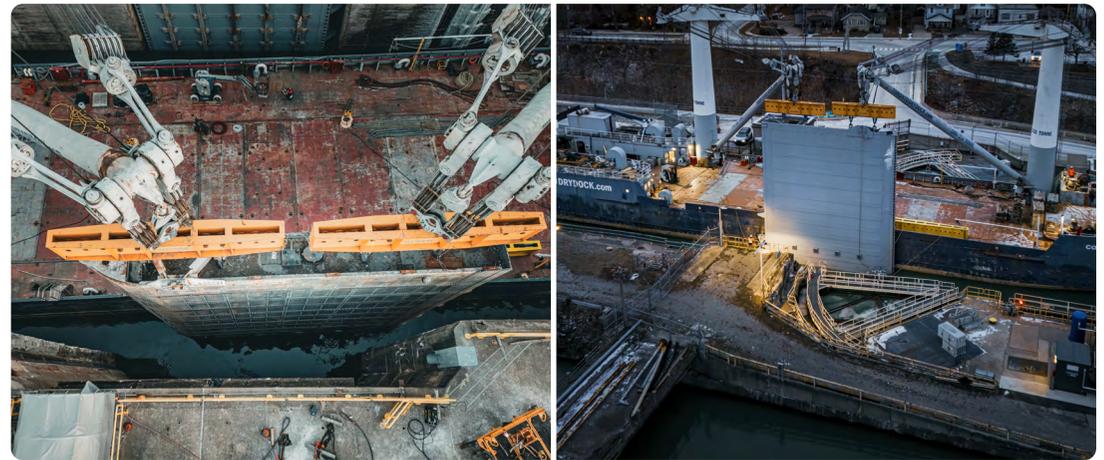
Le projet de remplacement des portes à l'écluse 7 du canal Welland a été un projet d'infrastructure colossal marqué par l'histoire, l'innovation et la collaboration.

Réalisé au cours des quatre derniers jours de la saison de navigation, en janvier, le projet consistait à remplacer les portes de l'écluse par deux portes de remplacement qui avaient été fabriquées lors de la construction du canal dans les années 1930 et conservées au fond du canal pendant près d'un siècle.

D'un poids de 454 000 kg (1 million de livres) chacune, il a été possible, grâce à leur conception à double paroi, de faire flotter les structures d'acier massif pour les transporter dans le canal. Ces portes ont été acheminées du lieu où elles étaient entreposées, près de l'écluse 1, vers un atelier d'usinage pour être remises en état et repeintes. Des remorqueurs ont servi au transport des portes, et des équipements spécialisés, notamment des bouteurs et des systèmes de levage, ont été utilisés pour les sortir du canal. Les portes ont été installées après des mois de planification et de travail méticuleux.

Ce projet historique a nécessité une communication et une exécution sans égales de la part des équipes de l'ingénierie, de l'exploitation et de l'entretien de la CGVMSL et de l'entrepreneur ES Fox, ainsi que le concours du chaland multifonctionnel Coastal Titan.

Malgré des conditions météorologiques difficiles, le projet a été mené à bien dans les délais prévus. Il témoigne de l'engagement de la CGVMSL à préserver et à améliorer ses infrastructures pour les années à venir.



L'une des portes remises en état est installée.

Le projet de remplacement des portes d'écluse a été réalisé selon un échéancier ambitieux.

CYBERSÉCURITÉ

La cybersécurité est un élément essentiel à la poursuite de nos activités sans interruption. C'est pourquoi nous devons mettre en place une stratégie complète pour nous protéger contre les menaces en constante évolution. L'utilisation d'outils de surveillance et de tests de vulnérabilité, ainsi que la mise en place de couches de sécurité multiples pour protéger l'infrastructure et l'information, sont des composantes essentielles au maintien d'un environnement sécurisé.

La vigilance du personnel est un facteur clé. Les employé(e)s à tous les niveaux de l'organisation reçoivent une formation pour détecter et signaler les messages non sollicités, les escroqueries par piratage psychologique, les tentatives de fraude et différents types d'atteintes à la sécurité. Nous mettons à jour cette formation régulièrement pour éviter que notre personnel relâche sa vigilance.

La CGVMSL maintient sa certification ISO27001 afin d'atténuer les risques liés à la cybersécurité. À ce jour, la Corporation a mis en œuvre quinze politiques et processus différents afin de renforcer sa position en matière de cybersécurité. Les cybermenaces sont omniprésentes, c'est pourquoi l'équipe chargée de la cybersécurité s'efforce constamment de détecter, d'identifier et d'atténuer les éventuelles menaces.

Notre niveau de vigilance est très élevé comme en témoignent les quelque 4 millions de courriels suspects et 1,5 million de menaces potentielles qui ont été bloqués en 2024.

L'équipe de la cybersécurité, avec l'aide de tout le personnel, continuera à faire preuve de vigilance afin de tirer parti du succès que nous avons connu en 2024 et d'assurer la sécurité de notre environnement de travail.



SYSTÈME D'INFORMATION SUR LES VOYAGES (SIV)

Le Système d'information sur les voyages (SIV) est une plateforme Web binationale qui fournit des informations en temps réel aux intervenants de la Voie maritime. Il fournit des informations sur les navires, leurs itinéraires, les conditions météorologiques, les écluses et les ponts, et bien plus encore. L'objectif poursuivi grâce au SIV est d'améliorer l'efficacité du trafic maritime.

La version initiale du SIV a été déployée en avril 2024 et a fait l'objet d'une mise à niveau à l'automne 2024.

Voici les principales étapes atteintes en 2024 :

- Représentation visuelle grâce à une application graphique en direct permettant aux intervenants de suivre la progression du passage des navires et les données connexes, notamment les heures d'arrivée prévues aux écluses et aux ports
- Informations sur l'état des écluses et des ponts
- Informations et vues personnalisées en fonction des intervenants
- Accès à des cartes, des graphiques et des informations météorologiques

Le succès du SIV est en grande partie dû à l'esprit de collaboration et de partenariat qui règne entre les intervenants, notamment les transporteurs, les agents, les pilotes, la Garde côtière, les ports, les terminaux et plusieurs autres. Grâce à cet esprit de collaboration, le SIV offre des avantages concrets et des gains d'efficacité à tous les utilisateurs de la Voie maritime.

GESTION DE L'EAU DE BALLAST

En 2024, les eaux de ballast de tous les navires entrant dans les Grands Lacs ont été soumises à des tests rigoureux.

Il s'agit d'un effort concerté de la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent, de la Great Lakes St. Lawrence Seaway Development Corporation et de Transports Canada. Ces efforts contribuent à assurer la sécurité des eaux des Grands Lacs et de la Voie maritime, et à les protéger contre les espèces envahissantes. Depuis l'adoption du programme de gestion des eaux de ballast, en 2006, aucune nouvelle espèce envahissante n'a été introduite dans la Voie maritime.



A photograph of three people sitting around a wooden conference table in a meeting room. On the left, a man with dark hair and a beard, wearing a tan shirt, is looking towards the center. In the middle, a woman with red braided hair and glasses, wearing a dark green jacket, is smiling and looking towards the right. On the right, a woman with long dark hair, wearing a black top, is smiling and looking towards the center. Her hands are clasped on the table. The background shows a wood-paneled wall and a framed picture.

Main-d'œuvre très performante

Équité, Leadership, Recrutement

PROGRESSION DE L'ÉQUITÉ SALARIALE

Conformément à la Loi fédérale sur l'équité salariale, qui est entrée en vigueur en 2021, la Corporation est en train de mettre au point son premier plan d'équité salariale. Ce plan représente une étape importante pour faire en sorte que les personnes occupant des emplois de valeur égale reçoivent un salaire égal, peu importe le genre. Pour élaborer son plan, la Voie maritime a procédé à un examen approfondi de l'équité salariale. Aucun écart salarial n'a été constaté. Cela témoigne de l'engagement soutenu de la Voie maritime en matière d'équité, d'inclusion et d'égalité en milieu de travail.



ÉQUITÉ, DIVERSITÉ ET INCLUSION

Les femmes représentent actuellement 22 % de la main-d'œuvre dans le secteur du transport maritime, et leur représentation au sein de la CGVMSL est de 21 %. L'année dernière, la Corporation a réalisé d'importants progrès en matière de diversité des genres dans les postes semi-professionnels, notamment ceux de contrôleurs(euses) des opérations. La constitution de la main-d'œuvre illustre bien l'ampleur de notre engagement en matière d'inclusion, la représentation des groupes minoritaires visibles étant en croissance dans l'ensemble de l'organisation.

PERFECTIONNEMENT DU LEADERSHIP ET PRINCIPALES INITIATIVES EN MATIÈRE DE RESSOURCES HUMAINES

Le perfectionnement du leadership est resté une priorité en 2024-2025, plusieurs personnes ayant été promues à des postes de direction. L'efficace programme de leadership de la Corporation permet maintenant d'assurer la formation des superviseur(e)s et des gestionnaires.

RECRUTEMENT ET MIEUX-ÊTRE DU PERSONNEL

À titre d'employeur de choix, la Voie maritime continue de mettre en œuvre des stratégies inclusives afin d'améliorer les pratiques de recrutement, d'intégration et de maintien en poste pour permettre à l'organisation de tirer parti d'une main-d'œuvre qualifiée et diversifiée. Les efforts de recrutement mettent l'accent sur l'embauche locale et les partenariats avec les organismes communautaires afin d'avoir un impact positif dans les collectivités où la Voie maritime exerce ses activités.

Le mieux-être du personnel demeure une priorité pour la CGVMSL. L'organisation y contribue de diverses façons, notamment en offrant un programme de travail hybride, des horaires variables, un programme de remboursement d'activités liées au mieux-être ainsi qu'en soutenant de nombreuses activités en matière de mieux-être pendant toute l'année. Ces initiatives, ainsi que d'autres, contribuent à renforcer l'engagement du personnel et l'encouragent à investir dans le maintien mieux-être physique et mental.



RECONNAISSANCE



Prix Bob Swenor

La Corporation poursuit la tradition et rend hommage à une employée ou un employé qui incarne les valeurs de la Voie Maritime et celles établies par Bob Swenor, le premier président du conseil d'administration. En 2024, Mélanie Paquette, superviseuse - Services opérationnels de l'entreprise, a remporté ce prix. Dans ses fonctions, Mélanie contribue à la sécurité des procédures opérationnelles tout en soutenant son équipe et en créant un sentiment de confiance ainsi qu'un esprit de collaboration. En dehors des heures de travail, Mélanie s'implique dans le 325e escadron des Cadets de l'Aviation royale du Canada et dans le club de patinage artistique Char-Lan.

Mélanie Paquette

Lauréate du Prix Bob Swenor



Prix du président pour la sécurité

Le prix du président pour la sécurité rend hommage aux employées et employés qui accordent la priorité à la sécurité dans leurs actions. En 2024, l'équipe de l'entretien de Maisonneuve a reçu le prix prestigieux pour avoir mis la sécurité au premier plan. Entre autres réalisations, l'équipe a mis à jour la procédure de remplacement des défenses, a installé de nouveaux garde-corps et a réalisé plus de trois ans sans accident avec perte de temps.

Équipe de l'entretien de Maisonneuve

Lauréate du Prix du président pour la sécurité



Prix pour l'innovation

Le prix pour l'innovation rend hommage aux personnes qui remettent en cause le statu quo. En 2024, le prix a été décerné aux équipes des opérations de Maisonneuve et de Cornwall ainsi qu'à celle du génie électrique de Maisonneuve pour la mise au point d'un système en temps réel permettant d'avertir les utilisateurs de la présence de travailleurs sur les ponts de la CGVMSL.

Les employé(e)s Alexandra Couture, David Vallières, Éric Lechasseur et Samuel Normandin ont collaboré à la mise en place de cette nouvelle fonctionnalité, qui accroît la sécurité des activités de la CGVMSL.

L'approche collaborative de cette initiative permet réellement d'incarner les valeurs de la CGVMSL.

Membres des équipes des opérations de Maisonneuve et de Cornwall ainsi que du génie électrique de Maisonneuve

Lauréats du Prix pour l'innovation

Engagement des intervenants



Le long de la Voie Maritime, la CGVMSL est en contact avec plusieurs collectivités urbaines et rurales, notamment :

- › Canal de la Rive-Sud dans la région Montréal - Lac Ontario
- › Canal de Beauharnois dans la région Montréal - Lac Ontario
- › Canal Welland dans la région Niagara
- › Collectivités de la région de Cornwall/Massena

ENGAGEMENT DES INTERVENANTS DANS LES RELATIONS AVEC LES COLLECTIVITÉS ET LES GOUVERNEMENTS

Relations avec les collectivités et les gouvernements

En 2024, l'équipe des relations externes a concentré ses efforts sur le renforcement des relations existantes et la création de nouvelles relations afin de faire connaître la mission, la vision et les valeurs de la Voie Maritime. Cela comprenait des contacts plus réguliers avec les administrations fédérales et provinciales ainsi qu'avec les municipalités locales riveraines de la Voie Maritime, ainsi qu'avec les représentants des Premières Nations et avec d'autres partenaires et groupes industriels.

Puisqu'il s'agit d'une voie navigable binationale comprenant des écluses au Canada et aux États-Unis, la Corporation doit collaborer avec son homologue américaine, la U.S. Great Lakes St. Lawrence Seaway Development Corporation. Il est donc nécessaire de discuter régulièrement des questions opérationnelles et stratégiques.

De plus, au début de mars, des responsables de la CGVMSL se sont joints aux intervenants des Grands Lacs à Washington à l'occasion de la « Marine Week », afin d'établir des contacts directs avec les responsables américains et des partenaires de l'industrie maritime.

Faire connaître l'histoire de la Voie Maritime

L'équipe chargée des communications corporatives a intensifié ses efforts de mobilisation en lançant les nouvelles pages Facebook et Instagram de la CGVMSL afin de compléter les efforts déjà déployés sur les réseaux sociaux et dans le domaine des communications. Les nouveaux comptes de réseaux sociaux offrent un autre moyen d'interagir avec le public et de mettre en valeur l'histoire et le rôle de la Voie Maritime dans l'industrie maritime.



La CGVMSL a participé à de nombreuses activités commerciales et communautaires en 2024.

LA VOIE VERS LA CARBONEUTRALITÉ

La CGVMSL poursuit les initiatives qui l'aideront à respecter son engagement de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) et à protéger l'environnement.

Le gouvernement fédéral a adopté en 2021 la « Loi canadienne sur la responsabilité en matière de carboneutralité », qui prévoit des objectifs de réduction des GES de 40 à 45 % par rapport aux niveaux de 2005 d'ici à 2030 et l'atteinte de la carboneutralité d'ici à 2050. La CGVMSL a déjà dépassé les objectifs de réduction des GES fixés par le gouvernement fédéral pour 2030.

Voir le tableau 1 pour plus de détails.

ANNÉE	Émissions de GES de la CGVMSL (tonnes d'équivalent CO ₂)	% de réduction (par rapport aux niveaux de 2005)
2005	3 751	0 % - Année de référence
2024	1 193	68 %



PROGRAMME ALLIANCE VERTE

La Corporation est un membre actif et un membre fondateur de l'Alliance verte, un des plus éminents programmes au monde de mesure du rendement environnemental de l'industrie maritime. En 2024, la CGVMSL a obtenu une moyenne pondérée de 4,3 sur 5.

Le programme de certification Alliance verte aborde des questions spécifiques au transport maritime, comme la qualité de l'air, de l'eau et du sol, la protection de la biodiversité et les relations avec les collectivités.



Finance

Les résultats pour 2024-2025 couvrent la période du 1^{er} avril 2024 au 31 mars 2025



PRINCIPALES DONNÉES FINANCIÈRES	2024/25	2023/24	2022/23
	(en milliers)		
Produits			
Péages	85 651 \$	82 586 \$	77 829 \$
Autres	13 361	6 263	6 103
Revenus des terrains Catégorie 1 remis au receveur général *	–	5 719	7 275
Total – Produits	99 012 \$	94 568 \$	91 207 \$
Charges de fonctionnement			
Salaires et avantages	58 258 \$	55 267 \$	52 147
Autres	16 915	15 573	14 939
Total – Charges de fonctionnement (trésorerie)	75 173 \$	70 840 \$	67 086 \$
Avantages sociaux futurs des employés	(21 740)	(14 325)	(21 175)
Provision pour moins-value sur l'actif au titre des prestations constituées	(39 145)	11 298	53 007
Amortissement des apports reportés liés aux immobilisations	(1 654)	(1 642)	(1 650)
Amortissement des immobilisations	1 595	1 648	1 637
Total – Charges de fonctionnement (non-trésorerie)	(60 944) \$	(3 021) \$	31 819 \$
Total – Charges de fonctionnement	14 229 \$	67 819 \$	98 905 \$
Excédent (déficit) des produits sur les charges de fonctionnement	84 783 \$	26 749 \$	(7 698) \$
Excédent (déficit) des produits sur les charges de fonctionnement (excluant les éléments hors trésorerie) * *	23 839 \$	23 728 \$	24 121 \$
Investissement dans le renouvellement des actifs			
Entretien régulier	14 238 \$	12 782	13 180
Entretien majeur	83 209	54 810	60 518
Acquisitions d'immobilisations * * *	1 396	1 731	1 590
Total – Investissement dans le renouvellement des actifs	98 843 \$	69 323 \$	75 288 \$

*Effectif en 2024,25, les revenus des terrains Catégorie 1 sont incluses avec Autres.

**Années précédentes ont été reformulées.

***Acquisitions d'immobilisations sont exclus des états des résultats et inclus avec les immobilisations sur les états de la situation financière.

Gouvernance d'entreprise

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 domestiques 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.

LES COMITÉS
DU CONSEIL
D'ADMINISTRATION
SONT LES SUIVANTS :

- › Régie interne
- › Audit
- › Ressources humaines
- › Renouvellement des actifs



The St. Lawrence Seaway
HEAD OFFICE

Canada

La Voie Maritime du Saint-Laurent
SIEGE SOCIAL

www.hwyn20.com

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Demetrios (Jim) Athanasiou
(à partir de juillet 2024)
Président et chef de la direction

Terence F. Bowles
(jusqu'à juillet 2024)
Président et chef de la direction

Paul A. Gourdeau
(président)
Armateurs internationaux

Frank Hummell
Gouvernement de l'Ontario

Julie Lambert
Autres membres

Don MacDonald
Céréales

Pierre Préfontaine
Gouvernement du Québec

Karen Tippett
Federal Government

Tony Valeri
Acier et minerai de fer

Greg Wight
Armateurs domestiques

DIRIGEANTS

Demetrios (Jim) Athanasiou
(à partir de juillet 2024)
Président et chef de la direction

Terence F. Bowles
(jusqu'à juillet 2024)
Président et chef de la direction

Pauline LeBlanc
Secrétaire général

MEMBRES DE L'INDUSTRIE 2024/25

Armateurs domestiques

Algoma Central Corporation
St. Catharines, Ontario

Canada Steamship Lines, A Division of The 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 Limited
Winnipeg, Manitoba

Louis Dreyfus Company Canada ULC
Calgary, Alberta

Parrish & Heimbecker, Limited
Winnipeg, Manitoba

Richardson International Limited
Winnipeg, Manitoba

Viterra Canada Inc.
Regina, Saskatchewan

Armateurs internationaux

Colley Motorships Ltd.
Montréal, Québec

Fednav International Ltd.
Montréal, Québec

Gresco Ltée
Montréal, Québec

LOLA
Québec, Québec

McLean Kennedy Inc.
Montréal, Québec

Navitrans Shipping Agencies Inc.
Laval, Québec

Robert Reford, division of the La Perriere Group
Montréal, Québec

Autres membres

Windsor Salt Ltd.
Pointe-Claire, Québec

Lafarge Canada Inc.
Mississauga, Ontario

Heidelberg Materials Canada Limited
Edmonton, AB

Redpath Sugar Ltd.
Toronto, Ontario

Suncor Energy Inc.
Calgary, Alberta

Acier et minerai de fer

ArcelorMittal Dofasco G.P.
Hamilton, Ontario

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.

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



LE RÉSEAU GRANDS LACS – VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

Le réseau Grands Lacs – Voie maritime s'étend sur 3 700 kilomètres de l'océan Atlantique à la tête du Lac Supérieur.

Écluses gérées par Great Lakes St. Lawrence Seaway Development Corporation

Écluses gérées par la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent

Ports majeurs



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 = 2 038 milles nautiques (2 342 milles terrestres ou 3 700 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 :

66 milliards
d'activité économique

357 000
emplois

30 milliards
en salaires

Source : Retombées économiques du transport maritime dans la région des Grands Lac et du Saint-Laurent, 2023

VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT



Écluses commerciales de Sault Ste. Marie gérées par le U.S. Army Corps of Engineers



Canal Welland (8 écluses)



Écluse Iroquois



Écluses Eisenhower & Snell



Écluses de Beauharnois



Écluses de Côte Sainte-Catherine et Saint-Lambert

Lac Supérieur

Lac Erie

Lac Huron

Lac Michigan

Lac Ontario

183
Mètres

C'est la hauteur d'un immeuble de 60 étages

Niveau de la mer

Fleuve Saint-Laurent

Océan Atlantique

Ces navires peuvent faire plus de deux fois la longueur et environ la moitié de la largeur d'un terrain de football.

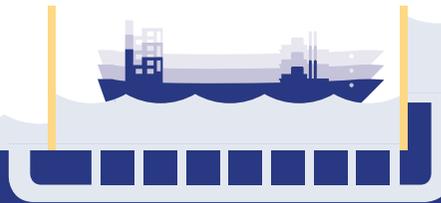


Dimensions des écluses

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



1 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.



2 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.



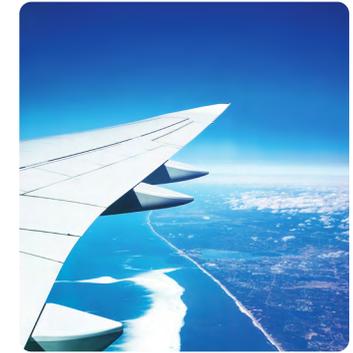
3 VOTRE MAISON :

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.



4 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.



5 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.



6 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.



7 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.



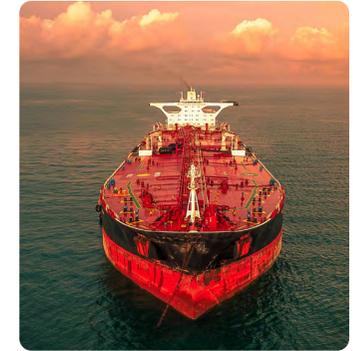
8 VOS DÉPLACEMENTS :

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.



9 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.



10 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.

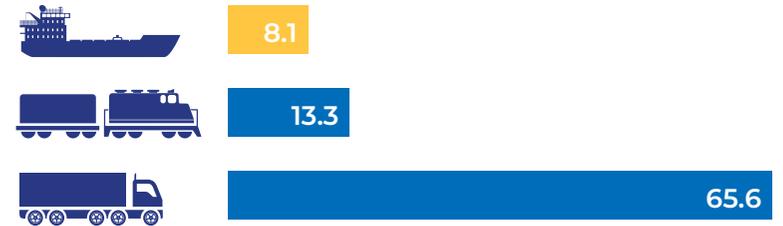
La Voie Maritime du Saint-Laurent : prête pour l'avenir

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



Grammes de CO₂ par tonne-km

Passer du mode terrestre au mode maritime

- ✓ Réduit la congestion sur les routes et les chemins de fer
- ✓ Augmente l'efficacité énergétique
- ✓ Réduit le total des émissions de gaz à effet de serre

Navires = La meilleure efficacité énergétique



Distance (en kilomètres) parcourue par 1 tonne de marchandises avec 1 litre de carburant



Pour en savoir plus sur
La Corporation de Gestion
de la Voie Maritime du Saint-Laurent

www.VoieMaritime.ca



Corporation de Gestion
de la Voie Maritime
du Saint-Laurent

The St. Lawrence
Seaway Management
Corporation