

# Maritime Magazine

CHRONIQUE DE LA VOIE MARITIME PAR RICHARD CORFE

PARU EN JUIN 2003 DANS LE NUMÉRO 29

En entamant sa 44<sup>e</sup> saison de navigation, la Voie maritime du Saint-Laurent est en excellente posture pour continuer sa longue tradition de service sûr, fiable et efficace. Cette saison sera marquée par plusieurs nouveautés.

La Corporation de gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (CGVMSL) débute son second mandat de cinq ans avec un nouveau plan d'entreprise, un nouveau président et un nouvel outil de navigation — le SIA (système d'identification automatique), qui fait maintenant partie de notre quotidien.

Pour les associations représentant nos principaux utilisateurs, la Fédération maritime du Canada et l'Association des armateurs canadiens, c'est un nouveau siècle qui débute. Partout dans le réseau, il y a de nouveaux acteurs, de nouvelles perspectives et un nouvel optimisme dans les transports maritimes. La Voie maritime entend jouer son rôle dans ce renouveau, en optimisant nos activités dans l'imédiat tout en planifiant pour les besoins à long terme.

Le nouveau plan d'entreprise constitue une solide base en ce sens. Il intègre des changements qui tiennent compte des défis que nous devons relever aujourd'hui. Alors

que depuis quelques années la faible activité économique et la vive concurrence ont réduit le volume de marchandises, une réduction de 1% des péages a été intégrée au tarif de 2003 et nous prévoyons une reprise du trafic cette saison. Pendant les quatre prochaines années du plan, l'augmentation annuelle des péages sera plafonnée à 2%.

Nous continuons de travailler en vue d'améliorer le tirant d'eau dans l'ensemble du réseau et de prolonger la saison de navigation. Entre-temps, nous cherchons toujours à innover et

à améliorer le service. Depuis l'ouverture de la saison de navigation 2003, tous les navires de marchandises et passagers qui empruntent la Voie maritime doivent être dotés d'un transpondeur SIA certifié par l'Organisation maritime internationale (OMI). La Voie maritime est ainsi la première voie navigable intérieure au monde à adopter cette nouvelle technologie. Par ailleurs, nous avons lancé sur le

GREAT LAKES ST. LAWRENCE SEAWAY SYSTEM

LOGIN SITEMAP FRANÇAIS

ABOUT US SEAWAY MAP NAVIGATION SERVICES NEWS LINKS

TRANSACTIONS

Welcome to the Great Lakes St. Lawrence Seaway System

The Great Lakes St. Lawrence Seaway System Web site is a joint collaboration between

The St. Lawrence Seaway Management Corporation Saint Lawrence Seaway Development Corporation

**New Seaway Video Now Online!**

**Sign Up to Receive Seaway Updates by E-Mail**

OUR E-BUSINESS VISION

A GLOBAL E-BUSINESS GATEWAY THAT PROVIDES MARITIME COMMERCE THROUGH A TOTALLY INTEGRATED, SEAMLESS AND EFFICIENT GREAT LAKES ST. LAWRENCE WATERWAY

Comments or suggestions: [marketing@seaway.ca](mailto:marketing@seaway.ca)

Home • Sitemap • Search • Français  
Contact Us • Employment • Privacy • Terms and Conditions

SEAWAY NEWS  
Canada & U.S. sign memorandum of cooperation

Le site Internet binational (CGVMSL et SLSDC) est devenu la source d'information et de services d'affaires en ligne la plus exhaustive pour la navigation commerciale au cœur de l'Amérique du Nord.

canal Welland un grand projet de conversion à l'hydraulique de toutes les portes, vannes et intercepteurs des écluses au cours des six prochaines années.

Notre site Internet binational est devenu la source d'information et de services d'affaires en ligne la plus exhaustive pour la navigation commerciale au cœur de l'Amérique du Nord. Il attire des utilisateurs de 85 pays, qui soumettent chaque mois plus de 100 000 demandes de renseignements.

La planification fait partie intégrante de notre stratégie. Un excellent exemple en est le récent accord entre le Canada et les États-Unis qui vise le parachèvement de l'étude sur le système Grands Lacs/ Voie maritime du Saint-Laurent. Grâce à toute l'attention que nous avons accordée à l'entretien et au renouvellement des installations, notre réseau est extrêmement fiable: le temps de disponibilité est passé de 99,75% en 2001-2002 à 99,79% en 2002-2003. Cependant, compte tenu de notre infrastructure vieillissante, nous augmenterons nos dépenses d'entretien de quelque 36% au cours des prochaines années. Nous reconsidérerons ces dépenses en 2005, lorsque les premières données de référence produites dans le cadre de l'étude seront disponibles.

La Voie maritime dispose de nombreux atouts. La nouvelle technologie améliore la gestion du trafic, la sécurité et le ser-

vice. Nous devons toutefois en faire davantage. Nous devons faire connaître les avantages du transport maritime et en particulier de la Voie maritime — surtout les avantages environnementaux par rapport à la pollution et à la congestion. Nous devons élargir notre clientèle en offrant de nouvelles solutions qui conviennent à de nouvelles marchandises. Nous devons aussi coopérer avec tous nos partenaires, dont le gouvernement, pour garantir que des décisions éclairées soient prises pour l'avenir des transports partout au pays.

Tout en desservant les clients d'aujourd'hui, nous devons nous tourner vers l'avenir — un avenir auquel il vaut la peine de consacrer des efforts de planification et des investissements. La Voie maritime aide à alimenter les économies du Canada aussi bien que des États-Unis. Aux ports individuels, elle a apporté des milliards de dollars de capitaux et de la croissance industrielle. Toutes les 10 000 tonnes de marchandises qui passent par un port des Grands Lacs produisent des retombées locales de plus d'un demi-million de dollars chaque année. Sûre, fiable et écologique, notre Voie maritime est un atout de premier ordre pour le centre de l'Amérique du Nord.

Je serai heureux dans les prochains numéros d'aborder plus à fond certains de ces sujets et de vous tenir au courant de nos initiatives.