Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent

The St. Lawrence Seaway Management Corporation

VERS UNE PLUS GRANDE ACCESSIBILITÉ

RAPPORT ANNUEL 2009-2010

Recyclé
Contribue à l'utilisation responsable des ressources forestières
www.fsc.org Cert no. SGS-COC-2332
© 1996 Forest Stewardship Council

● Écluses

Message du président 4

Résultats d'exploitation 6
Trafic
Programme des nouvelles affaires
Saison de navigation

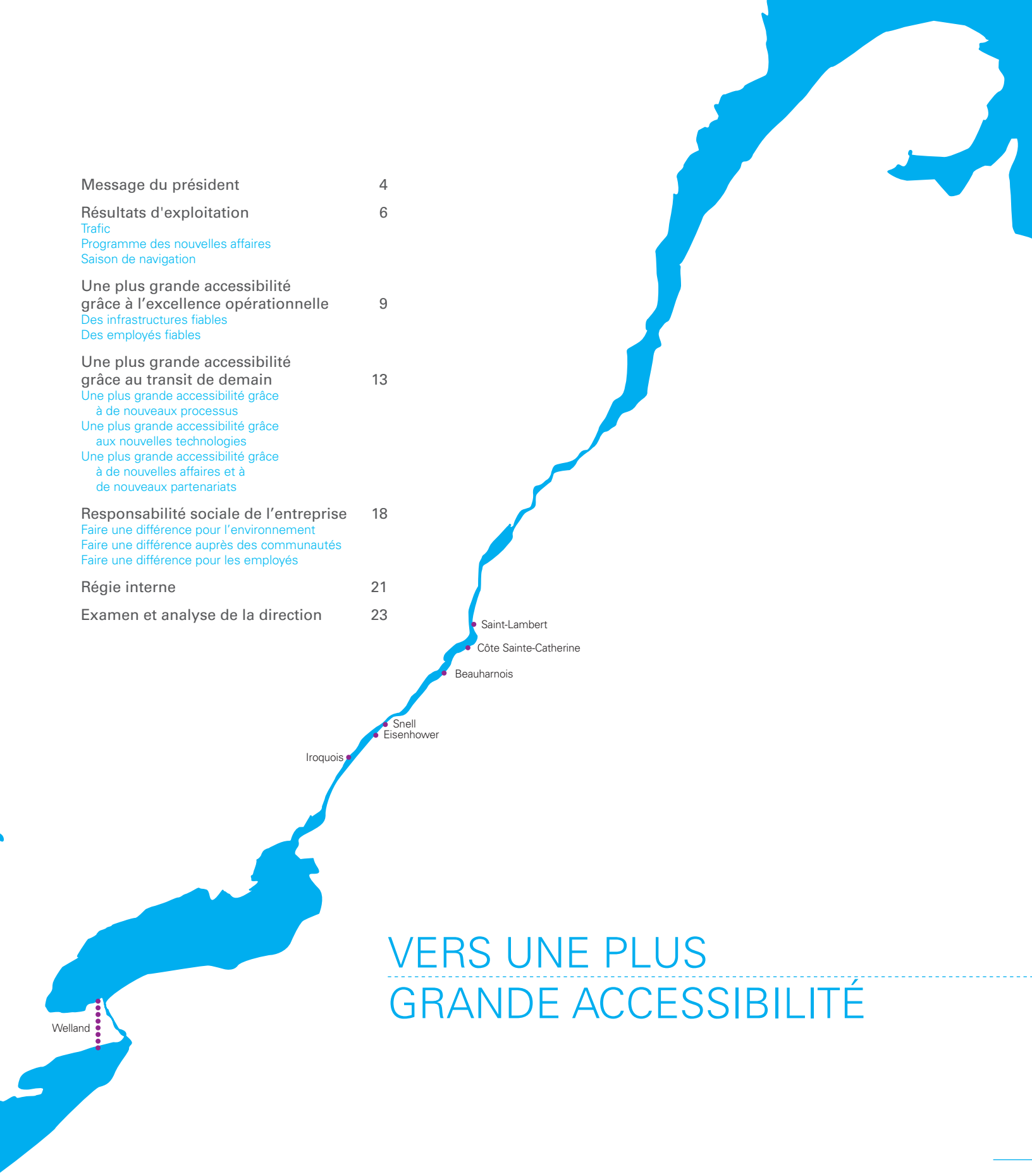
Une plus grande accessibilité grâce à l'excellence opérationnelle 9
Des infrastructures fiables
Des employés fiables

Une plus grande accessibilité grâce au transit de demain 13
Une plus grande accessibilité grâce à de nouveaux processus
Une plus grande accessibilité grâce aux nouvelles technologies
Une plus grande accessibilité grâce à de nouvelles affaires et à de nouveaux partenariats

Responsabilité sociale de l'entreprise 18
Faire une différence pour l'environnement
Faire une différence auprès des communautés
Faire une différence pour les employés

Régie interne 21

Examen et analyse de la direction 23



VERS UNE PLUS GRANDE ACCESSIBILITÉ

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

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

NOTRE MISSION

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

NOTRE VISION

La CGVMSL et ses partenaires… le réseau de transport de choix.

— Avec le passage des navires à titre de service de base, la Corporation a développé ses affaires grâce à la diversification dans des activités maritimes connexes et en tirant profit d'autres occasions d'affaires.
— Notre personnel hautement qualifié offre un service à la clientèle impeccable en s'appuyant sur une technologie de pointe qui facilite le passage des navires à travers le réseau navigable.
— Notre organisation à l'écoute et efficace se compose d'employés polyvalents, motivés et responsables qui prennent part à notre réussite, dans un milieu favorable à l'apprentissage et au développement continu.

NOS VALEURS

Respect, intégrité, ouverture et innovation

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

1/ un personnel dévoué et professionnel fier d'offrir un service d'excellence à sa clientèle;

2/ une gestion du trafic de haute qualité recourant à l'identification automatique des navires et au suivi en temps réel;

3/ un réseau fiable offrant une disponibilité constamment supérieure à 99,5 %;

4/ la capacité d'accueillir de grands navires allant jusqu'à 225,5 m de longueur hors tout et 23,8 m de largeur, avec un tirant d'eau de 8,08 m;

5/ des inspections communes des gouvernements canadien et américain à l'entrée, sans dédoublement, incluant l'inspection des eaux de lest diminuant les risques d'introduction d'espèces envahissantes dans le système Grands Lacs-Voie maritime;

6/ un site Internet binational qui constitue la source d'information la plus complète sur la Voie maritime et les Grands Lacs, contenant des données en temps réel sur la navigation, des liens à des sites gouvernementaux et commerciaux sur le transport maritime ainsi qu'un ensemble complet de services de cybercommerce;

7/ un excellent dossier en matière de sécurité.

/Écluse 3, canal Welland

/Écluse de Saint-Lambert, canal de la Rive Sud

/Écluses en escalier 4, 5 et 6, canal Welland

/Canal de la Rive Sud

/Écluse 2, canal Welland

MESSAGE DU PRÉSIDENT

L'année 2009-2010 a été mémorable pour la Corporation puisque de nombreux événements nous ont mis en présence de facteurs clés du développement durable et nous ont amené à nous adapter et à aller de l'avant avec des plans et des actions spécifiques.

Mais plus encore, c'était l'année au cours de laquelle la Voie maritime a célébré son jubilé, au Canada et aux États-Unis. Nous avons profité de l'occasion pour réaffirmer notre coopération binationale qui a été essentielle au succès de la Voie maritime durant ces cinq décennies. L'année 2009 a aussi marqué le 180 e anniversaire du premier canal Welland et nous avons souligné sa version d'aujourd'hui, le quatrième canal, en tant que partie de la Voie maritime du Saint-Laurent. Pour commémorer les nombreuses célébrations qui ont eu lieu en 2009, un feuillet détachable est inclus à ce rapport.

Le thème de notre 50e anniversaire était « une voie maritime vitale… hier, aujourd'hui et demain » et, alors que nous nous sommes rappelé nos accomplissements d'hier, nous avons aussi analysé la situation d'aujourd'hui pour mieux nous préparer à demain. Et la situation était marquée par une récession d'une ampleur supérieure à tout ce que la Voie maritime a déjà connue, ralentissement amorcé en 2008 qui a eu un impact important sur nos activités en 2009.

En tant que système transportant principalement des marchandises en vrac, la Voie maritime constitue un indicateur fiable de la production industrielle. Avec la diminution et, parfois, l'arrêt de la production d'acier, nos expéditions de minerai de fer, de charbon, de coke et d'acier semi-fini ont chuté près des niveaux les plus faibles de l'histoire du réseau. En effet, les résultats pour 2009-2010 indiquent que le trafic et le tonnage ont subi une diminution de 25 % comparativement à 2008. Les détails de notre performance opérationnelle sont inclus dans ce rapport. Ainsi, l'ampleur de la récession nous a forcés à revoir nos stratégies et à accélérer celles qui nous permettront de faire face aux impacts à court terme de cette perte de trafic.

Sur notre carte stratégique, nous définissons le développement durable selon trois éléments : maximiser nos bénéfices, minimiser nos impacts et gérer nos coûts. Le tout est bâti sur deux piliers : accroître les affaires et assurer la fiabilité des infrastructures. En 2009-2010, les infrastructures de la Voie maritime sont demeurées fiables, mais leur utilisation a considérablement diminué. Alors que présentement peu de mesures peuvent être prises pour contrer cette situation, nous avons déjà identifié et préparé des stratégies pour répondre aux défis que la Corporation et le réseau devront affronter dans l'avenir.

Les enjeux critiques que nous avons identifiés sont : *les changements dans les échanges commerciaux*; *le défi environnemental; une vision commune pour l'avenir du système* ainsi que *le coût et la complexité de l'utilisation du réseau*. Cet exercice nous a permis de travailler à augmenter l'accessibilité du réseau en éliminant les barrières, en améliorant l'efficacité de nos opérations, en sensibilisant les gens aux bénéfices économiques, environnementaux et sociaux du système ainsi qu'en regroupant les différentes parties prenantes pour définir une approche commune vers l'avenir.

Le thème de notre 50e anniversaire était « une voie maritime vitale… hier, aujourd'hui et demain » et, alors que nous nous sommes rappelés nos accomplissements d'hier, nous avons aussi analysé la situation d'aujourd'hui pour mieux nous préparer à demain. Et la situation était marquée par une récession d'une ampleur supérieure à tout ce que la Voie maritime a déjà connue, ralentissement amorcé en 2008 qui a eu un impact important sur nos activités en 2009.

Sur le plan environnemental, cette année a apporté sa part de succès et de déceptions. L'application du règlement sur les eaux de lest, appuyée par le Groupe de travail sur l'eau de lest composé de représentants de Transports Canada, de la Garde côtière américaine et des deux corporations de la Voie maritime, a fait en sorte qu'aucune eau de lest non traitée ne soit déchargée dans les Grands Lacs. Cette mesure a éliminé l'introduction d'espèces aquatiques envahissantes par des activités de navigation; aucune nouvelle espèce n'a été répertoriée depuis 2006. Durant la même période, le gouvernement américain et les États américains ont proposé des lois environnementales qui menacent notre réseau de navigation, notre industrie maritime et notre économie sans apporter aucun avantage tangible en retour. Collectivement, nous devons déterminer une approche qui nous permettra de rebâtir notre flotte domestique et d'attirer plus d'utilisateurs internationaux afin d'améliorer nos bénéfices environnementaux déjà significatifs – un dossier à surveiller en 2010.

En 2009, la Corporation a soutenu activement plusieurs initiatives de l'industrie, autant pour améliorer sa performance que son image. Comme plusieurs autres participants de l'Alliance verte, la Corporation a amélioré sa performance à l'égard de certains éléments clés du programme, notamment les émissions de gaz à effet de serre. En même temps, nous avons activement pris part au développement de la campagne de sensibilisation de l'industrie sous la bannière *Marine Delivers*, une initiative que nous voyons comme une bonne façon d'intégrer les démarches d'une industrie diversifiée.

En accord avec notre approche passée de collaboration et de coopération et dans l'esprit d'offrir un réseau intégré à nos utilisateurs, nous avons organisé en 2009 des sessions communes de réflexion stratégique avec les équipes américaine et canadienne de la Voie maritime. Ceci a permis d'accorder nos messages destinés aux gouvernements ainsi que de coordonner nos actions en ce qui concerne le développement des affaires, la technologie et les infrastructures. Les résultats de ces sessions nous placent en bonne position pour favoriser l'engagement des deux gouvernements à définir une vision commune et à déterminer les actions nécessaires pour assurer notre durabilité au cours des 50 prochaines années.

Lors d'échanges avec les utilisateurs actuels et potentiels du réseau, nous entendons souvent qu'il est coûteux et complexe d'utiliser notre voie navigable. Les résultats du trafic maritime de 2009 nous ont incités à examiner plus en profondeur cette question pour déterminer les actions à mettre en œuvre et celles que nous devons entreprendre avec nos intervenants. Nous avons aussi tenté de distinguer les faits des perceptions, conscients que nous devons agir sur les deux fronts, mais de manière différente. Cela nous a permis de déterminer que la règlementation est souvent la source de ces problèmes, et nous travaillons avec Transports Canada pour leur trouver des solutions. Nous reconnaissons avoir la capacité de résoudre plusieurs de ces enjeux, ce que nous faisons. Nos efforts ont d'ailleurs mené au concept de la personnalisation qui permet une plus grande accessibilité, et d'importants progrès ont été réalisés dans ce domaine en 2009.

Notre capacité à assurer le passage des navires dans nos écluses peu profondes sans devoir les arrêter et les amarrer a permis à nos clients de réduire le temps nécessaire au transit en 2009. Le déploiement de l'autopositionnement à travers le système canadien a aussi été apprécié par plusieurs de nos utilisateurs; ces derniers nous incitent déjà à améliorer ce procédé afin de rendre leurs transits encore plus efficaces. Les essais sur la technologie mains libres, en cours à l'écluse 7 du canal Welland, nous placent en position avantageuse pour être en mesure de réduire les coûts et de simplifier les opérations pour nos utilisateurs et posent les bases pour promouvoir notre réseau et attirer de nouvelles affaires.

En ce qui concerne les infrastructures, 2009 a été une année de transition au cours de laquelle nous nous sommes assurés que tout est en place pour préparer et réaliser les travaux de réhabilitation qui seront effectués entre 2010 et 2013. Cela inclut des études de génie et l'embauche de personnel supplémentaire en ingénierie ainsi que pour le soutien technique. Au cours de l'année, un plan de renouvellement des actifs de 47 millions de dollars a été effectué, soit 4 millions de dollars de moins qu'en 2008.

Avec la réduction du trafic qui a mené à des revenus de péage de seulement 50 millions de dollars, des économies en dépenses opérationnelles et en renouvellement des actifs ont fait en sorte que les dépenses globales ont été de 6 millions de dollars en-deçà du budget. Même si elle s'est serrée la ceinture, la Corporation a été incapable de couvrir ses frais d'exploitation à l'aide de ses revenus pour la première fois depuis sa création, affichant un déficit de 11 millions de dollars.

Dans ce contexte de baisse du trafic maritime et des revenus, un défi majeur pour la Corporation était de mobiliser ses employés vers l'avenir. Nous avons commencé ce processus par un sondage sur l'engagement des employés qui nous a permis d'identifier les domaines à améliorer. À la suite de cet exercice, et conscients de devoir faire face à notre situation démographique et aux changements de notre main-d'œuvre, nous avons amorcé une révision complète de la stratégie en matière de ressources humaines, incluant la gestion du talent, du rendement et des connaissances. En fait, nous avons été en campagne de recrutement continue depuis les deux dernières années, ce qui représente un nouveau défi pour nous. En 2009, nous avons aussi révisé une de nos politiques permettant maintenant aux employés de plus de 65 ans de poursuivre leur emploi. Cette approche globale nous permet de déterminer nos besoins futurs en accord avec notre vision de l'avenir ainsi que de définir le processus qui nous permettra de les combler en développant les compétences de nos employés actuels et en embauchant du personnel supplémentaire si nécessaire.

En 2009-2010, nous avons pris le temps de célébrer notre 50e anniversaire et nous avons réagi de manière efficace à la conjoncture à laquelle nous avons été confrontés. Malgré cela, nous ne sommes pas déçus de tourner la page sur cette année. Certaines leçons apprises nous placent en bonne position pour les prochaines années.

J'espère que vous apprécierez la lecture de ce rapport annuel et le trouverez aussi informatif qu'intéressant.

Richard J. Corfe
Président et chef de la direction

RÉSULTATS D'EXPLOITATION

Le transit des navires est la raison d'être de la Voie maritime si bien que les résultats d'exploitation représentent la principale mesure du succès de la Corporation dans la réalisation de sa mission.

Si la saison 2009 s'est déroulée sans incident majeur, la baisse marquée de l'achalandage démontre l'urgence de poser des gestes concrets pour attirer plus de navires dans le réseau.

TRAFIC

En 2009, le tonnage a subi des diminutions importantes enregistrant les résultats les plus faibles jamais vus depuis le début des années 1960. Le trafic total combiné pour l'ensemble du réseau se chiffre à 30,7 millions de tonnes (Mt), une diminution de 24,7 % en comparaison des 40,8 Mt transportées en 2008. Plus précisément, 20,70 Mt sont passées par la section entre Montréal et le lac Ontario (MLO), une diminution de 8,65 Mt ou 29,5 %, alors que le canal Welland a enregistré un trafic total de 26,38 Mt, une réduction de 7,20 Mt ou 21,4 %.

La récession économique mondiale a eu de sévères impacts sur plusieurs industries et secteurs du transport, incluant le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent. L'industrie de fabrication de l'acier en Amérique du Nord a été fortement frappée, résultant en des baisses de livraisons de minerai de fer aux aciéries du bassin des Grands Lacs. Le volume transporté dans la section MLO a donc été plus faible de 5,28 Mt ou 57,7 % que celui acheminé en 2008 et de 3,25 Mt ou 34,2 % dans le cas du canal Welland.

Les expéditions de charbon ont subi des réductions de 0,22 Mt ou 23,1 % dans la section MLO et de 0,78 Mt ou 21,4 % dans le canal Welland, notamment à cause du ralentissement des industries manufacturières et de la baisse de la demande en électricité. Les expéditions des autres marchandises en vrac ont aussi essuyé des diminutions importantes à cause de la récession, soit 2,69 Mt ou 27 % dans la section MLO et 3,29 Mt ou 26,6 % dans le canal Welland.

En ce qui concerne les céréales canadiennes, les expéditions ont diminué de 0,12 Mt ou 2,1 % dans la section MLO et de 0,03 Mt ou 0,6 % dans le canal Welland. Malgré une récolte normale, la baisse importante des importations d'acier a fait en sorte qu'il y a eu moins de navires disponibles pour l'exportation de céréales par le réseau de la Voie maritime. Du côté des États-Unis, de très bonnes récoltes en 2008 et 2009 ont résulté en un large inventaire et ainsi permis une augmentation du volume de céréales américaines dans les deux sections de la Voie maritime. Comparativement à 2008, une quantité supplémentaire de 0,65 Mt ou 45,7 % a transité dans la section MLO et un volume représentant une augmentation similaire, soit 0,71 Mt ou 45,1 %, a emprunté le canal Welland.

Les expéditions de marchandises générales ont aussi souffert de la récession, principalement à cause du ralentissement des importations d'acier et de minerai de fer. Elles ont connu une réduction de 1 Mt ou 52,3 % dans la section MLO et de 0,56 Mt ou 44,5 % dans le canal Welland.

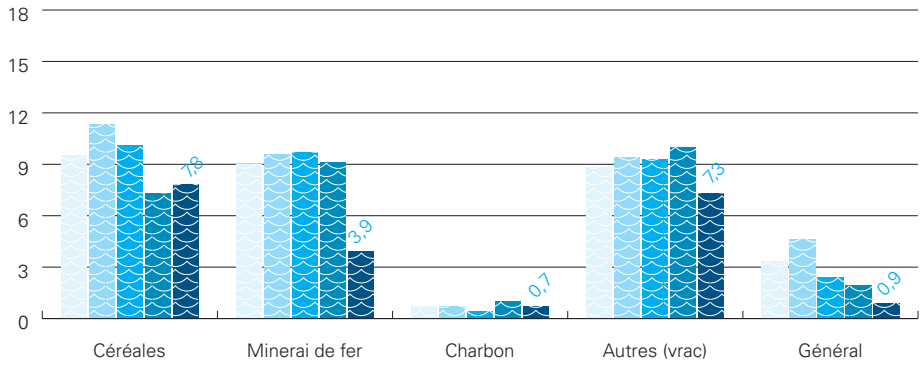
Avec la baisse du trafic, une réduction correspondante du nombre de transits a été enregistrée. Au cours de la saison de navigation 2009, il y a eu 3 639 transits dans la Voie maritime, soit 596 de moins qu'en 2008. Plus spécifiquement, la section MLO a vu ses transits diminuer de 14,7 % en accueillant 30,2 % moins de transits de navires océaniques et 8 % moins de navires intérieurs. Les transits dans le canal Welland, pour leur part, ont diminué de 19,1 %, avec une diminution des transits des navires océaniques et des navires intérieurs de 27,4 % et de 17,4 % respectivement. Cette baisse importante s'explique autant par la récession économique que par le déclin constant dans la flotte mondiale de navires conformes aux exigences de la Voie maritime et, donc, qui peuvent transiter dans le réseau.

Adapter le système pour accommoder un plus grand nombre de navires est un élément clé du plan de la Corporation visant à offrir une plus grande accessibilité et à augmenter l'utilisation du réseau dans le but d'assurer un avenir durable à la Voie maritime.

2005
2006
2007
2008
2009

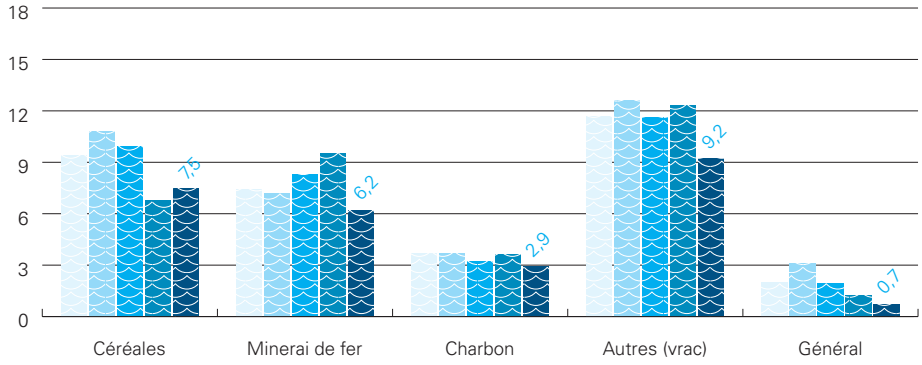
RÉSULTATS DU TRAFIC : SECTION MONTRÉAL/LAC ONTARIO

(En millions de tonnes)



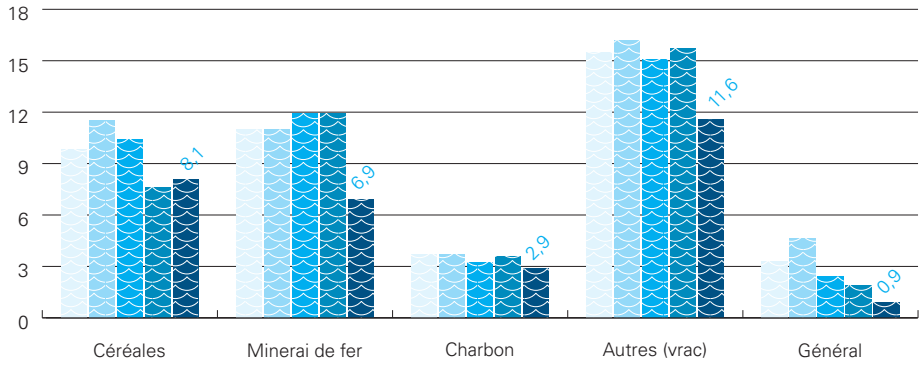
RÉSULTATS DU TRAFIC : CANAL WELLAND

(En millions de tonnes)



RÉSULTATS DU TRAFIC : COMBINÉ

(En millions de tonnes)

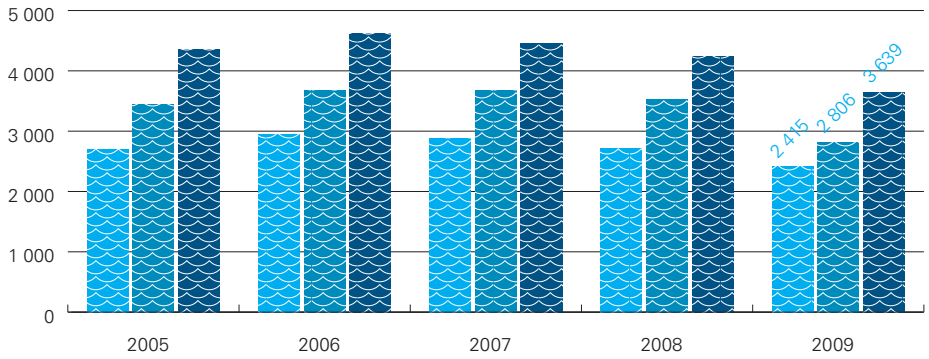


Montréal/Lac Ontario
Welland
Total combiné

Coke
Minerai de fer
Aluminium
Céréales
Acier
Ciment
Conteneurs
Charbon
Éoliennes
Autres

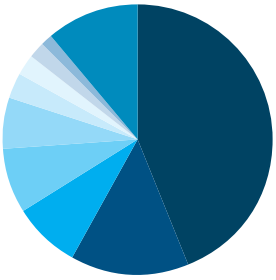
NOMBRE DE TRANSITS

(Nombre total de transits)



NOUVELLES MARCHANDISES

(Tonnage)



PROGRAMME DES NOUVELLES AFFAIRES

Mis en place en 2008, le programme pour les nouvelles affaires offre des incitatifs sur le péage pour certaines expéditions de marchandises (généralement des marchandises qui proviennent de nouvelles origines ou qui se dirigent vers de nouvelles destinations ou qui ne voyageaient pas dans la Voie maritime avant), des ristournes lorsqu'un seuil de volume est atteint, et, pour les transits sur le canal Welland, des droits d'éclusage variables basés sur le tonnage brut enregistré. Une fois une demande approuvée, celle-ci est valide pour trois ans; ainsi, plusieurs expéditions peuvent transiter sous chaque demande durant cette période. En 2009, 72 de ces demandes ont été reçues et 64 d'entre elles ont été approuvées.

Cette année, le programme a apporté 1,73 Mt de nouvelles marchandises sur le réseau ainsi que des revenus de 2,63 millions de dollars, ce qui a en partie atténué le déclin du tonnage causé par la situation économique. Ces résultats proviennent des 229 mouvements de nouvelles affaires enregistrées en 2009, dont 59 provenaient de demandes approuvées en 2008 et 88 de demandes de 2009; les 82 expéditions restantes étaient des expéditions de marchandises en conteneurs. À noter que 29 des 82 mouvements de conteneurs ont voyagé entre Hamilton et Montréal grâce à un service mis en place par le port d'Hamilton, ce qui a augmenté les expéditions de conteneurs de 66,3 % dans la section MLO.

Après deux ans, le programme d'encouragement des nouvelles affaires a atteint 83 % de l'objectif du plan de trois ans.

SAISON DE NAVIGATION

Lorsque le premier navire est entré dans l'écluse de Saint-Lambert le 31 mars 2009 pour le lancement de la saison, il a été accueilli en grandes pompes puisqu'il démarrait l'année du 50e anniversaire de la Voie maritime.

Même s'il ne s'agit pas d'un record, le réseau a été en opération 274 jours et aucun accident majeur n'a été rapporté. Le dernier navire à emprunter la section MLO a quitté l'écluse d'Iroquois le 28 décembre et dans le canal Welland, le dernier navire a traversé l'écluse 1 le 30 décembre.

Des temps de transits fiables sont importants pour permettre aux opérateurs de navires de satisfaire leurs engagements auprès de leurs clients. L'objectif de la Voie maritime est que 90 % des transits s'effectuent dans les temps standards plus deux heures. En 2009, 87,4 % des transits se sont faits dans les temps prescrits, une amélioration de 6 % par rapport à 2008.

UNE PLUS GRANDE ACCESSIBILITÉ GRÂCE À L'EXCELLENCE OPÉRATIONNELLE

Maintenir un système fiable est essentiel pour offrir une plus grande accessibilité. Les employés travaillent de manière assidue afin que l'entretien des infrastructures et les pratiques opérationnelles permettent à la Corporation d'atteindre ses objectifs de performance.

DES INFRASTRUCTURES FIABLES

Le 50e anniversaire de la Voie maritime rappelait que, après des décennies d'utilisation, les infrastructures vieillissent. En fait, la section MLO a plus d'un demi-siècle à son actif alors que le canal Welland fêtera bientôt son 80e anniversaire. L'objectif de la Corporation est de continuer à offrir un système fiable à plus de 99 %. Les ingénieurs utilisent les données des inspections et des entretiens préventifs pour identifier et planifier les projets qui permettront de maintenir l'intégrité du réseau.

Programme d'inspections

Les employés surveillent de près les infrastructures pour évaluer leur condition, estimer les probabilités de bris et planifier les entretiens préventifs. Pour y arriver, des techniques d'essais et de surveillance non destructives à la fine pointe de la technologie sont utilisées pour évaluer nos actifs. Les résultats contribuent directement à établir et à mettre en œuvre un plan de renouvellement des actifs qui permet à la Voie maritime de gérer efficacement ses risques et de bâtir un dossier d'excellence en matière de fiabilité.

Renouvellement des actifs

Plusieurs projets totalisant près de 47 millions de dollars ont été effectués au cours de la deuxième année du plan quinquennal de renouvellement des actifs qui couvre la période 2008-2013 et dont l'enveloppe budgétaire est de 270 millions de dollars. Ces projets incluent :

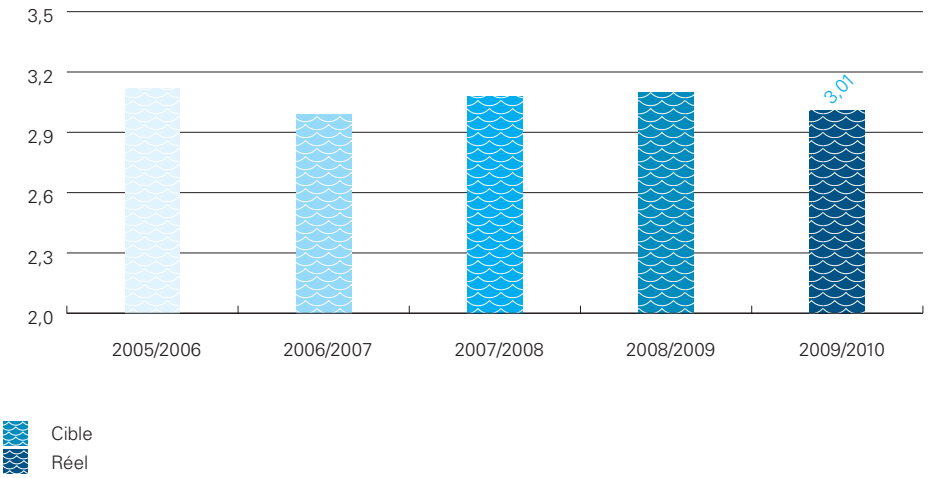
Région Maisonneuve
- Remplacement du quai d'urgence de Kahnawake
- Dragage du canal entre les écluses 2 et 3
- Cale sèche du VM/S Hercules
- Remplacement du pont 20 au-dessus du canal de déversoir de décharge à Beauharnois
- Reconditionnement des vannes de rechange de l'écluse 1
- Mise à niveau de l'alimentation électrique pour les ponts de Beauharnois et d'Iroquois

Région Niagara
- Réparation du béton et de l'enrochement du mur brise-lames est à Port Colborne
- Installation de nouveaux rideaux d'air diagonal aux écluses 1 et 3 et de rideaux d'air horizontal à l'écluse 7
- Remplacement d'urgence d'une section du mur d'approche en aval de l'écluse 2
- Éclairage des berges à l'est dans la région du pont 10
- Remplacement des guides des câbles ultra-flexibles aux ponts 11 et 21
- Protection des berges contre l'érosion du long bief 7
- Réparation des murs des écluses 5 et 7
- Stabilisation du mur en aval de l'écluse 2

Cette année, les activités prévues comprenaient des travaux de pré-ingénierie pour un programme de réhabilitation des murs sur pieux de bois. La nécessité de ce programme est devenue encore plus importante après l'affaissement d'une section de 40 mètres du mur d'approche sur pieux de bois en aval de l'écluse 2 dans le canal Welland le 26 janvier. De nombreux facteurs ont contribué à cet affaissement, notamment une longue période de forte pluie lorsque l'écluse 2 était vidée. Cet incident a rappelé la détérioration de la condition de tous les murs construits selon le même concept à travers le canal.

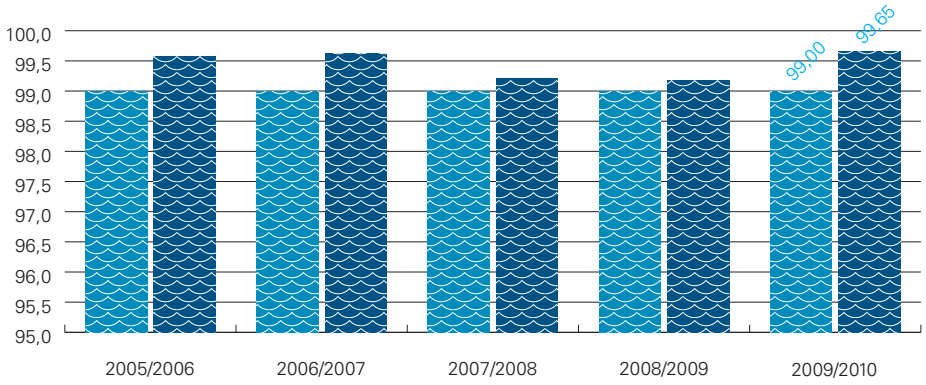
Un plan de travail a été immédiatement établi pour réparer la partie du mur affaissée et la collaboration entre les employés de la Voie maritime, les consultants et les entrepreneurs a assuré une restauration rapide du mur, permettant au canal de Welland d'ouvrir comme prévu le 25 mars. Au lieu d'une structure temporaire, le mur a été reconstruit de façon permanente en utilisant le concept préliminaire considéré par l'équipe de génie pour le projet de remplacement complet des murs sur pieux de bois.

INDICE DE FIABILITÉ



DISPONIBILITÉ DU RÉSEAU

(Cible = 99 %)



Cet événement renforce la nécessité d'un programme de restauration pour les murs d'approche sur pieux de bois, déjà prévu dans le plan de renouvellement des actifs, et le besoin de réévaluer l'échéancier des travaux à effectuer.

Activités régulières d'entretien

Les travaux d'entretien réguliers ont aussi un grand impact sur la fiabilité du système. Grâce à la création de postes d'éclusiers-métiers et aux efforts permanents pour améliorer l'exécution des travaux d'entretien réguliers, il y a moins de bris, et conséquemment, moins de délais causés par des travaux d'entretien ou par des réparations inattendus.

Fiabilité et disponibilité du réseau

La Corporation utilise de nombreux indicateurs pour mesurer l'efficacité de ses programmes d'entretien des infrastructures. En particulier, un indice de fiabilité représentant une mesure de la santé physique des principaux éléments d'actif est calculé à partir des résultats des inspections et des évaluations effectuées. En 2009, cet indice de fiabilité a été établi à 3,01, alors que celui de 2008 était de 3,10. Cette réduction est due au vieillissement naturel des infrastructures ainsi qu'au faible résultat d'évaluation des murs sur pieux de bois dans le canal Welland et des câbles d'opération de certains de nos ponts levants verticaux. Des projets ont été mis sur pied pour remédier à ces situations.

Un autre indicateur, celui de la disponibilité du système, représente le pourcentage de temps durant lequel le réseau est disponible à la navigation entre les dates d'ouverture et de fermeture. Cet indicateur tient compte de tous les délais dont ceux non attribuables à la Voie maritime à l'exception des délais relatifs à l'attente en file. Le résultat pour 2009 était 99,65 %, un pourcentage supérieur à l'objectif de 99 %.

En matière d'efficience, l'objectif de la Corporation est d'avoir en moyenne moins de 20 minutes de délais attribuables à la Voie maritime par transit par région. Cet engagement auprès des clients a été atteint en 2009 pour la région Maisonneuve qui a enregistré une moyenne de 10 minutes de délais par transit. Dans la région de Niagara,

la moyenne a été de 25 minutes, ce qui s'explique entre autres par la tenue d'essais avec les unités d'amarrage mains libres à l'écluse 7. Pour les deux régions, il s'agit d'une amélioration comparativement à 2008.

Sécurité maritime

Le transport maritime reste un moyen de transport sécuritaire ayant un impact minimal sur l'environnement. En 2009, la Voie maritime a compté douze accidents de navires, un résultat qui se traduit par un taux de 2,3 accidents par 1 000 transits. De plus, ces accidents n'ont causé aucune pollution. Seul des délais mineurs à la navigation ont été rapportés en lien avec ceux-ci.

DES EMPLOYÉS FIABLES

La Corporation s'efforce d'offrir à ses employés les connaissances, la formation et l'équipement nécessaires pour qu'ils effectuent avec succès leurs tâches quotidiennes.

Emplois du présent et de l'avenir

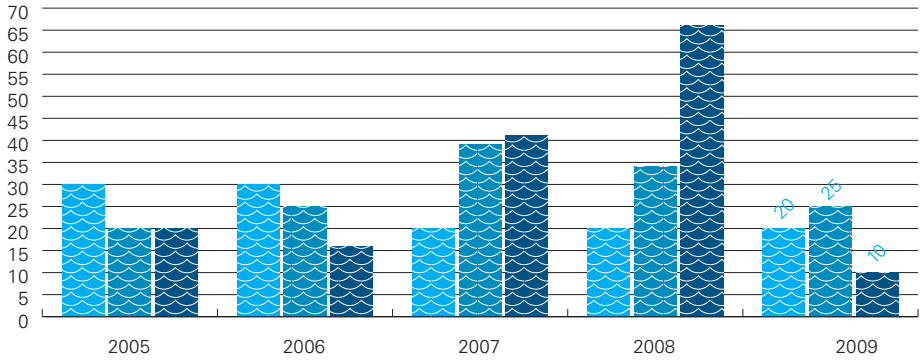
Reflétant le rôle de plus en plus important de la technologie, la structure organisationnelle de la Voie maritime a changé au cours des dernières années. En particulier, la création de postes d'éclusiers-métiers et la restructuration du groupe d'ingénierie sont directement liées au besoin de compter sur un personnel compétent formé pour maintenir et moderniser les infrastructures de la Voie maritime pour l'avenir.

La Corporation a maintenant un groupe complet d'éclusiers-mécaniciens et d'éclusiers-électriciens formés pour réaliser une grande partie des travaux d'entretien de tous les jours, ce qui a permis la réduction des temps de transits et la diminution des délais. Avec les éclusiers, ils font transiter les navires de manière efficace et sécuritaire dans le réseau, avec le moins de perturbations possibles.

En plus des travaux effectués au cours de l'année pour maintenir la fiabilité de nos structures, l'augmentation du budget pour le renouvellement des actifs exige que le groupe des ingénieurs prenne en charge des programmes plus ambitieux de travaux d'hiver.

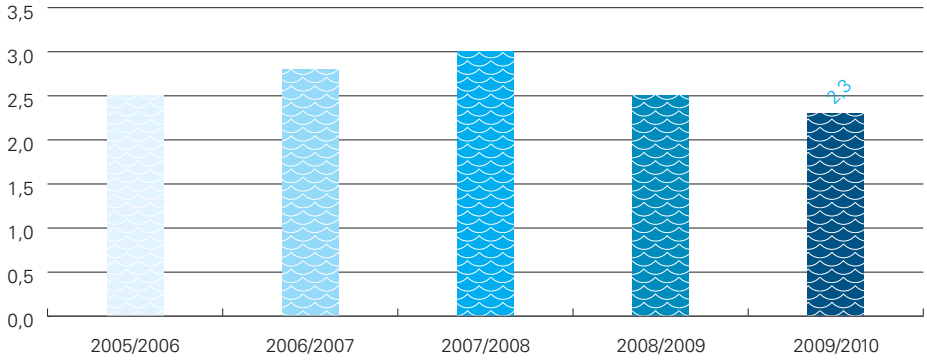
DÉLAI DU RÉSEAU PAR TRANSIT, PAR SECTION

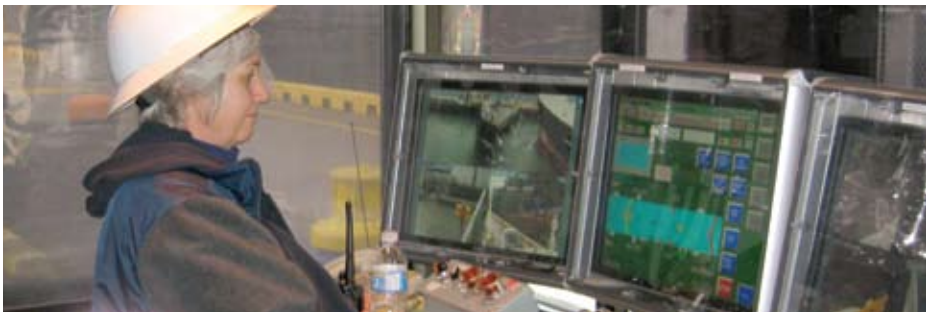
(Cible depuis 2007 = moins de 20 minutes par transit)



ACCIDENTS DE NAVIRES

(Accidents par 1 000 transits)





Évolution de la main-d'œuvre

En plus des changements en cours dans le monde des affaires, la Voie maritime observe des changements dans son personnel. Entre le 1er avril 2003 et le 31 mars 2010, 35 % des employés qui travaillaient à la Voie maritime alors ont pris leur retraite, dont 37 employés au cours de la dernière année financière. Durant la même période, 135 employés permanents ont été engagés, dont 25 depuis avril 2009. Cela signifie que 24 % de la main-d'œuvre de la Voie maritime est au sein de l'organisation depuis sept ans ou moins. D'ici 2015, 197 employés de plus seront éligibles à leur retraite, ce qui permet de croire que le nombre de départs et d'arrivées continuera de croître.

Ce roulement de personnel comporte des défis de taille notamment dans la planification de la relève et la gestion des connaissances; mais il représente aussi une occasion de s'adapter à la nouvelle réalité. À ce propos, la Corporation se tourne de plus en plus vers la technologie pour rendre son réseau accessible à un plus grand nombre de clients et pour soutenir les employés qui maintiennent la fiabilité de ses infrastructures vieillissantes.

Planification de la relève et recrutement

Encore une fois cette année, lors du processus de planification annuelle de la relève, la Corporation a identifié les secteurs où il y a un manque de relève. Les besoins sont particulièrement importants dans les secteurs de la gestion et des opérations. Pour relever ces défis, un projet pilote visant à préparer et à mettre en place un plan de développement pour certains employés précis a été amorcé en 2009.

De plus, à cause du nombre élevé de retraites, les activités de recrutement s'effectuent maintenant sans relâche. La Corporation a réussi à combler des postes qui constituaient des défis auparavant en travaillant avec des firmes externes et en renforçant sa visibilité lors d'événements tels le Salon Carrières du Réseau des ingénieurs du Québec.

Développement continu

La Corporation mise sur le développement continu de ses employés comme moyen pour maintenir une main-d'œuvre qualifiée capable d'offrir un service d'excellence. Les employés sont ainsi encouragés à prendre part aux programmes personnels et professionnels d'amélioration liés à leurs objectifs de carrière.

De plus, plusieurs activités de formation ont lieu tout au long de l'année, notamment des sessions de formation avant le début de chaque saison concernant les pratiques d'éclusage, le service à la clientèle, la santé et la sécurité.

En 2009, la Corporation a offert de nouvelles formations ainsi que des séances de rafraîchissement dans le domaine de la santé et de la sécurité aux gestionnaires et à certains employés au sein de l'organisation. Cela inclut la mise à jour des politiques sur l'abus d'alcool et de drogues ainsi que la prévention de la violence en milieu de travail.

Le succès grâce au personnel

L'engagement des employés constitue un ingrédient essentiel à la réalisation de l'excellence opérationnelle et au maintien d'un système durable. Le sondage interne effectué au printemps 2009 a réaffirmé les points forts de la Voie maritime et a permis d'identifier les domaines à améliorer. Des groupes de discussion ont ensuite été constitués pour approfondir les résultats obtenus et des actions seront prises à l'égard de certains éléments identifiés.

Une stratégie en matière de ressources humaines a été développée au cours de l'automne 2009 pour faire face aux enjeux mis en évidence par le sondage. Cette stratégie priorise trois secteurs : instaurer une culture d'entreprise axée sur le rendement; compléter et harmoniser les stratégies déjà en place pour satisfaire les demandes actuelles et futures en main-d'œuvre; et implanter un nouveau modèle de prestation de services entre le groupe des ressources humaines et les gestionnaires pour mieux répondre aux besoins des employés.

Communication

La communication interne est essentielle alors que la Voie maritime s'adapte à un environnement changeant. La Corporation s'est servie de plusieurs outils de communication afin d'informer les employés à propos des étapes en cours relativement au transit de demain et pour les impliquer dans le processus de changement. Cela inclut plus de communiqués, des éditions spéciales du journal des employés ainsi qu'un site intranet où les employés peuvent consulter les dernières informations disponibles.

Exercices d'urgence

En 2009, les employés de la Voie maritime ont participé à quelques exercices afin de se préparer à réagir efficacement en situation d'urgence.

La région de Niagara a pris part à l'activité « Soyons vigilants » coordonnée par l'état américain de New-York. Le scénario simulait un tremblement de terre dont les dommages collatéraux s'étendaient à la région de Niagara, causant le bris de certaines structures et l'inondation de plusieurs quartiers près du canal Welland. Les employés de la Voie maritime ont travaillé avec les responsables en situation d'urgence ainsi que les officiers du gouvernement pour répondre aux besoins tout au long de l'exercice.

Différents exercices ont aussi eu lieu à chacune des cinq écluses de la région de Maisonneuve au cours de la dernière année. Le centre des opérations a participé à des simulations avant le début de la saison de navigation pour être prêt à toutes les éventualités.

Tous ces exercices ont permis aux employés d'expérimenter le plan des mesures d'urgence de la Corporation et de bâtir des liens professionnels importants avec les officiers locaux. Ces exercices sont importants pour préparer les employés à agir immédiatement de manière efficace en cas d'urgence.

UNE PLUS GRANDE ACCESSIBILITÉ GRÂCE AU TRANSIT DE DEMAIN

La Corporation fait face à des défis importants pour moderniser une merveille d'ingénierie du 20e siècle et assurer sa durabilité. À cette fin, elle coordonne ses efforts avec ses parties prenantes de manière à positionner la Voie maritime en tant qu'artère de transport essentielle pour l'avenir.

UNE PLUS GRANDE ACCESSIBILITÉ PAR DE NOUVEAUX PROCESSUS

Rendre la Voie maritime plus accessible demande de s'attarder aux processus existants pour le transit des navires. Des changements de toutes sortes sont introduits de manière à satisfaire les besoins des clients actuels et d'en attirer de nouveaux.

Personnalisation

La personnalisation consiste à adapter les services offerts aux besoins individuels des clients plutôt que d'appliquer « une seule règle pour tous ». Développer un processus de transit plus souple qui s'ajuste aux caractéristiques et au rendement spécifiques de chaque navire est une manière d'attirer plus d'utilisateurs dans le réseau.

Personnaliser les services peut prendre différentes formes. Il peut s'agir de simplifier l'équipement requis à bord d'un navire pour l'éclusage ou d'adapter les procédures. Par exemple, l'obligation d'utiliser des câbles d'acier, équipement non standard pour la plupart des navires océaniques, représente des coûts additionnels qu'il est possible d'éliminer pour les navires jusqu'à 150 m de longueur hors tout sans compromettre la sécurité. Un autre exemple est l'utilisation de deux ou de trois câbles pour amarrer un navire au lieu des quatre câbles normalement utilisés, ce qui permet de réduire le temps d'éclusage des clients éligibles. Tel que démontré à l'écluse d'Iroquois en 2009, cette procédure a permis d'économiser en moyenne près de 10 minutes par transit et, en plus, les éclusiers ont ainsi pu éviter de manier 5 700 câbles, ce qui réduit les risques d'accidents.

Éclusage sans amarrage

Ce procédé d'éclusage, qui consiste à ce que le navire ne s'arrête pas à l'intérieur de l'écluse, a été utilisé avec succès à l'écluse d'Iroquois ainsi qu'à l'écluse 8 du canal Welland. À Iroquois, les deux tiers des transits ont été effectués de cette façon ce qui a permis une économie de temps moyenne de 27 minutes par transit. À l'écluse 8, 55 % des transits effectués entre le 14 juillet et la fermeture de la saison se sont faits sans amarrage et cette procédure a permis aux navires d'économiser en moyenne 17 minutes comparativement aux navires amarrés à l'aide de quatre câbles.

John Chalmers
Coordonnateur senior, Services du canal, région Niagara

John agit, au sein de la Voie maritime, en tant qu'agent de liaison entre les groupes d'entretien et des opérations ainsi qu'entre les clients et la Corporation. Grâce à sa grande expérience et à son engagement, cette position lui convient parfaitement.

« Travaillant à la Voie maritime depuis 1978, je peux affirmer que nous avons fait un bon bout de chemin au cours des 32 dernières années. En 1978, il y avait des navires partout et nous étions tous convaincus de l'application « d'une règle pour tous. » Maintenant, nous sommes beaucoup plus à l'écoute de nos clients. Le groupe de Services du canal, dont je fais partie, fait preuve de leadership à ce sujet : nous rencontrons régulièrement nos clients, écoutons leurs besoins et agissons ensuite pour répondre à leur demande. Mon rôle me permet aussi de servir les clients en contribuant directement au développement du transit de demain, même si, avec ma retraite qui approche à grand pas, je ne serai peut-être plus là lorsque son implantation sera finalisée. C'est tout de même satisfaisant de savoir que j'ai eu la chance, comme plusieurs autres, de participer à son développement. »

Optimisation du tirant d'eau

La Voie maritime travaille avec les transporteurs sur l'optimisation des tirants d'eau pour permettre aux navires éligibles d'exploiter un plus grand tirant d'eau. Des essais effectués en 2009 avec un tirant de 8,15 m (26'9") ont été concluants. Cela signifie que les navires peuvent transporter davantage de marchandises ce qui rentabilise la valeur d'un passage et augmente les avantages du transport maritime sur les plans de l'efficacité énergétique et de la faible empreinte de carbone.

UNE PLUS GRANDE ACCESSIBILITÉ GRÂCE AUX NOUVELLES TECHNOLOGIES

La Corporation met en place plusieurs technologies émergentes pour améliorer l'accessibilité à la Voie maritime et faciliter le transit pour les clients actuels et potentiels.

Éclusage mains libres

Une importante composante du transit de demain est la technologie des ventouses, qui est soumise à différents essais depuis 2007. La Corporation est la première à utiliser cette technologie dans un système d'éclusage. La mise en place de celle-ci dans l'ensemble du réseau de la Voie maritime permettrait d'en ouvrir l'accès à un plus grand nombre de navires de la flotte mondiale sans que ceux-ci ne doivent investir dans l'achat d'équipements spécialisés.

En 2009, deux nouvelles unités mains libres à treuil se sont ajoutées aux deux unités flottantes déjà présentes à l'écluse 7 du canal Welland. Les unités à treuil permettent aux ventouses d'éviter les obstacles tels que les barres de frottement sur les coques des navires. À partir du début octobre jusqu'à la fin de la saison de navigation, 168 transits ont été effectués avec l'équipement mains libres et 110 d'entre eux (65 %) ont été réussis.

Plus de 890 essais d'arrêt et de positionnement sans l'utilisation de câbles ont été effectués au cours de 2009 à l'écluse 3 à Beauharnois et à l'écluse 7 du canal Welland avec des taux de réussite respectifs de 76 % et de 60 %. Les navires doivent se placer à 850 mm ou moins du mur de l'écluse pour que les unités mains libres puissent s'y attacher. Les essais se poursuivront en 2010 afin d'identifier les principaux défis liés au positionnement et de formuler des solutions.

Autopositionnement des navires

Au cours de 2009, sept écluses ont été équipées du système d'autopositionnement des navires. Des améliorations ont été apportées au prototype initial et, conséquemment, le taux de réussite est passé de 55 % en juin à 95 % en fin de saison. L'installation du système d'autopositionnement sera complétée au cours de 2010.

Sécurité des systèmes

Avec une plus grande utilisation de la technologie vient la menace omniprésente de cyberattaques et d'intrusions hostiles. Afin de réduire ces risques, de protéger ses employés et ses partenaires, de préserver le caractère confidentiel de ses actifs et d'assurer la prestation ininterrompue de ses services, la Corporation a mis en place un bouclier de sécurité en réseau pour l'ensemble de son organisation.

Richard Lemieux
Chef éclusier, Beauharnois

Le poste de Richard lui permet de rencontrer et de discuter tous les jours avec les capitaines de navires et leur équipage. Grâce à ces échanges, son travail demeure stimulant en plus d'être une grande source d'apprentissage.

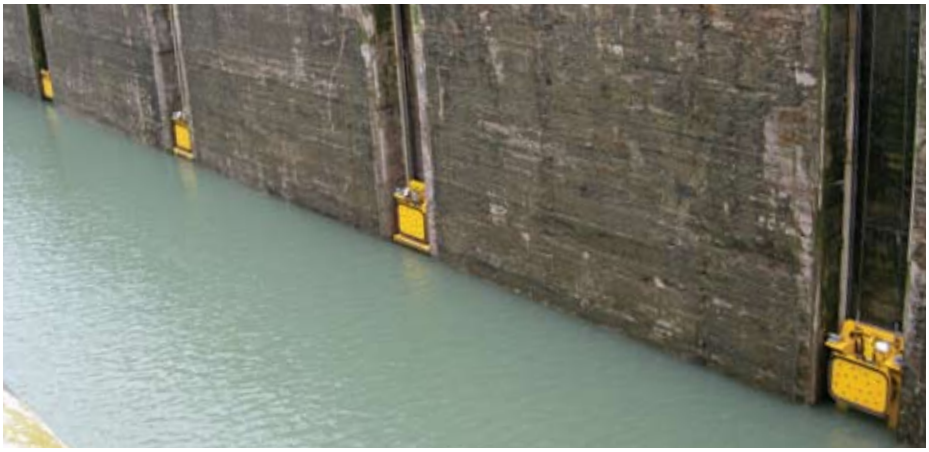
« En 2009, le système d'autopositionnement des navires est arrivé aux écluses de Beauharnois. Si certains se questionnaient sur la précision du système, aujourd'hui il n'y a plus de doute : il est précis et fiable. J'ai d'ailleurs été surpris de la précision des lectures du système dès son implantation. Le système d'autopositionnement est un outil qui peut faciliter le transit de navires et, bien que ce système soit encore à l'essai, je crois que nous pouvons déjà parler de succès! »

/Ventouse amarrant un navire

/Navire entrant dans l'écluse 7, canal Welland

/Unité à treuil

/Système d'autopositionnement des navires



/Les quatre unités à l'écluse 7, canal Welland

UNE PLUS GRANDE ACCESSIBILITÉ GRÂCE AU DÉVELOPPEMENT DE NOUVELLES AFFAIRES ET DE NOUVEAUX PARTENARIATS

La Corporation a été à l'origine de plusieurs initiatives de marketing et d'activités promotionnelles dans le but d'attirer plus de trafic dans la Voie maritime.

Autoroute H_2O

La Voie maritime est l'intendant de la marque et du programme Autoroute H_2O, qui vise à promouvoir la Voie maritime et à attirer de nouveaux clients et de nouvelles marchandises. Cette initiative est soutenue par de nombreux intervenants du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent et plusieurs efforts visent à accroître les bénéfices de celle-ci auprès des membres actuels et potentiels. Parmi ces efforts, notons la conférence annuelle de l'Autoroute H_2O, intitulée « Optimiser le présent en prévision de l'avenir », qui a eu lieu à Mississauga les 3 et 4 novembre 2009 et qui a rassemblé 129 personnes.

Une campagne promotionnelle sous le thème « Go autoroute H_2O » a aussi été utilisée dans les médias radio et imprimés, soulignant l'emplacement stratégique de la Voie maritime et sa capacité de transporter toutes sortes de marchandises.

Conférences et expositions

En compagnie de membres de l'Autoroute H_2O, la Corporation a participé à plusieurs événements dédiés au transport pour sensibiliser l'industrie à l'importance et aux possibilités du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent. Ces événements incluent les conférences et expositions Breakbulk à Anvers, en Belgique, et en Nouvelles-Orléans, ainsi que la conférence annuelle de l'Association canadienne de l'énergie éolienne à Toronto.

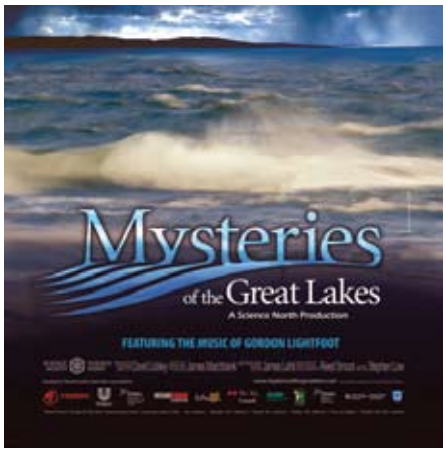
IMAX – *Le mystère des Grand Lacs*

Encore en 2009, la Voie maritime a commandité en partie certaines projections du film IMAX *Le mystère des Grand Lacs* de manière à sensibiliser le public au réseau Grands Lacs-Voie maritime. Des visionnements ont notamment eu lieu en Nouvelles-Orléans, à Milwaukee et à Niagara Falls.

Mission commerciale

La mission commerciale habituelle n'a pas eu lieu en 2009 à cause du contexte économique et de son impact sur plusieurs de nos collaborateurs. À la place, la Corporation, avec sa contrepartie américaine, la Saint Lawrence Seaway Development Corporation, s'est rendue à Amsterdam, Rotterdam, Duisburg et Londres en septembre pour rencontrer des transporteurs maritimes de courte distance, connaître leurs meilleures pratiques opérationnelles et identifier les possibilités d'intégrer cette approche au modèle nord-américain. Le développement du transport maritime de courte distance est une stratégie clé de la Corporation pour attirer de nouvelles marchandises et de nouveaux navires dans les eaux de la Voie maritime.

La Corporation continue d'ailleurs de miser sur des représentants outre-mer pour promouvoir la Voie maritime et encourager les transporteurs et expéditeurs à tirer profit des capacités du réseau.



Révision des plans de navires

L'un des services offerts par la Voie maritime est de réviser les plans des navires qui seront construits ou rénovés de manière à ce que les propriétaires incluent les éléments spécifiques requis pour naviguer dans la Voie maritime lors de leur construction ou rénovation. Il est plus économique d'inclure ces éléments pendant la construction qu'après la sortie du navire du chantier. Cette année, à la demande d'un client, un inspecteur maritime de la Voie maritime s'est rendu en Chine pour jeter un coup d'œil à un navire en construction. Au cours de sa visite, il a pu suggérer des améliorations afin que ce type de navire soit conforme aux exigences de la Voie maritime, ce qui permettra d'accroître la gamme de navires pouvant y naviguer.

Sphère d'influence

En travaillant avec plusieurs niveaux de gouvernements et certains intervenants, il est possible de sensibiliser un plus grand nombre d'acteurs au potentiel de la Voie maritime à servir les intérêts des provinces et des états de l'Amérique du Nord.

En 2009, l'étude sur le secteur maritime en Ontario commandée par le Forum des transports maritimes de l'Ontario en collaboration avec le ministère des Transports de l'Ontario a été publiée. Les conclusions du rapport sont relativement positives concernant le rôle que pourrait jouer le transport maritime dans l'avenir et la Voie maritime travaillera avec le Forum à communiquer les résultats de l'étude.

Communications et relations publiques

Les corporations canadienne et américaine de la Voie maritime ont commandité la 16e conférence internationale annuelle sur l'écosystème du fleuve Saint-Laurent et des Grands Lacs qui s'est tenue en mai 2009 à Cornwall, en Ontario. Au cours de la conférence, les deux corporations ont fait une présentation conjointe concernant le règlement de gestion des eaux de lest et l'approche unifiée des deux pays pour prévenir l'introduction d'espèces aquatiques envahissantes.

Dans le cadre du 50e anniversaire de la Voie maritime, la Corporation s'est jointe à Canadian Geographic dans un projet qui a permis à la Voie maritime de paraître en première page de l'édition de juillet/août du magazine. De plus, des contenus ont été élaborés pour l'Atlas canadien en ligne et pour des plans de leçon publiés par la Société géographique royale du Canada qui ont été distribués dans plus de 15 000 écoles du Canada. Ce projet était une bonne manière d'accroître la visibilité de la Voie maritime auprès du public et de faire valoir les avantages du transport maritime.

RESPONSABILITÉ SOCIALE DE L'ENTREPRISE

La Voie maritime s'engage à soutenir un développement durable et s'efforce de maintenir l'équilibre entre les intérêts des divers intervenants dans l'exercice de ses opérations et dans la gestion responsable du réseau. En particulier, une grande importance est accordée aux communautés et à l'environnement.

FAIRE UNE DIFFÉRENCE POUR L'ENVIRONNEMENT

Le transport maritime comporte de nombreux avantages environnementaux. Il s'agit du mode de transport le plus efficace énergétiquement. Expédier des marchandises par mode maritime est l'une des meilleures options pour réduire l'empreinte de carbone du secteur des transports tout en permettant le développement de l'économie du Canada et des États-Unis. Avec ses partenaires, la Voie maritime prend des mesures de toutes sortes pour améliorer la performance environnementale de son réseau.

Alliance verte

La Corporation est un membre de l'Alliance verte, un partenariat qui rassemble des membres de l'industrie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Les membres doivent d'ailleurs autoévaluer leur performance environnementale selon des indicateurs prédéterminés. La Voie maritime participe activement à cette initiative en évaluant chaque année plusieurs aspects de ses opérations dont les espèces aquatiques envahissantes, ses émissions de gaz à effet de serre, et son empreinte environnementale globale. Plusieurs de ces éléments ont été améliorés au cours des dernières années et le progrès vers des pratiques durables plus avancées se poursuit.

Gestion des eaux de lest

Des mesures concrètes ont été instaurées par les deux corporations de la Voie maritime pour limiter l'introduction d'espèces aquatiques envahissantes dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime. Les procédures de contrôle et de gestion de l'eau de lest mises en place en 2006 et en 2008 ont montré de bons résultats : aucune nouvelle espèce aquatique n'a été recensée dans les eaux du réseau au cours des trois dernières années.

En 2009, quelque 295 navires océaniques ont fait l'objet d'un examen de leurs citernes de lest. Des 5 576 citernes inspectées, 115 n'étaient pas conformes aux normes établies. Les navires non conformes ont dû garder l'eau de lest et les sédiments à bord. Ainsi, 100 % de l'eau de lest rejetée dans le système était conforme à nos exigences.

Émissions de gaz à effet de serre

Des efforts continus pour réduire les émissions de gaz à effet de serre générées lors des activités de la Corporation ont donné de bons résultats. Les émissions dépendent en grande partie des conditions climatiques, surtout en début et en fin de saison. Grâce à des températures plus clémentes en 2009, la Corporation a émis 2 314 tonnes d'équivalents CO_2, soit près de 1 000 tonnes de moins qu'en 2008, une réduction de 31 %. Cette diminution est principalement due aux économies réalisées sur l'énergie dépensée pour prévenir la formation de glaces dans les écluses.

La moyenne des émissions pour la période 2007 à 2009 a été de 2 884 tonnes par année, une diminution de 10 % par rapport à la période de référence. L'objectif de la Corporation était d'atteindre une diminution de 15 %. Un plan pour atteindre ce pourcentage de réduction a été développé. Il inclut l'utilisation aux écluses de Beauharnois de compresseurs électriques en remplacement des unités activées au diesel et l'amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments et de la flotte de véhicules.

Étude sur les activités de déglaçage

Une étude conjointe d'observation de trois ans, lancée à la signature d'un protocole d'entente en mai 2006 entre le Conseil des Mohawks d'Akwesasne, Transports Canada et la Saint Lawrence Seaway Development Corporation des États-Unis, s'est terminée en 2009. Cette étude visait à observer les effets physiques des activités de déglaçage de la Voie maritime

Shirley Bissonnette
Agente de la paie et des pensions,
Service des finances

Shirley a un rôle important et apprécié au sein de la Corporation puisqu'elle s'occupe de la paie des employés. Mais elle est aussi bien connue pour son implication communautaire et son souci de rendre son milieu de travail vivant au grand plaisir de ses collègues et amis.

« En tant que membre de la famille de la Voie maritime depuis 2003, je suis fière de voir les gens soutenir divers organismes, que ce soit par une collecte de denrées alimentaires, une activité organisée dans le cadre de Mission : Possible! ou un concours de putting lors de notre tournoi de golf annuel. Mais l'événement que j'apprécie le plus est le Relais pour la vie de la Société canadienne du cancer, au sein duquel je m'implique depuis 3 ans. Cette année, un membre de notre équipe et collègue a perdu sa bataille contre le cancer, et malheureusement, ce n'était pas la seule personne au sein de la Corporation à combattre cette maladie. Même si nous marcherons avec le cœur lourd, ce sera encore une fois l'occasion pour mes collègues et moi de s'assembler pour faire une différence. »

durant la période d'ouverture de la saison. L'étude a conclu qu'aucun effet négatif n'avait été observé sur les rivages étudiés. Ces observations serviront de données de base pour comparer le déglaçage naturel avec les opérations de déglaçage dans l'avenir. Deux avantages majeurs de cette étude de trois ans sont l'établissement de solides bases de communication entre les parties et une meilleure compréhension des besoins de chacun. Les entités de la Voie maritime se sont engagées à continuer le processus de consultation avec les Mohawks lorsqu'elles détermineront les dates d'ouverture de la saison.

Conformité environnementale des locataires

Pour étendre sa sphère d'influence, la Corporation a entrepris en 2007 un programme de vérification de la conformité environnementale de ses locataires industriels et commerciaux. Au cours de l'année 2009, la Corporation a effectué neuf vérifications initiales auprès de cinq locataires de la région Maisonneuve et de quatre locataires de la région Niagara. Cet exercice permet de vérifier que les locataires connaissent leurs responsabilités concernant les terres qu'ils utilisent. La Corporation a également fait le suivi des recommandations formulées en 2007 et 2008.

Espèces menacées et habitats protégéss

La Corporation a été invitée par le ministère des Ressources naturelles et de la Faune du Québec à participer au développement du plan de conservation de la rainette faux-grillon. Une importante population de cet amphibien, une espèce vulnérable selon le Ministère, est présente en bordure sud du canal de Beauharnois. Le plan vise notamment à protéger les zones d'habitat existantes et à relier ces habitats par des couloirs de manière à assurer la survie à long terme de l'espèce.

FAIRE UNE DIFFÉRENCE AUPRÈS DES COMMUNAUTÉS

La Voie maritime, consciente de partager la ressource qu'est le fleuve Saint-Laurent, s'implique activement dans les activités des communautés environnantes de façon à renforcer ses bonnes relations avec celles-ci.

Implication de la Corporation et des employés

En 2009, la Corporation a annoncé sa contribution au financement de la construction d'un nouveau centre de santé à St. Catharines. Localement, les employés sont toujours aussi impliqués dans leur communauté. Leur participation à des activités telles que le *Relais pour la vie* de la Société canadienne du cancer, le *Défi Vélo Onco* pour amasser des fonds au bénéfice de l'hôpital Charles-Lemoyne, *Aux Quilles* pour les enfants pour les Grands frères et grandes sœurs de Cornwall, la journée à la cabane à sucre avec les élèves de l'école REACH, ainsi que les célébrations *Safe Communities* et *Canal Days* à Port Colborne sont des exemples de leur engagement auprès des communautés où ils vivent et travaillent.

Les employés ouvrent aussi leur cœur, et leur porte-monnaie, durant la période de Noël; ils ont offert plus de 100 nouveaux jouets à des enfants dans le besoin et ont remis environ 3 000 $ à des organismes locaux. Des dons en argent ont aussi été remis à la Croix-Rouge pour venir en aide aux victimes des tremblements de terre qui ont eu lieu en Italie et à Haïti.

Centraide – un effort conjoint

Tous les ans, la Voie maritime appuie l'organisme Centraide en organisant des campagnes de financement dans chaque région de travail. Les employés ont encore une fois été très généreux envers cette organisation, et pour aider encore davantage les différentes communautés, la Corporation a égalé la somme de plus de 33 000 $ amassée par les employés en 2009.

La responsabilité sociale concerne aussi la création d'un milieu de travail où les employés peuvent s'épanouir professionnellement et personnellement. Au cours des années, la Voie maritime a implanté de nombreux programmes à cette fin.

FAIRE UNE DIFFÉRENCE POUR LES EMPLOYÉS

Santé et sécurité en milieu de travail

La Corporation s'engage à maintenir un milieu de travail sécuritaire et sain pour ses employés, et pour ce faire, compte sur un comité santé et sécurité corporatif ainsi que sur des comités locaux qui sont tous impliqués dans le développement des pratiques et des politiques de travail sécuritaires. Les membres des comités santé et sécurité, les syndicats et les chefs-éclusiers sont aussi impliqués dans le développement et la mise en œuvre de nouvelles procédures.

Au cours de la semaine de la sécurité et de la santé au travail, au début mai, les employés des régions et du siège social ont tenu différents événements pour promouvoir des comportements sécuritaires au travail et à la maison. Les employés de la région Niagara ont aussi pris part, au début décembre, à une campagne de sensibilisation à la conduite sécuritaire ainsi qu'à l'importance de se préparer pour le changement de saison.

Le bon dossier de la Voie maritime en matière de sécurité au travail s'est poursuivi en 2009 : les employés de l'écluse d'Iroquois ont atteint 17 ans sans accident avec perte de temps en 2009, alors que les employés des écluses de Beauharnois ont célébré un an sans accident pour l'ensemble de leur équipe. L'équipe de gestion reconnaît ces réussites et les célèbre par la distribution d'autocollants du « travailleur sécuritaire », de lettres de félicitations ou par d'autres événements.

Équité en matière d'emploi

La Corporation continue de promouvoir l'équité en matière d'emploi pour les employés internes et les candidats externes. En 2009, un nouveau groupe de consultation en équité en matière d'emploi a été formé et a révisé le plan de trois ans pour éliminer les barrières existantes dans le processus d'embauche.

Le tableau ci-dessous présente les statistiques internes et externes pour quatre groupes désignés, en date du 31 décembre 2009.

Groupe désigné	Employés de la Corporation	Disponibilité externe
Femmes	**113**	**110**
Autochtones	**10**	**4**
Minorités visibles	**40**	**39**
Personnes ayant un handicap	**39**	**23**

Mission : Possible!

Pour la première fois en 2009, la Corporation a lancé un programme corporatif combinant le mieux-être et l'implication auprès des communautés. Le défi *Mission : Possible!* a rassemblé seize équipes de cinq personnes pour une période de cinq mois. Les participants ont accumulé des points pour leurs saines habitudes de vie, pour l'organisation d'activités de mieux-être à l'intention des autres équipes et des employés de la Voie maritime, ainsi que pour avoir encouragé leurs collègues à participer à des activités réalisées dans leur communauté.

Puisque le mieux-être passe aussi par l'adoption de bonnes habitudes à l'extérieur du milieu de travail, la Corporation encourage la pratique d'activités physiques grâce à un programme de remboursement pour la mise en forme physique. Au total, 204 employés ont profité en 2009 de cette mesure corporative très populaire.

RÉGIE INTERNE

(au 31 mars 2010)

La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent est régie par un conseil d'administration de neuf membres. Celui-ci est chargé de veiller à la viabilité à long terme de la Voie maritime en tant que partie intégrante de l'infrastructure des transports du Canada. Le conseil d'administration supervise de nombreux aspects du mandat de la Corporation, y compris la planification stratégique, la gestion des risques, la planification de la relève, la politique en matière de communications et l'intégrité des contrôles internes de la Corporation. En outre, il examine les états financiers et il fixe des limites à l'autorité de la direction, à ses responsabilités et aux dépenses imprévues. Des comités du conseil d'administration se consacrent à la régie, aux ressources humaines, à la vérification et au renouvellement des actifs.

De gauche à droite (haut) : Paul A. Gourdeau, Richard Gaudreau, William Keays, Peter G. Cathcart
De gauche à droite (bas) : William D. Mooney, Richard J. Corfe, Guy C. Véronneau, David F. Mothersill, Ian MacGregor

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Peter G. Cathcart
Représentant le gouvernement ontarien

Richard J. Corfe
Président et chef de la direction

Richard Gaudreau
Représentant le gouvernement fédéral

Paul A. Gourdeau
Représentant les armateurs internationaux

William Keays
Représentant le gouvernement québécois

Ian MacGregor
Représentant les armateurs domestiques

William D. Mooney
Représentant le secteur des céréales

David F. Mothersill
Représentant le secteur du fer et de l'acier

Guy C. Véronneau
Président
Représentant les autres industries et groupes

RÉGIE INTERNE

Dirigeants

Richard J. Corfe
Président et chef de la direction

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

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

Karen Dumoulin
Directrice des finances

Yvette Hoffman
Avocate-conseil et secrétaire

MEMBRES DE L'INDUSTRIE 2009-2010

Armateurs domestiques

Algoma Central Corporation
St. Catharines (Ontario)

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

Groupe Desgagnés Inc.
Québec (Québec)

Lower Lakes Towing Ltd.
Port Dover (Ontario)

McKeil Marine Limited
Hamilton (Ontario)

St. Marys Cement Inc.
Toronto (Ontario)

Upper Lakes Group Inc.
Toronto (Ontario)

Céréales

ADM Agri-Industries Company
Windsor (Ontario)

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

Bunge du Canada ltée
Québec (Québec)

Cargill Limited
Winnipeg (Manitoba)

Louis Dreyfus Canada Ltd.
Calgary (Alberta)

Richardson International Limited
Winnipeg (Manitoba)

Commission canadienne du blé
Winnipeg (Manitoba)

Viterra Inc.
Regina (Saskatchewan)

Armateurs internationaux

Colley Motorships Ltd.
Montréal (Québec)

Fednav International Limitée
Montréal (Québec)

Gibson Canadian & Global Agency Inc.
Montréal (Québec)

Gresco ltée
Montréal (Québec)

Inchcape Shipping Services
Dorval (Québec)

McLean Kennedy Inc.
Halifax (Nouvelle-Écosse)

Montréal Marine Services Inc.
Longueuil (Québec)

Montship Inc.
Montréal (Québec)

Navitrans Shipping Agencies Inc.
Montréal (Québec)

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

Autres membres

Columbia Grain (Inc.
Minneapolis (Minnesota)

Essroc Italcementi Group
Mississauga (Ontario)

Keystone Canada Inc.
Montréal (Québec)

Lafarge Canada Inc.
Concord (Ontario)

OmniSource Corporation
Burlington (Ontario)

Redpath Sugar Ltd.
Toronto (Ontario)

The Canadian Salt Company Ltd.
Pointe-Claire (Québec)

The Mosaic Company
Colonsay (Saskatchewan)

Voyageur Marine Transport Limited
Ridgeville (Ontario)

Acier et minerai de fer

ArcelorMittal Dofasco Inc.
Hamilton (Ontario)

La compagnie minière IOC
Montréal (Québec)

U.S. Steel Canada
Hamilton (Ontario)