



TABLE DES MATIÈRES

- 2 Le réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent
- 6 Message du président
- 10 Rapport sur les opérations
- 27 Régie
- 29 Résumé financier

Photos:
Thies Bogner
Employés de la CGVMSL

Concepteurs graphiques:
Walters & Greene Associates

Impression:
Beauregard Imprimeurs

Juin 2003

Le RÉSEAU DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

- ♣ **Un moyen de transport vital** • De Thunder Bay à l'océan Atlantique
- 3 700 kilomètres • 8,5 jours de navigation, d'une extrémité à l'autre
- 245 750 km² d'eaux navigables ♣ **Au service du centre de l'Amérique du Nord** • 15 grands ports internationaux, 50 ports régionaux • Un tiers de la



population nord-américaine • 8 États et 2 provinces riverains • Liaisons routières, ferroviaires et aériennes • Plus de 60 p. 100 de l'activité économique du Canada • 26 p. 100 de l'activité manufacturière des États-Unis ♣ **Une merveille d'ingénierie** • 15 écluses (13 canadiennes, 2 américaines) • Le système de levage le plus spectaculaire au monde • Entre Montréal et le lac Érié, les navires sont soulevés à 180 m au-dessus du niveau de la mer – la hauteur d'un édifice de 60 étages • Chaque écluse s'emplit d'environ 90 millions de litres d'eau en quelque 10 minutes • Les 8 écluses du canal Welland permettent aux navires de franchir l'impressionnant escarpement de Niagara • Il faut environ 45 minutes pour traverser une écluse • Les chenaux et écluses peuvent recevoir des navires faisant deux fois la longueur et la moitié de la largeur d'un terrain de football • Cela donne 225,5 m de long, 23,8 m de large et 8 m

de profondeur • La Voie maritime a été déclarée un des 10 plus importants projets de travaux publics du 20^e siècle ♠ **Source d'une énorme contribution à l'économie** • La Voie maritime soutient 75 000 emplois directs et indirects au Canada et 150 000 aux



États-Unis • Le commerce maritime dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime engendre chaque année : plus de 4,3 milliards de dollars en revenu personnel, 3,4 milliards de dollars en revenu d'entreprises relié aux transports et 1,3 milliard de dollars en taxes pour les gouvernements fédéraux, les États et les municipalités • 10 000 tonnes de marchandises diverses manutentionnées dans un port des Grands Lacs engendrent plus d'un demi-million de dollars de retombées économiques locales ♠ **Des tonnes de trafic, et la capacité d'en accueillir davantage** • Depuis son ouverture en 1959, la Voie maritime a déplacé : plus de 260 000 navires, plus de 2,2 milliards de tonnes de marchandises – valant 265 milliards de dollars canadiens – en partance ou à destination du Canada, des États-Unis et de plus de 50 autres nations • Environ 12 navires traversent la Voie maritime chaque jour dans une saison de navigation moyenne ♠ **Sûre, efficace et écologique** • Le Système d'identification automatique (SIA) et la gestion centralisée du trafic réduisent les délais et améliorent les marges de sécurité • Assure une fiabilité et une disponibilité supérieures à 99 p. 100 • Les plus grands navires de la Voie maritime transportent autant de marchandises que 870 camions ou 225 wagons de chemin de fer • En matière de sécurité et de déversements, la fiche est sensiblement meilleure que pour les transports ferroviaires et routiers : il y a un accident maritime pour 13,7 accidents ferroviaires et 74,7 accidents de camions et il y a un déversement maritime pour 10 déversements ferroviaires et 37,5 déversements de camions • Les navires de la Voie maritime déplacent une tonne de cargaison jusqu'à 800 km en



consommant 4 litres de carburant • Les navires produisent 10 fois moins d'émissions polluantes que les camions et deux fois moins que les trains • Les transports maritimes produisent moins de bruit, moins de déchets et moins de congestion.

LA CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT (CGVMSL)

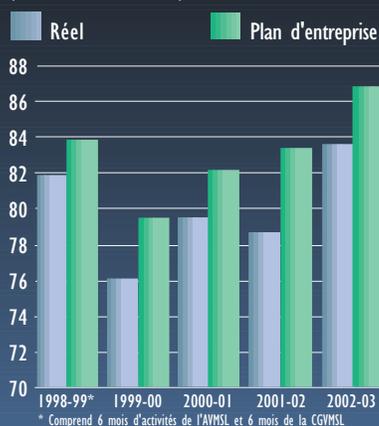
♣ **Entièrement consacrée aux affaires, mais sans but lucratif** • Fondée en 1998 pour intégrer les principes de gestion commerciale aux activités de la Voie maritime • Corporation sans but lucratif dirigée par les utilisateurs de la Voie maritime et d'autres parties intéressées • Exploite les actifs canadiens de la Voie maritime en vertu d'un contrat avec le gouvernement du Canada, qui en demeure propriétaire • Responsable également de la gestion du pont Saint-Louis de Gonzague, du pont de Valleyfield, du tunnel Townline et de tous les baux et permis reliés à la Voie maritime

♣ **UNE DIRECTION CLAIRE** • *NOTRE MISSION* : Nous faisons transiter économiquement et efficacement les navires dans un réseau de voies navigables sécuritaire, fiable et écologique pour répondre aux besoins de transport de nos clients. • *NOTRE VISION* : La CGVMSL et ses partenaires – le réseau de transport de choix

♣ **Guidée par des plans d'entreprise quinquennaux** • La Corporation a terminé son premier plan quinquennal en 2002-2003, réalisant ou surpassant tous ses objectifs :



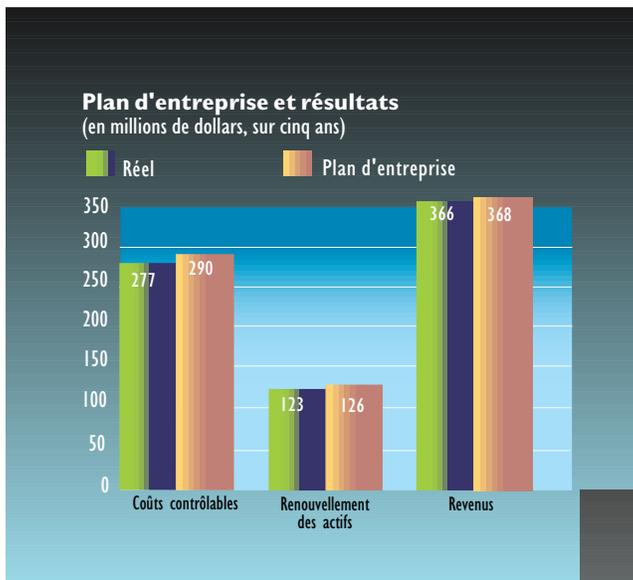
Examen quinquennal des coûts globaux (en millions de dollars)



Les revenus des cinq ans sont à moins de 0,5 p. 100 du montant prévu de 366 millions de dollars • Les coûts contrôlables sont inférieurs de 4,5 p. 100, à 277 millions de dollars • Les coûts de renouvellement des actifs sont inférieurs de 2,5 p. 100, à 123 millions de dollars • Les revenus fluctuent selon la conjoncture économique, mais la CGVMSL maintient le cap grâce à une gestion proactive des coûts contrôlables

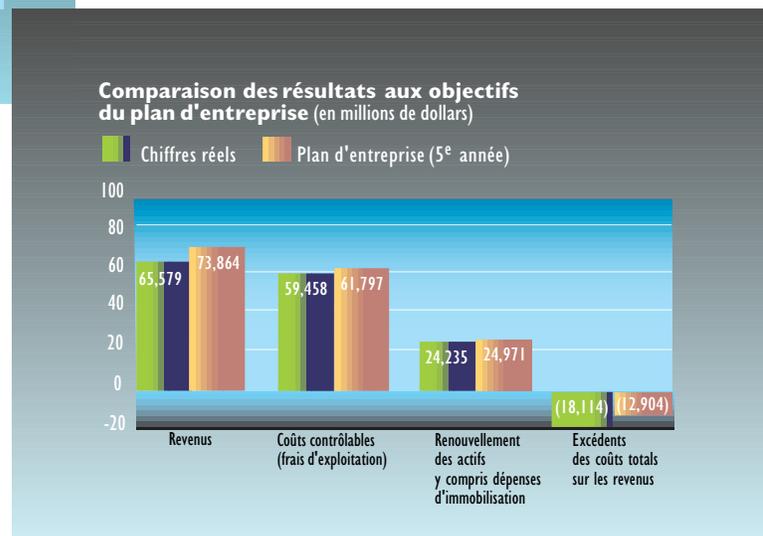
♣ **Faits saillants financiers 2002-2003** • Les revenus totaux de l'exercice sont de 65,6 millions de dollars, environ 0,4 p. 100 de plus qu'au budget • Coûts contrôlables : 96,3 p. 100 de l'objectif du plan d'entreprise • Dépenses de renouvellement des actifs : 700 000 \$ sous le montant au plan, à 24,2 millions de dollars • 3 millions de dollars ajoutés à la réserve de la Corporation – qui s'élève à 8,4 millions de dollars, après avoir accordé une réduction de 1 p. 100 des péages au début de la saison 2003-2004 • Effectif de 606 équivalents temps plein, par rapport au budget de 619

♣ **Faits saillants de la saison 2002** • Saison de navigation



nouveau tarif douanier américain ont entraîné un ralentissement du trafic de marchandises connexes • Baisse de trafic de céréales sensiblement sous la moyenne quinquennale • Trafic total de 2002 : 41,4 millions de tonnes, contre 41,7 en 2001 :
 • céréales en baisse de 1,3 million de tonnes • charbon en baisse de 0,66 million de tonnes • autres marchandises en vrac en baisse de 0,5 million de

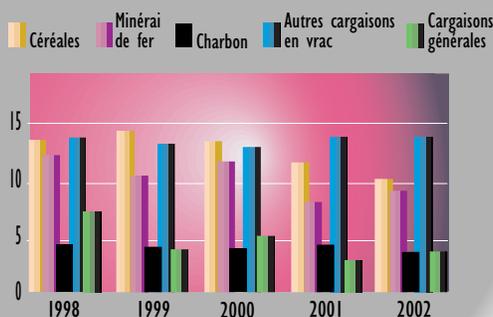
ouverte le 26 mars, fermée le 26 décembre • Durée de 276 jours, la troisième plus longue jamais enregistrée ♠ **Faits saillants sur le trafic** • La sécheresse persistante dans les régions productrices de blé et le ralentissement économique aux États-Unis ont fait baisser le trafic • La demande réduite de la part de l'industrie sidérurgique du Midwest et un



tonnes • minerais de fer en hausse de 1 million de tonnes • cargaisons générales (acier) en hausse de 1,1 million de tonnes • Les mouvements de marchandises dans la section Montréal-lac Ontario se sont élevés à 300 millions de tonnes, 0,9 p. 100 de moins qu'en 2001 • Le trafic sur le canal Welland s'est élevé à 32,11 millions de tonnes, 1,2 p. 100 de moins qu'en 2001 • Total des transits de navires en baisse de 194 par rapport à 2001 :
 • légère augmentation dans la section Montréal-lac Ontario • baisse de quelque 10 p. 100 dans le canal Welland

Examen quinquennal du trafic combiné par produit

(en millions de tonnes)



MESSAGE DU PRÉSIDENT



Rétrospective

Au moment où nous entamons un nouveau cycle de cinq ans, il est opportun de faire le point sur ce que nous avons accom-

pli depuis 1998. Au cours de la période visée par notre premier plan d'entreprise, du 1^{er} avril 1998 au 31 mars 2003, la Voie maritime a constamment réussi non seulement à réaliser, mais à surpasser ses objectifs. Les revenus sont à moins de 0,5 p. 100 des 366 millions de dollars prévus au plan; les coûts contrôlables sont 4,5 p. 100 sous les 277 millions de dollars visés; et les 123 millions de dollars en coûts de renouvellement des actifs sont inférieurs au plan de 2,5 p. 100.

Une gestion rigoureuse des coûts nous a permis de concéder à nos clients des réductions des péages durant les deux dernières années du cycle. Même si la faiblesse de l'activité économique et une vive concurrence ont réduit le trafic ces dernières années, une réduction finale de 1 p. 100 a été intégrée au tarif des péages pour 2003. C'est là assurément une indication de notre succès, mais il y en a d'autres.

En cinq ans, nous avons réalisé d'excellents progrès, de concert avec l'industrie maritime et d'autres partenaires du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent : nous avons créé de solides partenariats rehaussant l'attrait que nous exerçons et favorisant la planification commune. Cette action qui se poursuit a débuté par les travaux du Forum des enjeux stratégiques de la Voie maritime, menés par mon prédécesseur Guy Véronneau et unissant des chefs de file de l'industrie des deux côtés de la frontière. Plusieurs des idées mises en valeur dans cet exercice stratégique ont été incorporés à la Vision 2020

de l'industrie maritime. Vu que leur mise en œuvre dépasse le cadre du mandat de la CGVMMSL, la Chambre de commerce maritime en a pris l'initiative, avec notre coopération.

Sous le leadership de Guy Véronneau, la CGVMMSL a également mené à terme divers importants projets à long terme d'amélioration du service. Le SIA est aujourd'hui une réalité, son déploiement intégral débutant en 2003. Nous avons profondément amélioré nos systèmes de technologie de l'information, qui contribuent énormément à l'efficacité. Le contrôle du trafic a été intégré à l'échelle du réseau et notre site Web offre chaque jour à des milliers de visiteurs une information complète et accessible ainsi que diverses applications de cybercommerce. Nous avons perfectionné nos procédures opérationnelles et nos structures en vue de rehausser la sécurité et l'efficacité tant pour les navires que pour les employés. D'autres projets se poursuivent. Nous continuons d'œuvrer à l'optimisation du tirant d'eau dans l'ensemble du réseau et à l'optimisation de la saison de navigation. Les travaux préliminaires ont débuté en vue d'une conversion de l'équipement des écluses à l'hydraulique, la commande à distance des ponts est en voie d'implantation et nous nous attaquons à diverses importantes questions de planification et de gestion au moyen de vastes travaux de recherche.

Les résultats financiers de l'année

Les résultats financiers de l'année écoulée confirment que nous avons encore une fois surpassé le plan d'entreprise. Les dépenses réelles à la fin de l'exercice étaient légèrement supérieures aux prévisions, principalement en raison des mauvaises conditions météo qui ont augmenté les coûts des préparatifs à l'ouverture de la saison de navigation 2003. Comme les revenus n'ont pas augmenté depuis deux ans, nous avons pris des

mesures énergiques face aux coûts contrôlables. À la fin de l'exercice, ceux-ci sont demeurés à 96,2 p. 100 des montants prévus au plan, malgré de fortes augmentations de nos primes d'assurance. Comme les dépenses de renouvellement des actifs étaient par ailleurs de 700 000 \$ inférieures au plan, nous avons pu ajouter 3 millions de dollars de plus à la réserve de la Corporation. En continuant de contrôler fermement l'absentéisme, le remplacement et les heures supplémentaires, nous avons maintenu l'effectif d'équivalents temps plein (ETP) à 606, sensiblement moins que les 619 au budget. Après la prise en compte de la réduction de 1 p. 100 des péages accordée au début de la saison 2003, la réserve de la Corporation s'établit à 8,4 millions de dollars.

Nouveau plan d'entreprise

Depuis que je suis devenu vice-président exécutif à l'automne dernier puis président ce printemps, de nombreuses affaires importantes ont exigé une attention simultanée. La plus urgente était sans doute la négociation avec Transports Canada du nouveau plan d'entreprise de la Corporation, au cours de l'automne et de l'hiver. Le nouveau plan, qui est entré en vigueur le 1^{er} avril 2003 et vise la période de 2003 à 2007, assure une base solide qui nous permettra d'optimiser nos opérations à court terme tout en planifiant en vue de combler les besoins à plus long terme du réseau. Il intègre certains changements tenant compte des défis que nous avons actuellement à relever dans nos activités.

Après la réduction de 1 p. 100 de l'augmentation obligatoire des péages en 2003, les augmentations annuelles des péages sera plafonnée à 2 p. 100 pour les autres quatre ans du plan, et il n'y aura pas de réductions. Ces dispositions devraient assurer aux utilisateurs des péages inférieurs à ce qu'ils auraient pu obtenir par le truchement des réductions pour les années 7 à 10.

Selon les objectifs, les revenus totaux augmenteront de 14 p. 100 ou 50 millions de dollars sur la période de cinq ans. Cette augmentation proviendra principalement des augmenta-

tions obligatoires des péages, bien qu'une certaine croissance du trafic soit prévue: environ 2 millions de tonnes par année.

Toute l'attention portée à l'entretien et au renouvellement des actifs nous a procuré un réseau extrêmement fiable, la disponibilité de la Voie maritime ayant augmenté de 99,75 p. 100 en 2001-2002 à 99,79 p. 100 en 2002-2003.

Cependant, compte tenu du vieillissement de notre infrastructure, le nouveau plan prévoit une augmentation des coûts de renouvellement des actifs – quoique dans une moindre mesure que nous ne le proposons. Nous augmenterons nos dépenses d'entretien de quelque 36 p. 100 au cours des cinq prochaines années, à 170 millions de dollars. Ce montant sera reconsidéré d'ici 2005, lorsque seront connues les premières données de référence découlant de l'examen du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent.

L'écart entre ce que la CGVMSL proposait et ce que le nouveau plan prévoit nous obligera à redoubler d'efforts pour garantir que nos programmes d'entretien préventif soient efficaces, pour perfectionner notre aptitude à effectuer les grandes réparations « juste à temps » et pour veiller à ce que les processus d'estimation des coûts et d'inspection des travaux soient bien structurés. Les répercussions sur la fiabilité seront étroitement surveillées. Parmi les principaux projets des cinq prochaines années figurent la conversion à l'hydraulique des mécanismes des écluses dans tout le réseau – pour éviter des réparations supplémentaires – ainsi que l'étude technique en vue des grands travaux de réhabilitation des écluses de Montréal et Beauharnois.

Nous visons également une augmentation de 14 p. 100, à 318 millions de dollars, des coûts contrôlables. Les coûts de la main-d'œuvre devraient demeurer à 84 p. 100 des coûts contrôlables; les coûts associés aux avantages sociaux futurs des employés ainsi qu'aux pensions et aux assurances continueront de constituer un fardeau pour la Corporation : nous prévoyons une augmentation de 100 p. 100. Le plan protège la

CGVMSL de toute augmentation supplémentaire de ces coûts qui serait imputable aux fluctuations du marché. Le plan d'entreprise prévoit un effectif de 599 équivalents temps plein d'ici la fin de l'an 6, puis une diminution jusqu'à 574 à l'an 10.

Une organisation renforcée

La nécessité de contrôler les coûts et le départ à la retraite de mon prédécesseur ont entraîné des changements dans l'organisation en 2002-2003. Trois postes de vice-président ont été éliminés et plusieurs personnes ont été promues ou réaffectées. Nous avons profité du travail qui a été fait en matière de planification de la relève; il avait permis de repérer des candidats prêts à assumer de plus grandes responsabilités et d'autres qui avaient besoin d'un nouveau défi à relever pour faire progresser leur carrière. En même temps, nous avons établi une distinction entre les responsabilités visant les processus de l'ensemble de la Corporation et les responsabilités visant la gestion régionale. Les vice-présidents hiérarchiques peuvent ainsi consacrer plus de temps aux questions de gestion des personnes. Nous croyons que nous avons manifestement renforcé l'organisation grâce à ces changements. De plus, la convention collective avec les travailleurs de la Voie maritime a été prolongée jusqu'au 31 mars 2005. Je remercie nos partenaires syndicaux d'avoir accepté de nous aider à garantir que la Voie maritime conserve sa réputation comme réseau de transports fiable affichant une productivité et des coûts compétitifs.

Vision 2012

En nous préparant au renouvellement de notre plan d'entreprise, il est devenu évident que la Voie maritime est à la croisée des chemins. Les coûts d'entretien augmentent, le trafic diminue, les marchés évoluent, la concurrence se fait plus vive, les navires océaniques deviennent plus grands et plusieurs ne peuvent pas emprunter nos écluses et chenaux, et de nouvelles technologies s'imposent dans tous les domaines. La Corporation est ainsi confrontée à de tels défis



qu'un effort collectif s'impose pour en arriver à une nouvelle définition des buts et stratégies.

Une initiative de prospective a été lancée en décembre 2002, prévoyant une série de discussions entre les employés et moi. Nous avons recueilli les points de vue de plus de 85 p. 100 des employés sur ce que devrait être la Corporation dans dix ans. Des équipes de travail ont ensuite consolidé les commentaires pour en arriver à un portrait cohérent et réaliste de 2012, en vue d'en discuter lors de la réunion annuelle du personnel avec le président en juin 2003. La vision qui en ressortira sera traduite en plans d'action et intégrée au cycle de planification stratégique de la Corporation.

Voir plus loin

Pour planifier en vue de garantir la viabilité future de notre voie navigable, il est essentiel d'assurer la collaboration entre de nombreux intervenants des deux côtés de la frontière. Cette collaboration demeure un élément intégral de notre stratégie. Un grand progrès a été réalisé en ce sens récemment, lors de l'annonce de l'accord canado-américain sur l'examen du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent. La CGVMSL a suscité la participation à cette étude parce qu'elle peut produire la meilleure information possible en vue des décisions sur l'avenir à long terme des transports maritimes dans le réseau.

L'examen comprendra une étude technique de l'infrastructure de la voie navigable ainsi que d'autres analyses essentielles dont une analyse

coûts-avantages et un examen environnemental. Transports Canada (TC) et le U.S. Army Corps of Engineers (USACE) dirigeront conjointement l'étude, et je représenterai la CGVMSL au sein du comité directeur où siégeront également des cadres supérieurs de TC, du département des Transports des États-Unis, de l'USACE et de la Saint Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC). Un représentant de la CGVMSL codirigera l'équipe technique et jouera un rôle clé dans l'évaluation de notre infrastructure.

Il s'agit d'un projet à long terme et j'estime que c'est une première étape indispensable pour décider de l'opportunité et de la façon de moderniser l'infrastructure de la Voie maritime.

Nous appuyons également une seconde importante étude binationale qu'envisage TC, visant à moderniser et simplifier les services de navigation sur la voie navigable. Les navires empruntant la Voie maritime doivent traverser la frontière américano-canadienne 16 fois et transiger avec 20 différents organismes. Nous espérons que cette étude permettra d'en arriver à une approche coordonnée qui réduira le double emploi et les coûts inutiles tout en assurant des services conjoints efficaces des deux côtés de la frontière.

Plan stratégique de communications externes

En janvier 2003, à la suite d'une demande du Conseil d'administration, des consultations auprès de la Fédération maritime du Canada, de l'Association des armateurs canadiens, de la Chambre de commerce maritime et de la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES) ont conduit à la proposition d'un plan de communications pour le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent. Le but premier,

de rehausser le profil de la voie navigable et de promouvoir l'examen de la navigation dans les Grands Lacs, a été élargi pour englober deux objectifs supplémentaires : augmenter la crédibilité et l'influence de l'industrie maritime auprès des preneurs de décisions et des leaders d'opinion; et habiliter les dirigeants d'entreprises, les travailleurs et les collectivités à promouvoir les investissements dans une nouvelle infrastructure pour le réseau. La SLSDC a manifesté son intérêt à participer à ce projet et à partager les coûts qui y sont associés.

Il est à mes yeux essentiel que l'industrie maritime fasse valoir les avantages environnementaux des transports maritimes. Une Voie maritime pleinement exploitée peut réduire les émissions de gaz à effet de serre et la congestion sur nos routes, conserver l'énergie et réduire aussi bien les accidents que les déversements reliés aux transports de marchandises – dont les coûts sont supportés par l'ensemble de la société nord-américaine. Les transports maritimes mènent à un avenir plus vert et la Voie maritime en est la clé.

Enfin, je tiens à remercier le Conseil d'administration, la direction et les employés, dont l'appui et la coopération ont sensiblement allégé ma tâche. Je remercie également Guy Véronneau, qui nous a légué une organisation forte, souple et efficace, bien adaptée aux défis que nous réserve l'avenir.

Richard Corfe

Rapport

SUR LES OPÉRATIONS

Projets du plan quinquennal

La CGVMSL a terminé en 2002-2003 son premier plan d'entreprise quinquennal et, en même temps, plusieurs projets clés. La liste ci-dessous résume les étapes franchies dans les projets reliés aux objectifs stratégiques de la Corporation, lesquels découlent de son plan stratégique (2001-2004).

Projets visant l'ensemble de la Corporation

- Parachèvement de l'examen spécial (exigé par la loi)
- Négociation avec Transports Canada d'un nouveau plan d'entreprise quinquennal
- Participation à l'étude de la U.S. Army Corps of Engineers sur le réseau (phase de la reconnaissance)
- Début d'une étude sur la modernisation et de la régie future des services de navigation
- Coopération avec le Forum sur la gestion des Grands Lacs, le Forum des enjeux stratégiques de la Voie maritime et d'autres intervenants maritimes pour élaborer une approche plus cohérente de la promotion et de la gestion du réseau
- Transition à une organisation centrée sur les processus
- Parachèvement de l'étude de la menace et des risques
- Parachèvement du plan de sécurité maritime pour le réseau de la Voie maritime, de concert avec d'autres intervenants (gardes côtières du Canada et des États-Unis, Transports Canada, Transports Québec, SLSDC, organismes des pilotes, forces policières, autres)
- Mise en œuvre des Pratiques et procédures de la Voie maritime et du Règlement sur les biens de la voie maritime
- Examen des politiques de la CGVMSL

Projets visant les ressources humaines

- Mise au point et mise en œuvre d'un plan de relève
- Orientation pour la gestion du changement / le développement du leadership



- Mise en œuvre du plan de rendement de la gestion
- Mise en œuvre du programme de gestion du rendement SMART
- Élaboration et mise en œuvre d'un programme d'évaluation des emplois visant l'équité salariale
- Mise en œuvre d'un programme de rémunération fondé sur l'évaluation des emplois
- Négociation d'une nouvelle convention collective (3 ans + prolongation de 1 an)
- Gestion / réduction de l'absentéisme

Projets visant l'exploitation

- Étude du centre des opérations
- Recherche-développement pour de nouveaux outils d'amarrage des navires aux écluses
- Élaboration d'une stratégie pour la gestion de la glace
- Parachèvement de l'étude sur l'accroupissement des navires et révision des lignes directrices sur la vitesse des navires
- Étude sur l'optimisation du tirant d'eau des navires
- Mise en œuvre du programme d'auto-inspection des navires
- Révision des modalités de gestion du lest d'eau pour atténuer l'impact des envahisseurs aquatiques
- Détermination des temps de transit normaux, avec des partenaires de l'industrie
- Certification ISO des Services maritimes et des Services de contrôle du trafic

- Renforcement de la sécurité des travailleurs et réduction des incidents entraînant des pertes de temps

Projets visant les finances

- Réalisation du premier plan d'entreprise quinquennal en respectant ou surpassant les objectifs de rendement à l'égard des coûts contrôlables et des coûts de renouvellement des actifs
- Simplification des opérations, respectant ou surpassant les objectifs de la Corporation à l'égard des effectifs
- Élaboration d'une nouvelle structure tarifaire

Projets visant la technologie

- Mise en œuvre du SIA et intégration au Système de gestion du trafic (SGT)
- Mise en œuvre d'un nouveau système d'information géographique intégré au SGT
- Création du site Web de la Voie maritime, moyen privilégié de diffusion d'information à l'industrie maritime
- Transition à la livraison électronique d'information sur la Voie maritime
- Diffusion par le Web d'un vidéo promotionnel de la Voie maritime (*Une voie navigable vitale*)
- Mise en œuvre d'un réseau fédérateur en mode de transmission asynchrone (ATM) pour relier les bureaux plus efficacement
- Exploitation du système SAP à l'échelle de la Corporation et mise en œuvre des fonctions RH / paie
- Mise en œuvre, pour le service de dépannage informatique, des systèmes qui améliorent les niveaux de service et minimisent les frais de soutien
- Mise en place des moyens de relier les bureaux par vidéoconférence
- Réalisation pour tous les systèmes des objectifs pour le passage à l'an 2000



La saison de navigation 2002-2003

Ouverture

- La Voie maritime a été ouverte à la navigation le 26 mars 2002
- Dans la section Montréal-lac Ontario, le tirant d'eau a été limité à 7,9 m (26 pi 0 po) jusqu'à ce que le canal de la Rive Sud soit dégagé de toute glace le 15 avril, puis augmenté à 8,0 m (26 pi 3 po)
- Tirant de 8,0 m (26 pi 3 po) pour toute la saison dans le canal Welland

Fermeture

- La navigation a pris fin le 26 décembre lorsque le *CSL Laurentien* a traversé l'écluse de Saint-Lambert
- La saison a duré 276 jours – la troisième plus longue jamais enregistrée
- Il y a eu un peu de formation de glace au début de décembre, mais le temps doux a fait que la Voie maritime est restée libre de glace jusqu'à la fermeture
- Les droits supplémentaires pour navigation après la fermeture n'ont pas été appliqués les 21 et 22 décembre, mais bien les 23 et 24 décembre

- Deux navires ont payé des droits supplémentaires s'élevant en tout à 140 000 \$
- Des dispositions spéciales ont été requises pour un navire dans la section Montréal-lac Ontario et deux dans le canal Welland, entraînant des frais supplémentaires de 180 000 \$

Faits saillants sur le transport de marchandises

La conjoncture économique est demeurée affaiblie au Canada comme aux États-Unis, ce qui a entraîné de nouvelles réductions dans le trafic sur la Voie maritime.

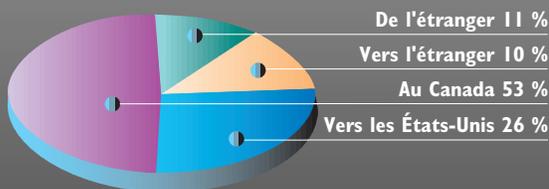
Les marchandises transportées dans la section Montréal-lac Ontario (MLO) en 2002 s'élevaient à 30 millions de tonnes, soit 0,9 p. 100 ou 276 000 tonnes de moins qu'en 2001. Sur le canal Welland, 32,11 millions de tonnes de marchandises ont été transportées, une diminution de 1,2 p. 100 ou 377 000 tonnes.

Le trafic combiné sur la Voie maritime s'est élevé à 41,39 millions de tonnes, 0,8 p. 100 de moins que les 41,7 millions de tonnes de 2001.

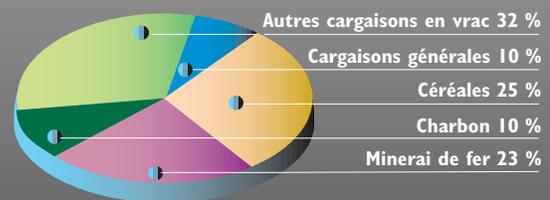
Céréales

En 2002, les faibles récoltes et la vive concurrence entre pays exportateurs ont entraîné une réduc-

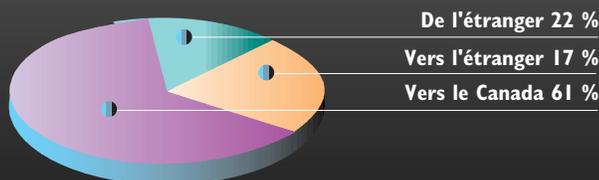
Trafic à destination et en provenance du Canada 2002-2003



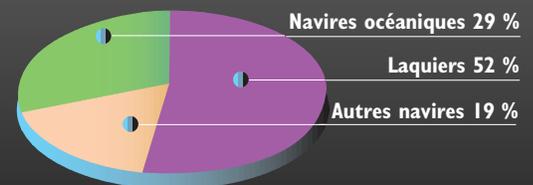
Trafic combiné par produit 2002-2003



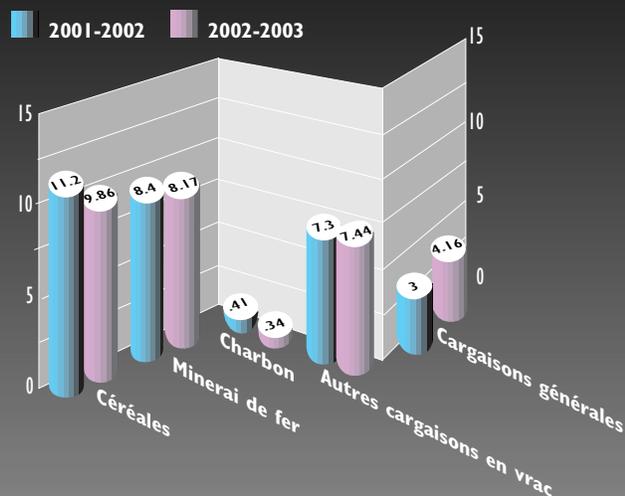
Trafic à destination et en provenance des États-Unis 2002-2003



Transits empruntant les deux sections 2002-2003



Section Montréal-lac Ontario (en millions de tonnes)



tion des transports de céréales canadiennes sensiblement sous la moyenne quinquennale. Le trafic a diminué de 9,0 p. 100 ou 0,55 million de tonnes dans la section MLO, ressortant à 5,56 millions de tonnes. Dans le canal Welland, il a diminué de 8,8 p. 100 ou 0,55 million de tonnes, à 5,56 millions de tonnes.

Les expéditions de céréales américaines ont également souffert du climat défavorable et de la vive concurrence. Elles ont diminué de 15,8 p. 100 ou 0,79 million de tonnes dans la section MLO et de 15,4 p. 100 ou 0,84 million de tonnes dans le canal Welland. Le trafic de céréales américaines s'élevait à 4,23 millions de tonnes dans la section MLO et 4,58 millions de tonnes dans le canal Welland.

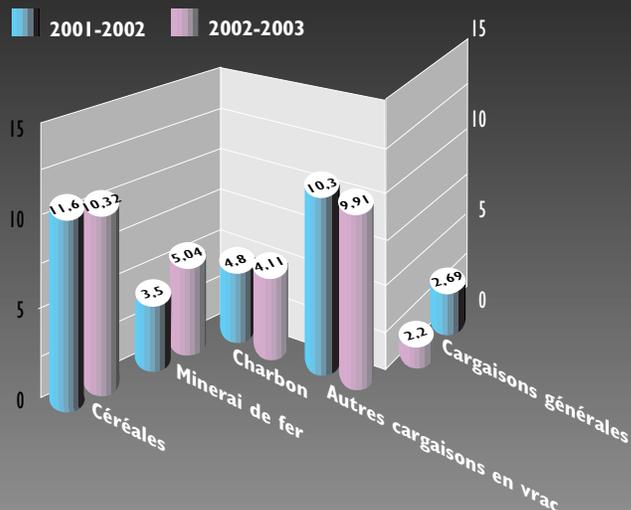
Au total, les transports de céréales ont diminué de 11,6 p. 100, à 9,86 millions de tonnes dans la section MLO et de 11,4 p. 100, à 10,32 millions de tonnes dans le canal Welland.

Minerai de fer

Les expéditions des mines du Labrador à destination des usines américaines dans les Grands Lacs d'amont ont de nouveau été touchées par l'activité réduite de l'industrie sidérurgique américaine. Les transports aux usines en provenance des mines du Labrador ont aussi diminué. Cependant, les transports descendant par le canal Welland des monts Mesabi ont augmenté de 413,7 p. 100 ou 1,12 millions de tonnes. Au total, ils ont augmenté de 10,6 p. 100 ou 571 tonnes en 2002. Les importations passant par Québec ont augmenté de 64,1 p. 100 ou 1 12 300 millions de tonnes.

Au total, les expéditions de minerai de fer se sont élevées à 8,17 millions de tonnes dans la section

Canal Welland (en millions de tonnes)



MLO, soit 2,6 p. 100 ou 219 000 tonnes de moins qu'en 2001. Dans le canal Welland, elles ont représenté 5,04 millions de tonnes, une augmentation de 44,6 p. 100 ou 1,56 million de tonnes.

Charbon

Les expéditions de charbon ont diminué dans les deux sections en 2002, surtout à cause de la demande réduite pour la production de coke. Le trafic a diminué de 17,3 p. 100 ou 71 000 tonnes, à 0,34 million de tonnes dans la section MLO et de 14,4 p. 100 ou 690 000 tonnes, à 4,11 millions de tonnes dans le canal Welland.

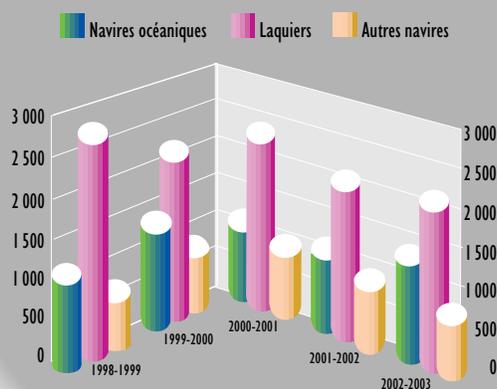
Autres cargaisons en vrac

Une conjoncture économique défavorable aux transports de vrac a régné aux États-Unis en 2002. Si le trafic a diminué légèrement sur le canal Welland, il y a eu une modeste augmentation dans la section MLO : les expéditions de vrac y ont augmenté de 1,8 p. 100 ou 135 000 tonnes, à 7,44 millions de tonnes. Des augmentations ont été enregistrées pour le coke, les produits chimiques, le gypse et la pierre, tandis que toutes les autres marchandises en vrac ont diminué. Sur le canal Welland, les transports d'autres cargaisons en vrac ont diminué de 426 000 tonnes ou 4,1 p. 100, à 9,91 millions de tonnes. Toutes les marchandises ont diminué à l'exception du coke, qui a augmenté de 32,5 p. 100 grâce aux importations de coke chinois.

Cargaisons générales

L'imposition en mars 2002 de tarifs douaniers sur les importations d'acier aux États-Unis a réduit les expéditions de cargaisons générales au début de

Examen quinquennal des transits maritimes combinés



la saison de navigation. Cependant, la vigueur des importations pendant le restant de la saison a entraîné une augmentation de l'ensemble du trafic : 38,3 p. 100 ou 1,15 million de tonnes dans la section MLO et 21,8 p. 100 ou 0,48 million de tonnes dans le canal Welland, pour un total de 4,16 et 2,69 millions de tonnes respectivement.

Perspectives

L'avenir des expéditions par la Voie maritime demeure étroitement lié à l'évolution de l'économie tant au Canada qu'aux États-Unis. Au cours des quelques prochaines années, il sera difficile de prévoir les effets possibles des événements mondiaux et des progrès de la mondialisation sur le trafic dans la Voie maritime. Malgré tout, compte tenu d'une économie canadienne plus vigoureuse et de conditions économiques appelées à s'améliorer quelque peu aux États-Unis, on peut prévoir que le trafic total sur la Voie maritime progressera.

Renouvellement des actifs

Programme d'entretien hivernal

Chaque hiver, des composantes majeures de l'infrastructure de la Voie maritime sont révisées durant la période de fermeture de 11 semaines. Dans la région Niagara, 96 projets ont été réalisés par contrat au cours de l'hiver, à un coût – inférieur au budget – de 9,5 millions de dollars. Les projets menés à bien dans la région Maisonneuve se sont élevés à 3,5 millions de dollars. Les employés de la Voie maritime ont également complété plusieurs projets d'entretien hivernal (pour quelque 4,9 millions de dollars) en plus de l'entretien préventif et des inspections.

Principaux projets hivernaux

Région Maisonneuve

- Remise en état et tensionnement des portes à l'écluse de Saint-Lambert
- Nettoyage et peinture du pont 10, phase I
- Remplissage des fissures à l'écluse inférieure de Beauharnois
- Réparation du béton à l'écluse supérieure de Beauharnois et à l'écluse de Saint-Lambert
- Dragage des chenaux entre les écluses

Région Niagara

- Contrôle à distance du pont 11
- Réparation du béton à l'écluse 6



- Remise en état des amenés d'eau à l'écluse 7
- Remise en état des portes des écluses 2 et 6
- Stabilisation des rives à Long Reach
- Réparations au mur McGee et aux quais 18 et 12
- Réparation et remise en état mécanique des vannes des écluses
- Recouvrement des murs à l'écluse 6
- Réparation des pieux de bois aux écluses 2 et 3
- Diverses améliorations électriques et électroniques
- Peinture et rénovation des édifices

Plan de renouvellement des actifs

En 2002-2003, la dernière année du premier plan quinquennal, 24,2 millions de dollars ont été consacrés au renouvellement des actifs. Les dépenses totales à ce titre s'élèvent ainsi à 122,6 millions de dollars pour les cinq ans, soit 2,8 p. 100 sous le maximum autorisé de 126,2 millions de dollars.

Le prochain plan quinquennal permet des dépenses totales de 170 millions de dollars pour préserver l'exploitation quotidienne et l'intégrité à long terme de l'infrastructure et de l'équipement de la Voie maritime.

Travaux essentiels

En négociant le nouveau plan d'entreprise avec Transports

Canada, la CGVMSL a insisté sur la nécessité de prévoir des moyens adéquats face au vieillissement de l'infrastructure de la Voie maritime. Les coûts d'entretien augmentent chaque année et des décisions devront être prises d'ici la fin de cette décennie quant à un investissement majeur dans le renouvellement des actifs. Le nouveau plan d'entreprise tient compte de ces préoccupations, quoique dans une moindre mesure que ne l'avait espéré la CGVMSL. Cependant, le financement de deux projets essentiels est acquis. Le plan détaillé pour l'an prochain (l'an 6 de l'entente) s'élève à

30 millions de dollars; il comprend des fonds pour lancer un projet de conversion à l'hydraulique dans la région Niagara and lancer un projet visant à pallier la réaction alcali-granulat (RAG) dans les écluses de la région Maisonneuve.

Réaction alcali-granulat (RAG)

La RAG est une réaction chimique irréversible qui survient dans les structures en béton. Lorsque l'alcali du ciment réagit avec certains types de silice dans le granulat, il se produit un gel de silice qui gonfle lorsqu'il est exposé à l'humidité. Par conséquent, le béton de certaines écluses de la Voie maritime voit son volume augmenter.

La RAG touche quatre écluses de la région Maisonneuve : l'écluse de Saint-Lambert (écluse 1), l'écluse de la Côte Sainte-Catherine (écluse 2) et les deux écluses de Beauharnois (écluses 3 et 4).

PLAN QUINQUENNAL DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

(Exclut la Commission hydro-électrique de St. Catharines)

	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	
Entretien régulier	2 792	2 740	3 331	3 251	3 464	
Entretien majeur	16 807	18 318	20 068	19 500	19 433	
Immobilisations	6 007	2 479	1 525	1 764	1 339	
						Total 5 ans
Total	25 606	23 357	24 924	24 515	24 236	122 638
Plan autor.	26 814	23 567	24 926	25 457	24 971	125 735
Plan initial	27 518	25 054	23 184	25 744	24 703	126 203

(en millions de dollars)

Le gonflement du béton crée de sérieux problèmes. Les vannes des écluses ne se ferment plus convenablement, les portes se coincent, diverses composantes des écluses perdent leur alignement, les joints d'expansion des ponts se referment et des fissures apparaissent dans les structures. De plus, les écluses perdent chaque année 4 mm de largeur. Des révisions sont requises chaque année pour prévenir l'endommagement des éléments mécaniques des écluses par le gonflement du béton et pour reculer les culées des ponts. Hydro-Québec, qui assure des services de modélisation



pour ce projet, a mis au point un modèle d'analyse par la méthode des éléments finis qui évalue les dommages et prédit la détérioration future. Les travaux de réhabilitation pourraient éventuellement prolonger de 100 ans la vie utile des écluses de la région Maisonneuve.

Par conséquent, la CGVMSL a élaboré une stratégie à long terme pour garantir l'intégrité structurale des écluses et rétablir leur largeur d'origine. Nous surveillons la RAG au moyen d'inspections et de tests, d'instruments et de programmes de modélisation. Toutes les écluses touchées sont maintenant dotées d'appareils de mesure des fissures et de fils à plomb sur leurs murs. Des analyses préliminaires de la faisabilité et des coûts de diverses options sont en cours. Les travaux de remise en état pourraient éventuellement augmenter de 100 ans la vie utile des écluses de la région Maisonneuve.

Projet de conversion à l'hydraulique

Les commandes hydrauliques sont de plus en plus courantes dans les canaux et barrages modernes partout au monde, y compris pour les écluses du canal de Panama. Les systèmes mécaniques d'origine de la Voie maritime supposent des frais d'entretien et de réparation croissants alors qu'un équipement hydraulique moderne permettrait de réaliser des économies tout en améliorant la sécurité et le contrôle. C'est ce qui incite la Corporation à examiner la possibilité d'une conversion.

Une analyse de rentabilisation concluante a été préparée et un contrat a été accordé à Acres International pour la réalisation d'une étude de faisabilité. Acres a recommandé que la conversion des commandes mécaniques de composantes pré-

Injection des fissures dans les galeries de câbles de l'Écluse de Saint-Lambert

cises du canal Welland, à un coût d'environ 32 millions de dollars. La conversion d'autres composantes sera examinée ultérieurement.

Trois projets (vannes, portes et défenses) ont été retenus et approuvés pour le prochain exercice. La plus grande partie du financement a été assurée pour les années suivantes et est comprise dans le nouveau plan d'entreprise quinquennal. Le projet de conversion est un programme de six ans. Il débutera la première année avec des éléments choisis à l'écluse 6; puis viendra la conversion de tout l'équipement et du système de contrôle de l'écluse 7 la seconde année, ce qui préparera le terrain pour la conversion dans tout le réseau au cours des quatre dernières années.

Commande à distance

Pour améliorer l'efficacité des opérations, la Voie maritime a lancé un programme en vue de commander tous les ponts isolés à partir d'un poste de contrôle central.

Le pont 5 du canal Welland est maintenant complètement opérationnel; il est commandé par le personnel du Centre de contrôle du trafic. Les travaux en ce sens se poursuivent pour le pont 11 et devraient être complétés d'ici l'hiver 2004. Les ponts 4 et 21 seront entièrement automatisés et commandés à partir d'un poste de contrôle central d'ici 2006. Lorsque ce sera fait, tous les ponts isolés seront commandés à partir d'un même centre.

Navigation et service à la clientèle

Fiabilité et disponibilité du réseau

Pour démontrer sa détermination à assurer la fiabilité du réseau, la CGVMSL a mis au point cinq différentes mesures de la fiabilité et de la sécurité de la voie navigable.

Deux mesures de la fiabilité du réseau visent la disponibilité de l'ensemble des structures.

L'indice de disponibilité des structures – ou du réseau – tient compte de tous les retards reliés à des problèmes d'entretien, y compris les retards dus à des défauts de l'équipement de la Voie maritime ou à des pannes aux écluses et ponts. Pendant les neuf mois de navigation de 2002, les structures ont été indisponibles 0,2 p. 100 du temps pour des causes associées à l'entretien, une amélioration de 0,2 p. 100 par rapport aux deux dernières années. Le second indicateur de la fiabilité est celui du temps de bon fonctionnement, qui mesure la disponibilité

de l'ensemble du réseau durant la saison de navigation. Il tient compte de tous les délais qui relèvent de la CGVMSL, à l'exception des délais reliés au trafic. L'indicateur a augmenté de 99,75 p. 100 en 2001-2002 à 99,79 p. 100 en 2002-2003. La CGVMSL suit également deux indicateurs servant à évaluer son rendement en termes d'efficacité.

Depuis trois ans, il y a eu une réduction d'environ 45 p. 100 du nombre d'heures où des navires sont retardés durant leur transit par des causes relevant de la CGVMSL. Les délais contrôlables sont par exemple ceux causés par l'exploitation, l'entretien ou les pannes de l'équipement; les niveaux d'eau; le contrôle de la circulation; et la mise en place d'aides à la navigation au début et à la fin de la saison de navigation.

Les temps de transit reflètent la détermination de la Corporation à assurer l'efficacité du réseau. Durant la saison de navigation 2002, 91 p. 100

des navires ont transité dans le réseau de la Voie maritime dans les temps convenus, à deux heures près. Nos clients peuvent donc compter sur un excellent niveau de fiabilité en ce qui concerne le temps de transit.

L'indice de la sécurité rend compte des incidents, même mineurs, tels que collision ou échouage de navires ou contact de navires avec les structures de la Voie maritime.

En 2002-2003, les incidents avec dommages entre navires commerciaux s'élevaient à 4 pour 1000 transits, contre 5 pour 1000 la saison précédente.



Système d'identification automatique (SIA)

Les deux entités de la Voie maritime travaillent depuis dix ans à la mise au point et la mise en œuvre du SIA, avec l'aide du Centre Volpe du département des Transports des États-Unis. Le résultat en est que la Voie maritime du Saint-Laurent est la première voie navigable intérieure au monde à profiter de cette nouvelle technologie de la navigation.

Le SIA utilise de l'équipement à bord des navires et à terre. Sur les navires, un transpondeur émet et reçoit des données sur la position (obtenues grâce au système GPS), la vitesse, la route, le cap, les dimensions et (si l'utilisateur le souhaite) la destination et l'heure d'arrivée prévue (HAP) des navires. Les données de tous les navires à proximité sont affichées sur les chartes électroniques ou le système de navigation de chaque navire. Les capitaines et pilotes peuvent utiliser ces renseignements précis pour améliorer la sécurité des navires, surtout par mauvais temps.

Neuf antennes VHF situées le long de la Voie maritime – constituant la composante terrestre du réseau SIA – ont été activées en août 2002. Elles reçoivent les signaux SIA émis par les navires en transit et elles transmettent en retour les coordonnées, le cap et la vitesse des navires à notre Système de gestion du trafic (SGT). Les contrôleurs du trafic peuvent ainsi mieux prédire les mouvements des navires individuels et les ten-

dances, ce qui leur permet d'ordonner les opérations avec une plus grande précision. Les navires profiteront également du réseau terrestre. Le SGT diffuse des données essentielles à la

« **N**ous étions pris dans de violentes bourrasques et avions essentiellement perdu la trace de nos objectifs au radar en raison des précipitations. Heureusement, nous avons pu garder le M/V Peter R. Cresswell constamment à l'oeil sur notre écran SEVCM car il était doté d'un transpondeur SIA. Même au pire de la pluie, son icône était toujours là. À mesure que plus de navires seront équipés du SIA, je crois que tout le monde comprendra rapidement combien ce sera utile dans tous les aspects de notre travail.

Nous ne faisons que commencer à découvrir le potentiel de cet outil... et il semble extrêmement prometteur. »

—Capitaine Georges Côté, Canadian Prospector (août 2002)

navigation, par exemple sur les vents, les niveaux de l'eau ou le débit des déversoirs et des barrages, ainsi que des messages liés à la sécurité.

Entre août et décembre 2002, la Voie maritime a loué 11 transpondeurs de divers fabricants pour mettre le réseau à l'épreuve et donner aux pilotes et capitaines un avant-goût des avantages qui en découleront. Neuf bateaux de navigation intérieure ont été dotés de l'équipement requis. Deux unités portatives ont été utilisées par les associations de pilotage sur divers navires océaniques.

Les centres de contrôle du trafic, les pilotes et les capitaines ont rempli un questionnaire pour chaque transit, fournissant de l'information sur la fonctionnalité et la fiabilité du nouveau système. Les tests se sont poursuivis jusqu'à la fin de la saison de navigation et des modifications ont été apportées au système à la lumière de l'expérience vécue, en vue d'assurer des conditions optimales pour son lancement officiel en avril 2003.

Dès l'ouverture de la saison de navigation 2003, tous les navires commerciaux faisant plus de 300 tonnes de jauge brute et tous les navires à passagers transportant plus de 50 personnes sont tenus, pour pouvoir emprunter la Voie maritime,



d'être dotés d'un transpondeur aux normes de l'Organisation maritime internationale.

Optimisation du tirant d'eau

La Corporation continue d'œuvrer en vue d'augmenter le tirant d'eau de la Voie maritime pour pouvoir accepter des navires plus massifs. Cependant, la réalisation de cet objectif continue d'être retardée par les faibles niveaux d'eau dans certaines parties des Grands Lacs.

Au cours de la dernière année, une grande partie des préparatifs ont été complétés :

- les hauts-fonds du canal de la Rive Sud ont été nivelés;
- les hauts fonds de l'île Hamilton et de la tangente internationale ont été éliminés;
- des hauts fonds ont été éliminés sous l'écluse 7 et l'écluse 1 du canal Welland;
- les courbes d'accroupissement ont été calculées pour cinq grands types de navires empruntant la Voie maritime et intégrées aux feuilles de calcul du niveau de l'eau de la Voie maritime, pour déterminer les vitesses optimales selon différentes charges.

Comme le SIA produit maintenant des données précises sur la vitesse et la position des navires, il devrait être possible d'augmenter le tirant d'eau de 3 po lorsque les niveaux d'eau reviendront à la normale dans l'ensemble du réseau.

Prolongement de la saison

Un comité binational regroupant des représentants des deux entités de la Voie maritime et du milieu maritime a continué d'étudier la faisabilité d'une saison de navigation prolongée à 10 mois, suivant les dates d'ouverture et de fermeture des écluses de Sault Ste. Marie.

Une enquête a été menée auprès des principaux expéditeurs pour jauger les avantages; les revenus et coûts supplémentaires d'une saison prolongée ont été évalués. L'investissement nécessaire a été évalué à plus de 50 millions de dollars. Une analyse coûts-avantages préliminaire a été préparée et les membres du comité termineront leur rapport au cours de 2003.



Certification ISO des centres de contrôle du trafic

En juillet 1998, la Corporation a obtenu du Lloyd's Register la certification ISO 9002 de ses services maritimes et services d'inspection des navires, renforçant l'engagement de la Voie maritime envers la sécurité et la sécurité du réseau ainsi que des services de la plus haute qualité. La CGVMSL entend obtenir la certification ISO de tous les services reliés aux besoins opérationnels de ses clients.

En 2002, les services de contrôle du trafic des régions Niagara et Maisonneuve ont été certifiés ISO 9002 (1994). Le processus exigeait la préparation d'une documentation sur les procédures existantes et, dans certains cas, l'adoption de nouvelles pratiques de contrôle de la qualité pour garantir un service uniforme et opportun. Des vérifications périodiques et la mise en œuvre de mesures correctives et préventives assurent maintenant l'amélioration continue au profit tant de la Corporation que de ses clients.

Le travail se poursuit sur le plan de la certification de la qualité, ISO ayant publié de nouvelles normes que la Corporation devra respecter. Le Comité de gestion a déterminé que les opérations d'éclusage seraient le prochain domaine à certifier.

Projet d'auto-inspection des laquiers

En 2000, la CGVMSL a offert aux entreprises certifiées ISO/ISM l'option d'effectuer leurs propres inspections de laquiers en regard des exigences de la Voie maritime. Des inspecteurs de la CGVMSL effectuent au cours de la saison des vérifications aléatoires des navires auto-inspectés.

En 2001, les entreprises Upper Lakes, Algoma et CSL avaient indiqué que malgré la facilité offerte par les auto-inspections, les coûts qui y sont associés les désavantagèrent économiquement par rap-



La « vague du numérique » se matérialise dans le nouvel ensemble d'applications de cybercommerce accessibles dans le site Web.

port aux entreprises non participantes. La CGVMSL a révisé le programme en 2002 et introduit un formulaire abrégé pour les inspections bisannuelles, le formulaire détaillé étant réservé à l'inspection initiale. Les entreprises participantes conviennent que cette modification place tous les acteurs sur un pied d'égalité. Rigel Shipping Canada Inc. est devenu membre de l'Association des armateurs canadiens en 2002 et a inscrit au programme d'auto-inspection ses trois navires-citernes certifiés ISO et enregistrés au Canada.

Site Web et applications de cybercommerce

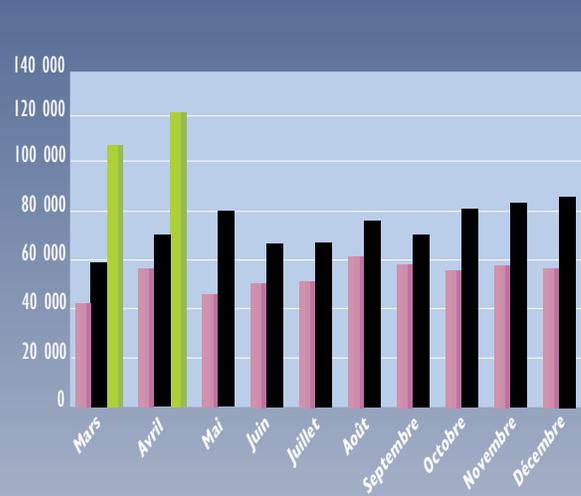
Le site Web binational www.grandslacs-voiemaritime.com est devenu pour les intervenants la première source d'information sur la Voie maritime. Les plus récentes statistiques indiquent 107 000 consultations de pages en mars 2003, confirmant une croissance annuelle supérieure à 60 p. 100.

En plus d'offrir des services utiles aux clients, le site Web améliore l'efficacité de la Corporation. De nombreux internautes obtiennent de l'information qui devait auparavant être fournie par téléphone, télécopie ou la poste. Nous avons constaté une diminution sensible de la demande de copies papier de nos publications – y compris de notre rapport annuel – grâce à l'efficacité de notre site Web. En 2002, la CGVMSL a mis sur pied un important système de diffusion par courriel. Les avis de la Voie maritime, les mises à jour du Manuel de la Voie maritime et divers autres éléments de correspondance sont maintenant disponibles par courriel. À la fin de l'exercice, plus de 850 intervenants s'étaient abonnés à ce service.

Nos services de cybercommerce ont constamment progressé depuis 18 mois. Le site Web facilite de nombreux aspects de l'expédition de biens et produits par la Voie maritime. Les utilisateurs peuvent maintenant vérifier les avantages concurrentiels offerts par la Voie maritime; calculer leurs frais d'expédition; obtenir la capacité de chaque grand port du réseau; communiquer avec des

Trafic Web

Pages demandées, mars à décembre



agents et autres fournisseurs de services figurant dans notre section de liens; se renseigner sur les exigences et règlements relatifs au transit; présenter des demandes de congé préalable (qui sont automatiquement acheminées au personnel concerné de la Voie maritime); suivre le trajet de leurs navires sur notre carte en temps réel; soumettre des déclarations de transit; et recevoir des copies électroniques des factures des péages.

Le site Web augmente par ailleurs la portée de nos efforts en marketing. En un seul mois (avril 2003), notre nouveau vidéo *Le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent : Une voie navigable vitale* a été visionné 2 189 fois – par des internautes de pratiquement tous les continents. Offert en versions normale ou grande vitesse (bande large), notre vidéo Web bilingue répond aux besoins d'une variété d'utilisateurs, livrant efficacement notre message sur les ordinateurs d'entreprises, d'instances gouvernementales et d'écoles du monde entier.

Santé et sécurité sur la Voie maritime

Système de sécurité et gestion des risques

Il y a quelques années, la CGVMSL a entrepris une analyse des menaces et des risques pour déterminer sa situation en matière de sécurité. Entre-temps, les attentats du 11 septembre 2001, le risque persistant de terrorisme et la forte augmentation des coûts d'assurance ont fait de la sécurité une des premières priorités de la Corporation.

À l'interne, un comité de la sécurité a été créé pour faire suite aux diverses recommandations de l'analyse des menaces et des risques et pour donner à nos assureurs les garanties qu'ils demandaient. La Corporation a modifié ses politiques de préparation aux situations d'urgence et selon le cas, y a prévu le rôle d'instances externes et la prise de mesures en commun. Notre nouveau programme de gestion des risques et de la sécurité fixe des normes communes pour toutes les régions et assure une gestion permanente et diligente des risques.

Au cours de la dernière année, la plupart des recommandations découlant de l'analyse des risques et des menaces ont été mises en œuvre, dont :

- le contrôle plus serré de l'accès à toutes les structures de la Voie maritime;
- des vérifications de sécurité plus exhaustives;
- l'amélioration des clôtures et de la signalisation interdisant l'accès non autorisé aux installations de la Voie maritime;
- un projet de repérage, dans les installations de la Voie maritime, des lieux à haut risque où des caméras de surveillance devraient être prévues pour protéger les actifs et contrôler l'accès non autorisé.

En vue d'assurer une démarche cohérente pour réduire les risques associés à ses activités, la Corporation a récemment réalisé une évaluation de la gestion des risques dans l'ensemble de l'entreprise. Les employés des trois régions ont indiqué les risques qu'ils percevaient pour chaque domaine d'activités, leur gravité et la probabilité qu'ils se matérialisent. Les résultats ont été comparés aux données de l'industrie pour situer la

CGVMSL par rapport à des organisations semblables. Dans un deuxième exercice, les risques les plus graves ont été hiérarchisés et des stratégies d'atténuation ont été formulées.

À partir de cette information, la Corporation a établi des niveaux de tolérance et élaboré un plan de réduction des risques dans les domaines où ils paraissent dépasser un niveau acceptable. La Corporation a comparé ses mesures préventives à celles d'autres organismes maritimes et elle est convaincue de leur efficacité; toutefois, la sécurité sera examinée de plus près au cours du prochain exercice par un conseiller mandaté par Transports Canada.

Réunions binationales consacrées à la sécurité

Chaque navire qui emprunte la Voie maritime passe à proximité d'infrastructures vitales et de grands centres de population. Comme la sécurité de notre voie navigable binationale est une préoccupation primaire que nous avons en commun, le Canada et les États-Unis ont initié un programme transfrontalier visant à partager des renseignements et rehausser les contrôles de sécurité à l'endroit de navires commerciaux étrangers arrivant dans la Voie maritime et les Grands Lacs. Tous les principaux intervenants – les deux entités de la Voie maritime, Transports Canada, Transports Québec, les deux gardes côtières, les organismes de pilotage, les forces policières et de nombreux autres – se sont réunis plusieurs fois au cours de la dernière année pour mettre au point un plan de sécurité coordonné.

Les deux nations coopèrent étroitement pour assurer une sécurité maximale tout en réduisant au minimum les perturbations de la navigation commerciale. Les inspections d'évaluation des navires transitant dans la Voie maritime sont plus fréquentes et la CGVMSL, de concert avec la Garde côtière des États-Unis, Transports Canada et la SLSDC, s'est livrée à des exercices pour évaluer et améliorer le régime de contrôle.

Tous les navires entrant dans la Voie maritime du Saint-Laurent doivent donner un préavis de 96 heures. Ceux qui ne le font pas ou ceux qui ne produisent pas tous les renseignements requis ne peuvent pas entrer dans la Voie maritime. Des unités spéciales d'analyse de la Garde côtière des États-Unis et de l'Agence des douanes et du

revenu du Canada examinent les renseignements de chaque navire et soumettent les listes des membres d'équipage et des passagers à un centre d'information. Lorsqu'un risque possible est repéré, le navire est soumis à une inspection par les autorités canadiennes avant qu'il puisse entrer dans la Voie maritime et les Grands Lacs. Ces dispositions s'ajoutent aux contrôles aléatoires et autres mesures de sécurité qui étaient déjà en place.

Sécurité des navires

Depuis deux ans, la CGVMSL a modifié plusieurs aspects de ses pratiques liées à ses activités et à la surveillance, en vue d'améliorer la sécurité des navires. Les changements faisaient suite à des directives émises par le Bureau de la sécurité des transports après l'incident du *Windoc* survenu en 2001 ou, dans certains cas, les anticipaient. Le *Windoc* avait heurté un pont levant sur le canal Welland. Des mesures ont été prises dans des domaines liés à l'état médical et à la supervision des employés, aux mesures d'urgence prévues et aux moyens de parer à l'abaissement inopiné des ponts. Des mesures de protection technique supplémentaires visant l'exploitation des ponts et d'autres structures de la CGVMSL sont présentement à l'étude ou en voie d'application. Ces mesures techniques comprennent le recours à des caméras et à des détecteurs ainsi qu'à la com-

mande à distance des opérations à partir d'un centre de contrôle.

Un examen de la planification des mesures d'urgence qui était déjà en cours est maintenant terminé. Divers organismes participeront désormais à un exercice de planification annuel pour assurer une meilleure coordination du personnel et des ressources dans un lieu touché par un accident.

Pour rehausser encore la sécurité des navires comme des employés, la CGVMSL a adopté une politique sur l'abus d'alcool et de drogues. La surveillance de l'état médical des employés ainsi que l'application de tests de dépistage d'alcool ou de drogue sont des questions complexes et très délicates touchant aux droits de la personne et faisant l'objet de débats juridiques. Cependant, la CGVMSL a réussi à établir des procédures, avec l'accord du syndicat des Travailleurs canadiens de l'automobile (TCA), qui tiennent compte à la fois des droits de la personnes et des lignes directrices fixées par les tribunaux tout en ralliant les instances syndicales, la direction et le Bureau de la sécurité des transports.

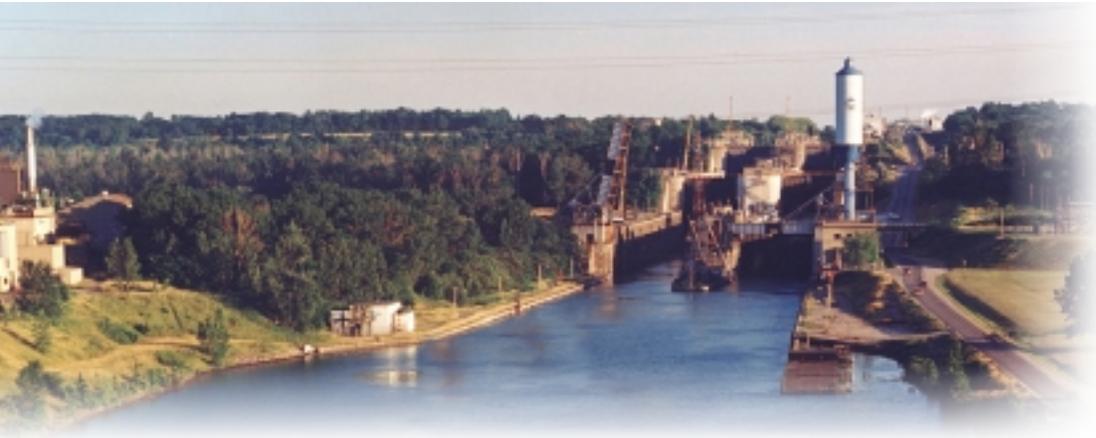
Grâce à ces mesures supplémentaires, la Voie maritime du Saint-Laurent poursuit sa tradition longue de 43 ans de service sûr et fiable aux clients au moyen d'une gestion progressiste.

Santé et sécurité au travail

À la fin de mars 2003, les statistiques sur le temps perdu en raison de blessures confirmaient la tendance à la baisse. La fréquence et la gravité des accidents de la dernière année sont les plus faibles jamais enregistrés par la Voie maritime.

Le programme de santé et sécurité de la Corporation prévoit que chaque vice-président régional effectue chaque année une évaluation de la sécurité dans la région d'un autre vice-président. Ces évaluations ont indiqué que le niveau de prise en main de la sécurité au travail était élevé et que dans l'ensemble, les programmes en place produisaient les effets voulus. Les inspections de sécurité, les réunions consacrées aux moyens concrets et les comités de sécurité semblent afficher des résultats positifs. Les procédures de sécurité sont appliquées aussi bien dans les aires d'entretien qu'aux écluses. Certains aspects secondaires ont été soumis aux conseillers régionaux de santé et de sécurité pour que des mesures soient prises.





Gestion de l'environnement

Les effets environnementaux des activités de la Voie maritime font l'objet d'une stricte réglementation des provinces du Québec et de l'Ontario ainsi que du gouvernement fédéral. Lorsqu'elle a assumé la responsabilité de ces activités, la CGVMSL est aussi devenue responsable des terrains et des structures ou autres aires d'entreposage; elle s'efforce depuis de repérer et de nettoyer les éléments problématiques de son portefeuille de biens, pour faire en sorte que les installations respectent tous les règlements.

Un système de gestion de l'environnement a été mis au point et des indicateurs préliminaires de rendement ont été définis et quantifiés en regard des nouvelles mesures législatives. Des matrices d'impact environnemental des grands projets d'entretien sont remplies chaque année. Une base de données à jour des sites risquant d'être contaminés est préparée aux fins de vérification et d'inspection sur le terrain. Les sites contaminés confirmés sont déclarés à la Section des affaires environnementales de Transports Canada, qui surveille les mesures correctives. La première cible des efforts de nettoyage de l'an prochain a déjà été choisie : l'aire d'entretien de Melocheville, y compris une zone d'évacuation des déchets qui a récemment été clôturée.

Les réservoirs souterrains pour produits pétroliers sont en voie d'être enlevés dans tout le réseau, et toute contamination est nettoyée. Le seul réservoir souterrain à mazout de chauffage qu'exploite encore la CGVMSL au Québec est situé aux bureaux de Saint-Lambert. Il respecte les lignes directrices du Conseil canadien des ministres de l'environnement et des provinces; son système de détection de fuites est vérifié à tous les deux ans conformément aux règlements provinciaux. En Ontario, les deux derniers réservoirs inutilisés ont été enlevés, dans la région Port Colborne-Niagara, et le nettoyage du sol est en cours. Un réservoir, qui a été rempli de sable, demeure sous l'édifice du siège social à Cornwall.

Les réservoirs en surface désuets, qui contiennent du carburant pour des génératrices, l'équipement des écluses et la flotte de navires de la CGVMSL, sont également en voie d'être remplacés ou améliorés conformément au plan.

La Corporation exploite toujours un lieu de stockage des PCB à Melocheville. Il sera déclassé dès que nous pourrons confirmer qu'il ne reste plus de PCB sur les propriétés de la Voie maritime. Des anciens ballasts contenant des PCB ont été découverts l'an dernier et ont été éliminés durant le nettoyage du printemps organisé en mars chaque année par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada pour les installations fédérales.

La CGVMSL est également responsable de l'approvisionnement en eau potable et des fosses septiques de ses installations. L'eau est testée et analysée aux fréquences normales prévues par les règlements provinciaux. Le centre d'entretien Glendale de la région Niagara a été relié au réseau d'égouts municipal l'an dernier, ce qui a permis d'éliminer le bassin de stabilisation des eaux usées et les exigences de surveillance et de déclaration qui s'y rattachaient.

En 2002, des projets d'entretien des chenaux ont été complétés à la tangente internationale et à l'île Hamilton. L'élimination des matières draguées au large des rives a été autorisée et le ministère des Pêches et Océans n'a exigé aucune mesure de compensation.

Des préparatifs ont été réalisés pour les travaux d'entretien de l'an prochain au chenal du canal de la Rive Sud. La section environnementale de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada a repéré des sites d'enfouissement possibles, préparé un programme d'échantillonnage et de testage des sédiments et estimé les coûts du projet. Les résultats préliminaires de tests réalisés par un autre consultant indiquent une contamination par des PCB et des métaux lourds, au-dessus du niveau des effets minimaux mais sous le niveau des effets graves. Environnement Canada a exigé des tests d'écotoxicité pour déter-

miner si l'élimination au large des matières draguées était acceptable. Les répercussions éventuelles pour les coûts du projet sont importantes.

Développement des marchés

Canal de Panama

Des représentants canadiens et américains de la Voie maritime ont visité le canal de Panama durant trois jours en avril, pour se renseigner sur ses améliorations technologiques, ses programmes de modernisation et ses études sur l'agrandissement. L'équipe a également examiné le système amélioré de gestion du trafic du canal, son système de communication, de suivi et de navigation ainsi que son système d'identification automatique. Ceux-ci sont expressément adaptés aux fins du canal de Panama et traduisent la volonté de cette voie navigable d'adopter les technologies de pointe les plus appropriées pour améliorer l'efficacité et la sécurité, une stratégie qui est également celle de la Voie maritime.

Études de marché et plan de développement stratégique et des affaires

Le Research and Traffic Group a réalisé deux études de marché pour les entités de la Voie maritime. L'étude sur la compétitivité compare la route Grands Lacs-Voie maritime et d'autres routes ou moyens de transport pour l'expédition de divers produits. L'étude sur le marché potentiel analyse les possibilités qui se présentent à la Corporation en termes de créneaux de marché, de nouveaux produits et d'autres façons d'augmenter le trafic. Les résultats ont été intégrés au plan de développement des affaires de la Voie maritime pour les trois prochaines années, plan formulé et mis en œuvre conjointement par les deux entités de la Voie maritime.

Mission commerciale en France et en Espagne

Une délégation commerciale canado-américaine s'est rendue en France et en Espagne en septembre 2002. Nos représentants – des cadres supérieurs de l'industrie maritime et des instances gouvernementales – ont participé à Paris, Le Havre, Rouen et Barcelone à des réunions avec des responsables des ports et de l'industrie maritime d'Europe.

Le groupe a rencontré des représentants de l'industrie provenant de diverses organisations, dont certaines utilisent le réseau Grands Lacs-Voie maritime ou l'ont fait dans le passé. Un utilisateur occasionnel de la Voie maritime a indiqué qu'un tirant d'eau de 27 pieds permettrait à la Voie maritime de livrer concurrence au Mississippi. La mission commerciale a confirmé que l'ouverture à l'année est également un facteur clé de compétitivité.

Ressources humaines

Prolongation de la convention collective

La CGVMSL a réussi à négocier une prolongation de 15 mois de la convention collective avec ses employés syndiqués. La convention collective, qui devait arriver à terme le 31 décembre 2003, conserve les conditions actuelles, prévoit une augmentation salariale de 3 p. 100 sur la durée de la prolongation et prendra fin le 31 mars 2005. Les employés syndiqués de la CGVMSL sont les tra-



vailleurs qui s'occupent des opérations et de l'entretien aux écluses entre Montréal et Port Colborne, ainsi que les membres du groupe de superviseurs. Tous sont affiliés au Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada (Travailleurs et travailleuses canadien(ne)s de l'automobile – TCA).

Examen des systèmes d'emploi

La CGVMSL a effectué un sondage auprès de ses employés pour préciser combien appartiennent aux quatre groupes désignés par la *Loi sur l'équité en matière d'emploi*. La direction, les syndicats et les représentants des employés ont été consultés sur la formulation et l'administration du questionnaire. La participation a été exceptionnelle, s'élevant à 93 p. 100. Un consultant a passé en revue les politiques et pratiques de la Corporation pour déceler tout obstacle systémique ou attitudinal confrontant les employés ou demandeurs d'emploi, en portant une attention particulière aux membres des groupes visés. Le Comité mixte de l'équité en emploi a préparé un plan d'action en s'appuyant sur les recommandations du consultant. Le plan sera appliqué au cours des deux prochaines années.

Gestion du rendement SMART

Les outils de la gestion du rendement SMART continuent de s'améliorer. La participation au processus s'étend maintenant aux employés syndiqués des opérations et de l'entretien.

Le plus récent des outils SMART est la reconnaissance et l'appréciation des réalisations et des efforts, suivant le principe que l'on répète ce qui est reconnu. Une « boîte à outils » de la reconnaissance propose aux gestionnaires et superviseurs des conseils, techniques et stratégies pour aider à faire de la reconnaissance une pratique de base au sein des groupes de travail, où elle peut être la plus pertinente et la plus opportune et, partant, où elle peut avoir le plus grand impact.

Programme de formation pour le perfectionnement en leadership

En 2002, nous avons mis en œuvre un programme de formation en leadership pour aider les cadres intermédiaires et supérieurs à motiver et aider les employés à réaliser les objectifs de l'organisation. Plus de 30 cadres, y compris des



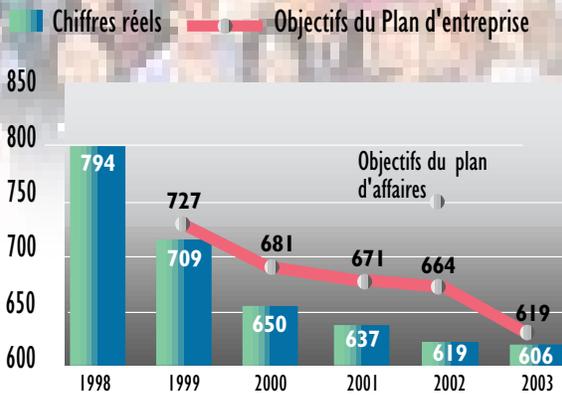
vice-présidents, ont participé aux séances de deux jours animées par un consultant. Chaque participant s'est également prêté à une évaluation d'un jour avec un psychologue industriel visant à diagnostiquer les points forts et points faibles en matière de leadership. Par la suite, des plans de développement personnel mis au point avec le concours de conseillers ont été intégrés aux objectifs du programme SMART propres à chacun. Les progrès réalisés face à ces objectifs ont été suivis grâce aux évaluations SMART et durant des réunions de gestion.

Un programme semblable de formation en leadership sera lancé en mai 2003 pour les superviseurs de premier niveau.

Formation en techniques d'encadrement du personnel

Les superviseurs efficaces doivent satisfaire à la fois aux exigences prévues par la loi, par les conventions collectives et par les politiques d'entreprise, en gérant le personnel de façon à réaliser les objectifs de la CGVMSL. Pour rehausser leurs aptitudes, un programme de formation en techniques d'encadrement a été mis en œuvre au début de

Employés de la Voie maritime (Équivalents temps plein)



2002. Les modules de formation pratique, qui touchaient des domaines tels que la gestion de l'absentéisme, les techniques de résolution de problèmes, les techniques d'enquête et la gestion des changements, ont été favorablement accueillis. Un programme permanent prévoyant des ateliers supplémentaires s'ajoutera en 2003 à la formation en leadership pour superviseurs.

Plan de relève

Puisque plus de 30 p. 100 de notre effectif aura droit à la retraite au cours des cinq prochaines années (2003-2007), la planification de la relève est une constante priorité. Notre plan de relève pour tous les échelons de gestion et les postes à risque élevé est mis à jour chaque année. Nous continuons de créer de meilleurs outils pour le processus et avons établi de solides liens avec les processus de formation de gestionnaires et de gestion du rendement SMART. Le changement de personnel prévu présentera des occasions de réaliser certains objectifs en matière d'équité en emploi.

La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent est dirigée par un conseil d'administration de neuf membres, qui se réunit aussi souvent que nécessaire pour fixer et surveiller l'orientation de la Corporation et examiner les résultats financiers. La responsabilité ultime du conseil d'administration consiste à assurer la viabilité à long terme de la CGVMSL et de la Voie maritime, composante essentielle de l'infrastructure des transports du Canada. À cette fin, le conseil d'administration s'assure que nos opérations établissent notre crédibilité auprès des clients et de la Saint Lawrence Seaway Development Corporation, en fournissant un service efficace et de haute qualité à tous les utilisateurs, sans préférence, en faisant la promotion des avantages concurrentiels de la Voie maritime et en assurant un environnement sécuritaire pour nos employés et nos clients.

Dans le cadre de sa gérance de la Corporation, le conseil d'administration est chargé de la planification stratégique, de la gestion des risques, de la planification de la relève, de la politique en matière de communications et de l'intégrité des systèmes de contrôle interne et de gestion de l'information de la Corporation. Il définit également les limites des pouvoirs et des responsabilités de la direction et prend des décisions relatives à toutes les activités et dépenses qui s'écartent du plan d'entreprise ou ne sont pas prévues dans ce plan ou dans les ententes officielles entre la Corporation et le gouvernement ou d'autres parties.

Par l'entremise du Comité de régie, qui administre également le Code de conduite, le conseil d'administration s'assure que les objectifs annuels de la Corporation traduisent les engagements pris dans le plan d'entreprise, les lettres d'incorporation et la *Loi maritime du Canada*, et qu'il n'y a pas de conflits d'intérêts. Ce comité surveille également les systèmes qui gèrent les principaux risques d'affaires, soit l'environnement, l'entretien préventif et la santé et la sécurité au travail, et il fait rapport sur ces systèmes.

Conseil d'administration
de la CGVMSL du 1^{er}
avril 2002 au 31 mars
2003

Le Comité des ressources humaines s'occupe de l'élaboration des plans de relève pour tous les postes de cadre supérieur, évalue le rendement des cadres supérieurs, examine et établit les politiques relatives à la rémunération des cadres supérieurs et surveille le rendement du régime de retraite de la Corporation.

Le Comité de vérification est responsable de l'examen des états financiers et de la vérification des opérations de la Corporation, et il évalue les politiques, systèmes et contrôles internes de nature comptable et financière.

Membres de la Corporation

Conseil d'administration

- Robert J. Swenor ^{1 2}
Président du conseil
Représentant le secteur fer et acier
- Marc Dulude ²
Vice-président exécutif et chef des opérations
IMTT-Québec
Représentant le gouvernement québécois
- W. N. Fox ²
Vice-président, terminaux et opérations dans l'Est
James Richardson International
Représentant le secteur du grain
- Alan R. Holt ^{2* 4*}
Représentant les autres industries et groupes
- Ian MacGregor ³
Fasken Martineau DuMoulin LLP
Représentant le gouvernement ontarien



Georges H. Robichon ^{1*}
Premier vice-président et
conseiller juridique
principal
Fednav Limitée
Représentant les
armateurs internationaux

Doug Smith ^{3 4}
Représentant les
armateurs domestiques

Guy C. Véronneau
Président et chef de la
direction
Corporation de Gestion
de la Voie Maritime du
Saint-Laurent

Denise Verreault ^{1 3*}
Présidente
Groupe maritime
Verreault Inc.
Représentant le
gouvernement fédéral

Membres du :

- 1 Comité de régie
 - 2 Comité des ressources
humaines
 - 3 Comité des
vérificateurs
 - 4 Comité des actifs
- * Président du Comité

Dirigeants

Guy C. Véronneau
Président et chef de la
direction
Richard Corfe
Vice-président, Région
Maisonneuve jusqu'au 31
août 2002
Vice-président exécutif
depuis le 1^{er} septembre
2002

Joseph V. Contala
Vice-président,
Technologies de l'infor-
mation et des télécom-
munications
jusqu'au 28 mars 2003

Adina Juster
Vice-présidente, Région
Maisonneuve depuis le
1^{er} septembre 2002

Michel Drolet
Vice-président, Région
Niagara

André Latour
Vice-président,
Ressources humaines
jusqu'au 28 mars 2003

Carol Lemelin
Vice-président, Finance et
administration

Camille G. Trépanier
Vice-président,
Développement
stratégique et des affaires

Yvette Hoffman
Avocat-conseil et
secrétaire

Membres de l'industrie 2002-2003 Céréales

ADM Agri-Industries Ltd.
Windsor (Ontario)

Agricore United
Winnipeg (Manitoba)

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

Bunge Canada Ltd.
Québec (Québec)

Cargill Limited
Winnipeg (Manitoba)

James Richardson
International Ltd.
Winnipeg (Manitoba)

Louis Dreyfus Canada
Ltd.
Calgary (Alberta)

Saskatchewan Wheat
Pool
Regina (Saskatchewan)

The Canadian Wheat
Board
Winnipeg, Manitoba

Acier et minerai de fer

Dofasco Inc.
Hamilton (Ontario)

Compagnie minière IOC
Montréal (Québec)

Compagnie minière
Québec Cartier
Montréal (Québec)

Stelco Inc.
Hamilton (Ontario)

Autres

AGP Grain, Ltd.
Minneapolis
(Minnesota)

Essroc Canada Inc.
Mississauga (Ontario)

IMC Canada Ltd.
Regina (Saskatchewan)

Keystone Industry Co.
Montréal (Québec)

Lafarge Canada Inc.
Concord (Ontario)

La société canadienne de
sel, limitée
Pointe-Claire (Québec)

Omnisource
Corporation,
Burlington (Ontario)

Ontario Power
Generation Inc.
Toronto (Ontario)

Petro-Canada
Oakville (Ontario)

Redpath Sugars
Toronto (Ontario)

Sifto Canada Inc.
Goderich (Ontario)

Armateurs domestiques

Algoma Central
Corporation
St. Catharines (Ontario)

Groupe Desgagnés Inc.
Québec (Québec)

Lower Lakes Towing Ltd.
Port Dover (Ontario)

McKeil Marine Limited
Hamilton (Ontario)

N.M. Paterson & Sons
Ltd.
Thunder Bay (Ontario)

Société Maritime
CSL Inc.
Montréal (Québec)

St. Mary's Cement
Toronto (Ontario)

Upper Lakes Group Inc.
Toronto (Ontario)

Armateurs internationaux

Agences maritimes
Scandia inc.
Montréal (Québec)

Cleveland Tankers Inc.
Cleveland (Ohio)

Corporation Navigation
Christensen
Montréal (Québec)

Colley Motorships
Limited Westmount
(Québec)

Compass Marine Services
Montréal (Québec)

Fednav International Ltée
Montréal (Québec)

Gibson Canadian &
Global Agency Inc.
Montréal (Québec)

Gresco Ltée
Montréal (Québec)

Laden Maritime
Montréal (Québec)

Montship Inc.
Montréal (Québec)

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

Robin Maritime Inc.
Montréal (Québec)

Services maritimes
Inchcape
Montréal (Québec)