



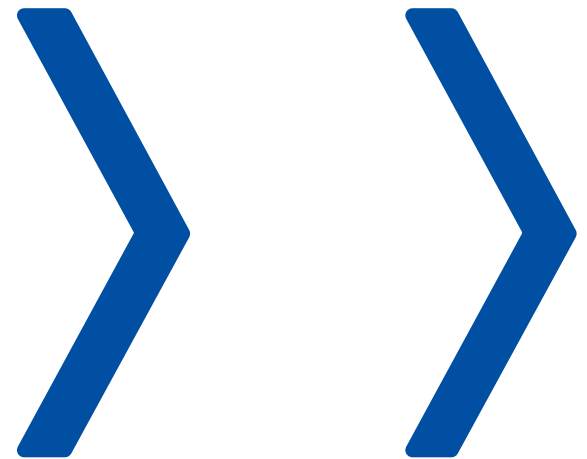
Corporation de Gestion
de la Voie Maritime
du Saint-Laurent

The St. Lawrence
Seaway Management
Corporation



ALLER DE L'AVANT DANS UN ENVIRONNEMENT CHANGEANT

RAPPORT ANNUEL 2010 / 2011



LA VOIE

MARITIME DU SAINT-LAURENT



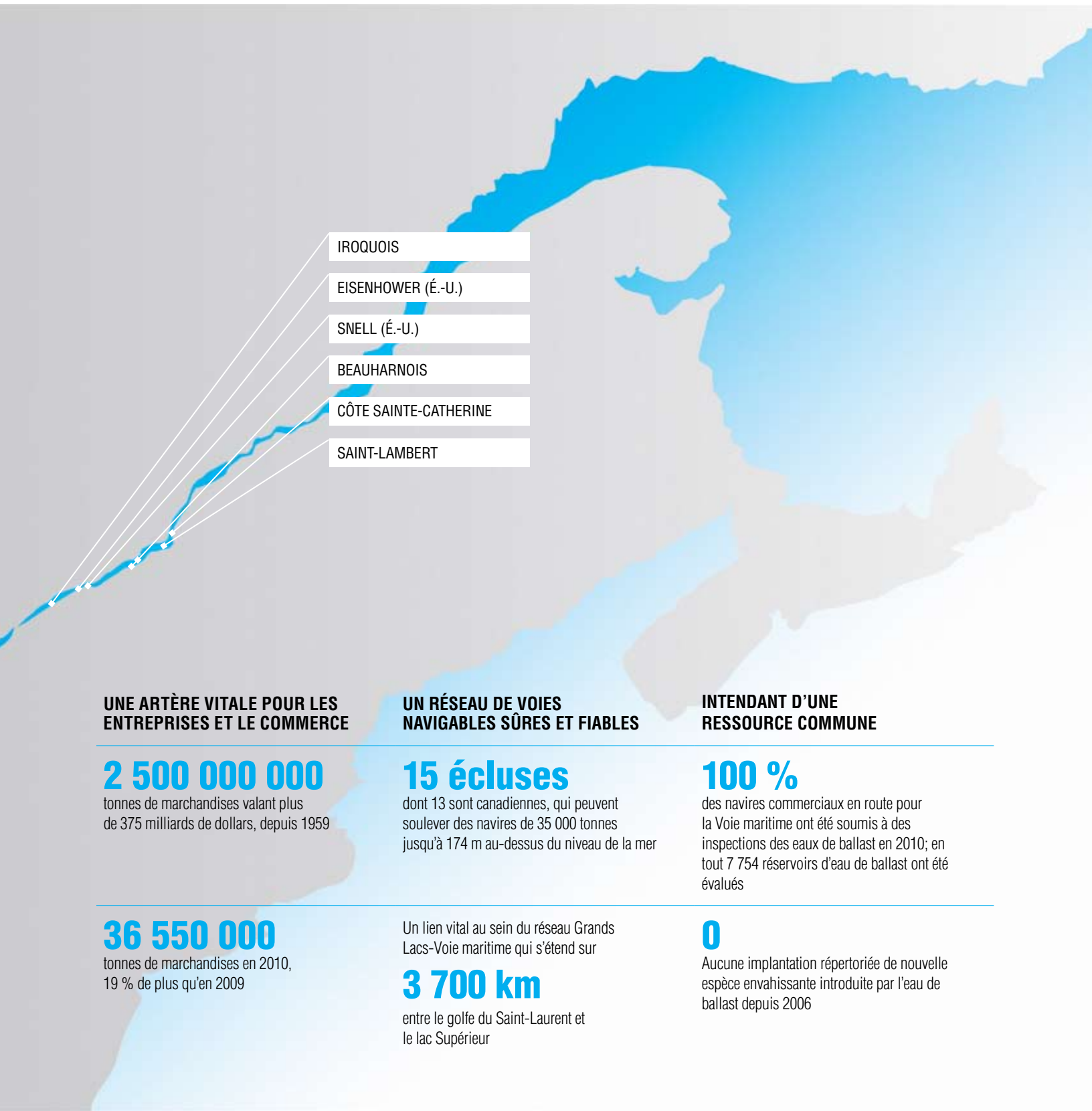
6	Message du président
8	Croissance des affaires
8	Résultats du trafic
10	Développement des marchés
12	Excellence opérationnelle
12	Des infrastructures fiables
14	Saison de navigation
14	Préparation aux situations d'urgence
14	Santé et sécurité en milieu de travail
14	Technologies habilitantes
15	Activités durables
18	Main-d'œuvre très performante
18	Culture axée sur le rendement
18	Évolution de la main-d'œuvre
18	Mieux-être du personnel
19	Prix commémoratif Bob Swenor
19	Équité en matière d'emploi
20	Engagement des intervenants
20	Initiatives
22	Développement durable de la Corporation
26	Régie interne
	Durabilité financière
28	Examen et analyse de la direction
32	Rapport des auditeurs indépendants
33	États financiers

CANAL WELLAND



Recyclé
Contribue à l'utilisation responsable
des ressources forestières
www.fsc.org Cert no. SBC-COC-952
© 1996 Forest Stewardship Council





- IROQUOIS
- EISENHOWER (É.-U.)
- SNELL (É.-U.)
- BEAUHARNOIS
- CÔTE SAINTE-CATHERINE
- SAINT-LAMBERT

UNE ARTÈRE VITALE POUR LES ENTREPRISES ET LE COMMERCE

2 500 000 000

tonnes de marchandises valant plus de 375 milliards de dollars, depuis 1959

UN RÉSEAU DE VOIES NAVIGABLES SÛRES ET FIABLES

15 écluses

dont 13 sont canadiennes, qui peuvent soulever des navires de 35 000 tonnes jusqu'à 174 m au-dessus du niveau de la mer

INTENDANT D'UNE RESSOURCE COMMUNE

100 %

des navires commerciaux en route pour la Voie maritime ont été soumis à des inspections des eaux de ballast en 2010; en tout 7 754 réservoirs d'eau de ballast ont été évalués

36 550 000

tonnes de marchandises en 2010, 19 % de plus qu'en 2009

Un lien vital au sein du réseau Grands Lacs-Voie maritime qui s'étend sur

3 700 km

entre le golfe du Saint-Laurent et le lac Supérieur

0

Aucune implantation répertoriée de nouvelle espèce envahissante introduite par l'eau de ballast depuis 2006

La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (la « CGVMSL » ou la « Corporation »), qui a remplacé l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, est une société sans but lucratif créée en 1998 par le gouvernement du Canada, les utilisateurs de la Voie maritime et d'autres intervenants. Conformément aux dispositions de la *Loi maritime du Canada*, la Corporation gère et exploite les installations canadiennes de la Voie maritime du Saint-Laurent au nom du gouvernement fédéral en vertu d'un accord à long terme conclu avec Transports Canada.

NOTRE VISION

La CGVMSL et ses partenaires... un réseau de transport essentiel pour le 21^e siècle.

NOTRE MISSION

Nous faisons transiter les navires économiquement, efficacement et de façon responsable envers l'environnement dans un réseau de voies navigables sûres et fiables pour le bénéfice de tous nos groupes d'intérêts aujourd'hui et pour l'avenir.

BUTS CORPORATIFS ET RÉSULTATS DÉSIRÉS

CROISSANCE DES AFFAIRES

Accroître les bénéfices – économiques, sociaux et environnementaux – du mode maritime par la hausse du tonnage dans le réseau Voie maritime

EXCELLENCE OPÉRATIONNELLE

Assurer à chaque fois un passage sans tracas aux transporteurs et une alternative économique de transport aux expéditeurs

MAIN-D'OEUVRE TRÈS PERFORMANTE

Créer un environnement de travail avec des employés compétents, mobilisés, versatiles et responsables envers les résultats d'affaires et leur propre réussite

ENGAGEMENT DES INTERVENANTS

Enligner les points de vue de tous les intervenants vers une vision commune du réseau Voie maritime et sur sa contribution à long terme

DURABILITÉ FINANCIÈRE

Gérer les ressources de manière à en assurer l'utilisation optimale et minimiser les coûts aux utilisateurs et au propriétaire du réseau Voie maritime

NOS VALEURS

SÉCURITÉ, RESPECT, OUVERTURE, INTÉGRITÉ ET INNOVATION

La Voie maritime est une composante essentielle de l'infrastructure des transports d'Amérique du Nord et un lien vital entre l'industrie et le monde entier. Elle permet de déplacer aussi bien des matières premières que des produits finis en provenance d'un vaste réseau de ports intérieurs à destination des marchés mondiaux et inversement. Elle le fait d'une façon responsable sur les plans environnemental, économique et social.

La Voie maritime du Saint-Laurent est au service de navires de charge, de navires de croisière et de nombreux autres types de navires, grâce à une série d'écluses et de chenaux qui relient Montréal au lac Érié et donnent accès à 3 700 km de voies navigables. La Corporation dispose des atouts suivants :

1. un excellent dossier en matière de sécurité;
2. un personnel dévoué et professionnel fier d'offrir un service d'excellence à sa clientèle;
3. une gestion du trafic de haute qualité recourant à l'identification automatique des navires et au suivi en temps réel;
4. un réseau fiable offrant une disponibilité constamment supérieure à 99,0 %;
5. la capacité d'accueillir de grands navires allant jusqu'à 225,5 m de longueur hors tout et 23,8 m de largeur, avec un tirant d'eau de 8,08 m;
6. certification ISO 9001:2008 pour l'exploitation et l'entretien des secteurs canadiens de la Voie maritime du Saint-Laurent;
7. des inspections communes des gouvernements canadien et américain à l'entrée, sans dédoublement, incluant l'inspection des eaux de ballast diminuant les risques d'introduction d'espèces envahissantes dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime;
8. un site Web binational, www.grandslacs-voiemaritime.com, qui constitue la source d'information la plus complète sur les Grands Lacs et la Voie maritime, contenant des données en temps réel sur la navigation, des liens à des sites gouvernementaux et commerciaux sur le transport maritime, des ressources pour la navigation de plaisance et un ensemble complet de services de cybercommerce.





> Écluses en escalier dans le canal Welland



> Navire amarré dans une écluse



> Écluse dans le canal Welland / Source : Shiphotos (Paul Beesley)



> Transmetteur d'ordres aux machines d'un navire



> Pont dans le canal Welland / Source : Shiphotos (Paul Beesley)



MESSAGE DU PRÉSIDENT



L'ANNÉE 2010-2011 EN A ÉTÉ UNE DE RELANCE POUR LA VOIE MARITIME À LA SUITE DE L'IMPORTANT BAISSÉ ENREGISTRÉE EN 2009.

À la fin de 2009, des incertitudes persistaient et les prévisions du trafic pour 2010 étaient relativement conservatrices. Il a donc été encourageant de constater que la reprise s'est matérialisée par un accroissement du trafic dans le réseau. La relance a été lente mais constante, et c'est ce qu'on prévoit encore en 2011.

Le trafic a augmenté de 19 % en 2010. Le minerai de fer et les marchandises générales – dont les expéditions de fer et d'acier en vrac ainsi que les cargaisons spéciales telles que des composantes d'éoliennes – ont affiché d'excellentes performances. Le Programme incitatif aux nouvelles affaires,

qui a été lancé en 2008, a favorisé cette progression. Il a produit de solides résultats malgré le ralentissement de l'économie. L'amélioration du trafic s'est traduite par des revenus de péages de 60,7 millions de dollars, contre 50 millions de dollars l'année précédente. Néanmoins, pour la deuxième année depuis sa commercialisation, la Corporation n'est pas parvenue à couvrir ses frais d'exploitation.

Par ailleurs, nous ne devons pas perdre de vue le fait que même si 2010 a été une meilleure année, nous ne sommes pas revenus aux niveaux de trafic de 2008. Les changements de fond survenus dans des industries qui ont été de solides clients de la Voie maritime, comme celle du minerai de fer, signifient que nous ne retrouverons peut-être pas de si tôt les niveaux d'avant la récession. Cette réalité confirme l'opportunité des mesures stratégiques prises par l'organisation pour diversifier les marchandises et simplifier son fonctionnement de façon à attirer davantage de navires dans le réseau et à tirer le meilleur parti possible de la capacité disponible.

S'appuyant sur le succès persistant du Programme incitatif aux nouvelles affaires, nous offrons pour les saisons de navigation 2011 et 2012 un Programme incitatif qui réduit de 20 % les péages des marchandises à l'exportation transportées par les exploitants de services de lignes régulières ou semi-régulières entre les ports des Grands Lacs et des marchés à l'extérieur du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent.

Notre longue tradition de service de qualité aux utilisateurs s'est poursuivie en 2010. Même si le trafic a augmenté, les données sur les temps de transits et la disponibilité du réseau se sont améliorées par rapport à 2009. De plus, la mise en place du programme d'autopositionnement des navires a été complétée, permettant un positionnement plus efficace des navires dans les écluses. Nous avons aussi continué nos essais du système d'amarrage mains libres à l'écluse 7 du canal Welland, cernant certains éléments qui doivent être améliorés.

Un service de qualité exige un réseau soigneusement entretenu. Dans la troisième année de son actuel plan quinquennal de renouvellement des actifs, la Corporation a dépensé 50,8 millions de dollars pour assurer la fiabilité de son infrastructure. Vu le vieillissement des installations, il faut prévoir que les coûts annuels continueront d'augmenter.



Nous coopérons depuis des années avec notre homologue américain la Saint Lawrence Seaway Development Corporation et les utilisateurs de la Voie maritime afin de mettre au point des technologies et des méthodes permettant de maximiser l'utilisation du réseau. En 2010, nous avons ainsi achevé les travaux visant le système d'information sur le tirant d'eau et approuvé les normes de l'équipement requis à bord des navires pour qu'ils puissent naviguer en toute sécurité dans le réseau en exploitant un tirant d'eau accru.

En plus des améliorations à nos activités, nous avons continué de faire mieux connaître le réseau Grands Lacs-Voie maritime et la contribution qu'il peut apporter à un monde durable. L'initiative Alliance Verte en est une qui continue de prendre de l'élan. Elle réunit des membres canadiens et américains et les dote des moyens voulus pour améliorer à titre volontaire leur rendement environnemental grâce à des mesures concrètes et mesurables. Sa valeur et la mesure dans laquelle elle est reconnue ont été démontrées en décembre quand l'Alliance des villes des Grands Lacs et du Saint-Laurent, une collaboration binationale de maires et autres responsables locaux visant à protéger et réhabiliter les voies navigables, a annoncé qu'elle appuyait officiellement le programme.

Parmi les événements externes, des décisions des gouvernements nous ont touchés. Une décision qui entraîne déjà des signes positifs est celle du gouvernement du Canada de supprimer les droits de douane de 25 % sur les navires importés. Les propriétaires de flottes intérieures ont annoncé des projets d'investissement dans de nouveaux bâtiments qui seront dotés de systèmes modernes et plus efficaces, consommant moins de carburant et émettant moins de gaz à effet de serre. En revanche la décision de l'État de New York de reporter l'entrée en vigueur de sa réglementation sur l'eau de ballast n'apporte pas une solution durable. Nous continuons d'appuyer l'industrie maritime et les divers paliers de gouvernement qui veulent convaincre New York de modifier sa réglementation qui n'est pas viable dans l'état actuel de la technologie.

En 2010, la campagne de relations publiques *Marine Delivers*, menée de concert par les corporations canadienne et américaine de la Voie maritime et des membres de l'industrie, a réussi à faire passer le message.

Elle a rectifié des perceptions erronées et corrigé des inexactitudes parues dans les médias, parant ainsi aux dommages qu'elles auraient pu entraîner. Une des initiatives lancées sous l'égide de *Marine Delivers* est l'étude d'impact économique menée par John Martin Associates. Elle fournira des données sur l'importance de la Voie maritime pour l'économie nord-américaine.

Depuis mon arrivée au début de novembre, je me suis familiarisé avec les nombreux aspects du réseau Grands Lacs-Voie maritime et les nombreux groupes qui y sont associés. C'est avec enthousiasme que j'entreprends ma première année complète à la barre de l'organisation. Je m'efforcerai de mettre en valeur le rôle clé de la Voie maritime dans l'économie du Canada. Je travaillerai en étroite coopération avec l'équipe de la direction et tous les employés de la Voie maritime de façon à renforcer l'excellent dossier de la Voie maritime en matière de sécurité, accroître le tonnage et les revenus tout en contrôlant les coûts, conclure avec les employés syndiqués des ententes équitables pour remplacer celles qui ont expiré en mars 2011, et continuer de miser sur la technologie et les pratiques innovatrices afin d'améliorer le rendement de la Voie maritime.

Je tiens à remercier mon prédécesseur Richard J. Corfe de ses contributions en 28 ans de carrière à la Voie maritime et en particulier huit ans à titre de président. Il s'est employé à faire progresser l'organisation et à lancer des initiatives pour la préparer aux défis de l'avenir.

Le présent rapport annuel est divisé en fonction des cinq piliers de notre plan stratégique révisé : croissance des affaires; excellence opérationnelle; une main-d'œuvre très performante; engagement des intervenants; et durabilité financière. J'espère que vous le trouverez aussi intéressant qu'informatif.

Terence F. Bowles
Président et chef de la direction



CROISSANCE DES AFFAIRES

TOUT AU LONG DES 52 ANS D'EXPLOITATION DE LA VOIE MARITIME, LES MARCHANDISES EN VRAC ONT CONSTITUÉ PLUS DE 95 % DE SON TONNAGE. VU LES TENDANCES DE NOS MARCHÉS TRADITIONNELS DU MINÉRAI DE FER ET DES CÉRÉALES, LA VOIE MARITIME DOIT ATTIRER UN PLUS LARGE ÉVENTAIL DE TYPES DE MARCHANDISES POUR ACCROÎTRE SON TONNAGE ET SA VIABILITÉ FINANCIÈRE.

RÉSULTATS DU TRAFIC

En 2010, la reprise graduelle de l'économie à la suite de la crise financière mondiale de 2008-2009 a contribué à une augmentation du trafic sur la Voie maritime. De nouvelles tendances sont d'ailleurs apparues, en particulier de nouvelles exportations par suite de la mondialisation continue de l'industrie sidérurgique.

Le trafic total combiné s'est élevé à 36,55 millions de tonnes (Mt) en 2010, soit 19,0 % ou 5,84 Mt de plus qu'en 2009. L'augmentation a atteint 30,0 % ou 6,22 Mt dans la section Montréal-lac Ontario (MLO) et 10,6 % ou 2,80 Mt dans le canal Welland; il y a ainsi eu en tout 26,92 Mt de marchandises dans la section MLO, et 29,18 Mt dans le canal Welland.

Les expéditions de céréales canadiennes ont profité d'une forte demande mondiale à la fin de la saison. Elles ont terminé l'année en hausse de 6,1 % ou 0,35 Mt par rapport en 2009 dans la section MLO bien qu'elles aient baissé légèrement dans le canal Welland, soit de 3,4 % ou 0,18 Mt. Quant aux céréales américaines, elles ont augmenté de 41,6 % ou 0,88 Mt dans la section MLO et de 28,9 % ou 0,67 Mt dans le canal Welland. Les expéditions de céréales américaines par la Voie maritime ont bénéficié d'une production abondante, d'une solide demande mondiale, de la fermeture précoce du réseau du fleuve Mississippi et d'une plus grande disponibilité de navires océaniques.

Les expéditions de minerai de fer ont effectué une remontée en 2010 après avoir connu de faibles niveaux en 2009. Elles ont augmenté de 86,1 % ou 3,33 Mt dans la section MLO et de 14,1 % ou 0,88 Mt dans le canal Welland. Cette amélioration témoigne de la reprise partielle dans l'industrie sidérurgique ainsi que des nouvelles tendances des exportations liées à la mondialisation de l'industrie.

Les expéditions de charbon ont augmenté en 2010 de 23,6 % ou 0,17 Mt dans la section MLO et de 28,7 % ou 0,82 Mt dans le canal Welland, à la faveur d'une plus grande demande d'acier.

Les autres marchandises en vrac ont aussi progressé en 2010 : de 11,8 % ou 0,86 Mt dans la section MLO et dans une moindre mesure dans le canal Welland, soit 1,0 % ou 0,09 Mt. La reprise économique a entraîné des augmentations pour toutes les autres marchandises en vrac sauf le sel. Les expéditions de sel ont baissé de 35 % en raison d'un hiver doux en 2010.

Les marchandises générales ont aussi été influencées par la reprise de l'industrie sidérurgique. Par rapport à 2009, elles ont augmenté de 70,1 % ou 0,64 Mt dans la section MLO et de 73,2 % ou 0,51 Mt dans le canal Welland. L'acier a progressé de 69,8 % dans la section MLO et de 73,7 % dans le canal Welland. La relance des expéditions d'éoliennes a fait augmenter le trafic des autres marchandises générales de 122 % dans la section MLO et de 145 % dans le canal Welland.

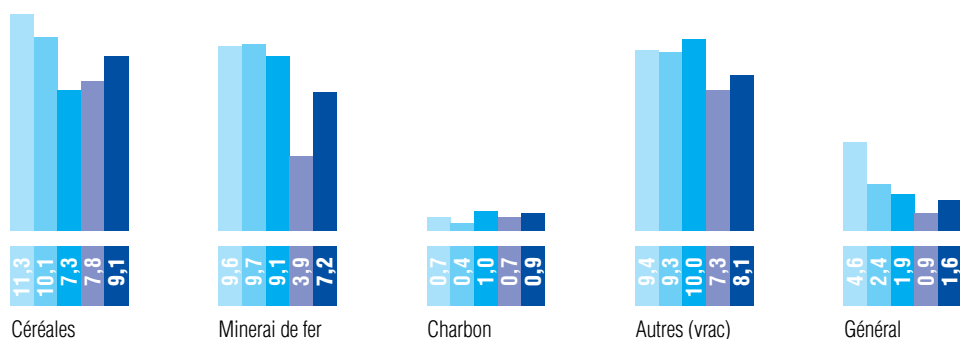
L'accroissement du volume de marchandises transportées en 2010 a mené à une augmentation correspondante du trafic de navires dans la Voie maritime. En 2010, le trafic combiné de la Voie maritime s'est élevé à 3 925 transits de navires, 294 de plus qu'en 2009. Dans la section MLO, l'augmentation a été de 2,3 % pour les navires intérieurs, de 57,0 % pour les navires océaniques et de 15,8 % au total. Dans le canal Welland, l'augmentation globale était de 12,1 %; les transits de navires intérieurs ont augmenté de 3,4 %, et les transits de navires océaniques, de 58,1 %.



RÉSULTATS DU TRAFIC : SECTION MONTRÉAL/LAC ONTARIO

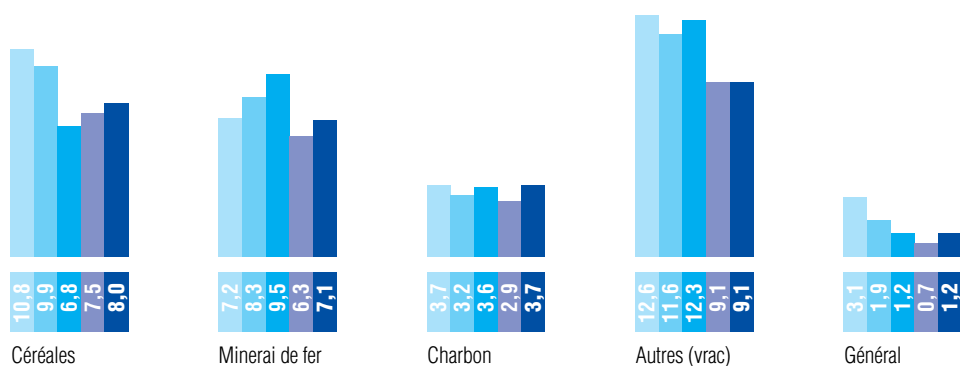
(En millions de tonnes)

■ 2010
■ 2009
■ 2008
■ 2007
■ 2006



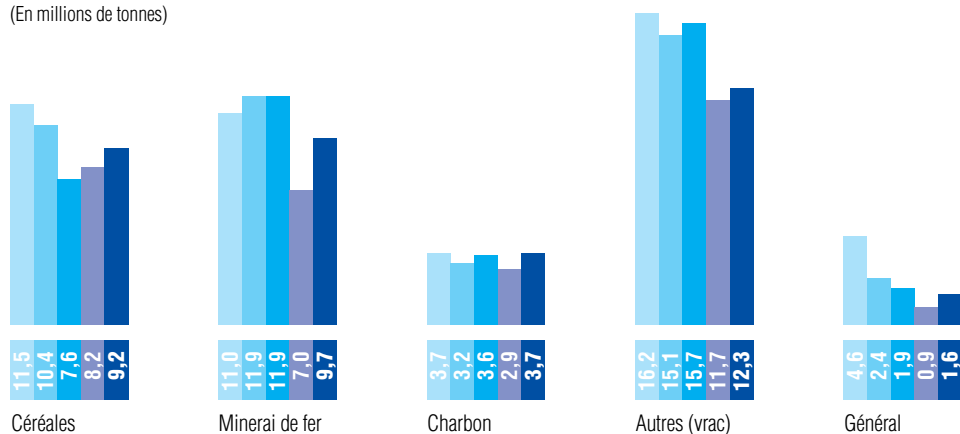
RÉSULTATS DU TRAFIC : CANAL WELLAND

(En millions de tonnes)



RÉSULTATS DU TRAFIC : COMBINÉ

(En millions de tonnes)



DÉVELOPPEMENT DES MARCHÉS

NOUVELLES AFFAIRES / NOUVELLES MARCHANDISES

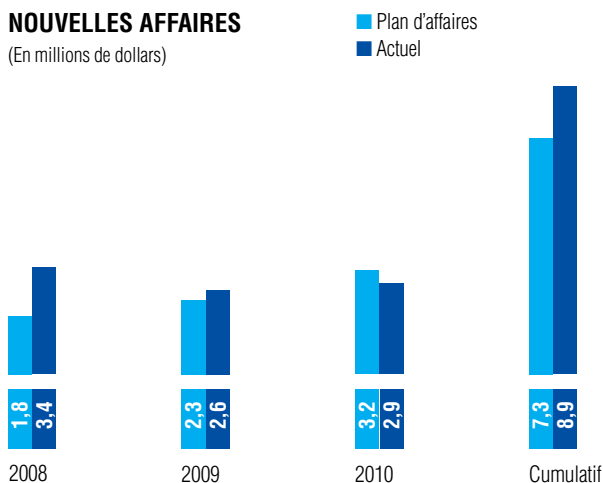
Le Programme incitatif aux nouvelles affaires, qui offre des réductions de péages pour certaines « nouvelles » expéditions de marchandises (généralement, soit des marchandises existantes transportées en fonction de nouvelles combinaisons lieu d'origine / destination, soit des marchandises qui n'avaient pas été transportées sur la Voie maritime au cours d'une période donnée), a suscité 58 demandes en 2010. Parmi elles, 52 ont été approuvées.

La saison de 2010 a enregistré 279 mouvements au titre de nouvelles affaires correspondant à 1,4 million de tonnes, qui ont engendré 2,9 millions de dollars de revenus. Un large éventail de marchandises étaient concernées : coke, éoliennes, acier, brames d'acier, pierre de quartz, sel, produits chimiques, minerai de fer, céréales, machines, produits pétroliers, scories de fournaise, pâte de bois, brai de goudron, créosote, aluminium, ciment et produits manufacturés. Les marchandises conteneurisées relevaient principalement du commerce arctique (63 %) et des composantes d'éoliennes importées (35 %).

Après trois ans de ce Programme incitatif aux nouvelles affaires, le revenu en découlant s'est élevé à 8,9 millions de dollars, soit 121 % de l'objectif sur trois ans qui était de 6,8 millions de dollars.

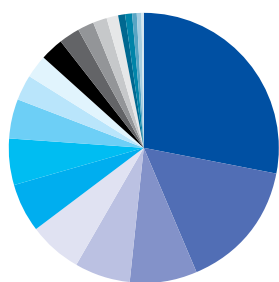
NOUVELLES AFFAIRES

(En millions de dollars)



NOUVELLES MARCHANDISES

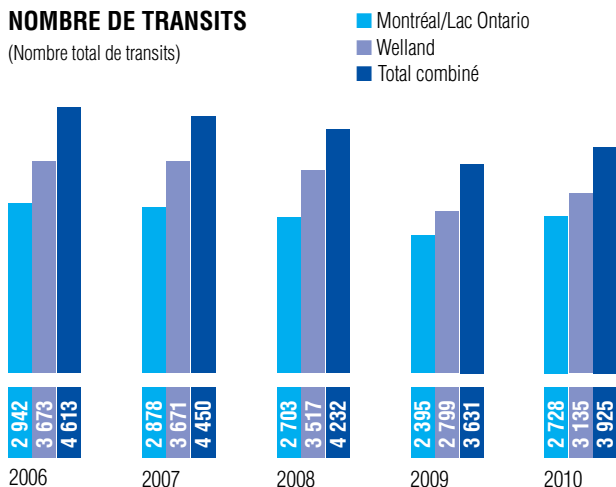
(En tonnes)



- Coke
- Fer et acier
- Pièces d'éoliennes
- Sel
- Minerai de fer
- Aluminium
- Céréales
- Goudron et créosote
- Pierre de quartz
- Urée
- Conteneurs
- Produits pétroliers
- Brames d'acier
- Scories de fournaise
- Ciment
- Machinerie et machines
- Nitrate d'ammonium et d'urée
- Pâte de bois
- Poissons et produits animaliers
- Produits manufacturés et autres
- Produits chimiques

NOMBRE DE TRANSITS

(Nombre total de transits)



PÉAGES INCITATIFS DE LA VOIE MARITIME

À l'appui des initiatives de développement des marchés de la Voie maritime visant à réduire les coûts du réseau et à attirer de nouvelles marchandises, la Corporation a annoncé en janvier 2011 qu'il n'y aurait aucune augmentation des péages au cours de l'année. En outre, un Programme incitatif au service a été lancé pour la saison de navigation de 2011 afin d'aider les transporteurs à créer ou bonifier des services de lignes régulières ou semi-régulières entre les ports des Grands Lacs et les marchés mondiaux. Ce programme, combiné au Programme incitatif aux nouvelles affaires, permettra aux transporteurs admissibles d'économiser en tout 40 % des péages pour les nouvelles cargaisons à l'exportation.

AUTOROUTE H₂O

L'Autoroute H₂O est une initiative destinée à donner une image de marque au réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent et à faire en sorte que tous les intervenants utilisent les mêmes outils pour faire la promotion du réseau. Elle a d'abord réuni les corporations canadienne et américaine de la Voie maritime et tous les grands ports le long de la voie navigable, et elle regroupe maintenant aussi, entre autres, des transporteurs et des entreprises de logistique.

Un nouveau stand d'exposition Autoroute H₂O a été introduit en 2010. Il a produit des résultats positifs, l'achalandage ayant augmenté aux expositions Breakbulk Europe et Breakbulk Americas. À la fin de juillet, une version refondue du site Web www.auth2o.com a été lancée, illustrant les avantages concurrentiels du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent et présentant une information plus approfondie sur l'éventail des cargaisons transportées dans la Voie maritime. L'Autoroute H₂O a aussi fait ses débuts sur Twitter (suivez **@hwyh2o** sur **Twitter** pour demeurer au fait des dernières nouvelles de la Voie maritime).

La 6^e Conférence annuelle de l'Autoroute H₂O a eu lieu les 27 et 28 octobre à Toronto. Elle était consacrée au nouveau défi à relever à l'égard de la chaîne d'approvisionnement, et son programme comportait quatre modules : le point sur le marché – vue d'ensemble; la perspective de l'expéditeur – d'un mode à l'autre; l'Europe – voies navigables intérieures; et excellence dans l'innovation – aujourd'hui et demain. L'assistance à la conférence est restée stable : 130 délégués y ont participé, et l'événement a reçu l'appui d'un nombre accru de commanditaires.

Les initiatives publicitaires axées sur des marchandises particulières se sont poursuivies. Elles ont suscité de nombreuses demandes de renseignements de la part d'éventuels nouveaux clients ainsi que des commentaires positifs de la part des membres.

MISSION COMMERCIALE

La mission commerciale binationale 2010 de la Voie maritime s'est déroulée du 5 au 12 novembre 2010. Elle a fait escale à Amsterdam et Rotterdam (Pays-Bas), à Anvers (Belgique) et à Londres (Angleterre). L'objectif consistait à permettre aux 23 membres de la délégation de comprendre comment certains aspects du modèle européen pourraient être adoptés pour promouvoir le transport maritime sur courte distance en Amérique du Nord.

Pendant la mission commerciale, la Corporation a signé un protocole d'entente avec le port d'Amsterdam. Les parties analyseront la faisabilité d'un projet commun qui relierait un réseau logistique viable dans l'arrière-pays des ports canadiens et américains aux réseaux européens. En outre, elles étudieront la faisabilité d'un « couloir vert » (opérateurs économiques agréés aux fins douanières) entre le Canada et l'Europe. Elles examineront du reste la possibilité de rattacher cette initiative conjointe aux discussions en cours sur les relations commerciales entre l'Union européenne et le Canada.

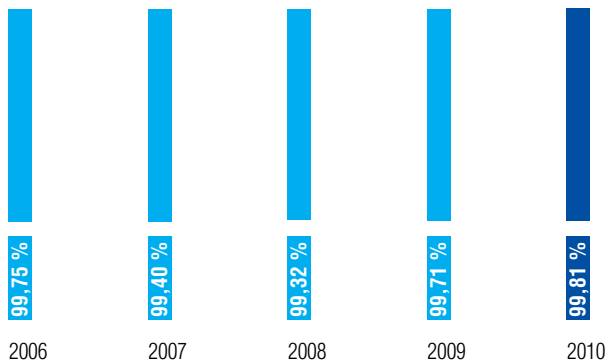


EXCELLENCE OPÉRATIONNELLE

LA VOIE MARITIME EXCELLE À ASSURER LE TRANSIT DE NAVIRES DANS UN RÉSEAU NAVIGABLE SÛR ET FIABLE. AFIN D'ACCROÎTRE SA COMPÉTITIVITÉ EN TANT QUE RÉSEAU ÉCONOMIQUE, EFFICACE ET ÉCOLOGIQUE, LA CORPORATION EXPLOITE LA TECHNOLOGIE POUR MAXIMISER LES AVANTAGES PROCURÉS PAR SES ÉCLUSES ET CHENAUX EXISTANTS.

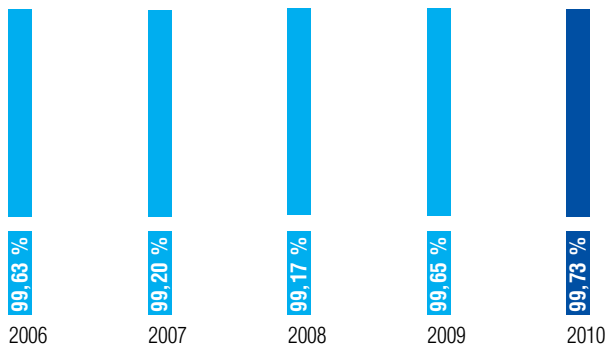
INDICE DE FIABILITÉ

(Cible 99,75 %)



DISPONIBILITÉ DU RÉSEAU

(Cible 99,00 %)



DES INFRASTRUCTURES FIABLES

Pour continuer d'assurer à ses clients un réseau de transport sûr, fiable et économique, la Corporation se penche sur les besoins de son infrastructure vieillissante – qui a maintenant plus de 50 ans. Le succès manifeste du système de gestion des actifs de la Corporation a depuis 16 ans produit d'importants avantages, dont la capacité de garantir de hauts niveaux de disponibilité et de fiabilité du réseau.

Pendant la saison 2010, la disponibilité du réseau a été de 99,73 %, le plus haut niveau en cinq ans; l'objectif était de 99,0 %. La fiabilité du réseau a aussi été à son plus haut niveau en cinq ans, soit 99,81 % alors que l'objectif était de 99,75 %. La Corporation a aussi maintenu une moyenne de délai par transit (attribuable à ses propres activités) à 13 minutes dans la section MLO, réussissant à se maintenir sous l'objectif de 20 minutes. Dans le canal Welland, la moyenne de délai par transit a été de 22 minutes, ce qui est plus que l'objectif de 20 minutes, mais représente néanmoins une amélioration par rapport au délai moyen de 25 minutes de l'année précédente.

À partir d'un recensement efficace des risques et après avoir établi les priorités entre eux, la Corporation a mis en œuvre une série de mesures correctives face aux besoins de son infrastructure vieillissante. Divers projets de renouvellement des actifs ont été menés à bien dans la dernière année, la troisième du plan quinquennal (2009 à 2013) de renouvellement des actifs de la Corporation. Les grands projets suivants ont été réalisés :

SECTION MLO

ÉCLUSE DE SAINT-LAMBERT

- Réparation des blocs de contact des portes 1 et 6
- Réalignement des arbres d'entraînement des vannes
- Remise en état des vannes; remplacement d'une vanne
- Remise en état de glissières de vannes-batardeaux
- Installation de nouvelles vantelles

ÉCLUSE D'IROQUOIS

- Réparation des portes de l'écluse

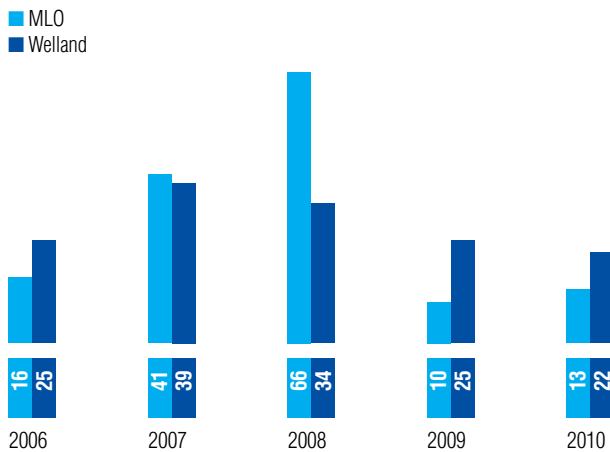
ÉCLUSE SUPÉRIEURE DE BEAUHARNOIS

- Installation d'un nouveau derrick offrant des capacités accrues



DÉLAI DU RÉSEAU PAR TRANSIT, PAR SECTION

(Cible depuis 2007 = moins de 20 minutes par transit)



CANAL WELLAND

- Réfection de la moitié du mur de béton ouest de l'écluse 3
- Remise en état du derrick et réfection du béton au chaumard de l'écluse 4
- Remise en état des vannes de l'écluse 6
- Remplacement des câbles de descente au pont 5
- Remplacement des cales des travées et des contrepoids des ponts 5 et 11
- Installation d'un nouveau bras de commande des câbles aux ponts 5, 11 et 21
- Remplacement des défenses en bois par des défenses en caoutchouc aux écluses 1, 2 et 3
- Amélioration de la distribution électrique aux immeubles des services d'entretien et d'administration
- Amélioration de la télévision en circuit fermé au pont 19

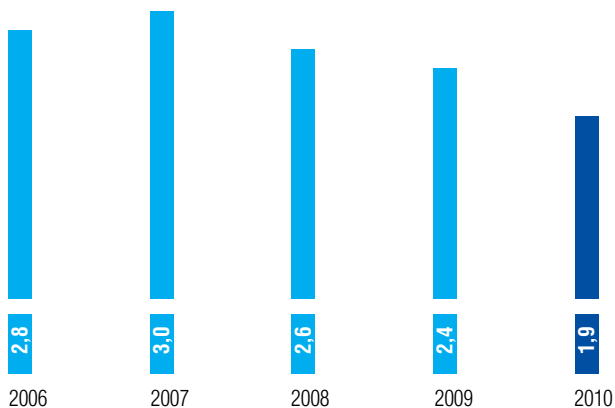
Comme les murs d'amarrage à pilotis du canal Welland arrivent au terme de leur cycle de vie, les travaux de remise en état ont été activés.

- Accélération du programme de réparation des pilots
- Nouveau projet de réparation des surfaces de déplacement et de travail des murs d'amarrage
- Remplacement d'une section de 83 m du mur d'approche aval de l'écluse 2

En 2010, 50,8 millions de dollars ont été consacrés aux projets de renouvellement des actifs afin de préserver la fiabilité de l'infrastructure. Le montant était de 47 millions de dollars en 2009.

ACCIDENTS DE NAVIRES

(Accidents par 1 000 transits)



SAISON DE NAVIGATION

La saison de navigation 2010, la 52^e depuis l'inauguration de la section Montréal-lac Ontario en 1959, a été ouverte le 25 mars. Le réseau est resté ouvert 280 jours, soit six de plus qu'en 2009 mais trois de moins qu'en 2008. Le dernier navire à traverser la section MLO a franchi l'écluse de Saint-Lambert le 29 décembre, tandis que le dernier navire dans le canal Welland a franchi l'écluse 1 le 30 décembre en route vers le chantier naval de Port Weller.

En 2010, 11 incidents touchant des navires sont survenus, soit 1,9 incident par 1 000 transits. Ce taux confirme que la navigation sur la Voie maritime est un moyen de transport sûr et fiable. Les 11 incidents variaient de contacts avec des structures à des échouements. Dans un cas, il y a eu déversement d'hydrocarbures.

Le 13 juillet 2010, un navire est tombé en panne de machines dans le canal de la Rive Sud, dans la section MLO. Les efforts déployés pour immobiliser le navire ont entraîné la rupture d'un réservoir de carburant et un déversement de carburant dans le canal en amont de l'écluse Côte Sainte-Catherine. L'intervention rapide de l'équipage du navire et du personnel opérationnel de la CGVMSL, qui a scellé l'écluse, a fait en sorte que le déversement est resté à proximité immédiate du navire. Les instances fédérales et l'entrepreneur chargé du nettoyage ont lancé un plan d'action qui a limité l'impact environnemental du déversement. Le mazout a été retiré de l'eau et les bords du canal ont été nettoyés. Des spécialistes ont soigné le faible nombre d'oiseaux qui ont été touchés. Le trafic maritime a été suspendu au total pendant trois jours.

Un événement environnemental qui n'est pas compté parmi les incidents ayant touché un navire s'est produit le 15 juin 2010. Alors qu'un remorqueur faisait le plein de carburant au quai 16 de Port Colborne, les réservoirs ont débordé et du mazout s'est déversé dans le canal Welland. L'équipage du navire et la CGVMSL ont immédiatement mis en œuvre leurs plans d'intervention en cas d'urgence. La plus grande partie du mazout a été rapidement récupérée. Le reste a été contenu par des barrages de rétention, puis nettoyé le lendemain. Des organismes locaux, provinciaux et fédéraux ont dépêché du personnel sur place pour observer le nettoyage.

À la suite des incidents, la Voie maritime a organisé des rencontres avec des organismes externes afin d'examiner les leçons à retenir et cerner les domaines où des améliorations seraient possibles.

PRÉPARATION AUX SITUATIONS D'URGENCE

La Corporation reconnaît que la formation est essentielle pour doter ses employés des connaissances nécessaires à la gestion efficace des situations d'urgence. Par conséquent, des exercices d'intervention d'urgence sont organisés au cours de l'année, contribuant directement à la rapidité et l'efficacité des interventions en cas d'urgence réelle.

- En mars, avant l'ouverture de la navigation, le personnel du Centre des opérations de la section MLO a participé à des exercices d'urgence au centre de contrôle suppléant.
- Des exercices de sûreté du niveau MARSEC 2 (niveau de sûreté maritime élevé) visant les rôles, responsabilités et procédures ont été organisés dans la section MLO et dans le canal Welland.
- En juin, le personnel de l'écluse d'Iroquois a participé à une formation sur le déploiement des estacades.
- À l'automne, dans la section du canal Welland, deux exercices sur table ont été consacrés aux communications entre le personnel du centre de contrôle des opérations d'urgence de la Voie maritime et des organismes externes de l'ensemble de la région.

SANTÉ ET SÉCURITÉ EN MILIEU DE TRAVAIL

Dans le cadre de l'engagement de la Corporation envers la sécurité en milieu de travail, plus de 45 réunions de comités de santé et sécurité au travail ont été tenues en 2010 et diverses activités liées à la santé et la sécurité ont été organisées. Les données sur les accidents avec perte de temps se sont améliorées en 2010. Le taux de 1,7 accident par 100 années-personnes travaillées se compare favorablement au taux de 4,02 de 2009. Le temps perdu en raison de blessures a baissé de 74,56 jours de travail par 100 années-personnes à 40,49 en 2010. En 2011, la Corporation se penchera plus spécialement sur les quasi-près et l'analyse des causes profondes des incidents afin d'améliorer encore ses résultats en matière de sécurité.

TECHNOLOGIES HABILITANTES

SYSTÈME D'INFORMATION SUR LE TIRANT D'EAU

Le système d'information sur le tirant d'eau (SIT) fournit une représentation graphique des conditions du fond sous le navire en tenant compte de sa vitesse et de son cap. Ce projet, qui vise à accroître la sécurité pour les navires à fort tirant d'eau tout en augmentant leur capacité de charge, est une coentreprise des corporations canadienne et américaine de la Voie maritime du Saint-Laurent, de l'industrie maritime, des fournisseurs d'équipement et des gouvernements fédéraux.

Un programme pilote a permis à des navires admissibles de transiter avec un tirant d'eau de 26 pi 9 po pendant toute la saison de navigation de 2010 dans la section MLO et entre octobre et la mi-décembre dans le canal Welland. En tout, 21 navires ont participé au programme.

Une spécification de mise en œuvre a été élaborée et publiée en mars 2011. Les fournisseurs d'équipement pourront l'utiliser pour faire homologuer leur SIT par les autorités compétentes en vue d'une utilisation dans la Voie maritime. Une augmentation du nombre de navires utilisant le SIT est prévue en 2011.



GERRY MIELE

Coordonnateur, soutien des procédés,
Service du canal

À la Voie maritime, Gerry est notamment chargé d'organiser des exercices d'urgences et d'incidents de sécurité. Il a ainsi largement contribué à l'état de préparation de la Corporation et il a renforcé les partenariats avec des organismes externes.

« En travaillant à une variété de projets depuis 22 ans, j'ai pu créer d'excellentes relations de travail avec des employés très talentueux et créatifs de la Voie maritime. Dans certains cas, ces projets réalisés en collaboration ont eu une profonde incidence sur l'organisation et son personnel. Une des contributions à la Voie maritime dont je suis le plus fier est l'organisation d'exercices de situations d'urgences et d'incidents de sécurité. Lors d'une récente conférence, j'ai eu l'honneur de rencontrer l'amiral Thad Allen, commandant à la retraite de la Garde côtière américaine et responsable de l'intervention lors du déversement de pétrole de la BP dans le golfe du Mexique, en 2010. Il a utilisé deux expressions frappantes durant notre conversation : "unité d'effort" et "amis pré-nécessaires". Elles soulignent l'importance de faire œuvre commune en faveur d'un but commun et d'établir des relations de travail bien avant que survienne un incident. Les exercices sont un excellent outil pour réaliser ces deux objectifs. »

SYSTÈME D'IDENTIFICATION AUTOMATIQUE (SIA)

Un élément essentiel à l'efficacité du système d'information sur le tirant d'eau est la disponibilité des données sur l'élévation de l'eau. La Voie maritime a donc apporté des modifications à son système d'identification automatique (SIA) de sorte que des données exactes sur le niveau d'eau puissent être diffusées aux navires. Des protocoles d'entente entre la Voie maritime et d'autres parties ont été ratifiés pour permettre l'échange d'information sur l'élévation de l'eau à divers endroits. Cette information apportera un surcroît de redondance au réseau d'information sur le niveau d'eau.

AUTOPOSITIONNEMENT DES NAVIRES

À la fin de 2010, des systèmes d'autopositionnement des navires étaient installés et en service à toutes les écluses, sauf l'écluse d'Iroquois et l'écluse 8 du canal Welland qui n'en ont pas besoin puisqu'on y pratique l'éclusage sans amarrage. L'analyse des données recueillies se poursuit en vue d'améliorer l'exactitude et la fiabilité du système. Des changements seront aussi apportés au programme en 2011 pour faciliter le suivi des ensembles remorqueur-chaland.

AMARRAGE MAINS LIBRES (AML)

Les travaux de recherche-développement se poursuivent à l'égard du système d'amarrage mains libres (AML) installé à l'écluse 7. Depuis 2007, presque 600 éclusages ont été menés à bien avec le système AML. Les résultats des essais ont confirmé les avantages du recours à des unités à treuil plutôt qu'à des unités flottantes pour saisir les navires, principalement en raison de leur capacité d'éviter les obstacles sur les coques des navires. Ils ont aussi démontré la nécessité d'améliorer le système AML afin qu'un plus grand nombre de navires puissent utiliser la technologie. Des tests ciblés seront effectués en 2011 pour préciser l'orientation de la suite du projet.

SÉCURITÉ DU RÉSEAU INFORMATIQUE

Le groupe chargé de la sécurité de la technologie de l'information a continué en 2010 de rehausser la sécurité du réseau. La priorité est passée de projets précis visant à protéger des renseignements personnels et des atouts essentiels à la mission à des projets visant à protéger l'infrastructure sous-jacente du réseau informatique. Le groupe a aussi continué de surveiller activement les réseaux de la Corporation et d'évaluer l'état des mesures et des pratiques de la Corporation destinées à assurer la sécurité.

ACTIVITÉS DURABLES

ALLIANCE VERTE

La Corporation est un membre actif et un promoteur de l'Alliance verte, une initiative binationale visant à mettre en œuvre un programme environnemental pour l'industrie maritime à l'échelle nord-américaine.

Fondée en 2008 par les grandes associations de l'industrie maritime au Canada et aux États-Unis, l'Alliance verte a rapidement acquis une réputation comme organisation crédible et transparente mettant les entreprises au défi d'améliorer leur performance environnementale au-delà même de ce qu'exige la réglementation.

La Corporation participe à cette initiative en tant que membre du comité des installations terrestres. L'an dernier, un nouvel indicateur a été mis au point pour évaluer les pratiques environnementales de chaque membre. Une vérification indépendante sera effectuée en 2011 pour évaluer le rendement de la Voie maritime à l'égard d'un éventail de facteurs liés à ses activités dont les espèces aquatiques envahissantes, les émissions de gaz à effet de serre et l'empreinte écologique globale.

PLAN DE RÉDUCTION DES GAZ À EFFET DE SERRE (GES)

Le plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) annoncé en 2007 visait à réduire les émissions de 15 % sur une période de trois ans, par rapport à la période de référence de 2003 à 2005. Les réductions réelles ont été de 15,9 % pour la période de 2008 à 2010, pour une moyenne de 2 695 tonnes de CO₂ contre 3 204 tonnes pendant la période de référence. Ces résultats comprennent les émissions de 2008 (3 212 tonnes d'équivalent CO₂) qui étaient équivalentes à celles de la période de référence, et les émissions de 2009, quand les conditions météorologiques ont été exceptionnellement favorables au début et à la fin de la saison. Même s'il a fallu un an de plus que prévu pour réaliser le programme de réduction, la Voie maritime a accompli des améliorations durables.

En comparant les trois dernières années à la période de référence, il faut noter que les réductions les plus importantes ont découlé de la gestion des bâtiments (les émissions produites par la consommation de carburant ont baissé de 12 % tandis que les émissions de frigorigène ont été réduites de 89 %). Les émissions des activités de transport ont aussi baissé de 14 %, en raison d'une réduction des déplacements du personnel et de l'utilisation de véhicules plus efficaces au sein du parc de la Corporation.

Pour les années à venir, le défi à relever consistera à maintenir les émissions annuelles de GES de la Corporation à ce niveau, même si certaines émissions provenant des équipements d'opération, qui représentent une importante proportion du total, sont fortement affectées par les conditions météorologiques de la fin de l'automne et du début du printemps.

QUAI D'URGENCE DE KAHNAWAKE

Après plus de 50 ans de service, le quai d'amarrage d'urgence se trouvant dans la réserve de la Première Nation de Kahnawake a été remplacé. Le nouveau quai flottant en bois a été construit en aval et remonté par les écluses avant d'être installé à l'automne dernier avec l'aide des membres de la Première Nation. L'emplacement du quai est important parce qu'en cas d'urgence, il est le seul endroit où un navire peut s'amarrer entre les quais de chargement de Côte Sainte-Catherine et les écluses de Beauharnois.

GESTION DE L'EAU DE BALLAST

Pendant la saison de navigation de 2010, 100 % des formulaires obligatoires de déclaration de l'eau de ballast ont été examinés afin d'évaluer l'historique de l'eau de ballast, la conformité, les renseignements sur l'itinéraire et le lieu de rejet proposé. Tous les 7 754 réservoirs d'eau de ballast des 415 navires entrant dans la Voie maritime ont été évalués. Parmi les réservoirs examinés, 7 273 respectaient la réglementation sur l'eau de ballast; pour les 481 autres, de 71 transits de navires, des avis de rétention ont été émis exigeant que l'eau de ballast non conforme soit conservée à bord. Trois navires ont modifié leur trajet pour respecter les exigences en matière d'échange de l'eau de ballast, et un navire a renoncé à se rendre dans les Grands Lacs. Un avis d'infraction a été émis à l'intention d'un exploitant de remorqueur-chaland qui n'avait pas géré son eau de ballast conformément aux pratiques établies pendant son transit.

Au cours des inspections de l'eau de ballast de 2010, il s'est avéré qu'un nombre croissant de nouveaux navires et chalands sont équipés de dispositifs de lecture à distance du niveau des réservoirs de ballast. Ces bâtiments sont dépourvus de tuyaux de sonde, ce qui complique le prélèvement d'échantillons d'eau. Ce facteur a contribué au nombre de réservoirs d'eau de ballast jugés non conformes. La Voie maritime coopérera avec les sociétés de classification pour régler ce problème.

La Voie maritime continue de coopérer avec la Garde côtière américaine, Transports Canada et la corporation américaine de la Voie maritime afin de parer à l'introduction d'espèces aquatiques envahissantes dans les Grands Lacs en recourant à la réglementation, la technologie et des protocoles de gestion. Depuis l'imposition des vérifications obligatoires en 2006, aucune nouvelle espèce aquatique envahissante ne s'est établie dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent.

ESPÈCES MENACÉES

En 2010, la Corporation a poursuivi les efforts qu'elle déploie sur ses propriétés pour protéger les espèces menacées et d'autres espèces protégées par des lois et règlements environnementaux.

FAUCONS PÈLERINS AU PONT DE VALLEYFIELD

Un nouveau protocole a été mis à l'essai pour protéger les faucons pèlerins au pont de Valleyfield. Un nichoir a été construit et installé sur une jambe de pylône; un oisillon y a été déplacé et les parents l'y ont nourri. Il faut espérer qu'à l'avenir, les oiseaux choisiront d'y faire leur nid au lieu de pondre leurs œufs sur un contrepoids, où l'élevage soulève divers problèmes.

BALBUZARDS À L'ÉCLUSE D'IROQUOIS

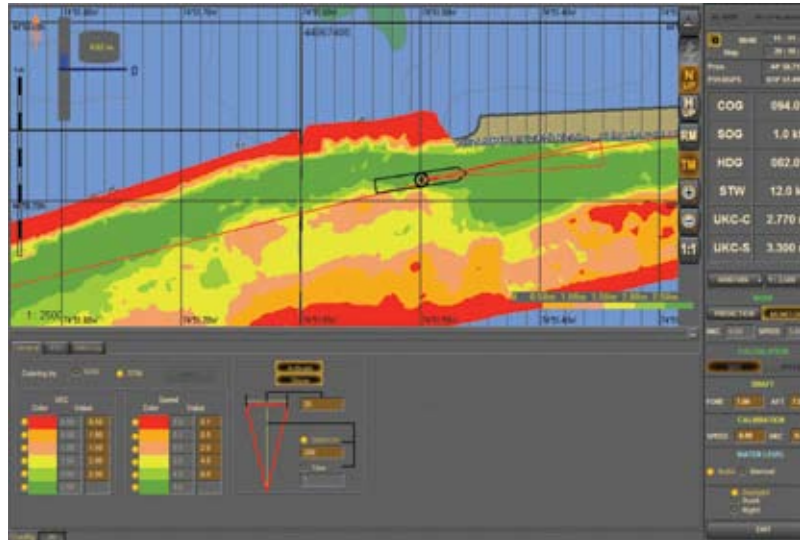
En 2010, un couple de balbuzards a construit son nid au sommet d'un derrick à l'écluse d'Iroquois. Comme le derrick était requis pour des travaux d'entretien, la Corporation a construit une plateforme de nidification et engagé un consultant, qui a retiré le nid avec l'autorisation du ministère des Richesses naturelles de l'Ontario. Les parents oiseaux ont adopté la plateforme et ont réussi à y élever l'unique poussin qui a éclos.



> Sébastien Gibeault, écluser à l'écluse de Saint-Lambert



> Système d'information sur le tirant d'eau, Indusol



> Système d'information sur le tirant d'eau, Transas



> Tirant d'eau du navire





MAIN-D'ŒUVRE TRÈS PERFORMANTE

AFIN D'OFFRIR L'EXCELLENCE OPÉRATIONNELLE À SES CLIENTS ET D'ASSURER LA VIABILITÉ DU RÉSEAU, LA CORPORATION EST DÉTERMINÉE À SE Doter d'une main-d'œuvre très performante, c'est-à-dire des employés qui sont compétents, polyvalents, mobilisés et responsables. Alors que l'effectif continue de connaître un fort taux de roulement en raison des départs à la retraite, le transfert de connaissances d'une génération à la suivante est vital à la capacité de la Corporation de gérer ses activités efficacement.

CULTURE AXÉE SUR LE RENDEMENT

Un programme de gestion du rendement est en voie de mise en œuvre à tous les échelons de la Corporation. Ce processus créera une démarche structurée pour la gestion du rendement des employés et le perfectionnement des employés, en plus de permettre d'offrir une rétroaction régulière sur l'apport de chaque personne à la réalisation des objectifs stratégiques.

ÉVOLUTION DE LA MAIN-D'ŒUVRE

La Voie maritime vit un changement de génération alors qu'un nombre croissant de ses employés actuels arrive à l'âge de la retraite. On estime que d'ici le 31 mars 2015, 35 % de l'effectif sera admissible à la retraite. Le roulement du personnel crée des défis à relever sur les plans de la relève et de la gestion des connaissances, mais aussi de nouvelles possibilités alors que la Voie maritime s'adapte à de nouvelles réalités.

Le processus de planification de la relève a permis de repérer, à l'échelle de la Corporation, des personnes ayant un grand potentiel. Des plans de perfectionnement sont en voie d'être élaborés, sous l'œil attentif des cadres opérationnels et du Comité exécutif, afin d'apporter le soutien voulu et d'assurer

le succès des efforts consacrés au perfectionnement. En outre, des domaines ont été cernés où la Corporation risque à l'avenir de manquer de personnel de remplacement.

Pour que le transfert des connaissances des employés quittant la Corporation se fasse efficacement, la Corporation a prévu une démarche structurée en vue de répertorier les connaissances essentielles aux activités et de les gérer. Les connaissances peuvent être des compétences spécialisées, des aptitudes et des façons de travailler qui ont été acquises grâce à l'expérience collective des employés.

MIEUX-ÊTRE DU PERSONNEL

La Voie maritime reconnaît l'importance que revêt un milieu de travail sain pour ses employés. Conformément à ses valeurs – sécurité, respect, ouverture, intégrité et innovation – la Corporation fournit des programmes et met en place des modalités qui favorisent la sécurité, la santé et le mieux-être des employés.

Pendant la Semaine de la santé et sécurité, en mai, les employés ont participé à des séminaires de formation et de sensibilisation et à des activités de promotion de la santé, de la sécurité et de la forme physique. La semaine a aussi apporté aux secouristes désignés une occasion d'intervenir dans une situation d'urgence simulée. En outre le 29 septembre, les employés de tous les secteurs de la Voie maritime ont participé à la Journée du mieux-être organisée chaque année par la Corporation. Une variété d'activités étaient prévues pour promouvoir des modes de vie sains et actifs.

En 2010, la région Niagara (canal Welland) a reçu les prix Platine et Diamant de l'organisme Healthy Living, pour avoir adopté des pratiques saines en milieu de travail et fait la promotion de modes de vie sains. Le siège social a quant à lui reçu pour une quatrième année consécutive, le niveau or de la Distinction de mérite pour la santé en milieu de travail décernée par le Bureau de santé de l'est de l'Ontario. Ce prix reconnaît les milieux de travail qui encouragent leurs employés à adopter et respecter un style de vie sain.



**IANIK
BLANCHET**

Agent technique – Mécanique

Ianik travaille à la Voie maritime depuis presque cinq ans. Il a débuté comme dessinateur et il est récemment devenu agent technique. Un des aspects importants de son travail est de veiller à ce que les équipes de la Voie maritime affectées à l'entretien mécanique disposent de tous les documents et de tout le matériel voulus pour accomplir leurs tâches efficacement.

« J'apprécie la diversité de mon travail et la possibilité de me rendre sur le terrain pour mieux comprendre les structures et les exigences de leur entretien. Dès ma première journée à la Voie maritime, j'ai toujours pu travailler avec des gens qui possèdent une vaste expérience des opérations. J'en ai appris beaucoup pendant ces années, et j'espère acquérir encore plus de connaissances auprès de mes collègues chevronnés qui vont partir à la retraite car j'assumerai une partie de leurs tâches. »

PRIX COMMÉMORATIF BOB SWENOR

Le Prix commémoratif Bob Swenor a été institué en 2010 en hommage au premier président de la Corporation. La première lauréate est Carol Capeluck, agente principale de programmes de ressources humaines dans la région Niagara; elle a reçu le prix lors de la Réunion annuelle du président en juin. M^{me} Capeluck a débuté à la Voie maritime en 1976 et elle a toujours apporté une solide contribution à la région Niagara et à la Corporation dans son ensemble. Elle a été reconnue pour sa détermination, son dévouement et l'ensemble de ses contributions à la Voie maritime et à ses collègues, ainsi que pour son appui exceptionnel à divers cours de santé et de mieux-être organisés dans sa communauté, soit autant de qualités qu'incarnait M. Swenor.



> Carol Capeluck et le président sortant Richard Corfe

ÉQUITÉ EN MATIÈRE D'EMPLOI

Le ministre du Travail a déposé le 20 octobre 2010 tous les rapports annuels sur l'équité en emploi des employeurs privés sous réglementation fédérale, et les divers employeurs ont été évalués en fonction de leurs progrès. La Corporation a reçu la cote « A » (rendement supérieur) pour les Autochtones et les personnes handicapées, « B » (bon rendement) pour les femmes et « C » (rendement moyen à inférieur à la moyenne) pour les minorités visibles. La Corporation a par ailleurs reçu pour la troisième année consécutive une note de 5 sur 5 pour la conformité des rapports. Une analyse de l'effectif sera réalisée en 2011; les buts en matière d'embauche et d'avancement et les stratégies de recrutement de la Corporation seront rajustés en conséquence afin d'améliorer les résultats dans ces domaines.



ENGAGEMENT DES INTERVENANTS

LA CORPORATION RECONNAÎT QU'EN TANT QU'INTENDANTE DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT, ELLE DOIT TRAVAILLER DE CONCERT AVEC UN LARGE ÉVENTAIL D'INTERVENANTS Y COMPRIS LES ENTREPRISES ET L'INDUSTRIE, LES COLLECTIVITÉS LOCALES ET LES PLAISANCIERS. LE CONCEPT DE DÉVELOPPEMENT DURABLE MET EN JEU UN « TRIPLE RÉSULTAT », ENGLOBANT LES INTÉRÊTS ENVIRONNEMENTAUX, SOCIAUX ET FINANCIERS. CES INTÉRÊTS DOIVENT ÊTRE SOIGNEUSEMENT CONCILIÉS, EN TENANT COMPTE DE LA NATURE DIVERSIFIÉE DES INTERVENANTS TOUCHÉS PAR LE RÉSEAU DE LA VOIE MARITIME.

INITIATIVES

PROGRAMME DE RELATIONS PUBLIQUES *MARINE DELIVERS*

La Voie maritime est membre de *Marine Delivers*, une initiative conjointe des corporations américaine et canadienne de la Voie maritime et de membres de l'industrie maritime du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent. La mission première du programme consiste à fournir de l'information responsable, actuelle, cohérente et pertinente qui fera en sorte que l'industrie maritime des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent soit perçue sous un jour favorable.

Le programme *Marine Delivers* concentre principalement son message autour de trois avantages principaux que l'industrie maritime procure :

- des emplois et la prospérité économique;
- un mode de transport sûr, durable et écologique;
- de l'innovation, des nouvelles technologies et des pratiques exemplaires.

En 2010, *Marine Delivers* a commencé à raconter l'histoire de l'industrie aux parties intéressées, par l'entremise des médias. En 2011, il intensifiera ses efforts pour cultiver une image positive de la navigation sur les Grands Lacs et la Voie maritime.

VIDÉO DE LA VOIE MARITIME SUR LA SÉCURITÉ

Un vidéo sur la sécurité a été réalisé dans la région Niagara (canal Welland) à l'automne 2010. Fruit d'une coopération entre la Corporation et le Collège Niagara, le vidéo de 10 minutes aborde la sécurité aux ponts, l'intrusion sur les terrains de la Voie maritime et la sécurité nautique. Il sera un élément important de la campagne d'éducation que mènera la Corporation dans les écoles de la région Niagara.

NOUVELLE CARTE « VISITEZ LA VOIE MARITIME »

Les touristes s'adressent souvent à la Corporation pour demander s'ils peuvent visiter une écluse et observer les manœuvres impressionnantes qui se font pendant le transit d'un navire. Grâce à une nouvelle carte interactive, ils peuvent désormais se renseigner dans notre site Web www.grandslacs-voiemaritime.com au moyen d'une fonction présentée dans la page « Nous joindre ».

PAGE SUR L'ÉTAT DES PONTS POUR LES UTILISATEURS DE TÉLÉPHONES MOBILES

En réponse à de nombreuses demandes de la part d'utilisateurs de téléphones mobiles, l'équipe Web de la Corporation a conçu une présentation qui facilitera la consultation de la page sur l'état des ponts de la Voie maritime au moyen des navigateurs pour téléphone mobile. Dotée d'une interface nette, la page se charge rapidement et fournit un rapport complet en un coup d'œil. Les automobilistes peuvent utiliser le service pour vérifier aisément l'état des ponts à partir de leur téléphone mobile avant de se mettre en route, et ainsi planifier leur trajet pour éviter les délais inutiles.



CHANTAL GARNEAU

Secrétaire administrative,
Services des finances

Chantal est à la Voie maritime depuis 2003. Outre ses fonctions administratives et la coordination des programmes de bourses d'études et de reconnaissance des années de service des employés, elle est connue pour sa grande implication dans diverses activités communautaires.

« J'aime la diversité de mon travail administratif et en particulier les interactions qui découlent de mon travail lié aux initiatives de la Voie maritime relevant de la responsabilité sociale d'entreprise – comme la campagne Centraide et la journée « Invitons nos jeunes au travail ». J'ai toujours senti le besoin d'aider, mais je dois insister que c'est la générosité de nos employés, jointe à la contribution financière de la Voie maritime, qui m'a donné ce surplus de motivation à coordonner la campagne locale de Centraide. Quant à la journée « Invitons nos jeunes au travail », j'ai toujours aimé organiser cette activité pour nos jeunes. Nous ne devons pas oublier que certains d'entre eux sont ceux qui exploiteront nos structures dans les années à venir. »

PROGRAMMES D'APPUI À LA COMMUNAUTÉ

Les employés de la Voie maritime tiennent à améliorer la vie dans leur collectivité. Chaque année, ils appuient avec diligence les campagnes locales de Centraide. En 2010, la Corporation a de nouveau versé des montants correspondant aux contributions des employés, de sorte qu'un don total de 84 600 \$ a été remis à Centraide.

Tout au long de l'année, de nombreux employés ont offert leur temps et de l'argent à diverses bonnes œuvres locales, y compris le Relais pour la vie de la Société canadienne du cancer, la Journée nationale du sourire à l'appui d'Opération Enfant Soleil, la fondation de la Société Alzheimer du Niagara, Aux quilles pour les enfants des Grands Frères et Grandes Sœurs de Cornwall, et l'Armée du Salut.

En 2010, la Voie maritime a été reconnue deux fois pour l'appui qu'elle offre à des organismes de bienfaisance locaux. Le 9 février, les employés du siège social de Cornwall ont reçu un certificat d'appréciation pour 25 ans d'appui exceptionnel au programme des services à la famille et à la communauté de l'Armée du Salut. Le 6 mai, le siège social a aussi reçu une médaille d'or de Centraide en reconnaissance d'un taux de participation de 90 % ou plus et de contributions moyennes de plus de 60 \$ par employé.

En plus des contributions à diverses œuvres caritatives, la Voie maritime a aussi soutenu des événements communautaires comme le festival du patrimoine maritime Canal Days à Port Colborne, le BeauVENTois à Beauharnois, le Salon du bateau et des sports nautiques de Montréal, et la journée Invitons nos jeunes au travail.

DÉVELOPPEMENT DURABLE DE LA CORPORATION

Dans le rapport annuel 2008-2009, une première Matrice des facteurs d'influence a été présentée afin de donner aux lecteurs une représentation graphique des enjeux que la Corporation estime être les plus importants pour son développement durable. S'inspirant de différentes approches de la production de rapports sur le développement durable, la Matrice est une façon d'organiser les considérations commerciales plus significatives en fonction de trois critères : l'impact réel ou potentiel pour la Corporation; le degré d'influence sur les intervenants; et le niveau de contrôle que peut exercer la Corporation. Pour le présent rapport sur le développement durable de la Corporation, la Matrice a été mise à jour pour prendre en compte certains enjeux internes et externes auxquels la Corporation a été confrontée depuis deux ans.

La majorité des enjeux repris dans la Matrice ont été abordés directement ou indirectement dans le présent rapport annuel. Pour un portrait plus complet, nous présentons ici de l'information sur le contexte qui a amené la Corporation à augmenter l'importance qu'elle accorde à six enjeux dans la conduite de ses affaires.

Campagne de sensibilisation : La campagne de sensibilisation *Marine Delivers* est apparue dans la Matrice des facteurs d'influence en raison du rôle qu'elle joue afin de faire connaître les avantages du transport maritime et l'impact positif de ce mode de transport pour toutes les collectivités riveraines des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Pollution de l'air par la navigation : Aujourd'hui, la pollution atmosphérique est un problème fondamental pour de nombreuses industries et collectivités. Dans le secteur des transports, la combustion de carburants fossiles attire de plus en plus d'attention, et différents paliers de gouvernement adoptent de nouveaux règlements pour réduire les émissions et lutter contre le réchauffement planétaire.

Transports – politiques publiques : Depuis la réglementation sur l'eau de ballast jusqu'à l'élimination des droits de douane de 25 % sur les nouveaux navires importés, les politiques publiques influent largement sur les transports maritimes.

Variabilité du climat : L'exploitation de la Voie maritime et le succès de chaque transit sont largement tributaires des conditions météorologiques, surtout au début et à la fin de la saison de navigation.

Accessibilité et complexité du réseau : Pour augmenter l'accessibilité de la Voie maritime et aider ses utilisateurs à réaliser des gains en efficacité opérationnelle, la complexité du réseau doit être réduite. Cette question est devenue vitale en vue d'assurer la compétitivité des transports maritimes, et elle touche un large éventail d'intervenants.

Impact économique : Pour progresser vers la durabilité, il importe de s'assurer que tous profitent de l'utilisation du réseau en conciliant judicieusement les trois dimensions du développement durable : environnementale, sociale et financière.

MATRICE DES FACTEURS D'INFLUENCE

<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">DEGRÉ D'INFLUENCE SUR LES INTERVENANTS</p> <p style="text-align: center;">↑</p>		<ul style="list-style-type: none"> » Système d'information sur le tirant d'eau » Premières Nations » Collectivités environnantes » Gestion des débits d'eau > Pollution de l'eau par la navigation 	<ul style="list-style-type: none"> » Sécurité du public » Espèces aquatiques envahissantes > Pollution aérienne par la navigation > Mondialisation et santé de l'économie > Politiques publiques sur le transport > Variabilité du climat > Campagne de sensibilisation »» Plan de renouvellement des actifs »» Durée de la saison de navigation > Gestion des niveaux d'eau (CMI) » Coordination avec la SLSDC
	<ul style="list-style-type: none"> » Sécurité des sites » Enjeux liés aux cyclistes et aux automobilistes » Enjeux liés aux bateaux de plaisance » Espèces menacées » Habitats protégés 	<ul style="list-style-type: none"> » Délais dans le trafic » Dommages matériels > Pilotage » Relations syndicales » Érosion des côtes > Influence du conseil d'administration » Dragage > Allocation des ressources de la Garde côtière canadienne 	<ul style="list-style-type: none"> » Péages et tarifs > Accessibilité et complexité du réseau »» Nouvelles technologies »» Sécurité des lieux de travail »» Moral et bien-être des employés »» Infrastructure vieillissante »» Cybersécurité > Compétitivité du transport terrestre > Impact économique > Infrastructure intermodale » Évolution de la main-d'œuvre
	<ul style="list-style-type: none"> »» Gestion des matières résiduelles »» Émissions de GES de la CGVMSL > Droits humains (industrie maritime) 		<ul style="list-style-type: none"> > Cadre de l'Entente de gestion, d'exploitation et d'entretien »» Gestion du rendement »» Nouvelles cargaisons »» Structure corporative
	<p style="text-align: center;">→ DEGRÉ D'INFLUENCE SUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE LA CGVMSL →</p>		

Degré de contrôle de la CGVMSL sur ces questions

- > Faible
- » Moyen
- »» Élevé



> Embarcation de plaisance dans une écluse de la région MLO



> Remorqueur-chaland dans une écluse / Source : Shiphotos (Paul Beesley)



> Quai d'urgence de Kahnawake



> Balbuzards sur une plateforme à l'écluse d'Iroquois



> Navire dans le chenal à Brockville

RÉGIE INTERNE

(AU 31 MARS 2011)

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 DE REPRÉSENTANTS DES MEMBRES APPARTENANT AU SECTEUR DES CÉRÉALES, AU SECTEUR DU MINÉRAI DE FER ET DE L'ACIER ET À D'AUTRES INDUSTRIES, 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.



> De gauche à droite : Terence F. Bowles, Robert J. Armstrong, Paul A. Gourdeau, Wayne Devlin, Ian MacGregor, David F. Mothersill, Ralph Mercier, Jonathan Bamberger, David Muir



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Robert J. Armstrong
Gouvernement de l'Ontario

Jonathan Bamberger
Autres industries

Terence F. Bowles
Président et chef de la direction

Wayne Devlin
Secteur des céréales

Paul A. Gourdeau
Armateurs internationaux

Ian MacGregor
Président
Armateurs domestiques

Ralph Mercier
Gouvernement du Québec

David F. Mothersill
Secteur de l'acier et
du minerai de fer

David Muir
Gouvernement fédéral

RÉGIE INTERNE DIRIGEANTS

Terence F. Bowles
Président et chef de la direction

Jean Aubry-Morin
Vice-président,
développement durable
Responsable de
l'environnement

Guy Yelle
Vice-président, région
Maisonneuve
Responsable de la santé
et sécurité

Karen Dumoulin
Directrice des finances

Yvette Hoffman
Avocate-conseil et secrétaire

MEMBRES DE L'INDUSTRIE 2010-2011 ARMATEURS DOMESTIQUES

Algoma Central Corporation
St. Catharines (Ontario)

**Canada Steamship Lines,
Une division du groupe
CSL Inc.**
Québec (Québec)

Groupe Desgagnés Inc.
Québec (Québec)

Lower Lakes Towing Ltd.
Port Dover (Ontario)

McKeil Marine Limited
Hamilton (Ontario)

St. Marys Cement Inc.
Toronto (Ontario)

Upper Lakes Group Inc.
Toronto (Ontario)

**Vanguard Shipping
(Great Lakes) LTD.**
Ridgeville (Ontario)

CÉRÉALES

**ADM Agri-Industries
Company**
Windsor (Ontario)

**Alfred C. Toepfer
(Canada) Ltd.**
Winnipeg, Manitoba

Bunge du Canada Ltée
Québec (Québec)

Cargill Limited
Winnipeg (Manitoba)

Louis Dreyfus Canada Ltd.
Winnipeg (Manitoba)

**Richardson International
Limited**
Winnipeg (Manitoba)

The Canadian Wheat Board
Winnipeg (Manitoba)

Viterra Inc.
Regina (Saskatchewan)

ARMATEURS INTERNATIONAUX

Colley Motorships Ltd.
Montréal (Québec)

Fednav International Limitée
Montréal (Québec)

**Agence Gibson Canadien
et Global inc.**
Montréal (Québec)

Gresco Ltée.
Montréal (Québec)

Inchcape Shipping Services
Dorval (Québec)

Laden Maritime Inc.
Montréal (Québec)

McLean Kennedy Inc.
Halifax (Nouvelle-Écosse)

Services Marine Montréal Inc.
Longueuil (Québec)

Montship Inc.
Montréal (Québec)

**Navitrans Shipping
Agencies Inc.**
Montréal (Québec)

Robert Reford
**Une division de MRRM
(Canada) Inc.**
Montréal (Québec)

AUTRES MEMBRES

Columbia Grain, Inc.
Minneapolis (Minnesota)

Essroc Italcementi Group
Mississauga (Ontario)

Keystone Canada Inc.
Montréal (Québec)

Lafarge Canada Inc.
Concord (Ontario)

OmniSource Corporation
Burlington (Ontario)

Sucre Redpath Ltée
Burlington (Ontario)

Suncor Énergie
Mississauga (Ontario)

**Société canadienne
de sel limitée**
Pointe-Claire (Québec)

The Mosaic Company
Colonsay (Saskatchewan)

ACIER ET MINERAI DE FER

ArcelorMittal Dofasco Inc.
Hamilton (Ontario)

Compagnie minière IOC
Montréal (Québec)

U.S. Steel Canada
Hamilton (Ontario)