

TABLE DES MATIÈRES

2	La Voie maritime : un bref aperçu
4	Message du Président
7	La planification stratégique : Une vision élargie
10	Rapport sur l'exploitation
20	Régie
23	Résumé financier

LA VOIE MARITIME : UN BREF APERÇU

La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent

est depuis le 1^{er} octobre 1998 responsable de l'exploitation et de l'entretien de la partie canadienne de la Voie maritime du Saint-Laurent. À titre de société sans but lucratif créée par les utilisateurs de la Voie maritime et d'autres parties intéressées, notre mission découle d'un accord établi avec le gouvernement fédéral, qui est en vigueur jusqu'au 31 mars 2018. En plus de la Voie maritime elle-même, nous gérons au nom de Transports Canada le pont Saint-Louis de Gonzague, le pont de Valleyfield, le tunnel Townline et tous les baux et licences reliés à la Voie maritime.

Pratique, favorable à l'environnement, efficace au plan énergétique et sûr Le réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent est la plus longue voie maritime intérieure au monde. Ses 3 700 km constituent une route de transport d'importance vitale entre l'océan Atlantique et le lac Supérieur, la route la plus courte pour rejoindre le cœur de l'Amérique du Nord à partir de l'Europe. Le réseau représente ainsi depuis 42 ans un important atout économique pour les centres industriels du Canada et des États-Unis. Plus de 17 000 emplois en dépendent au Canada et 50 000, aux États-Unis.

Chaque année, quelque 50 millions de tonnes de marchandises transitent en toute sécurité par la Voie maritime. Chaque 10 000 tonnes de marchandises générales manutentionnées dans un port des Grands Lacs rapporte à la collectivité locale plus d'un demi-million de dollars en retombées économiques.

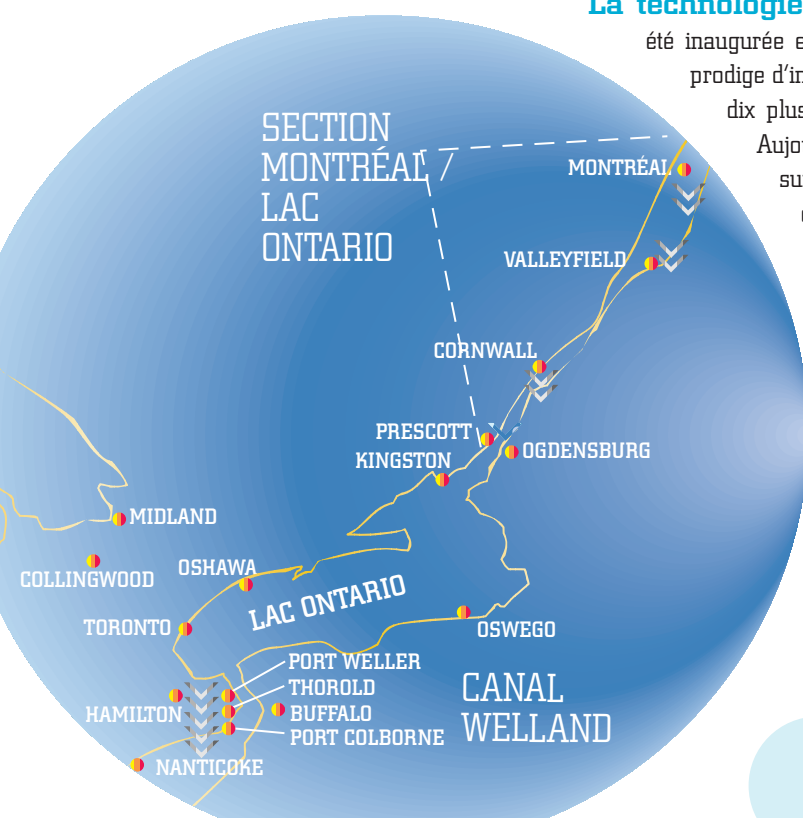
La Voie maritime est bien intégrée à l'infrastructure des transports de l'Amérique du Nord. Plus de 40 routes provinciales et inter-États et près de 30 lignes de chemin de fer relient les ports des Grands Lacs au reste du continent. Le transport par navire sur la Voie maritime est le mode de transport le plus favorable à l'environnement, produisant sensiblement moins d'émissions et moins de bruit que le transport par rail ou par camion, et ne causant aucun encombrement. Le trafic maritime est également plus efficace au plan énergétique que le transport par rail, par route ou par avion, et il est économiquement concurrentiel. De plus, la Voie maritime affiche un dossier reluisant en ce qui concerne la sécurité.

La technologie transforme la Voie maritime Lorsqu'elle a été inaugurée en 1959, la Voie maritime du Saint-Laurent était déjà un prodige d'ingénierie. Elle a d'ailleurs été reconnue comme étant un des dix plus remarquables projets de travaux publics du 20^e siècle. Aujourd'hui, grâce à la technologie du 21^e siècle, la navigation sur la Voie maritime est plus sûre, plus pratique et plus efficace que jamais.

Les 15 écluses entre Montréal et le lac Érié sont désormais toutes contrôlées par ordinateur. Un système de contrôle du trafic recourant à la haute technologie gère les passages des navires par les chenaux de la Voie maritime, permettant de préciser la position de chaque navire. Un Système d'identification automatique (SIA), qui sera opérationnel à l'automne 2001, transmettra les données sur le trafic à une « Voie maritime virtuelle » accessible par ordinateur dans les centres de contrôle et à bord des navires, permettant ainsi la navigation 24 heures par jour. En 2002, le SIA deviendra obligatoire pour tous les navires commerciaux empruntant la Voie maritime.

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.





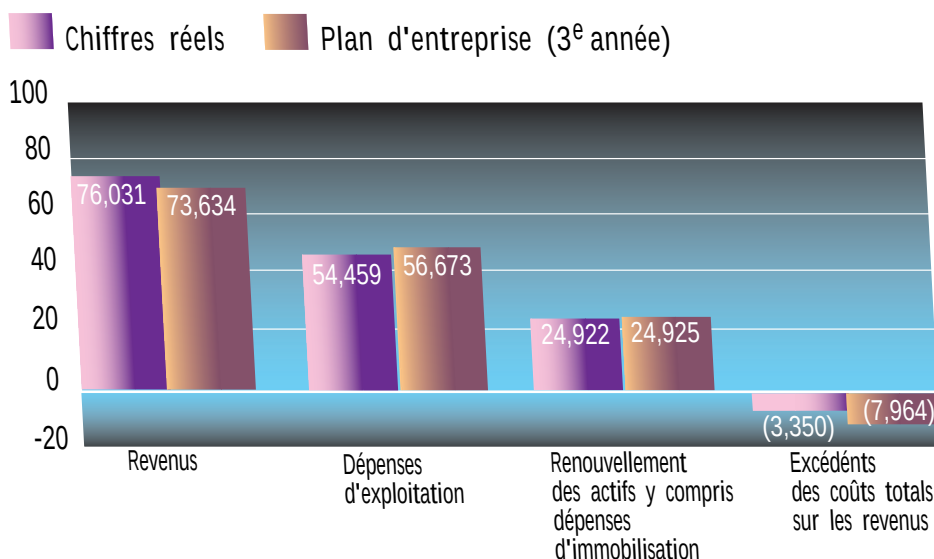
Cette année, nous avons lancé la première version de notre nouveau site Web binational, la source la plus complète d'information en direct sur la navigation, l'environnement et la réglementation provenant de plus de 50 organismes gouvernementaux ainsi que des organisations portuaires et maritimes associées à la Voie maritime et aux Grands Lacs. D'ici l'automne 2001, le site Web sera complètement interactif. Il comprendra des fonctions de jumelage des cargaisons, de calcul des coûts et de versement

des paiements ainsi que d'autres fonctions de cybercommerce, transformant la façon dont la Voie maritime fait affaires avec ses clients.

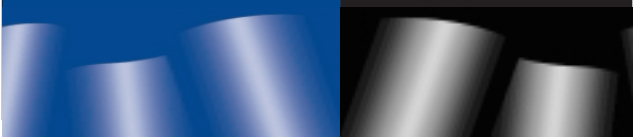
Les transports maritimes remontent aux origines mêmes du commerce. La Voie maritime du Saint-Laurent démontre qu'ils peuvent aussi être aussi actuels que la technologie la plus moderne. Nous continuons d'innover chaque année, en quête de nouvelles façons plus efficaces de rendre cette grande voie navigable plus sûre, plus efficace et plus économique pour tous ceux qui comptent sur ses services.

Aperçu des résultats financiers de 2000–2001 La Corporation a atteint les objectifs de son plan d'affaires pour la troisième année consécutive et elle a augmenté son compte de réserve théorique de 8,475 millions de dollars. Par conséquent, nous avons pu réduire l'augmentation des péages qu'exige notre accord d'exploitation pour la saison 2001, de 2 % à 0,5 %. Au total, 24,9 millions de dollars ont été consacrés aux réparations et à l'entretien en vertu de notre programme de renouvellement des actifs. La Corporation a terminé l'année avec un excédent de 1,8 million de dollars des dépenses sur les revenus.

Comparaison des résultats aux objectifs du plan d'entreprise (en millions de dollars)



Les rubriques de dépenses du plan d'entreprise sont différentes de celles utilisées dans les états financiers. Nous présentons ici les résultats financiers aux fins de comparaison avec les chiffres du plan d'entreprise.



MESSAGE DU PRÉSIDENT

Le présent rapport marque la conclusion de la troisième année d'exploitation de la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent et, pour la troisième année consécutive, nous pouvons à juste titre proclamer « Mission accomplie! » en regard de notre plan d'affaires. Nous avons de nouveau réalisé ou surpassé nos objectifs à tous égards. Notre principal indicateur de succès, le fonds de réserve de la Corporation, s'établit aujourd'hui à 8,475 millions de dollars – soit 3,202 millions de dollars de plus que l'an dernier. Voilà qui démontre une stabilité financière suffisante pour permettre une réduction dans les péages prévus à notre accord avec le gouvernement fédéral pour les quatrième et cinquième années de notre plan d'affaires. Par conséquent, je suis fier d'annoncer une réduction des péages de 1,5 p. 100 pour la saison de navigation 2001, ce que les utilisateurs de la Voie maritime accueilleront certainement comme une bonne nouvelle.



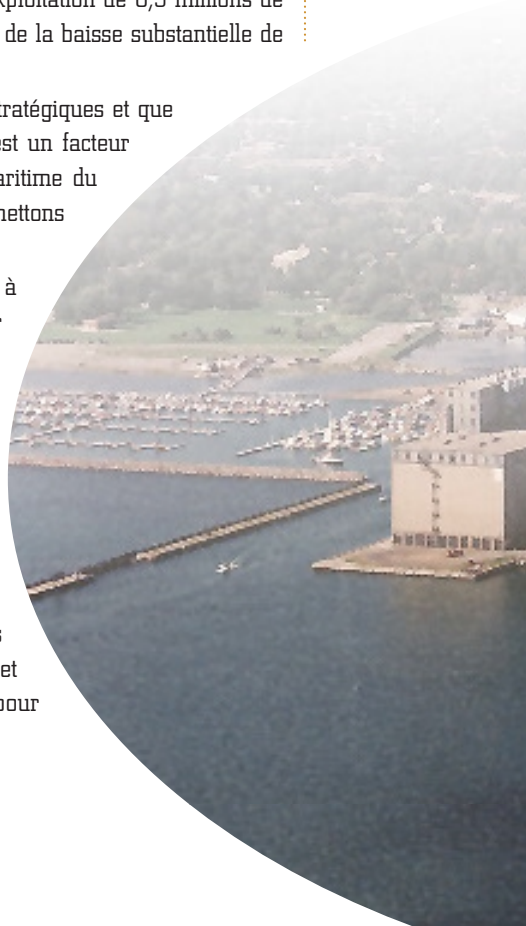
Malgré les niveaux d'eau inhabituellement bas au début de la saison 2000 et un certain ralentissement économique vers la fin de l'année, la Voie maritime a enregistré un volume de trafic normal. Au total, les expéditions se sont élevées à 46,57 millions de tonnes, 2,6 p. 100 de moins qu'en 1999 mais 1,7 p. 100 de plus que prévu au plan d'affaires. Avec ses 275 jours, du 27 mars au 26 décembre, la saison de navigation 2000 a été l'une des plus longues dans l'histoire de la Voie maritime. Ce fait a contribué à une légère augmentation dans les revenus de péages. Au cours du même exercice, l'ouverture de la Voie maritime le 23 mars 2001 est la plus précoce jamais enregistrée, ce qui traduit notre engagement envers l'amélioration du service aux clients.

Nos revenus de péages et d'autres sources se sont élevés en 2000-2001 à un peu plus de 76 millions de dollars, soit sensiblement mieux que prévu dans notre plan d'affaires. Les dépenses d'exploitation sont demeurées

3,8 p. 100 sous les prévisions de notre plan d'affaires. Celui-ci prévoyait un déficit d'exploitation de 6,9 millions de dollars à la fin de cet exercice, mais en gérant ses activités rigoureusement et en dépit de la baisse substantielle de ses revenus, la Corporation a réduit le manque à gagner à 1,8 million de dollars.

Le fait que, années après années, nous demeurions concentrés sur nos objectifs stratégiques et que nos décisions soient planifiées de façon rigoureuse, intégrée et en fonction du futur est un facteur important dans l'atteinte d'un tel rendement. La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent continue de changer sur plusieurs plans en même temps alors que nous mettons en place patiemment les divers éléments que nous estimons essentiels à notre avenir.

J'ai toujours soutenu que la Voie maritime doit se réinventer si nous voulons continuer à connaître le succès. Nous avons, dans une large mesure, mis les éléments en place pour ce faire et les résultats démontrent que nous sommes sur la bonne voie. S'appuyant sur des études organisationnelles, des analyses des processus et des analyses comparatives, la Corporation de Gestion de la Voie Maritime a introduit ces trois dernières années une série de changements à sa gestion interne et à ses activités. Nous avons fermement établi une culture organisationnelle axée sur les processus et le rendement. Nous avons mis en œuvre de nouvelles technologies afin de relever les défis que pose une concurrence de plus en plus vive, et nous continuerons de le faire. Nous avons également créé de solides partenariats avec d'autres organisations gouvernementales ou privées intéressées au transport maritime dans le bassin Grands Lacs/fleuve Saint-Laurent. Ces partenariats ont déjà commencé à augmenter le rythme et l'impact des changements. Nous prévoyons que cela s'avérera de plus en plus positif pour l'avenir de la Voie maritime et de la région dans son ensemble.



Avant d'entrer dans le détail de la situation globale, je voudrais résumer les principaux changements internes qui ont été apportés à la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent au cours de la dernière année. Le plan de réorganisation annoncé l'an dernier a maintenant été mis en œuvre et nous avons restructuré la Corporation pour la centrer sur nos processus régionaux essentiels : le passage des navires et l'entretien de nos infrastructures. Les Services d'ingénierie ont été intégrés aux organisations régionales tandis qu'à titre de fonctions de soutien, Finances et Administration, Ressources humaines ainsi que Technologie de l'information et des télécommunications ont été centralisées au siège social. Nos deux vice-présidents régionaux, en tant que leaders des processus de la Corporation, jouissent maintenant d'une plus grande liberté d'action pour gérer les processus essentiels et d'un plus grand contrôle sur les aspects ingénierie, entretien et opérations. Le meilleur alignement des activités entre les régions, rendu possible grâce aux leaders des processus, permet d'offrir aux clients un service standardisé et davantage intégré tout en réduisant les coûts.

Nous avons mis en place un nouveau système exhaustif de gestion et d'évaluation du rendement à tous les paliers de la Corporation, et nous l'avons raffiné tout au long du cycle annuel. Ce processus favorise l'alignement et encourage l'engagement envers nos objectifs stratégiques – par le truchement d'objectifs de rendement, de formation et d'évaluations annuelles pour chaque employé – ainsi que le travail d'équipe efficace. Il a entraîné dans toute l'organisation une nouvelle orientation sur les résultats.

Nous avons résolument adopté la technologie comme moyen d'améliorer la compétitivité de la Voie maritime. En partenariat avec la Saint Lawrence Seaway Development Corporation, nous avons retenu les services d'IBM l'an dernier pour mettre au point un site Web commercial interactif. En février 2001, nous avons lancé la première version de ce site Web binational qui nous donnera d'ici l'automne 2001 une pleine capacité de cybercommerce. Le Système d'identification automatique (SIA) a également été mis à l'essai cette année. Grâce à un système de transpondeurs recourant à la technologie du positionnement global (GPS), le SIA permet d'afficher la position exacte, le cap et la vitesse des navires sur une « Voie maritime virtuelle » que l'on peut consulter par ordinateur à bord des navires et dans nos centres de contrôle du trafic. L'ordinateur affiche également toutes les données sur l'environnement, la navigation et la sécurité nécessaires pour assurer l'efficacité et la sécurité des passages dans la Voie maritime. Au cours de la saison de navigation 2002, le SIA deviendra obligatoire pour tous les navires commerciaux sur la Voie maritime.

Nous avons continué de rationaliser nos activités et nous tentons maintenant l'expérience d'équipes à deux éclusiers. Les réductions d'effectif ont surpassé l'objectif du plan d'affaires qui préconisait 671 équivalents temps plein en 2001 : nous en sommes aujourd'hui à 637. Cependant, la stratégie de réduction des coûts approche ses limites d'efficacité et la Corporation se concentre maintenant davantage sur les innovations technologiques, les partenariats externes et l'augmentation des revenus. Dans un souci d'assurer la capacité de soutenir ces orientations, nous avons créé l'an dernier les nouveaux postes de vice-président, Développement stratégique et des



affaires, et vice-président, Technologie de l'information et des télécommunications. Ces postes sont maintenant comblés et tous deux prennent une importance croissante pour la réalisation des objectifs stratégiques de la Corporation.

Il y a deux ans, nous avons jeté les bases de cette nouvelle direction en créant le Forum des enjeux stratégiques de la Voie maritime, (FESUM) un groupe d'intervenants des Grands Lacs et de la Voie maritime qui ont uni leurs forces pour formuler des objectifs stratégiques pour l'ensemble du réseau. Toute l'industrie maritime s'est rapidement ralliée au principe de la collaboration pour renforcer les efforts de groupes individuels en vue d'atteindre leurs objectifs. Nous avons depuis coopéré avec de nombreux autres groupes maritimes – y compris les cinq associations qui représentent les intérêts collectifs de plus de 500 intéressés ayant en commun le but de favoriser la vigueur et d'améliorer la compétitivité du secteur maritime du centre de l'Amérique du Nord. Nous participons en outre aux travaux du Forum de la gestion des Grands Lacs parrainé par la Garde côtière des États-Unis. Pour la première fois, tous les partenaires de la collectivité maritime travaillent ensemble, en adoptant une vue d'ensemble qui dépasse les intérêts particuliers.

À la suite de ces discussions ayant engagé toute l'industrie, deux importants rapports ont été publiés récemment : **les recommandations finales du Forum des enjeux stratégiques de la Voie maritime** et **La voie navigable des Grands Lacs et du Saint-Laurent : Une vision claire pour l'avenir**. Les deux documents témoignent d'un consensus parmi les intérêts maritimes voulant que nous devions coopérer plus étroitement que jamais et agir de concert dans nos démarches auprès des gouvernements ainsi qu'en matière de développement des affaires. Ils s'expriment d'une même voix pour orienter la politique gouvernementale et la vision stratégique devant assurer pour l'avenir la présence d'un réseau de transport maritime compétitif, sûr et favorable à l'environnement.

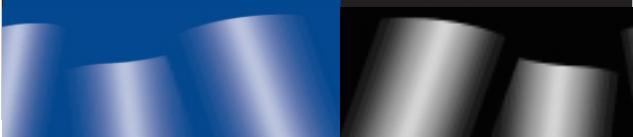
En participant à ces projets communs, la Corporation se positionne pour progresser davantage aux plans de l'efficacité et des nouvelles possibilités d'affaires dans l'avenir. Notre engagement a également conféré à la CGVMSL de la crédibilité et un statut de chef de file reconnu. De plus, le fait que nous ayons lancé de concert avec la Saint Lawrence Seaway Development Corporation un plan stratégique et de développement des affaires crée dès maintenant de nouvelles possibilités de mesures coordonnées pour augmenter les revenus en plus de faciliter le service aux clients. Les deux entités de la Voie maritime ont convenu d'un plan de trois ans pour la mise en œuvre des recommandations découlant de *Une vision claire pour l'avenir* et du rapport du Forum des enjeux stratégiques de la Voie maritime en plus de d'autres mesures communes. Nos projets sont variés : depuis l'examen et la modernisation des services à la navigation sur la Voie maritime jusqu'à la formulation d'une définition commune des niveaux et normes de service, la mise sur pied d'un système harmonisé de traitement des plaintes et une action concertée en ce qui concerne les missions commerciales.

Notre priorité au cours de l'année à venir consistera à développer encore les capacités de notre site Web et de les exploiter, ainsi que d'assurer la promotion de la Voie maritime. En même temps, nous examinerons la possibilité d'étendre au-delà de la Voie maritime la portée de notre système de contrôle du trafic utilisant le SIA, pour qu'il recouvre l'ensemble du fleuve Saint-Laurent et des Grands Lacs. La consolidation du contrôle du trafic pour la totalité de la voie navigable assurerait aux clients un service intégré tout en améliorant l'efficacité de nos opérations.

Le changement planifié et incessant devient une réalité à la Voie maritime, comme il se doit si nous souhaitons préserver et augmenter notre compétitivité. L'engagement de nos employés en ce sens est notre premier atout. Il est donc tout indiqué, en guise de conclusion, que je les remercie sincèrement de leur ouverture au changement et à leur engagement à le concrétiser, et de leur apport actif et volontaire au succès de la Corporation. Je tiens également à souligner à quel point je suis reconnaissant du dévouement et de l'appui à la fois des membres du conseil d'administration et de mes collègues du comité de gestion.

Guy Véronneau





LA PLANIFICATION STRATÉGIQUE : UNE VISION ÉLARGIE

Les recommandations formulées dans une vision claire pour l'avenir et celles du Forum des enjeux stratégiques de la Voie maritime révèlent des points de vue remarquablement voisins. Un consensus évident se dégage au sein du secteur maritime sur les éléments nécessaires pour assurer un avenir prospère au réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent et aux économies régionales qu'il aide à soutenir. La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent appuie ces recommandations et s'emploie déjà à les réaliser.

Recommandations de Une vision claire pour l'avenir

1. Partenariat avec le gouvernement pour élaborer et mettre en œuvre un plan stratégique pour la voie navigable
2. Partenariat binational pour les Grands Lacs et la Voie maritime : une approche coordonnée, efficace et commune des opérations et de la direction
3. Partenariat avec le secteur céréalier de l'Ouest canadien en matière de transport des céréales et de promotion des ventes sur des marchés qui peuvent être desservis économiquement par la Voie maritime
4. Partenariat avec les gouvernements fédéral et provinciaux pour la formation du personnel
5. Reconnaissance, dans les politiques des transports et les investissements dans l'infrastructure des transports, des avantages du transport maritime pour ce qui est de l'environnement et de la sécurité
6. Pleine intégration de l'innovation et de la technologie dans la gestion de la voie navigable
7. Réduction des coûts de la Garde côtière canadienne pour les utilisateurs
8. Politiques et mesures législatives visant à préserver les forces du réseau des ports de la voie navigable
9. Un système de pilotage plus souple, économique et sûr, comme l'a recommandé l'Office des transports du Canada
10. Élaboration d'une politique gouvernementale visant la viabilité du service de transport maritime
11. Investissements dans l'infrastructure du transport maritime
12. Promotion du secteur maritime et de la voie navigable auprès des Canadiens

Recommandations du Forum des enjeux stratégiques de la Voie maritime

1. Entente de longue durée avec la Garde côtière quant au barème des droits, prévoyant des incitations à la réduction des coûts
2. Mise en œuvre de la technologie SIA à l'ensemble du réseau Grands Lacs/Voie maritime et création d'un site Web complet pour la voie navigable
3. Amélioration de la compétitivité du transport des céréales par la voie navigable, en améliorant les services et en réduisant les coûts au port de Thunder Bay
4. Élaboration en commun par la CGVMSL et la SLSDC d'un plan stratégique et d'un plan de développement des affaires
5. Examen et modernisation des services à la navigation maritime, en vue d'appliquer des pratiques exemplaires et d'optimiser l'efficacité
6. Évaluation binationale du réseau de navigation des Grands Lacs pour déterminer la faisabilité du prolongement de la saison de navigation, de l'approfondissement des chenaux, du développement de l'infrastructure du réseau et de l'adoption d'une gestion binationale
7. Rationalisation du cadre réglementaire
8. Participation de tous les intéressés au marketing et au développement du commerce pour augmenter le trafic
9. Relations publiques : examen de l'impact économique de la voie navigable pour le Canada et les États-Unis, diffusion des résultats et sensibilisation du public et de tous les paliers de gouvernement

Le plan stratégique de la Corporation • **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. • **Nos valeurs** • Nous sommes fortement axés sur les résultats et centrés sur les clients. • Nous défendons l'intégrité et la communication ouverte. • Nous recherchons l'amélioration continue. • Nous insistons sur les dépenses judicieuses. • Nous obtenons du succès grâce à l'engagement de nos employés.

Planification stratégique intégrée L'importance qu'attache la Corporation à la planification n'est pas le fruit du hasard. Comme le reste du monde des affaires, la Corporation mène ses activités dans le cadre d'un système complexe de forces et d'exigences. Face à notre environnement vivement concurrentiel, nous devons raisonner stratégiquement, trouver de nouvelles façons d'exploiter la technologie et nous allier des partenaires qui partagent nos buts. C'est pourquoi la CGVMSL s'est engagée dans une planification à deux volets. En plus de notre propre processus de planification stratégique d'entreprise, nous nous sommes unis aux autres intervenants principaux dans les transports sur les Grands Lacs et le Saint-Laurent pour formuler des objectifs stratégiques et des plans d'action concernant l'ensemble du réseau.

Par conséquent, notre cycle de planification stratégique comprend l'examen et l'intégration des recommandations provenant d'organisations telles que le Forum des enjeux stratégiques de la Voie maritime. Le Forum a élaboré des plans d'action dans quatre domaines clés : la gestion de la voie navigable et la réduction des coûts; la compétitivité à long terme; l'obtention de l'appui gouvernemental; et l'augmentation des expéditions de céréales. Bien avant que le Forum ne publie son rapport final, il était déjà évident que la technologie est une des principales clés de l'intégration et de l'amélioration des services au secteur maritime de notre voie navigable. Le SIA et un site Web amélioré figuraient parmi les recommandations préliminaires de divers groupes. Ces deux projets sont déjà bien avancés.

De plus, nous avons mis au point avec la Saint Lawrence Seaway Development Corporation un plan stratégique et de développement des affaires commun qui aidera grandement à assurer pour nos clients un service intégré à l'échelle de la Voie maritime tout en donnant plus d'impact à nos efforts de marketing. Les deux entités de la Voie maritime ont adopté pour guider leur action les recommandations du rapport : Une vision claire, et celles du Forum, et elles ont défini les quatre résultats principaux que vise leur plan commun :

- améliorer la gestion de la voie navigable pour en faire un seul réseau intégré;
- développer le commerce;
- améliorer la compétitivité;
- améliorer la satisfaction des clients.

La coordination de nos activités avec la SLSDC et d'autres organisations nous donnera un nouvel élan et assurera que nous maintenions le cap.



Irene Lee et Wally Osadczuk, spécialistes en cybercommerce, devant le serveur Web à Cornwall

Projets prioritaires

La planification stratégique s'inscrit dans un processus triennal comportant un cycle annuel. Au cours de l'an 2000, qui représentait le second cycle du processus, les projets entamés dans la première année ont été achevés. Le plan stratégique 2001-2003 comprend 49 projets, dont 14 ont été désignés comme étant prioritaires.

Projet	État
• Élaborer une stratégie de négociation pour le prochain plan d'affaires quinquennal	En cours
• Mettre en place les conditions nécessaires à une réduction des péages à l'an 4 du plan d'affaires	Accompli
• Négociations collectives	En cours
• Élaborer un modèle pour une nouvelle structure tarifaire	En cours
• Mettre en œuvre la gestion de l'amélioration du rendement	Accompli
• Adopter le principe d'une organisation axée sur les processus	Accompli
• Mettre en œuvre les nouvelles évaluations des emplois	Accompli
• Réorganiser les équipes d'écluses	En cours, pour 2001
• Définir priorités et plans des partenariats (FESVM)	Accompli
• Mise en œuvre du système SAP RH/paie	Accompli
• Planification du SGT et formation du personnel	En cours, pour 2001
• Site Web et cybercommerce	En cours, pour 2001
• Mettre au point un plan de relève	Accompli, mise en œuvre continue
• Mettre en œuvre un nouveau régime global de rémunération	En cours, pour 2001

La Corporation vise cinq objectifs stratégiques :

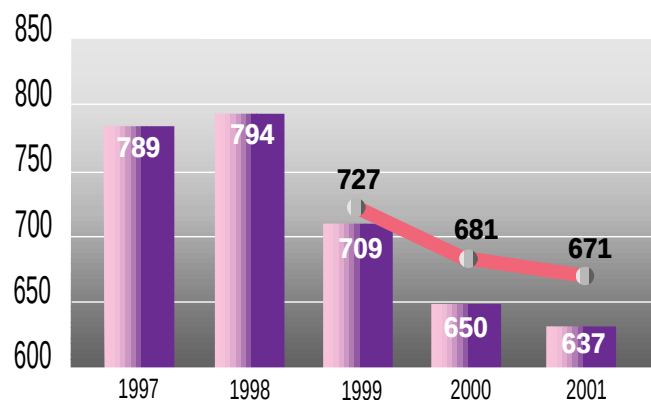
- être autosuffisant;
- accroître la satisfaction de la clientèle;
- accroître la fiabilité des infrastructures;
- accroître la compétitivité;
- accroître l'engagement des employés.

L'analyse des résultats démontre que la Corporation a essentiellement accompli ses objectifs stratégiques en 2000.

Les réductions des effectifs et des coûts totaux sont les indicateurs du succès à l'égard de l'objectif de l'autosuffisance. Comme le confirment les états financiers, la Corporation a surpassé ses objectifs concernant les coûts et ce, pour la troisième année consécutive. La réduction des effectifs a également surpassé les objectifs.

Employés de la Voie maritime (Équivalents temps plein)

■ Chiffres réels —●— Objectif du Plan d'entreprise

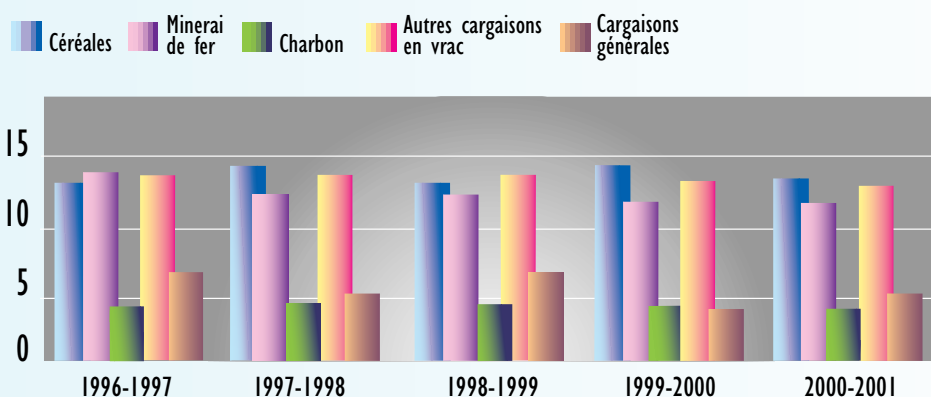


RAPPORT SUR L'EXPLOITATION

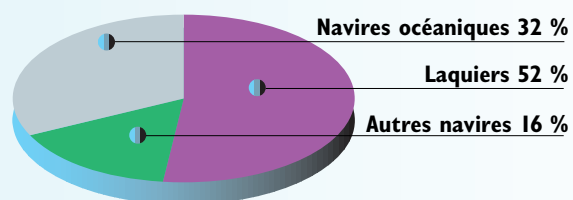
Transits de navires

Trafic La Voie maritime a été ouverte au trafic du 27 mars au 26 décembre 2000 – une saison de navigation de 275 jours. En 2000, les faibles niveaux d'eau ont handicapé les vraquiers lourds dans le secteur supérieur des Grands Lacs mais ils n'ont guère entravé le trafic sur la Voie maritime. La Voie maritime a réussi à maintenir son plein tirant d'eau de 26 pieds, 3 pouces pendant pratiquement toute la saison de navigation 2000. Cependant, la glace est apparue tôt dans les chenaux, de sorte que les dernières semaines de navigation ont été plus difficiles et coûteuses qu'au cours des trois dernières années.

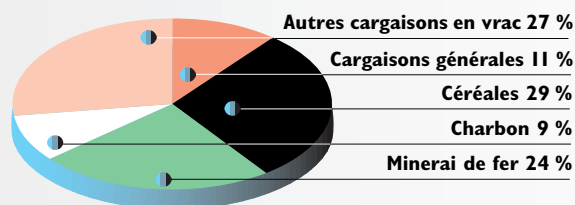
Examen quinquennal du trafic combiné par produit (en millions de tonnes)



Transits empruntant les deux sections 2000-2001



Trafic combiné par produit 2000



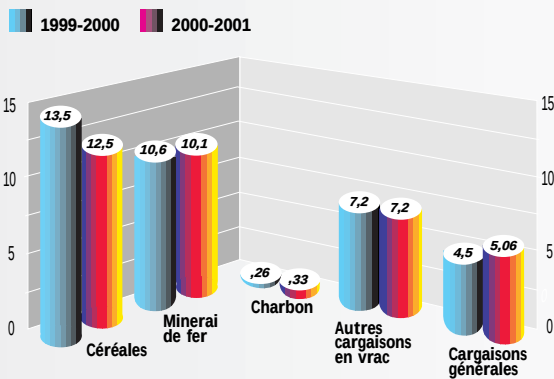
Le trafic a surpassé les niveaux de 1999 pendant la plus grande partie de la saison. Par contre, un ralentissement au cours des trois derniers mois a réduit le tonnage total combiné à 46,57 millions de tonnes, 2,6 % de moins qu'en 1999. La vigueur des importations d'acier a été compensée par la baisse des exportations canadiennes et américaines de céréales.

La section Montréal-lac Ontario (MLO) a vu passer 2 978 navires dans ses écluses. Ils ont transporté 35,41 millions de tonnes de marchandises, 2,7 % (0,99 million de tonnes) de moins qu'en 1999.

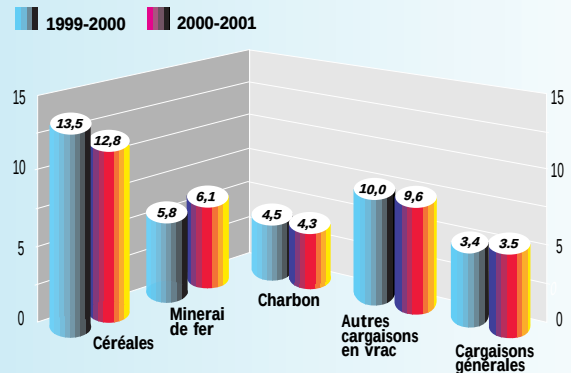
Le canal Welland a été emprunté par 3 351 navires transportant 36,57 millions de tonnes, une diminution de 2,3 % (0,85 million de tonnes).

Parmi les diverses marchandises, les cargaisons générales (surtout l'acier) sont les seules qui ont enregistré une légère augmentation globale (10,7 % dans la section MLO et 1 % pour le canal Welland). Le fort trafic de la première partie de l'année s'est amenuisé au cours des trois derniers mois, signalant une tendance baissière dont on prévoit qu'elle se poursuivra en 2001. Les céréales, le minerai de fer, le charbon et d'autres cargaisons en vrac ont enregistré de légères diminutions.

Section Montréal-lac Ontario (en millions de tonnes)

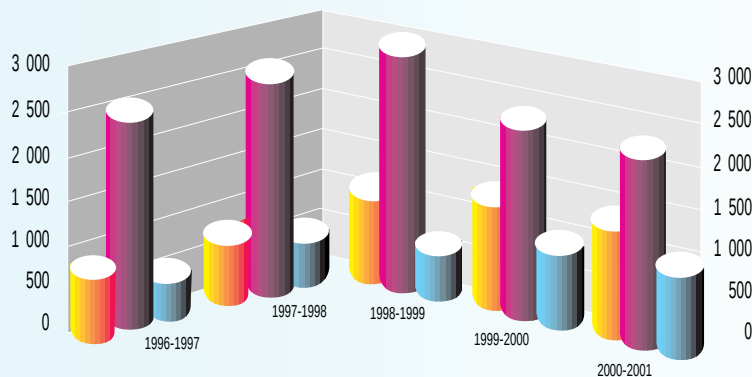


Canal Welland (en millions de tonnes)

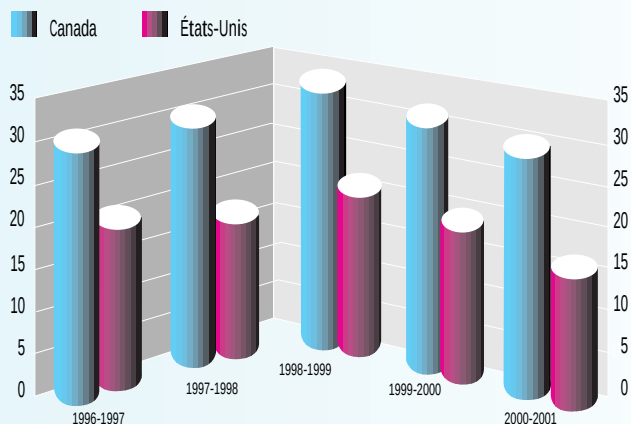


Examen quinquennal des transits maritimes

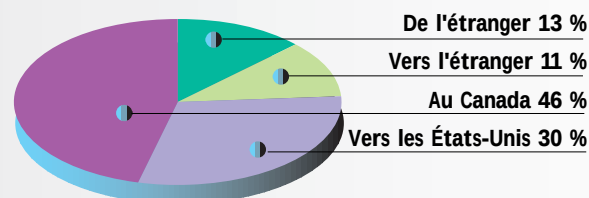
Navires océaniques Laquiers Autres navires



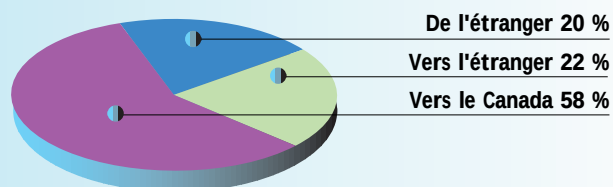
Trafic total combiné à destination et en provenance du Canada et des États-Unis (en millions de tonnes)



Trafic à destination et en provenance du Canada 2000-2001



Trafic à destination et en provenance des États-Unis 2000-2001



Perspectives en 2001

L'économie demeurant plus vulnérable au Canada et aux États-Unis, il faut prévoir que le trafic sera plus faible en 2001 qu'en 2000, quoique toujours dans la moyenne des dix dernières années.

Les mouvements de céréales canadiennes ne devraient guère changer en 2001 puisque la quantité de céréales disponibles pour l'exportation n'a pas évolué et que la vive concurrence entre routes d'exportation tend à favoriser les concurrents de la Voie maritime. La diminution des importations d'acier et des cargaisons générales pourrait également entraîner une légère baisse des mouvements de céréales américaines.

Le trafic de minerai de fer semble destiné à diminuer en 2001 sous le niveau de 2000, compte tenu des stocks qui sont actuellement élevés et de la fermeture d'un haut fourneau à Hamilton. Le transport de charbon dans la section Montréal-lac Ontario devrait demeurer aux niveaux antérieurs mais sur le canal Welland, il pourrait y avoir moins d'expéditions vers les aciéries et les centrales électriques.

La tendance générale pour les autres produits en vrac et les cargaisons générales suivra les tendances de l'économie et les volumes tourneront autour des niveaux bas enregistrés au cours des quelques dernières années. En revanche, le trafic de sel pourrait augmenter dans les deux régions en raison des fortes chutes de neige de l'hiver 2000-2001. En plus des navires commerciaux, nous prévoyons que le nombre de passages de navires de croisière dans la voie navigable fera plus que doubler; nous attendons environ 14 000 passagers sur les Grands Lacs et dans la Voie maritime en 2001.

Renouvellement des actifs

L'entente de gestion des actifs que nous avons conclue avec le gouvernement fédéral prévoit des dépenses de 126 millions de dollars pour l'entretien des infrastructures et des projets d'immobilisation au cours des cinq ans du plan d'affaires. Les dépenses figurant au plan pour 2000-2001 étaient de 24 925 000 \$. Les coûts réels sont ressortis à 24 922 000 \$, ce qui donne pour les trois premières années du plan un total de 74 millions de dollars ou 59 % du total prévu pour l'ensemble du plan.

Le Plan de renouvellement des actifs est géré par le Comité des actifs, qui comprend deux représentants du conseil d'administration de la Corporation et deux représentants du gouvernement. Le comité approuve chaque année les projets de renouvellement des actifs et il se rencontre régulièrement pour examiner et approuver les changements au plan qui sont nécessaires pour assurer la fiabilité du réseau.

En 2000-2001, nos services d'ingénierie et d'entretien ont été fusionnés et restructurés en fonction de notre nouveau modèle organisationnel axé sur les processus. Le nouvel organigramme permet de simplifier les processus et de mieux intégrer le personnel technique et le personnel des écluses, ce qui améliore l'efficacité et la productivité en matière d'entretien des infrastructures.

Programme d'entretien hivernal La majorité des projets d'entretien ont comme d'habitude été effectués après la fin de la saison de navigation. Le programme d'entretien hivernal 2000-2001, dont la plus grande partie a été concentrée dans un calendrier de travail de 11 semaines, était particulièrement exigeant en raison d'une météo défavorable et de l'ouverture précoce de la saison de navigation 2001. Malgré les difficultés, tous les contrats et tout le travail effectué par notre propre personnel ont été terminés dans les délais et légèrement en-deçà du budget.

Projets principaux, région Maisonneuve

- Système de contrôle du mur d'approche à l'écluse Iroquois
- Réparation du ciment à l'écluse Saint-Lambert
- Remise en état des portes à l'écluse Beauharnois
- Dragage de chenaux

Projets principaux, région Niagara

- Système de contrôle du mur d'approche à l'écluse 8
- Peinture et réparation des portes
- Remise en état mécanique des portes et des vannes des écluses
- Renforcement des berges des canaux
- Réparation du ciment aux écluses en paliers et à l'écluse 8.

Les travaux à l'écluse 8 du canal Welland et à l'écluse Iroquois parachèvent notre programme de modernisation des systèmes de contrôle des écluses. Toutes les écluses de la Voie maritime sont maintenant contrôlées par ordinateur. De nouveaux systèmes de contrôle informatisés ont également été aménagés au pont 4 de la région Niagara avant l'ouverture de la saison 2001.

*Marjorie McCullough,
préposée au service, graisse
la porte de l'écluse 1 du
canal Welland*



La Voie maritime du Saint-Laurent – Un des dix projets de travaux publics les plus remarquables du siècle

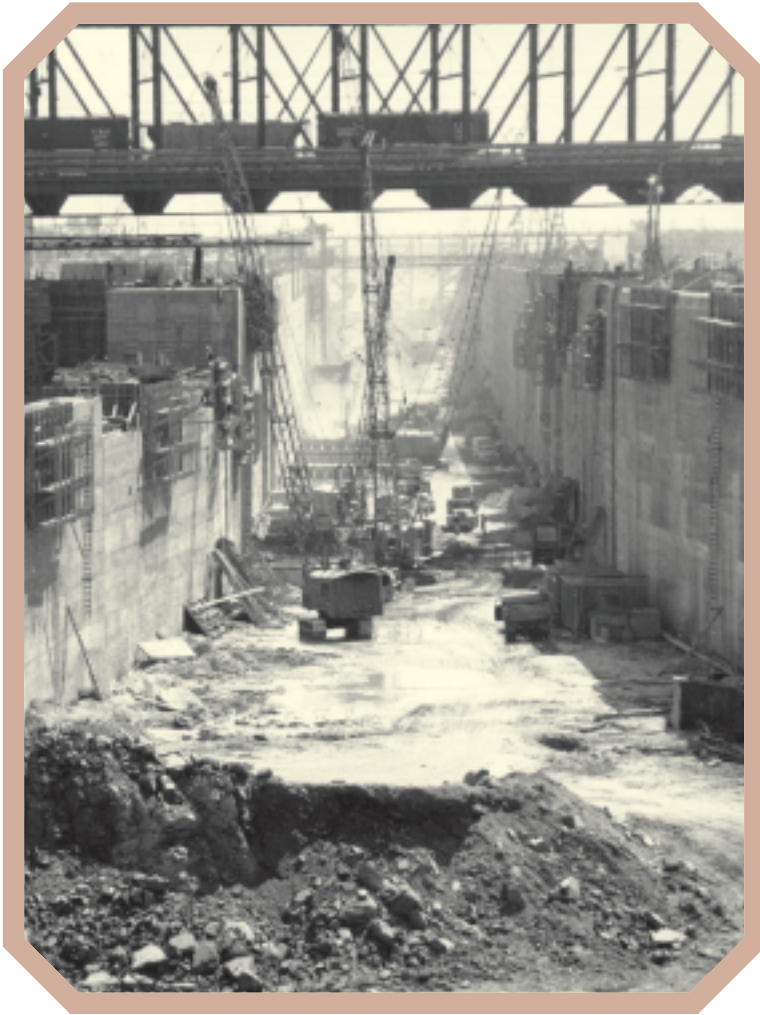
L'American Public Works Association a récemment choisi les dix projets de travaux publics les plus remarquables du 20^e siècle. Elle a examiné à cette fin des projets de toute envergure, réalisés par tous les paliers de gouvernement aux États-Unis et au Canada.

Le premier critère retenu pour désigner les gagnants était la mesure dans laquelle le projet a touché la qualité de vie aux États-Unis ou au Canada. Parmi les autres critères figuraient les suivants :

- les améliorations et les progrès dus au projet et la façon dont il a répondu à des besoins du public et atteint les objectifs fixés;
- le degré de difficulté qu'ont dû surmonter les ingénieurs, les constructeurs et les exploitants;
- les circonstances dans lesquelles le projet a été réalisé;
- le recours à des techniques, des matériaux, des systèmes de gestion ou des modes d'exploitation innovateurs – ou le fait qu'un projet était le premier en son genre ou qu'il a fait avancer les normes professionnelles ou celles de l'industrie;
- la protection de l'environnement naturel et social.

Les dix projets retenus sont les suivants :

- le pont Golden Gate;
- le barrage Grande Coulee et le projet du bassin du fleuve Columbia;
- **la Voie maritime et la centrale électrique du Saint-Laurent;**
- le réseau d'autoroutes inter-États;
- le barrage Hoover;
- la station de traitement des eaux Hyperion;
- l'inversion du courant de la rivière Chicago;
- le projet de la vallée du Tennessee;
- le canal de Panama;
- le Bay Area Rapid Transit District (BART).



Construction de l'écluse Saint-Lambert, août 1957

Étude sur l'augmentation du tirant d'eau Des essais ont été effectués dans le canal Welland au cours de la saison de navigation 1999 pour évaluer l'effet du passage de navires ayant un tirant d'eau supérieur à la norme actuelle de 26'3". Pour un tirant de 26'6", les résultats étaient prometteurs et nous avons retenu les services d'une entreprise qui a poursuivi l'étude de faisabilité en 2000.

Nous avons effectué des mesures des jauges « à la volée » pour confirmer la jauge des navires dans la Voie maritime, et des essais supplémentaires à 26'6" dans le canal Welland pour évaluer les effets d'un tirant d'eau augmenté sur les croisements des navires, les temps d'éclusage et les durées globales des transits. Les travaux se sont également poursuivis sur la phase II du projet, visant à évaluer l'augmentation du tirant au-delà de 26'6". Une quantité impressionnante de données ont été recueillies à l'automne 2000 grâce à la technologie DGPS.

Nos recherches apporteront une importante contribution à l'étude du réseau de navigation des Grands Lacs qu'a entreprise l'an dernier l'U.S. Army Corps of Engineers. Les deux entités de la Voie maritime et d'autres intervenants



participent à cette étude, qui se penche plus spécialement sur l'agrandissement des écluses, des barrages, des bassins, des ports et des chenaux. L'étude alimentera du reste nos propres recherches et celles du Forum sur les enjeux stratégiques de la Voie maritime, sur les façons d'augmenter la compétitivité de la Voie maritime.

Système d'identification automatique (SIA) Le projet conjoint impliquant l'industrie, la SLSDC et la CGVMSL en vue d'implanter un SIA se poursuit. Il existe maintenant de l'équipement répondant aux normes de l'OMI et un certain nombre d'appareils ont été achetés en mars 2000 pour les premiers essais. La fréquence VHF nécessaire aux essais pilotes a été approuvée et la Garde côtière américaine a obtenu une attribution permanente des fréquences requises pour le SIA dans le secteur américain des Grands Lacs. Les mêmes fréquences ont été confirmées du côté canadien. L'interface avec le SGT a été conçue et testée, et les critères applicables aux messages à destination et en provenance des navires ont été définis en consultation avec l'industrie. Nous coopérons également avec les Gardes côtières canadienne et américaine pour que tous les navires utilisent le même équipement SIA partout sur les Grands Lacs.

Des accords ont été conclus avec l'Association des armateurs canadiens et la Fédération maritime du Canada pour le partage des coûts à parts égales avec les entités de la Voie maritime. La contribution des armateurs est de 0,006 \$CAN par tonneau de jauge brute (TJB) pour chacun des quatre segments de la Voie maritime. Tous les navires, même s'ils ne sont pas dotés du SIA, doivent payer cette redevance du 1^{er} mai 2000 jusqu'à la fin de la saison de navigation 2001. La redevance annuelle maximale par navire est de 5 000 \$CAN.

Les essais du SIA seront entièrement terminés à l'automne 2001 et le système deviendra obligatoire pour tous les navires commerciaux à la mi-2002.

Au moyen de la technologie du positionnement global (GPS), tout navire doté d'un transpondeur SIA transmet sa position exacte en même temps au Centre de contrôle de la Voie maritime et aux autres navires sur la voie navigable. À mesure que le navire traverse écluses et chenaux, sa position est instantanément affichée sur une « Voie maritime virtuelle » aussi bien au Centre de contrôle qu'à bord des navires. L'écran ordinateur montre exactement où se trouve le navire et son heure d'arrivée prévue à la prochaine écluse. Le SGT de la Voie maritime ajoute des informations comme la force et la direction des vents, la profondeur de l'eau, les conditions de glace, la direction du prochain changement de cap du navire et des messages de sécurité selon les circonstances. Le capitaine d'un navire dispose ainsi de toute l'information requise pour naviguer sur la Voie maritime en toute sécurité.

Le système devrait augmenter la sécurité sur la Voie maritime en transmettant aux navires des renseignements précis sur l'environnement et en leur montrant la position, le cap et la vitesse des autres navires. Il réduira également la durée des transits et améliorera la capacité des propriétaires de navires en matière de gestion de la flotte. Puisque l'heure d'arrivée des navires pourra être prédite avec précision, l'attente aux écluses sera réduite, tandis que pilotes et inspecteurs pourront être dépêchés exactement au moment opportun. Parmi les autres avantages figurent une gestion du trafic plus efficace et un meilleur contrôle de la vitesse, ainsi qu'un temps de réaction plus court en cas

d'accident ou d'incident, ce qui est particulièrement important lorsque des marchandises dangereuses sont en cause. Le système permet à tous les navires de naviguer 24 heures par jour dans diverses conditions météo, pendant toute la saison de navigation. Les économies qui pourraient en découler pour les armateurs s'élèvent à 300 000 \$US par année.

Ajustements aux normes sur les durées de transit En coopération avec des représentants de l'industrie, un comité de la CGVMSL a examiné l'imputation de la responsabilité des retards. Désormais, les retards qu'un navire occasionne à d'autres navires et qui étaient auparavant imputés à la CGVMSL seront imputés à la catégorie « autres ».

L'objectif de la Corporation pour 2000, que 87 % des navires transitent par la voie navigable dans les limites du temps normalisé plus deux heures, a été réalisé.

Contrôle du trafic Certification ISO Les Services maritimes de la Voie maritime ont reçu la certification ISO en 1998. Nous parachevons actuellement les préparatifs en vue d'étendre la certification aux Services de contrôle du trafic. Le personnel affecté au contrôle du trafic dans chaque région a reçu une formation préliminaire aux normes ISO et les manuels de contrôle de trafic ont été révisés et diffusés par voie électronique. Le projet devrait se terminer en 2001-2002, l'intégration du SIA ayant eu la priorité cette année. **Formation en gestion du trafic** La mise au point de modules de planification et de formation du personnel pour la gestion du trafic s'est poursuivie en 2000-2001. Des modules distincts ont été produits pour chaque région, pour tenir compte des différences régionales. Les modules seront mis en œuvre au cours du prochain exercice.

Fonctionnement des écluses À la suite d'un examen des procédures, de la formation du personnel et de la documentation en matière d'éclusement, et en tenant compte du fait que les murs d'approche sont maintenant contrôlés par ordinateur, nous avons prévu une nouvelle procédure d'éclusement à deux personnes. La mise en œuvre en a été retardée pour que les questions de sécurité soulevées par nos comités régionaux de santé et de sécurité puissent être résolues, avec le concours de Développement des ressources humaines Canada et de Sécurité des navires de Transports Canada.

Nous avons également essayé de nouvelles méthodes d'amarrage des navires dans le canal Welland. Des essais supplémentaires seront effectués dans la section Montréal-lac Ontario au cours de la prochaine saison de navigation avant que les nouvelles procédures soient adoptées. De plus, nos recherches en matière de nouvel équipement pour l'amarrage des navires ont conduit à la conception d'un prototype de crochet d'amarrage à dégagement rapide, qui sera mis à l'essai en 2001. Cet équipement pourrait sensiblement réduire l'effort physique nécessaire pour manipuler les câbles d'amarrage. Ainsi, en plus d'accélérer le passage des navires, il offre l'avantage de réduire le risque de blessures au dos pour le personnel des écluses.

Service à la clientèle Sondage sur la satisfaction des clients En mai 2000, une équipe CGVMSL/SLSDC a entrepris de mesurer la satisfaction de la clientèle à l'égard de la Voie maritime. Le projet a été inclus dans les plans stratégiques des deux entités de la Voie maritime et il figure également dans notre plan stratégique et de développement des affaires commun. Les entrevues ont été effectuées en janvier et février 2001.

Au total, nous avons interviewé 19 clients des entités de la Voie maritime : 12 organisations représentant des propriétaires, exploitants ou agents de navires ayant produit 79 % des revenus de péages de la CGVMSL en 1999; le tiers des 23 organisations suivantes, choisies au hasard, ayant produit 10 % de nos revenus de péages; et la Fédération maritime du Canada, pour représenter les navires océaniques. Les questions du sondage concernaient l'expérience générale vécue au cours du transit, la navigation sur la Voie maritime, les communications, les inspections, l'administration de la facturation et les possibilités d'amélioration.

Parmi ces domaines, les inspections ont révélé le plus fort taux de satisfaction tandis que la navigation sur la Voie maritime recueillait le plus faible taux. Le taux de satisfaction globale des clients ressortait à 84 %.



Dave Berry, préposé à l'entretien, graisse les roues qui ouvrent les portes de l'écluse 5 du canal Welland

Les clients ont jugé la Voie maritime favorablement sur les points suivants :

- protection des navires;
- fiabilité du réseau;
- le *Manuel de la Voie maritime*;
- courtoisie et serviabilité durant les inspections;
- exactitude des factures, qualité des communications avec notre personnel affecté à la facturation et l'administration;
- la façon dont nous traitons les plaintes; en particulier la diligence.

Nous avons obtenu des jugements moins favorables sur les points suivants :

- le coût du transit;
- la gestion des services de déglacage et les dépôts en cas de dommages;
- l'information sur la mise en œuvre du SIA;
- l'exigence de dépôts de garantie.

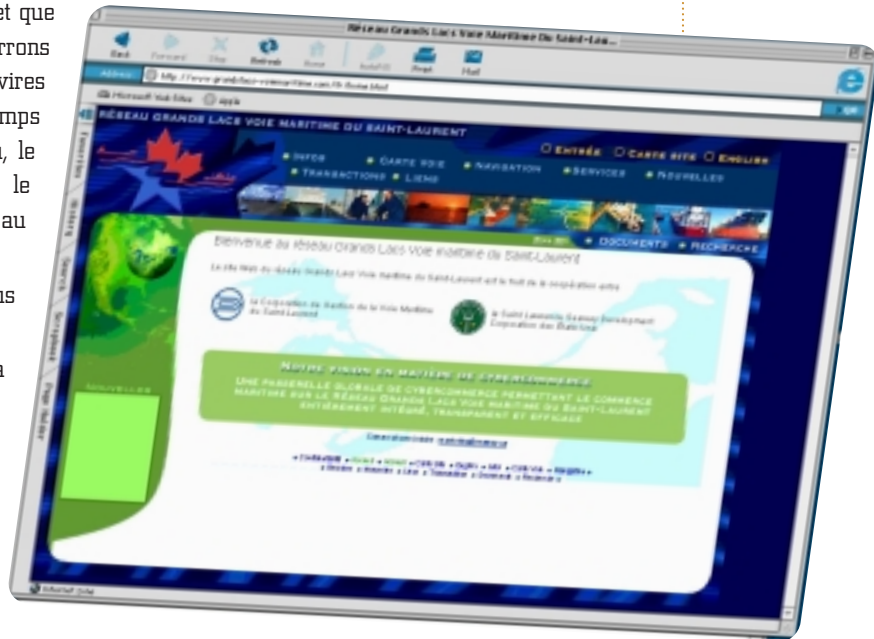
Comme prévu, ce qui importe le plus aux clients est la durée du transit dans la Voie maritime, puis les coûts et la sécurité. Ils s'attendent à des services efficaces et économiques, sans retards. Plusieurs ont indiqué qu'ils souhaiteraient trouver sur Internet des renseignements sur la position des navires dans la Voie maritime, éventuellement au moyen de caméras Web. Lorsque le troisième volet de notre site Web sera en place et que le SIA deviendra obligatoire en 2002, nous pourrons fournir ce genre d'information pour tous les navires commerciaux, ainsi que des renseignements en temps réel sur les retards éventuels, les niveaux d'eau, le calcul des coûts, la disponibilité des pilotes et le tirant d'eau. Tous ces éléments ont été demandés au cours du sondage.

Nous donnons actuellement suite à ce que nous avons appris.

Site Web et cybercommerce La CGVMSL et la SLSDC des États-Unis exploitent la plus récente technologie du Web pour rendre l'information sur la Voie maritime et les Grands Lacs plus accessible et pour permettre des gains en efficacité dans nos propres activités et dans les opérations de transit et l'administration de nos clients.

En février 2001, les deux entités de la Voie maritime ont lancé leur nouveau site Web binational appelé à devenir la principale source d'informations pour tout ce qui concerne la navigation sur les Grands Lacs et la Voie maritime. Le site donne tous les renseignements pertinents sur l'environnement, y compris les niveaux d'eau et la force des vents; les données sur les transports maritimes et la navigation; les règles, règlements et formulaires officiels; et des liens menant aux sites de tous les organismes, ports et instances gouvernementales du réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime.

Ce site (www.grandslacs-voiemaritime.com) sera développé en trois volets. Le volet 2, qui contient des informations en temps réel et un engin de recherche, est maintenant accessible. Le volet 3, un site entièrement interactif proposant notamment une fonction de jumelage de cargaisons, un calculateur de coûts et une gamme complète de services de cybercommerce, sera prêt en septembre 2001. Jusqu'à présent, les clients de la Voie maritime devaient s'adresser à plus de 50 sources – notamment auprès des deux gouvernements fédéraux, des gouvernements des États et des provinces ainsi que des organismes portuaires – pour trouver toute l'information qui est maintenant consolidée en un seul lieu. Certains des renseignements n'ont jamais été offerts en temps réel auparavant. D'ici septembre 2001,



les entreprises de transport maritime pourront effectuer en ligne presque toutes leurs transactions avec la Voie maritime, qu'il s'agisse de repérer des cargaisons pour charger des navires à vide pour leur trajet de retour, d'obtenir les autorisations nécessaires, de régler leurs factures ou de programmer leur passage dans les écluses.

Développement stratégique des affaires **Atelier sur les céréales** Les 25 et 26 octobre 2000, sous l'égide de la CGVMMSL, un petit groupe réunissant des cadres supérieurs de diverses organisations ayant un vif intérêt dans la viabilité du réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent pour le transport des céréales a participé à un atelier à Thunder Bay. L'objet en était l'amélioration de la compétitivité du réseau pour les céréales canadiennes. Le groupe s'est penché sur des objectifs de volume et de coûts ainsi que sur des plans d'action en ce sens.

Les participants à l'atelier ont convenu de deux projets clés:

- un comité de l'exploitation examinera des moyens d'améliorer les services et de réduire les dépenses au port de Thunder Bay. Parmi les possibilités envisagées figure la prestation de services à la demande (exploitation virtuelle 24 heures sur 24, 7 jours sur 7) et la coordination des activités logistiques entre les intervenants. Les chemins de fer, les terminaux, les syndicats, les exploitants de navires, la Garde côtière canadienne, le gardien du port-sécurité maritime et Agriculture Canada participeront à la réflexion. L'objectif consiste à mettre en œuvre de nouveaux processus.

- un comité de modélisation et de rationalisation du port élaborera un modèle et un plan d'affaires applicables à la rationalisation des élévateurs et du service ferroviaire dans le port de Thunder Bay sur la base du moindre coût pour un volume de 8 millions de tonnes de céréales. Un consultant indépendant déterminera le nombre optimal de terminaux nécessaires pour traiter efficacement les expéditions de céréales arrivant au port par chemin de fer et les mouvements des navires en partance, et précisera comment le service ferroviaire pourrait être assuré. Un cadre supérieur de chacun des chemins de fer, des terminaux, des syndicats et des exploitants de navires siègera au comité. Les intéressés partageront les frais de l'étude.



Le C. Columbus de la Hapag-Lloyd's, qui en est à sa quatrième saison de suite sur les Grands Lacs, sous le Garden City Skyway de St. Catharines (Ontario)

Mission commerciale en Grèce et en Turquie En juin 2000, avec la participation et l'appui de la CGVMMSL, la SLSDC a mené une délégation de dirigeants d'entreprises canadiens et américains des Grands Lacs en mission commerciale en Grèce et en Turquie. La mission s'inscrivait dans une initiative visant à ce que les expéditeurs européens connaissent mieux et utilisent davantage le réseau des Grands Lacs. Le groupe a tenu un kiosque au salon

commercial maritime bisannuel Posidonia, au Pirée, en Grèce. Il a également présenté des exposés à des exploitants maritimes à Athènes et à Istanbul, et rencontré plusieurs clients pour les renseigner sur les améliorations apportées aux services de la Voie maritime et aux avantages qui en découlent pour les clients.

Gestion et ressources humaines **Nouvelle structure de direction** Une des principales initiatives prévues dans la planification stratégique de la Corporation, l'adoption d'une nouvelle structure organisationnelle axée sur les processus, a été réalisée en 2000-2001. Les ajustements nécessaires aux responsabilités et liens d'autorité du personnel et de la direction ont été effectués et la nouvelle structure donne toute satisfaction. Nous nous pencherons maintenant sur l'évaluation continue et les raffinements.

Programme d'évaluation des emplois et de rémunération Un comité de neuf personnes représentant tous les groupes d'employés de la Voie maritime a longuement travaillé, avec le concours d'un consultant, pour établir un système d'évaluation de tous les emplois – soit au total, 220 emplois différents. Les employés et gestionnaires de la CGVMMSL ont rempli un questionnaire multifactoriel pour donner des renseignements sur tous les postes de travail au sein de la Corporation. Le questionnaire touchait 24 dimensions des exigences et conditions de chaque

emploi, dont les connaissances ou aptitudes spécialisées; les communications; l'effort physique; la dextérité; l'autonomie; l'initiative; le milieu physique; et le niveau de stress. À la lumière de cette information, le groupe a examiné et mis à jour toutes les descriptions d'emploi dans une nouvelle forme condensée.

Tous les emplois actuels de la Voie maritime ont maintenant été évalués et classés; la direction et les cadres syndicaux passent actuellement les résultats en revue.

L'élaboration de la seconde phase du nouveau programme de rémunération globale est terminée. Un certain nombre d'emplois à la Voie maritime ont été comparés par un consultant d'expérience à des emplois auprès d'autres entreprises choisies, afin de situer les échelles de rémunération en vigueur à la Voie maritime. De nouvelles échelles de salaires et traitements équitables ont été mises au point.

Négociations Les nouvelles échelles de salaires et traitements et le classement des emplois syndiqués font maintenant l'objet d'un examen dans le cadre des négociations collectives en cours pour les groupes des employés affectés aux opérations et à l'entretien et des surveillants. Les conventions collectives des quelque 500 employés concernés ont expiré le 31 décembre 2000. Le processus de renouvellement a débuté avec les sections locales des syndicats des travailleurs de l'automobile et des travailleurs de l'aérospatiale à la fin de l'automne 2000, comme l'exige le Code canadien du travail. Les négociations se poursuivent.

Gestion du rendement Tous les paliers hiérarchiques de la Corporation participent maintenant au processus de gestion du rendement adopté l'an dernier. Le processus permet à chaque membre de l'équipe de fixer des objectifs de rendement personnels à l'appui des objectifs de l'organisation. Il prévoit en outre que l'on précise les besoins en formation et perfectionnement. Des examens trimestriels et une évaluation de rendement annuelle – qui comprend une auto-évaluation – sont effectués. L'expérience montre que le processus améliore la confiance, favorise le dialogue ouvert et constructif, et soutient l'amélioration continue axée sur l'apport personnel et un travail d'équipe plus efficace.

Planification de la relève La planification de la relève est un processus dynamique qui a maintenant été entièrement intégré aux activités de la Corporation. Chaque année, des ajustements sont apportés pour mieux aligner le plan avec les besoins futurs de l'organisation, et des programmes appropriés de mentorat et de perfectionnement sont mis sur pied. La question constituera un grand défi pour la Corporation puisque 50 % de ses effectifs devront être renouvelés dans les cinq prochaines années.

Sécurité au travail Des modifications à la législation sur la santé et la sécurité – la partie II du *Code canadien du travail* – sont entrées en vigueur le 1^{er} octobre 2000, augmentant les responsabilités tant de l'employeur que des employés à l'égard de la santé et de la sécurité sur le lieu de travail.

Un comité de la politique de santé et sécurité a été créé à la Corporation, conformément au Code. Ce comité, qui se réunit à chaque trimestre, est chargé de formuler des politiques en matière de santé et de sécurité à la Corporation. Une nouvelle politique a été rédigée pour la CGVMSL afin de refléter les modifications apportées au Code et les employés ont reçu de la formation. Les gestionnaires font des inspections de sécurité au moins deux fois par année tandis que les vice-présidents régionaux en font une fois par année.

Sécurité au travail

	Accidents avec perte de temps	Jours perdus	Coûts	Consultations médicales	Affectations temporaires (jours)
1999	12	143,82	23 773,52 \$	51	653,5
2000	8	240,19	39 352,14 \$	38	240,16

RÉGIE

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 efficient 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.

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.

Conseil d'administration

*De gauche à droite,
première rangée :*

*Marc Dulude,
Guy Véronneau,
Robert Swenor,
Denise Verreault,
John E.F. Misener*

Seconde rangée :

*Georges Robichon,
Adrian Tew, Alan Holt,
Doug Smith*



Membres de la Corporation

Conseil d'administration

Robert J. Swenor ^{1 2}

Président du conseil
Représentant le secteur fer et acier

Allan J. Donaldson ^{3 4}

Représentant les armateurs domestiques jusqu'au 5 novembre 2000

Marc Dulude ²

Vice-président exécutif et chef des opérations
IMTT-Québec
Représentant le gouvernement québécois

Alan R. Holt ^{2* 4*}

Représentant les autres industries et groupes

John E.F. Misener ³

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 depuis le 30 novembre 2000

Adrian T.C. Tew ²

Vice-président
Louis Dreyfus Corporation
Représentant le secteur du grain

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

Dirigeants

Guy C. Véronneau

Président et chef de la direction

Joseph V. Contala

Vice-président, Technologies de l'information et des télécommunications

Richard Corfe

Vice-président, Région Maisonneuve et leader du processus de la Corporation pour l'entretien des infrastructures

Michel Drolet

Vice-président, Région Niagara et leader du processus de la Corporation pour le transit des navires

André Latour

Vice-président, Ressources humaines

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 2000-2001

Céréales

ADM Agri-Industries Limited
Windsor (Ontario)

Agricore

Winnipeg (Manitoba)

Alfred C. Toepfer (Canada) Ltd.

Winnipeg (Manitoba)

Bunge Canada Ltd.

Québec (Québec)

Cargill Limited

Winnipeg (Manitoba)

Commission canadienne du blé
Winnipeg (Manitoba)

James Richardson

International Limited
Winnipeg (Manitoba)

Louis Dreyfus Canada Ltd.

Calgary (Alberta)

Range Grain Company Ltd.

Winnipeg (Manitoba)

Saskatchewan Wheat Pool

Regina (Saskatchewan)

United Grain Growers

Winnipeg (Manitoba)

Acier et minerais de fer

Compagnie minière IOC

Montréal (Québec)

Compagnie minière Québec Cartier

Montréal (Québec)

Dofasco Inc.

Hamilton (Ontario)

Stelco Inc.

Hamilton (Ontario)

Autres

AGP Grain, Ltd.

Minneapolis (Minnesota)

Essroc Canada Inc.

Mississauga (Ontario)

IMC Kalium Canada Ltd.

Regina (Saskatchewan)

Keystone Industry Co.,

Montréal (Québec)

Lafarge Canada Inc.

Hamilton (Ontario)

McAsphalt Industries Limited

Scarborough (Ontario)

McKeil Marine Limited

Hamilton (Ontario)

Omnisource Corporation,
Burlington (Ontario)

Ontario Power Generation Inc.
Toronto (Ontario)

Petro-Canada
Oakville (Ontario)

Redpath Sugars
Toronto (Ontario)

Sifto Canada Inc.
Goderich (Ontario)

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

Armateurs domestiques

Algoma Central Corporation
St. Catharines (Ontario)

Blue Circle Cement
Toronto (Ontario)

Groupe Desgagnés Inc.
Québec (Québec)

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

P & H Shipping Division
Mississauga (Ontario)

Société Maritime CSL Inc.
Montréal (Québec)

Upper Lakes Group Inc.
Toronto (Ontario)

Armateurs internationaux

Agence maritime Navitrans
(1995) inc.
Montréal (Québec)

Agences maritimes Scandia inc.
Montréal (Québec)
Corporation Navigation
Christensen
Montréal (Québec)

Cleveland Tankers Inc.
Cleveland (Ohio)

Colley Motorships Limited
Westmount (Québec)

Fednav Limitée
Montréal (Québec)

Gibson Canadien et Global inc.
Montréal (Québec)

Gresco Ltée
Montréal (Québec)

Inland Lakes Management Inc.
Alpena (Michigan)

Montship Inc.
Montréal (Québec)

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

Robin Maritime Inc.
Montréal (Québec)

Services maritimes Compass Inc.
Montréal (Québec)

Services maritimes Inchcape
Montréal (Québec)

Membres du :

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

Comment nous atteindre

Siège social
Corporation de Gestion
de la Voie Maritime
du Saint-Laurent
202, rue Pitt
Cornwall (Ontario)
K6J 3P7
(613) 932-5170

Région Maisonneuve
C.P. 97
Saint-Lambert (Québec)
J4P 3N7
(450) 672-4110

Région Niagara
508, avenue Glendale
St. Catharines (Ontario)
L2R 6V8
(905) 641-1932

Courriel
marketing@seaway.ca

Site web
www.grandslacs-voiemaritime.com