

ST. LAWRENCE SEAWAY
VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT



Adaptabilité

RAPPORT ANNUEL 2008-2009



Corporation de Gestion
de la Voie Maritime
du Saint-Laurent

The St. Lawrence
Seaway Management
Corporation



CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (CGVMML), 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 CGVMML gère et exploite les installations canadiennes de la Voie maritime du Saint-Laurent pour le compte du gouvernement fédéral, en vertu d'une entente à long terme conclue avec Transports Canada.

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 Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent et ses partenaires... le réseau de transport de choix.

- avec le passage des navires comme service de base, la Corporation a développé ses affaires par la diversification dans des activités maritimes connexes et en tirant profit d'autres occasions d'affaires
- notre personnel hautement qualifié offre un service impeccable à la clientèle avec, à l'appui, une technologie de pointe qui facilite le passage des navires à travers le réseau navigable dans son entier
- notre entreprise alerte et efficace se compose d'employés versatiles, motivés et responsabilisés de manière à pouvoir prendre part à sa réussite, dans un environnement favorable à l'apprentissage et au développement continus

NOS VALEURS

Respect, intégrité, ouverture et innovation

La Voie maritime est une composante essentielle de l'infrastructure des transports en Amérique du Nord et un lien vital entre l'industrie et le monde entier. Elle permet de transporter des cargaisons de matières premières et de produits finis en provenance d'un vaste réseau de ports intérieurs à destination des marchés mondiaux et elle le fait de manière responsable tant sur les plans social qu'économique et environnemental.

La Voie maritime du Saint-Laurent permet le passage de navires de charge, de bateaux de croisière et de nombreux autres types de navires à travers une série d'écluses et de chenaux reliant Montréal au lac Érié et donnant accès à 3 700 kilomètres d'eaux navigables. La CGVMML dispose des atouts suivants :

- un personnel dévoué et professionnel fier d'offrir un service d'excellente qualité à la clientèle;
- une gestion du trafic de haute qualité recourant à l'identification automatique des navires et au suivi en temps réel;
- un réseau fiable, dont la disponibilité est en tout temps supérieure à 99,0 %;
- la capacité de recevoir de grands navires pouvant atteindre 225,5 m de longueur hors tout et 23,8 m de largeur, avec un tirant d'eau de 8,08 m;
- des inspections communes des gouvernements canadien et américain à l'entrée, ce qui évite les dédoublements;
- l'inspection des eaux de ballast à l'entrée du réseau, ce qui limite la prolifération d'espèces envahissantes dans le réseau Grands Lacs – Voie maritime du Saint-Laurent;
- un site web binational qui est la source d'information la plus complète sur la Voie maritime et les Grands Lacs, avec des données en temps réel sur la navigation, des liens vers des sites gouvernementaux et commerciaux sur le transport maritime et des services de cybercommerce complets; et
- un excellent dossier en matière de sécurité.

COMMENTAIRES

Vos commentaires sont toujours appréciés : vous pouvez les adresser à Marketing@seaway.ca ou par télécopieur au (613) 932-7286



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

**The St. Lawrence
Seaway Management
Corporation**

SIÈGE SOCIAL
202, rue Pitt
Cornwall (Ontario)
K6J 3P7
(613) 932-5170

RÉGION MAISONNEUVE
151, rue de l'Écluse
Saint-Lambert (Québec)
J4R 2V6
(450) 672-4110

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

SITES WEB :

www.grandslacs-voiemaritime.com
www.auth2o.com



Adaptabilité

La stratégie de la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent en matière de développement durable vise à maximiser les bénéfices, minimiser les impacts et gérer les coûts, tout en créant des conditions qui contribuent à la réussite des employés. Dans le rapport annuel de l'année dernière, intitulé *À l'avant-garde des changements*, nous avons souligné l'évolution du contexte commercial dans lequel nous exerçons nos activités. Au début de l'exercice 2008-09, la Corporation a mis en œuvre une nouvelle étape de son plan stratégique axé sur la flexibilité et l'adaptabilité.

Le présent rapport annuel met l'accent sur *l'Adaptabilité* pour présenter les résultats de la Corporation de l'année qui vient de s'écouler.

Depuis son ouverture, il y a 50 ans, la Voie maritime a toujours réussi à s'adapter à des environnements changeants, que cette adaptation ait été guidée par des considérations commerciales, les conditions du marché, les besoins de l'infrastructure ou des enjeux liés à la main-d'œuvre. Notre capacité d'adaptation a été particulièrement mise à l'épreuve en 1998, lors de la transformation de l'Administration de la Voie Maritime en une société sans but lucratif exploitée comme une entreprise privée. C'est ainsi qu'est née la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent. Le gouvernement fédéral demeure propriétaire des infrastructures et la nouvelle corporation est administrée par un conseil composé de neuf administrateurs qui représentent les expéditeurs, les transporteurs et les gouvernements.

L'an dernier, comme par les années précédentes, pour atteindre nos objectifs en développement durable, nous avons dû nous adapter à notre environnement changeant. Nous avons négocié une nouvelle Entente de gestion, d'exploitation et d'entretien (EGEE) avec Transports Canada et adapté nos activités pour tenir compte des modalités de cette Entente. Nous avons signé une convention collective de trois ans avec le syndicat des Travailleurs canadiens de l'automobile (TCA) qui représente les employés syndiqués de la Voie maritime et nous avons inclus les changements négociés dans nos pratiques de travail. Nous nous sommes

adaptés aux processus et procédures de la technologie moderne avec l'autopositionnement des navires, l'amarrage mains libres et la commande des ponts à distance.

Nous avons élargi notre programme de financement pour le renouvellement des actifs pour la période 2008 à 2013. Nous avons passé en revue le volet ingénierie et adapté sa structure afin de pouvoir gérer plus efficacement les nombreux projets qui seront entrepris pendant cette période de cinq ans.

Il ne faut pas oublier non plus les consultations continues entreprises avec les clients et nos efforts pour nous adapter à leurs besoins qui ne cessent de changer. Ceci nous a amené à augmenter le tirant d'eau des navires qui est passé de 26' 3" à 26' 6", ce qui permet de charger plus de marchandises, et à instituer des péages incitatifs pour attirer de nouvelles affaires.

Ces dernières années, nous sommes devenus plus conscients des aspects environnementaux et sociaux de nos activités. En tant qu'intendants d'une ressource binationale que nous partageons avec les habitants des nombreuses communautés riveraines de la Voie maritime, nous nous devons de gérer le réseau de manière responsable. Cette prise de conscience renouvelée a donné lieu à une période d'adaptation pendant laquelle nous sommes devenus plus proactifs dans nos consultations avec les Premières nations, les groupes environnementaux et d'autres groupes concernés. Nous avons tenu compte de leurs préoccupations en ce qui concerne les effets du bris des glaces et des espèces aquatiques envahissantes. Nous sommes conscients des répercussions de nos activités et nous continuons à travailler pour tenir compte des facteurs économiques, sociaux et environnementaux.

Notre développement durable est étroitement lié à notre capacité à nous adapter à un monde en constante évolution, comme l'a clairement démontré la débâcle financière qui a marqué la fin de l'année 2008. Nous sommes passés d'une excellente année, avec plus de nouvelles marchandises transportées que prévu, à un dernier trimestre particulièrement faible et des résultats annuels inférieurs à ceux de 2007 au niveau du trafic.

Avec ceci en toile de fond, le reste du rapport annuel sera présenté en différentes sections : continuité, mise en valeur, services sur mesure et développement durable.

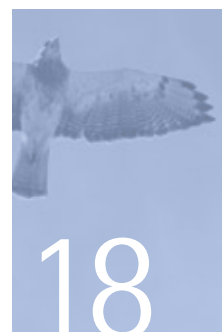
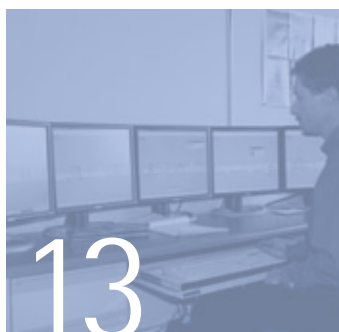


TABLE DES MATIÈRES

03	MESSAGE DU PRÉSIDENT
06	CONTINUITÉ
	Résultats d'exploitation
	Promotion et sensibilisation
	Sphère d'influence
	Relations avec les parties prenantes
13	MISE EN VALEUR
	Santé et sécurité
	Une main-d'œuvre en évolution
	Application de la technologie
	Plan de renouvellement des actifs
17	SERVICES SUR MESURE
18	DÉVELOPPEMENT DURABLE
	Matrice des facteurs d'influence
22	RÉGIE INTERNE
24	RÉSUMÉ FINANCIER



Richard Corfe
Président et chef
de la direction

Message du président

ST. LAWRENCE SEAWAY
VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT



2008 fut l'année de l'achèvement de la 50^e saison de navigation de la Voie maritime du Saint-Laurent, et 2009 sera l'année où nous fêterons notre cinquantième anniversaire, par une foule d'événements tout au long de l'année.

En décembre dernier, pour souligner cet événement, nous avons inauguré les célébrations en organisant une réception pour l'industrie à Montréal en partenariat avec la Saint Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC) des États-Unis. Le 18 mars 2009, nous avons également offert des dîners d'honneur à tous nos employés et leurs invités à nos trois principaux sites de travail : Saint-Lambert, Cornwall et St. Catharines. À cette occasion, nous avons distribué des exemplaires de notre livre commémoratif, *La Voie maritime du Saint-Laurent, cinquante ans et l'avenir à nos portes*, qui a été écrit par D'Arcy Jenish, journaliste pigiste et auteur accompli. Ce livre se penche sur l'histoire de la voie navigable, fournit un aperçu de la situation actuelle et entrevoit son potentiel pour l'avenir. Lors de la dernière journée de l'exercice financier de 2008-09, ces événements ont été suivis par des cérémonies d'ouverture pour célébrer le 50^e anniversaire de la Voie maritime à l'écluse de Saint-Lambert et à l'écluse 3 du canal Welland.

Ces célébrations, annonciatrices de celles qui auront lieu en 2009, ont permis de couronner une année à la fois chargée et fructueuse pour la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent : en effet, des progrès ont été réalisés avec bon nombre de nos principales parties prenantes. Premièrement, les ententes qui ont été conclues avec le gouvernement du Canada et le syndicat des TCA nous permettent d'aller de l'avant avec nos stratégies; deuxièmement, la progression de nos initiatives en matière de technologies fournit des repères de direction et de décision clairs pour notre avenir; et troisièmement, nos procédures pour l'eau de ballast se sont soldées par d'excellents résultats pour l'examen des navires, renforçant ainsi notre crédibilité aux yeux de tous les observateurs impartiaux de ce dossier. De plus, le nouvel achalandage à travers le réseau a été plus important que prévu et l'ensemble du trafic pour la saison de 2008 a été substantiel jusqu'au dernier trimestre. Un suivi rigoureux de la gestion des coûts nous a permis, une fois de plus, d'atteindre les objectifs de notre plan d'affaires en 2008-09.



2008-09 fut la onzième année d'exploitation de la Corporation et la première année dans le cadre d'une version révisée de l'Entente de gestion, d'exploitation et d'entretien. Elle a été inaugurée avec une nouvelle structure de péage, un gel des augmentations sur trois ans et un programme incitatif pour augmenter l'achalandage au sein du réseau. Ajouté à l'investissement en renouvellement des actifs, cela a permis d'établir une base solide pour la réussite.

L'entente conclue avec le syndicat représentant les employés des opérations et de l'entretien, le groupe de supervision et le groupe du siège social de Cornwall permet de tirer parti de ce progrès. Elle dote la Corporation de flexibilité pour moderniser ses opérations, soit par l'introduction de technologies, soit par la modification des procédures d'exploitation, et lui permet d'ajuster ses ressources humaines.

Ces ententes confèrent de la stabilité à la Corporation. Elle peut consacrer son énergie à éliminer les obstacles d'accès au réseau ou pour l'augmentation de son utilisation, en travaillant directement sur les facteurs qu'elle contrôle et en exerçant de l'influence sur les autres.

Nous avons continué à essayer de nouvelles technologies de service et franchi des étapes importantes. La technologie d'autopositionnement des navires a été testée dans les deux régions d'exploitation et sera mise en place à l'échelle du réseau. L'essai de l'amarrage mains libres à l'écluse 7 du canal Welland a confirmé notre conviction selon laquelle cette technologie pourrait fonctionner dans notre environnement et a permis d'identifier les obstacles à franchir avant d'envisager une mise en œuvre intégrale. Au cours de l'hiver, l'écluse a subi des changements physiques qui ont préparé le terrain pour l'essai du prototype final.

La gestion de l'eau de ballast, une préoccupation pour tous ceux qui s'intéressent à la protection du réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime, a constitué une autre réussite de l'année. Pour la première fois, l'ouverture de la saison de 2008 a été effectuée avec une approche commune aux États-Unis et au Canada relative notamment à l'échange ou au rinçage à l'eau salée de toutes les citernes de ballast des navires entrant dans le réseau. Cette procédure, appuyée par des scientifiques expliquant que le rinçage à l'eau salée des citernes de ballast est un moyen très efficace pour éliminer les espèces envahissantes, a fait l'objet d'une couverture médiatique lors d'une journée des médias à Saint-Lambert en mai 2008. À la fin de l'année, plus de 99 % de toutes les citernes de ballast des navires avaient subi une inspection physique de conformité au règlement. Nous pouvons ainsi affirmer que depuis mars 2008, aucune eau de ballast non traitée n'a été déchargée dans la Voie maritime ou dans les Grands Lacs.



Cette année fut un défi en ce qui concerne le maintien et la fiabilité des infrastructures. Au cours de l'année, le financement pour le renouvellement des actifs a été accru de manière significative, alors que les ressources en matière de construction, à la fois à l'interne et sur le marché étranger, étaient particulièrement coûteuses. La Corporation a fait face à cette nouvelle réalité en restructurant ses ressources en ingénierie et en menant à bien le travail de l'année, dans les délais prescrits et en respectant le budget établi. Cela comprenait la conversion aux commandes hydrauliques des deux dernières écluses du canal Welland.

En ce qui concerne nos employés, 2008-09 fut une nouvelle année de changements majeurs. La transition générationnelle s'est poursuivie avec le départ à la retraite de plusieurs *baby-boomers* et l'arrivée de nombreux représentants des générations X et Y. Ce renouvellement a induit une perte de connaissances et d'expérience et met à l'épreuve notre capacité d'adaptation et celle d'assurer la continuité. La Corporation a relevé ces défis tout au long de l'année. En mettant au point les tâches et les compétences de l'avenir, elle se positionne pour tirer le meilleur parti de l'ancien et du nouveau et prépare ainsi ses ressources humaines aux besoins futurs.

Et puis il y a eu la crise! Cette année, je ne peux terminer mon message sans reconnaître les changements radicaux qui se sont produits au cours des six derniers mois. La crise économique, la perte de confiance et le manque de crédit ont tous causé une importante baisse du volume habituel de marchandises expédiées par la Voie maritime. Bien que presque 5 % de nos recettes soient attribuables à un nouvel achalandage, preuve que nos initiatives ont porté fruit, les résultats finaux pour 2008-09 sont moins élevés que ceux de notre plan d'affaires.

L'*AdaptAblité*, comme ce rapport annuel a été intitulé, sera un facteur crucial pour que la Corporation, le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent ainsi que l'économie nord-américaine se remettent de la situation actuelle. Nous avons commencé à structurer nos actions et nous fournirons tout le soutien que nous serons en mesure d'offrir aux parties prenantes.

En ce qui concerne notre base solide de service fiable, nous sommes en train d'évaluer comment ajouter de la valeur à différents groupes d'utilisateurs en offrant des services sur mesure. Nous réfléchissons également à la diversification pour faire face aux marchés changeants et accroître l'achalandage au sein du réseau.

Chez nos employés, nous voulons nous assurer d'avoir les talents et les compétences nécessaires pour l'avenir. Nous voulons offrir des emplois intéressants où les employés peuvent entièrement mettre à profit leurs capacités pour contribuer au succès de la Voie maritime.

Avec nos partenaires, nous examinons les obstacles relatifs à une utilisation accrue du réseau et nous continuons à les sensibiliser aux nombreux avantages qui découlent de nos voies navigables intérieures.

Avec les gouvernements, nous cherchons à positionner la Voie maritime et l'ensemble du réseau au sein d'un réseau de transports intégré. Nous voulons la mise en place de mesures incitatives afin que les expéditeurs utilisent des moyens de transport individuels à leur plein potentiel, et ce, dans le cadre d'une stratégie de corridor commercial.

Avec nos collectivités et les parties intéressées, nous voulons nous assurer de minimiser les impacts de nos opérations, tout en maximisant les avantages liés au transport par voie navigable.

Alors que nous tournons la page sur l'année 2008-09 et que nous poursuivons les célébrations pour commémorer nos 50 ans, nous souhaitons offrir à toutes les parties intéressées 50 nouvelles années de service avec ce patrimoine binational unique.



L'année précédant son 50^e anniversaire a donné à la Corporation l'occasion de faire un retour sur le passé et de penser à l'avenir. Nous devons nous adapter aux réalités de demain, tout en préservant les valeurs qui ont permis à la CGVMSL d'assurer pendant 50 ans le passage sûr et fiable des navires à travers notre réseau d'écluses.



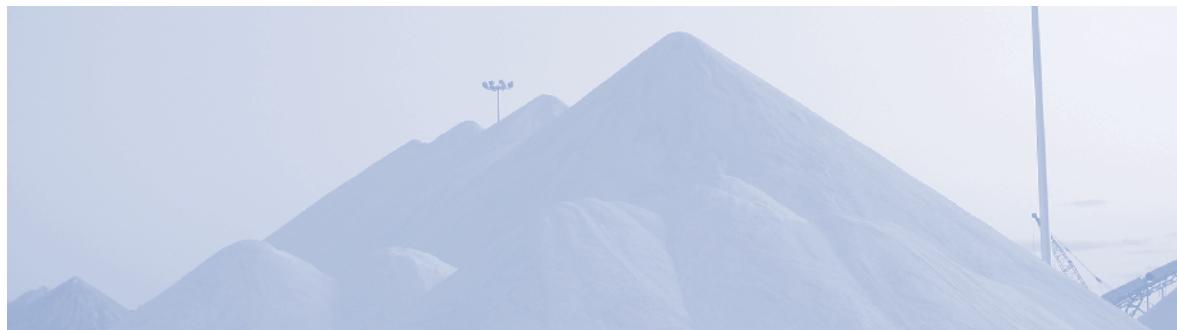
RÉSULTATS D'EXPLOITATION

RÉSULTATS DU TRAFIC

Le trafic total combiné pour l'ensemble du réseau de la Voie maritime pour la saison de navigation 2008-09 est de 40,8 millions de tonnes (Mt), soit 5,1 % de moins qu'en 2007-08. Dans la section Montréal-lac Ontario (MLO), le trafic a diminué de 8,1 % pour s'établir à 29,35 Mt et dans le canal Welland, il a atteint 33,58 Mt, en baisse de 3,9 %. En 2008, il y a eu 215 transits de moins que l'année précédente.

En 2008-09, nous avons réussi à attirer de nouvelles marchandises dans le réseau, malgré d'importants changements dans les mouvements du trafic causés par la mondialisation des routes d'approvisionnement de marchandises, ainsi que par les conséquences négatives de la crise financière internationale dans la dernière partie de l'année. Cette dernière a entraîné une baisse de la demande de matières premières, d'acier et des produits de l'acier, principalement au sein de l'industrie de l'automobile. De plus, la mondialisation de l'industrie de l'acier a entraîné des changements dans les mouvements du trafic et des exportations.

Une autre conséquence des réorganisations qui ont marqué l'industrie a été l'émergence de nouveaux volumes de trafic, notamment en ce qui concerne le minerai de fer exporté des Grands Lacs. Les mouvements de minerai de fer dans le canal Welland ont augmenté de 14,7 % ou 1,22 Mt et reculé de 6,1 % ou 0,59 Mt dans la section MLO.



Les expéditions de charbon ont été en hausse dans les deux régions, la région MLO ayant enregistré une hausse de 128,1 % ou 0,54 Mt et celle du canal Welland, de 15 % ou 0,47 Mt. Cette augmentation était attribuable aux nouveaux mouvements intérieurs vers la côte est, ainsi qu'aux expéditions de charbon destiné à l'exportation.

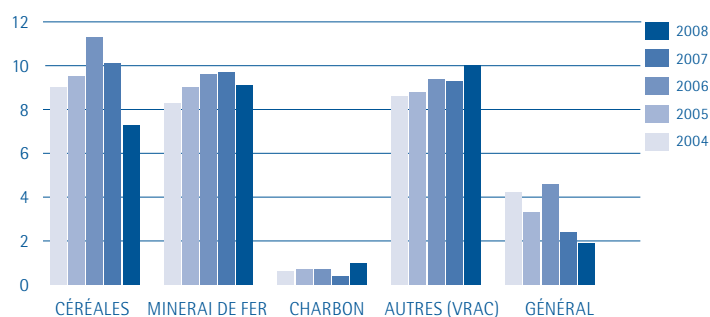
Les expéditions de céréales canadiennes ont été affectées par la hausse des expéditions descendantes de marchandises en vrac et ont terminé l'année en légère baisse par rapport à 2007-08. Elles ont diminué de 1,0 % ou 0,06 Mt dans la section MLO et de 5,3 % ou 0,29 Mt dans le canal Welland. Les expéditions de céréales américaines ont subi le contrecoup de la forte réduction des importations d'acier dans le réseau. À la fin de la saison, elles avaient diminué de 65,7 % ou 2,72 Mt dans la section MLO et de 63,9 % ou 2,79 Mt dans le canal Welland.

En 2008-09, les mouvements d'autres marchandises en vrac ont augmenté de 7,8 % ou 0,72 Mt dans la section MLO et de 6,2 % ou 0,72 Mt dans le canal Welland. Les exportations de coke, ainsi que les nouvelles expéditions à destination de la côte est, ont entraîné une forte hausse de 107,8 % ou 1,12 Mt dans la section MLO et de 84,4 % ou 1,16 Mt dans le canal Welland. Les expéditions de sel ont également progressé tandis que celles de la plupart des autres marchandises ont diminué.

Les expéditions de marchandises générales ont également souffert du ralentissement des importations d'acier et chuté de 20,4 % ou 0,49 Mt dans la section MLO et de 35,8 % ou 0,69 Mt dans le canal Welland. Les expéditions d'acier ont diminué de 5,2 % et 18,5 % alors que celles des brames d'acier ont accusé un repli de 84,9 % et 96,1 % respectivement dans la section MLO et le canal Welland; quant aux autres marchandises générales, elles ont terminé l'année en baisse de 25,6 % dans la section MLO et de 31 % dans le canal Welland.

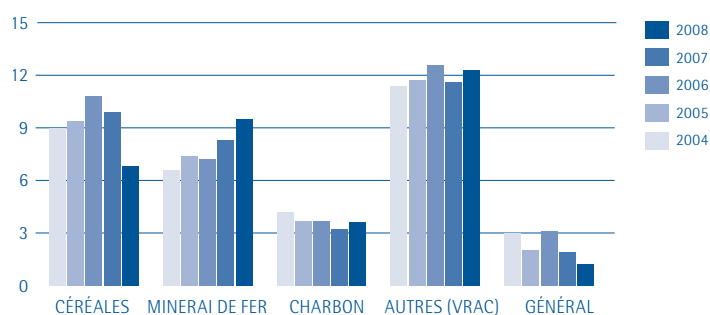
SECTION MONTRÉAL / LAC ONTARIO

(EN MILLIONS DE TONNES)



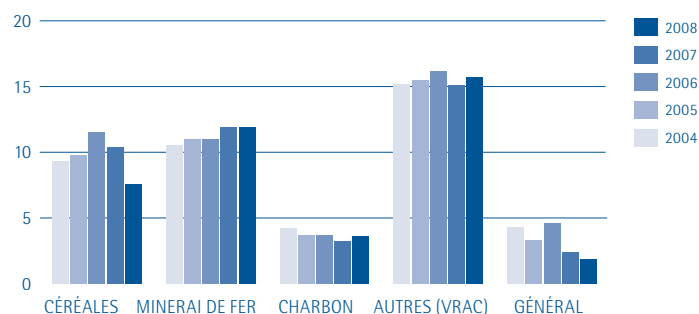
CANAL WELLAND

(EN MILLIONS DE TONNES)



APERÇU QUINQUENNAL DU TRAFIC COMBINÉ PAR PRODUITS

(EN MILLIONS DE TONNES)





2008 NOUVELLES AFFAIRES/NOUVELLES CARGAISONS

La structure des péages mise en place au mois de mars 2008 a permis d'attirer de nouvelles affaires. À la fin de la saison de navigation, 88 demandes de nouvelles marchandises avaient été reçues et 72 ont été approuvées. Certaines demandes comportaient de multiples combinaisons de marchandises, origines et destinations. Il y a eu 1,9 Mt de nouvelles marchandises transportées dans le réseau, ce qui a généré 3,387 millions de dollars en recettes supplémentaires.

DURÉE DE LA SAISON DE NAVIGATION

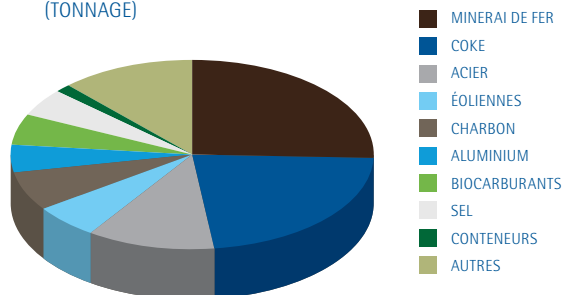
La saison de navigation 2008, la cinquantième depuis l'inauguration de la section MLO en 1959, a débuté le 22 mars. Pour la troisième année consécutive, les écluses et les canaux ont été ouverts pour une durée de 283 jours. Le dernier navire a emprunté la section MLO le 30 décembre et le 31 décembre dans la région Niagara.

SÛRETÉ ET SÉCURITÉ MARITIMES

Le transport maritime demeure un mode de transport sûr et fiable qui cause un minimum de pollution. En 2008, la Voie maritime a enregistré 2,5 accidents de navire par 1 000 transits, soit un total de 15 accidents. Les incidents signalés étaient de diverses natures : il s'agissait notamment de heurts des structures de la Voie maritime et de collisions mineures entre navires. Aucun incident n'a causé de pollution ni de dommages à nos structures. Les incidents ou accidents mettant en cause des navires n'ont entraîné aucun retard injustifié et la navigation a été interrompue uniquement pour permettre le déroulement des enquêtes.

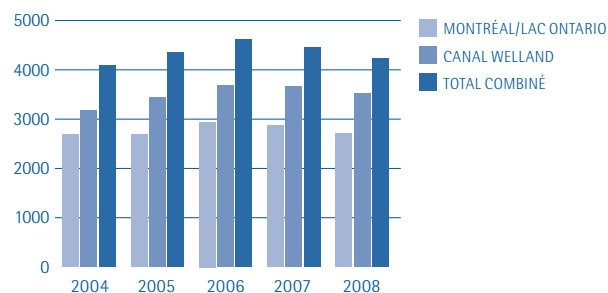
NOUVELLES MARCHANDISES

(TONNAGE)



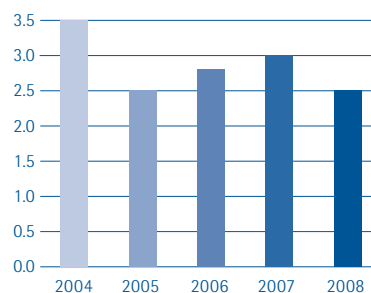
NOMBRE DE TRANSITS

(NOMBRE TOTAL DE TRANSITS)



ACCIDENTS DE NAVIRES

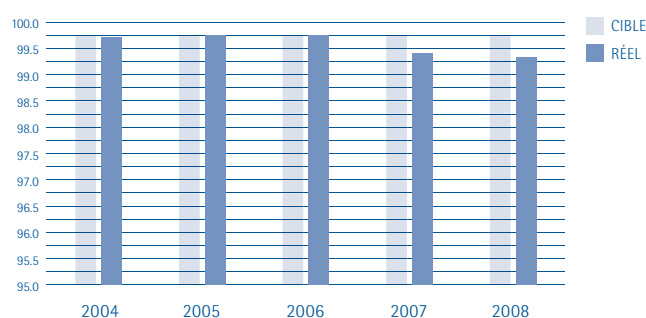
(ACCIDENTS PAR 1 000 TRANSITS)





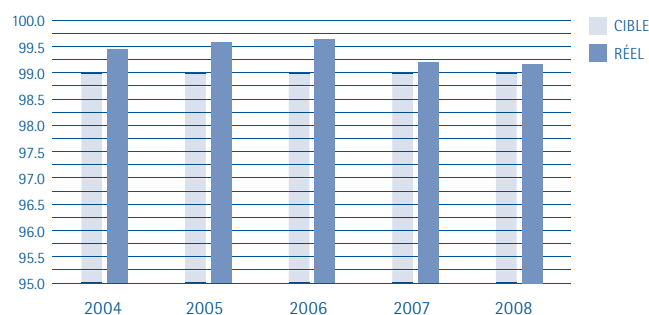
FIABILITÉ DU RÉSEAU

(CIBLE = 99,75 %)



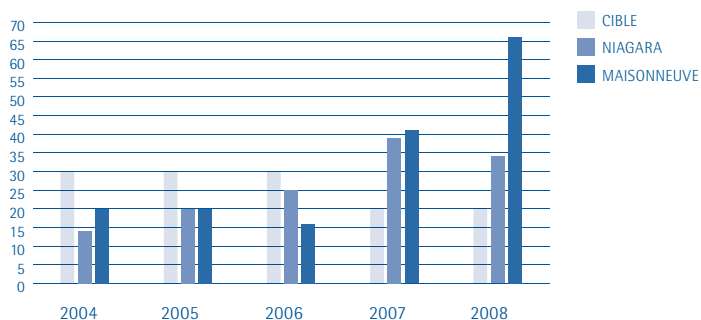
DISPONIBILITÉ DU RÉSEAU

(CIBLE = 99,0 %)



DELAI DU RÉSEAU PAR TRANSIT, PAR SECTION

(CIBLE DEPUIS 2007 = MOINS DE 20 MINUTES PAR TRANSIT)



FIABILITÉ ET DISPONIBILITÉ DU RÉSEAU

La fiabilité et la disponibilité sont deux éléments essentiels de notre développement durable et ils deviennent de plus en plus importants au fur et à mesure que vieillit notre infrastructure. Grâce aux rigoureux programmes d'entretien préventif et d'inspection de la Corporation, nous avons pu assurer une disponibilité de notre réseau supérieure à 99 % en 2008.

FAIRE FACE AUX DÉFIS

Un incident a entraîné la fermeture de la section MLO pendant un certain temps à la hauteur du pont Saint-Louis. Le 12 décembre, les freins du pont n'ont pas fonctionné lorsqu'il a été abaissé, ce qui a causé l'étirement et la rupture des câbles. Malgré des conditions météorologiques extrêmes, les employés de la CGVMSL ont travaillé sans relâche avec un entrepreneur spécialisé pour remplacer les câbles de levée et de descente. Le pont était de nouveau opérationnel tôt le matin du 16 décembre. Lorsque la navigation a repris, le réseau avait été fermé pendant 92 heures, ce qui a causé 1 681 heures de retard de navigation à 30 navires. Le trafic routier a été interrompu pendant sept jours et a repris le 19 décembre.

Suite à l'incident survenu au pont, une enquête interne approfondie a été menée pour en établir la cause. L'équipe qui a effectué l'enquête, avec l'aide du personnel clé de la Corporation et des spécialistes des ponts-levis, a déterminé que des améliorations devaient être apportées dans trois secteurs : le transfert de connaissances techniques, les méthodes de formation et la conception du système de contrôle. La Corporation a mis à profit dans ses deux régions les leçons tirées de cette expérience pour s'assurer que ce genre d'incident ne se reproduira plus dans le futur.



PROMOTION ET SENSIBILISATION

La Corporation continue de travailler avec les autres parties prenantes du réseau afin de développer de nouveaux débouchés et prendre le plus d'essor possible par le biais d'activités de promotion conjointes. Dans ce contexte, l'initiative Autoroute H₂O attire toujours de nouvelles organisations et étend sa portée au Canada, aux États-Unis et sur les marchés mondiaux.

Dans le cadre de ses efforts de sensibilisation et de promotion, la Corporation a assisté à plusieurs conférences et expositions nationales et internationales, notamment Halifax Port Days, Breakbulk Europe et Breakbulk New Orleans. Nous continuons à encourager nos partenaires de l'Autoroute H₂O à participer avec nous à ce genre d'événements afin d'établir des contacts avec d'éventuels nouveaux clients.

En plus d'assister à des événements organisés par d'autres en 2008, en novembre nous avons été les hôtes de la 4^e conférence annuelle de l'Autoroute H₂O. La conférence a attiré de nombreux participants et nous avons accueilli des conférenciers d'entreprises prestigieuses comme Walmart, Siemens et Mammoet. Cette année, la conférence portait sur l'évolution des marchés mondiaux et de son incidence sur le réseau Grands Lacs – Voie maritime et les parties prenantes. Elle comprenait quatre volets : un aperçu des principaux marchés, les sables bitumineux de l'Alberta (potentiel pour les cargaisons spéciales), le transport maritime à courte distance et la chaîne d'approvisionnement (mieux servir la clientèle). Les réactions ont été généralement positives à l'égard de la qualité des présentateurs et des excellentes occasions de réseautage. La conférence est maintenant reconnue comme une source de renseignements et de nouvelles sur le réseau Grands Lacs – Voie maritime du Saint-Laurent, ce qui contribue à renforcer la notoriété de la marque Autoroute H₂O.

En collaboration avec nos homologues américains, la St. Lawrence Seaway Development Corporation, nous avons organisé une mission commerciale bilatérale en Italie et en Turquie au mois de novembre. Les 18 membres de la délégation, composée entre autres de responsables gouvernementaux, de cadres des transports maritimes, de directeurs de ports et de responsables du marketing, ont passé une semaine à Gênes, en Italie, et à Istanbul, en Turquie, pour évaluer les possibilités offertes par ces régions.



La mission avait pour objectif de promouvoir l'utilisation du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent comme voie navigable sûre, fiable et économique pour l'exportation et l'importation de marchandises en provenance et à destination de l'Amérique du Nord. À Gênes et Istanbul, la délégation a eu des rencontres fructueuses avec des propriétaires de navires, des courtiers maritimes et des expéditeurs. Ces rencontres ont permis aux membres de la délégation d'obtenir des commentaires directs sur leur performance et d'informer les clients potentiels des améliorations apportées à l'infrastructure, des modernisations technologiques et de nos initiatives de développement commercial.

COMMUNICATIONS EXTERNES

Dans le but de mieux répondre aux besoins de ses clients et des parties prenantes, la CGVMSL a modifié certains aspects de sa stratégie de communication.

Elle a notamment ajouté une vidéothèque virtuelle sur son site Web www.grandslacs-voiemaritime.com. Les étudiants, les enseignants, les médias et les personnes intéressées peuvent maintenant, à partir d'un seul site, trouver de l'information sur une foule de sujets, notamment l'engagement de la CGVMSL à l'égard de la gestion de l'eau de ballast et du développement durable.

La ressource la plus populaire du site, la carte interactive de la Voie maritime, a été améliorée en tenant compte des suggestions des clients. Elle est plus grande et permet de naviguer plus facilement entre les diverses régions qui forment l'Autoroute H₂O.

Au mois de mars, l'édition 2009 du manuel de la Voie maritime a été distribuée sur DVD. Les clients reçoivent maintenant un DVD qui contient l'intégralité du manuel, la vidéo *Bômes de débarquement*, la visite interactive de la Voie maritime et plusieurs autres documents. Ce changement sera avantageux pour nos utilisateurs et entraînera des économies de coûts et des gains de productivité.





The St. Lawrence Seaway:
**GATEWAY TO
NORTH AMERICA**

La Voie maritime du Saint-Laurent :
**PORTE D'ENTRÉE DE
L'AMÉRIQUE DU NORD**

SENSIBILISER D'AVANTAGE LE PUBLIC

Transmettre le message des aspects sécuritaires de la Voie maritime est un défi constant, en particulier celui concernant les mesures de sécurité que doivent observer les opérateurs de bateaux de plaisance lorsqu'ils traversent nos écluses, lorsqu'ils sont à quai ou qu'ils naviguent à proximité de navires commerciaux. Dans le cadre des efforts que nous déployons pour trouver de nouvelles façons d'informer le public, les employés de la Voie maritime se sont joints au gourou de la pêche, Bob Izumi, à l'occasion du tournage d'une séquence éducative à l'écluse 1 sur le canal Welland. Les stations de télévision locales ont diffusé ces messages de sécurité.

En 2008, Normand Latour, animateur et producteur de l'émission de Radio-Canada *C'est ça la Vie*, a tourné une série d'épisodes sur le transport maritime, dont plusieurs sur la Voie maritime et ses employés. Il voulait montrer au public quels emplois occupent les personnes qui y travaillent, les défis à relever et l'impact positif de l'Autoroute H₂O. Il a également interrogé plusieurs intervenants et partenaires qui utilisent la Voie maritime pour transporter des marchandises. Des images magnifiques ont été tournées pour chacun de ces épisodes... de Québec à Niagara. Le dernier épisode présentait une entrevue avec le président de la Voie maritime, Richard Corfe, qui a parlé de la mission de la Corporation, de sa vision, ainsi que des défis présents et futurs. Il a également répété que notre Voie maritime est et sera toujours indispensable aux activités socio-économiques des régions desservies.

SPHÈRE D'INFLUENCE

STRATÉGIE SUR LES PORTES ET CORRIDORS DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL

La Corporation a participé activement à l'élaboration d'une stratégie de transport pour la Porte continentale et le corridor de commerce Ontario-Québec qui s'inscrit dans le cadre de la stratégie globale du gouvernement sur les portes et corridors de commerce. En tant que membre du comité consultatif du secteur privé, nous avons participé à l'établissement des initiatives stratégiques clés; les principaux conseils des corridors et portes du Québec et de l'Ontario, le St. Lawrence and Great Lakes Trade Council et le Southern Ontario Gateway Council y ont également contribué.

La Corporation considère que cette concertation est essentielle pour arriver dans l'avenir à une intégration satisfaisante des modes de transport, tout en assurant une utilisation optimale de la capacité du réseau.

LE FORUM DES TRANSPORTS MARITIMES DE L'ONTARIO

Dans le cadre du Forum des transports maritimes de l'Ontario, la Corporation s'est jointe aux ports, transporteurs et intervenants clés qui travaillent à l'intégration du transport maritime et des infrastructures des transports en Ontario. Nous sommes membres actifs du Forum depuis sa création et membres de son conseil de direction. Le Forum a rencontré des membres du parlement ontarien à Queen's Park, et livré à l'industrie des commentaires sur les questions comme la gestion de l'eau de ballast et la suppression éventuelle des droits d'importation de 25 % sur les navires. Le Forum a également travaillé avec la province de l'Ontario à la préparation d'une étude approfondie visant à établir l'impact économique de l'industrie maritime ontarienne sur la province et le Canada. Ce travail devrait être terminé en 2009.

SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT (SODES)

La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent est également membre de la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES), établie à Québec. Nous pouvons ainsi participer aux activités de cette dernière avec d'autres organisations ayant un intérêt dans le développement économique du fleuve Saint-Laurent. En plus de travailler sur des dossiers portant sur les politiques intermodales et le corridor de commerce Ontario-Québec, la SODES agit depuis janvier 2008, en tant que gestionnaire de l'Alliance Verte, un organisme voué à la promotion des bénéfices environnementaux du transport maritime et à la mise en oeuvre d'un programme visant à minimiser l'impact environnemental de l'industrie maritime.

La Corporation contribue également financièrement aux recherches sur le transport maritime en cours à l'Institut maritime du Québec à Rimouski et plus particulièrement sur les politiques relatives au fleuve Saint-Laurent; l'image du transport maritime auprès des Québécois; l'élaboration d'un outil multicritères pour aider à établir des politiques pour l'industrie; les effets des changements climatiques sur le trafic de conteneurs sur le Saint-Laurent et une étude sur les initiatives visant la main-d'oeuvre maritime.



RELATIONS AVEC LES PARTIES PRENANTES

GOUVERNEMENT

La conclusion positive des négociations entreprises avec Transports Canada à propos de l'Entente de gestion, d'exploitation et d'entretien (EGEE) renouvelée en 2008 était essentielle pour notre continuité. Cette Entente fournit un cadre de gestion pour la Voie maritime conforme à la vision de la Corporation et appuie plusieurs initiatives indispensables pour assurer le développement durable du réseau. Outre l'EGEE renouvelée, un plan d'entreprise quinquennal qui prévoit consacrer 270 millions de dollars au renouvellement des actifs a été finalisé.

La réussite future de la Corporation dépend de sa capacité à attirer de nouvelles affaires sur le réseau. À cette fin, un gel des péages a été décrété pour les trois premières années de l'Entente. De plus, une version révisée du tarif des péages, mise en place au début de la saison 2008-09, comprend des incitatifs, des ristournes sur les volumes et des droits d'éclusage variables pour le canal Welland.

Transports Canada a accepté de fournir des fonds distincts pour réaliser une étude sur l'utilisation de nouvelles technologies dans la Voie maritime et en particulier sur le facteur coûts-bénéfices de ces technologies, notamment de l'amarrage mains libres.

EMPLOYÉS

La viabilité à long terme de la Voie maritime est intimement liée à l'entretien et à l'inspection de l'infrastructure; toutefois, le développement durable dépend de nos employés. La convention collective de trois ans que nous avons signée en 2008 est importante, car elle va nous permettre de préparer la Voie maritime de l'avenir. Grâce aux changements qui ont été négociés, la Corporation va pouvoir aller de l'avant en s'adaptant aux nouvelles technologies et en répondant aux besoins des clients tout en protégeant la sécurité des employés.

COLLECTIVITÉ

Au cours des dernières années, la Voie maritime a pris des mesures pour accroître sa visibilité parmi les collectivités riveraines de la Voie maritime. Nos employés s'investissent depuis longtemps dans les activités organisées par les organismes de charité. Ils l'ont fait de nouveau en 2008 pour répondre aux besoins grandissants de plusieurs de ces collectivités. La Corporation et ses employés ont notamment participé aux campagnes locales de Centraide, à des levées de fonds ainsi qu'à des collectes de nourriture et de cadeaux qui ont été remis aux familles en besoin pendant la période des Fêtes.

50^e ANNIVERSAIRE DES VILLAGES PERDUS (IROQUOIS)

Les célébrations de notre 50^e anniversaire ont débuté en 2008 à Iroquois, là où a été construite la première écluse mise en service en mai 1958. Pour souligner cette date déterminante, un événement a été organisé le 1^{er} juillet 2008 au parc Iroquois. Le jour de la fête nationale du Canada marquait également celui où les villages ont été engloutis. En 1958, le dynamitage de la digue qui retenait l'eau dans la région de Long Sault a déclenché l'inondation de six villages et de trois hameaux pour former le lac Saint-Laurent.

HORAIRE DES NAVIRES SUR LE SITE INTERNET

En tant qu'intendants d'une ressource binationale, la Corporation interagit avec une foule d'intervenants. Elle reconnaît les intérêts des municipalités riveraines du réseau et des milliers de résidents et de plaisanciers qui apprécient la beauté et l'environnement naturel de nos eaux. Une communication ouverte avec les collectivités qui bordent la Voie maritime contribue à une meilleure compréhension de ce que fait la Corporation et de la manière dont elle le fait.

Afin de mieux informer les automobilistes sur le passage des navires aux ponts, nous avons ajouté à notre site www.grandslacs-voiemaritime.com un rapport sur l'état des ponts qui permet de connaître leur disponibilité, ainsi que l'heure d'arrivée estimée des navires commerciaux. Les automobilistes peuvent maintenant savoir quand un pont, levé pour permettre le passage d'un navire, sera temporairement fermé à la circulation automobile.





La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent s'efforce continuellement de créer de la valeur ajoutée pour une multitude d'utilisateurs internes et externes. Cet objectif est au cœur des nombreuses activités et procédures que nous avons établies pour assurer la sécurité et la fiabilité du réseau et offrir à nos employés un milieu de travail stimulant et sécuritaire.



SANTÉ ET SÉCURITÉ

La CGVMSL s'est engagée à offrir un milieu de travail sécuritaire et sain à ses employés. Outre le Comité corporatif de santé et sécurité, des comités locaux ont été mis en place dans chaque lieu de travail. Nous poursuivons nos efforts pour éviter tous les risques d'accident. En 2008, les employés du siège social sont arrivés à une période de cinq ans sans accident avec perte de temps; à Iroquois, aucun accident avec perte de temps n'a été déclaré depuis 16 ans. La formation est un élément important qui permet de s'assurer que les employés effectuent en tout temps leur travail en sécurité et qu'ils sont capables de prendre les mesures qui s'imposent dans des situations présentant des risques potentiels.

Au début du mois de mai 2008, pendant la Semaine de la santé et de la sécurité, nous avons organisé des événements pour former les employés à l'utilisation du matériel de sauvetage et de protection contre les incendies. Les employés ont également participé à la plantation d'arbres, à des barbecues et à des activités sportives.

Le bien-être des employés est un autre élément qui contribue à la santé au travail. En plus du remboursement offert aux employés inscrits à des programmes ou à des activités de remise en forme en 2008, les employés de tous les sites ont participé à des événements organisés sur place ou dans leur collectivité.

Le défi *Survivor Niagara* qui a débuté en 2007, s'est terminé au début de 2008. Outre les défis de remise en forme relevés individuellement ou en équipe, des fonds ont été versés aux écoles et organismes caritatifs locaux choisis par les équipes participantes. Forte du succès de cette initiative, la Corporation s'est attaquée à un autre défi pour 2009-2010. Baptisé *Mission : Possible*, le programme comprendra des volets santé et conditionnement physique, ainsi que des événements organisés dans la collectivité.

En plus de notre Journée du bien-être qui s'est déroulée le 24 septembre, les employés ont pris part à diverses activités qui ont eu lieu tout au long de l'année, notamment au *Relais pour la vie* de la Société canadienne du cancer, à l'événement *Grand vélo* pour la Fondation des maladies du cœur, au *Défi Vélo Onco*, qui a permis d'amasser des fonds pour l'hôpital Charles-LeMoine de Longueuil, et aux programmes *On the Go Ontario* et *Weight Watchers*.

La collectivité continue de récompenser les efforts déployés par la Corporation en matière de bien-être en milieu de travail. À Cornwall, le Bureau de santé de l'est de l'Ontario a décerné à la Voie maritime sa « Médaille d'or du bien-être en milieu de travail » pour la deuxième année consécutive et la région Niagara a reçu le « Prix Or » remis par l'organisme *Healthy Living Niagara* ainsi que le « Prix Platine » pour la culture.



UNE MAIN-D'ŒUVRE EN ÉVOLUTION

En prévision du départ à la retraite des *baby-boomers*, la Corporation a pris des mesures pour préparer la main-d'œuvre de l'avenir. L'utilisation de nouvelles technologies exigera que les employés opérationnels possèdent les compétences nécessaires pour faire fonctionner les équipements d'écluse et assurer l'entretien de l'infrastructure. En 2008-09, nous avons continué à augmenter le nombre de nos éclusiers-métier : leur intégration dans nos équipes opérationnelles donne déjà des résultats positifs. Nous avons élaboré des programmes de formation pour nos employés et les candidats externes intéressés par les nouveaux postes.

Les éclusiers actuels sont une composante essentielle de notre main-d'œuvre. Leurs connaissances et leur expérience nous sont indispensables pour continuer à miser sur le service à la clientèle. Nos employés s'adaptent aux nouvelles technologies au fur et à mesure qu'elles sont incorporées aux méthodes d'éclusage et aux processus de notre centre opérationnel. Leur détermination à fournir un service exceptionnel ne se dément pas.

Le monde a beaucoup changé et nous aussi. Les employés de notre centre opérationnel se sont adaptés à ces changements et continuent d'assurer un transit sûr et fiable des navires. Les contrôleurs, dont bon nombre sont à notre service depuis longtemps, constituent une base solide de connaissances opérationnelles et une source de mise en valeur, qui guident les nouveaux talents vers un service à la clientèle exemplaire axé sur la satisfaction des utilisateurs du réseau.



PERFECTIONNEMENT DU LEADERSHIP ET PLANIFICATION DE LA RELÈVE

Afin de se préparer pour l'avenir, la Corporation a su planifier l'organisation des compétences nécessaires pour répondre aux besoins changeants des fonctions opérationnelles, techniques et de gestion. Le processus de planification de la relève de la Corporation fournit une analyse des besoins futurs, des possibilités de perfectionnement à l'interne et des éventuels besoins qui devront être comblés en recrutant des employés à l'extérieur.

En 2008-09, nous avons pris des mesures pour renforcer les secteurs de la gestion générale et technique en recrutant à l'extérieur des candidats possédant des compétences particulières et en donnant de l'avancement aux candidats internes qui ont suivi une formation en vertu de notre processus de planification de la relève. Dans le cadre de notre programme de perfectionnement des gestionnaires transitionnels, deux employés ont été promus à des postes de gestionnaire en 2008, et un troisième à un poste de gestionnaire permanent au début de la saison de navigation en 2009.

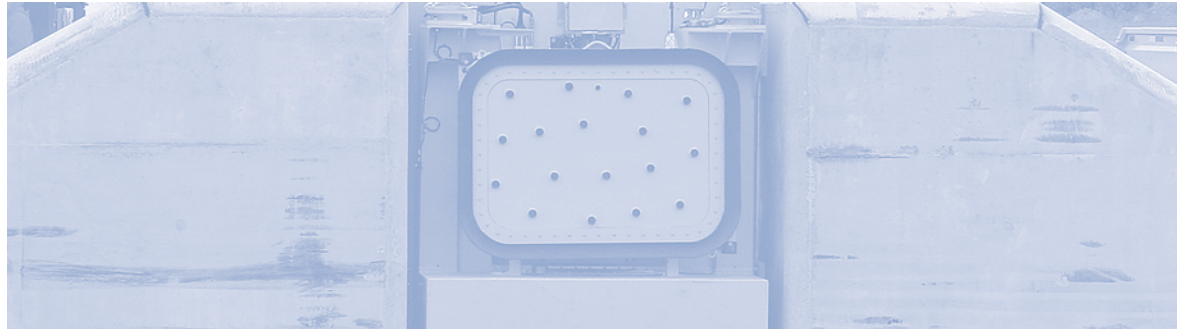
ÉQUITÉ EN MATIÈRE D'EMPLOI

La Corporation continue de favoriser l'équité en matière d'emploi pour les candidats internes et externes. Cette année, afin de mieux faire connaître les possibilités offertes à cet égard, nous avons affiché plusieurs bannières et articles sur notre site intranet dans le but de faire la promotion de divers événements culturels et autres organisés pour honorer les groupes désignés du Canada : les femmes, les Autochtones, les membres des minorités visibles et les personnes ayant un handicap.

Le nombre de femmes dans nos effectifs, y compris celles qui occupent des postes non traditionnels, est en augmentation. En septembre 2008, nous avons affecté notre première diplômée au poste d'éclusier-métier.

STATISTIQUES

GRUPE DÉSIGNÉ	EMPLOYÉS DE LA CGVMSL (au 31 mars 2009)	DISPONIBILITÉ EXTERNE
Femmes	124	110
Autochtones	9	4
Minorités visibles	32	39
Personnes ayant un handicap	43	23



APPLICATION DE LA TECHNOLOGIE

AMARRAGE MAINS LIBRES

Au cours de la dernière saison de navigation, la Corporation a procédé à une deuxième série de tests du système prototype d'amarrage mains libres. Des essais ont été effectués à l'écluse 7 du canal Welland entre juin et décembre 2008 avec deux unités flottantes. Cette technologie fait appel à des générateurs de vide pour faciliter l'amarrage des navires et réduit les risques pour la santé et la sécurité des employés en limitant l'effort physique requis pour l'amarrage manuel. De plus, cette technologie permettrait éventuellement aux navires de transiter dans le réseau sans être dotés d'un équipement spécifiquement adapté à la Voie maritime, ce qui contribuerait à la rendre plus concurrentielle sur le plan des coûts.

En vertu de l'Entente de gestion, d'exploitation et d'entretien, Transports Canada a fourni à la Corporation une aide pour le troisième prototype de système d'amarrage mains libres. Pour la saison de navigation 2009, deux unités supplémentaires seront installées, ce qui devrait améliorer l'efficacité du système d'amarrage mains libres. La principale différence avec le prototype mis à l'essai l'année dernière est la capacité des nouvelles unités de se positionner verticalement de façon indépendante du niveau de l'eau, permettant d'éviter les obstacles sur la coque des navires. L'industrie se montre favorable à cette nouvelle technologie et continue de nous apporter son soutien.

SYSTÈME D'AUTOPOSITIONNEMENT DE NAVIRE

Le système d'autopositionnement de navire utilise des techniques tridimensionnelles novatrices de balayage et de reconnaissance d'images par laser pour détecter et localiser la proue du navire lorsqu'elle pénètre et se positionne dans l'écluse. Le dispositif fournira au capitaine des indications visuelles et sonores quant à la position du navire par rapport à son point d'amarrage prévu. Cela permettra de réduire la durée d'éclusage de nos clients en rendant plus rapidement disponible le personnel de l'écluse pour les opérations d'amarrage. Ce système conjugué avec l'amarrage mains libres ouvre la voie aux écluses de demain.

Le système de production, dont le développement a été achevé en 2008-09 est maintenant installé à trois écluses. En 2009-2010, les derniers réglages seront apportés aux unités déjà en place et deux autres systèmes seront implantés. Les écluses profondes restantes seront équipées d'ici 2010.

La technologie d'autopositionnement de navire a obtenu le prix *Graphical System Design Achievement* dans la catégorie Mesure et Contrôles, à la *National Instrument Week International Conference*. La Corporation et Avera, notre associé dans le développement de ce système, ont présenté conjointement la technologie au concours.

COMMANDE DES PONTS À DISTANCE

En juillet 2008, la région Maisonneuve a mis en place la commande à distance du pont de Valleyfield depuis son centre d'opérations de Saint-Lambert, situé environ 60 kilomètres à l'est. Ce pont est le deuxième à être commandé à distance dans la région et le sixième pour la Corporation. Pour le pont de Valleyfield, le contrôleur dispose de neuf caméras, dont une utilise la nouvelle technologie de détection thermique pour repérer les navires et autres embarcations dans le brouillard ou par mauvais temps. Un nouveau radar est également disponible pour confirmer l'information.



PLAN DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

Une partie des négociations avec Transports Canada portait sur le financement du prochain plan quinquennal de renouvellement des infrastructures prévu dans le plan d'entreprise. Compte tenu du vieillissement de notre infrastructure, il était évident que pour garantir l'intégrité du réseau, des fonds supplémentaires étaient nécessaires pour les cinq années couvrant la période de 2008-09 à 2012-13. C'est pourquoi l'enveloppe du plan de renouvellement des actifs est passée à 270 millions de dollars, soit 100 millions de dollars de plus que les 170 millions prévus au plan quinquennal précédent.

L'augmentation de l'enveloppe budgétaire du plan de renouvellement des actifs signifie que nous entreprendrons beaucoup plus de projets d'ingénierie et que nous devrons effectuer une surveillance et une évaluation accrues de notre infrastructure. La structure organisationnelle des responsabilités des travaux au sein de la Corporation a été revue en 2008-09. Le Groupe des services techniques a été renforcé et s'est vu confier la direction des diverses disciplines techniques, ce qui assurera une meilleure cohérence des processus, des normes techniques et des réseaux de la Voie maritime, incluant les responsabilités d'inspection et d'évaluation. Les services techniques des régions ont été structurés selon le même principe. Cette restructuration améliorera l'entretien et les opérations de livraison.

Pendant la première année du plan, plusieurs projets totalisant 51,0 millions de dollars ont été réalisés l'hiver passé pour assurer la fiabilité du réseau. Ces projets majeurs ont porté sur :

RÉGION NIAGARA

- ✓ Conversion à l'hydraulique de l'équipement d'exploitation des écluses 1 et 8
- ✓ Dragage du bassin de Port Weller – rétablissant le tirant d'eau aux normes
- ✓ Remplacement des moteurs et de la distribution de puissance au pont 6
- ✓ Réparation des murs d'amarrage en bois
- ✓ Nouveaux systèmes à bulles d'air pour les portes d'écluses

RÉGION MAISONNEUVE

- ✓ Remplacement de la superstructure et ancrage des culées sur le pont 16 à Saint-Lambert
- ✓ Remplacement des éléments de contact des portes 1 et 2 sur l'écluse supérieure de Beauharnois
- ✓ Remplacement des câbles de service des ponts 2, 3 et 10
- ✓ Remplacement du poste électrique de l'écluse Saint-Lambert

PROJET DE CONVERSION À L'HYDRAULIQUE

La sixième saison du projet de conversion à l'hydraulique de la région Niagara s'est achevée avec succès au cours de l'hiver 2008-09. La dernière phase du programme prévoyait la conversion à l'hydraulique des dispositifs de commande des écluses 1 et 8. Notre souci constant de protéger l'environnement se traduit par l'utilisation d'huile hydraulique synthétique biodégradable dans les mécanismes hydrauliques des écluses 1 et 8. Ceci parachève la plus grande partie des travaux de conversion à l'hydraulique, les deux dernières portes busquées du côté est de l'écluse 6 étant prévues pour 2009-10.

Le succès de la campagne 2008-09 de conversion à l'hydraulique repose sur le travail d'équipe et le professionnalisme de nos employés, de Bosch Rexroth Canada, notre fournisseur d'équipement et de systèmes de contrôle hydrauliques, ainsi que de Trade-Mark Industrial Inc., le principal maître d'œuvre au cours des trois dernières années.



Répondre aux besoins toujours changeants de notre clientèle nécessite que nous repensions la manière dont la Corporation remplit sa mission. Le « transit de demain » exige que tous les navires traversent le réseau sans amarrage manuel ou en utilisant le moins d'amarres possible.



AMARRAGE DES NAVIRES

Bien que l'application d'une nouvelle technologie d'exploitation joue un rôle majeur dans l'amarrage mains libres, ce même concept peut être atteint en modifiant les modes opératoires à certaines écluses. C'est le cas de l'écluse d'Iroquois dans la région Maisonneuve et de l'écluse 8 dans la région Niagara. Là, le concept mains libres est réalisé en synchronisant l'entrée du bateau dans l'écluse avec les opérations de portes. Ce type de procédé crée de la valeur pour les clients en réduisant la durée de l'éclusage, tout en améliorant la sécurité de nos employés et des équipages des navires. Plus de 70 % des navires ont utilisé ce procédé d'éclusage et 1 300 navires ont transité de cette manière à Iroquois.

Toujours dans le but d'améliorer nos services, nous arrimons les navires avec moins d'amarres à l'écluse d'Iroquois lorsque l'éclusage standard est nécessaire. Selon leurs dimensions, les navires sont arrimés avec deux ou trois amarres plutôt qu'avec les quatre habituelles. Combinés avec la technique d'éclusage sans amarrage à l'écluse d'Iroquois, les quelque 200 arrimages nécessitant moins de quatre amarres ont éliminé environ 5 500 amarrages et permis d'améliorer les conditions de travail de nos employés.

OPTIMISATION DU TIRANT D'EAU

Pendant la saison 2008-09, les travaux d'optimisation d'utilisation du réseau se sont poursuivis en maximisant le tirant d'eau autorisé. Les résultats des sondes effectuées dans tous les secteurs dragués et excavés de la section Montréal-lac Ontario (MLO) et dans le canal Welland ont été convertis au format de charte S57, ce qui permet aux navires dotés d'équipements de navigation électroniques perfectionnés de voir s'il est faisable d'augmenter le tirant d'eau.

Pendant la dernière saison de navigation, dix essais ont été effectués à 26'9" dans la section MLO dans des conditions normales et deux essais à 26'9" dans le canal Welland, dans des conditions d'eau contrôlées. Jusqu'à présent, les résultats sont positifs et le développement se poursuivra durant la saison de navigation en 2009.



Développement durable

La CGVMSL reconnaît qu'en tant qu'intendants de la Voie maritime du Saint-Laurent, nous travaillons dans le cadre d'une ressource partagée. Réduire au minimum l'impact du transport maritime sur l'environnement et avoir un impact positif sur la région Saint-Laurent-Grands Lacs fait partie de notre démarche en matière de développement durable. C'est pourquoi en 2008-09, nous avons pris une autre mesure pour étayer notre vision stratégique en créant un Service de développement durable, en nommant un directeur à la tête de ce service et en recrutant un spécialiste en développement durable.



ANALYSE DES FACTEURS D'INFLUENCE

Le but de la Matrice des facteurs d'influence présentée dans cette section est de traiter des questions de développement durable que la Corporation juge être les plus significatives. Ces questions sont définies comme des considérations commerciales qui font l'objet d'un examen approfondi selon un critère ou une combinaison de trois critères :

- Impact réel ou potentiel significatif pour la Corporation
- Potentiel d'impacts significatifs sur les parties prenantes
- Enjeu sur lequel la Corporation exerce un niveau de contrôle raisonnable

La Matrice des facteurs d'influence se veut une représentation simplifiée de notre réalité complexe et est sujette à un élément de subjectivité qui est inévitable et inhérent à l'analyse mais qui permet une meilleure reddition de compte sur le développement durable de la Corporation.

Le thème de l'*Adaptabilité* de ce rapport annuel peut se résumer ainsi : la « continuité » reflète les grandes notions de fiabilité, de sécurité et de professionnalisme, bases de notre stratégie qui consiste à maximiser les avantages, minimiser les impacts et contrôler les coûts. La volonté de créer les conditions pour que les employés réussissent est au cœur des initiatives de « mise en valeur ». En dernier lieu, assurer le développement durable de nos activités exige des « services sur mesure » qui fournissent la flexibilité nécessaire pour faire face aux défis et aux changements des réalités économiques, environnementales et sociales.

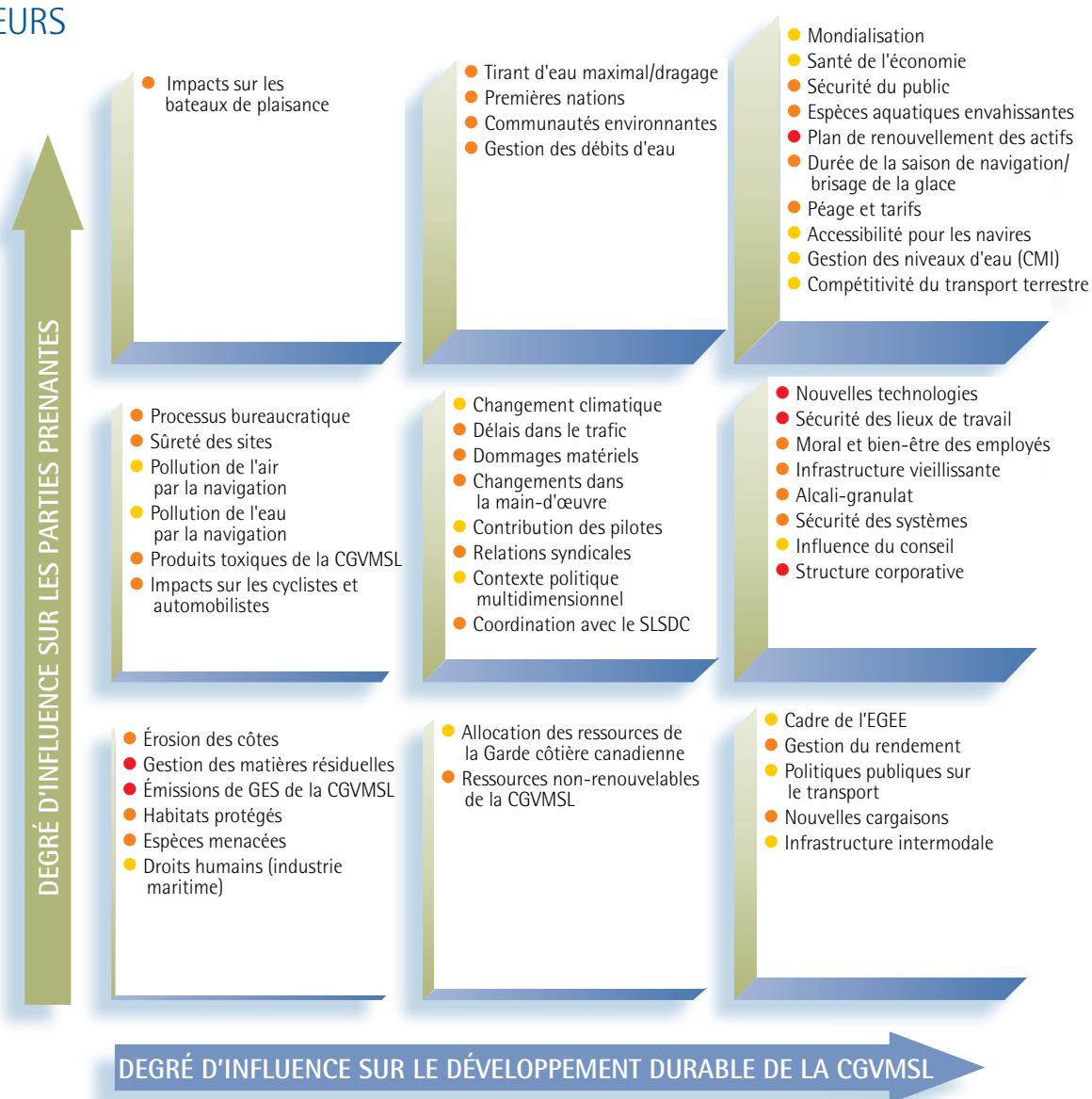
Plus de vingt facteurs issus de la Matrice des facteurs d'influence ont été traités dans ces précédentes sections et les autres principaux facteurs seront discutés dans cette partie.

COMMENT ÉVALUER L'IMPORTANCE D'UN FACTEUR D'INFLUENCE DANS LE CONTEXTE D'UN RAPPORT DE DÉVELOPPEMENT DURABLE?

Du fait de la multitude d'analyses portant sur le développement durable, les entreprises ont compté sur les experts pour concentrer leur rapport sur les aspects les plus significatifs ou les plus importants de leurs activités commerciales. Aux fins du présent rapport annuel, la CGVMSL a pris en compte l'information importante qui présente le plus d'intérêt pour la Corporation et les parties prenantes et qui peut affecter la perception et le rendement de ceux désirant prendre des décisions éclairées ou se faire une opinion sur l'engagement de la Corporation dans le domaine social, en matière de droits humains, d'environnement et de développement économique.

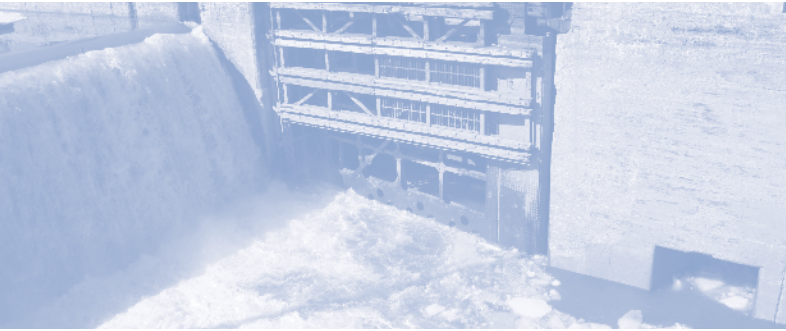


MATRICE DES FACTEURS D'INFLUENCE



Degré de contrôle de la CGVMSL sur ces questions

- FAIBLE
- MOYEN
- ÉLEVÉ



COOPÉRATION AVEC LES PREMIÈRES NATIONS

L'année 2008-09 a marqué un tournant dans nos relations avec les Premières nations. La collaboration s'est intensifiée avec les membres des communautés des Premières nations, en particulier celles d'Akwesasne et de Kahnawake. Des rencontres ont eu lieu avec plusieurs de leurs représentants afin de discuter de questions portant sur l'environnement et la sécurité publique; des progrès ont été accomplis en ce qui concerne l'ouverture de la saison de navigation, la gestion des glaces et l'érosion des rives.

GESTION DE L'EAU DE BALLAST

Lors du début de la saison de navigation 2008-09, les vérifications de l'eau de ballast ont été entreprises sur tous les navires qui entraient dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent en provenance de l'extérieur de la zone économique exclusive du Canada.

En mai 2008, nous avons organisé à Montréal, conjointement avec la Saint Lawrence Seaway Development Corporation, un événement visant à faire connaître le processus d'inspection de l'eau de ballast auquel étaient invités les médias et les parties prenantes de la région Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent. Les participants ont pu assister à une inspection de l'eau de ballast et poser des questions sur les meilleures pratiques de gestion aux membres du groupe de travail sur l'eau de ballast ainsi qu'aux représentants des armateurs présents.

En 2008, les citernes de ballast de 99 % de tous les navires océaniques se dirigeant vers les ports du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent ont été inspectées. Au total, 6 704 citernes de 364 navires ont été vérifiées, avec un taux de conformité de 98,6 %. Seulement 97 citernes n'étaient pas conformes et sur ce nombre, 31 étaient considérées comme présentant des risques élevés. On a demandé à ces navires de conserver à bord leur eau de ballast et lorsqu'ils ont quitté le réseau, ils ont été soumis à une nouvelle inspection pour vérifier leur conformité aux règlements de la Voie maritime. De ce fait, aucune eau de ballast non traitée n'a été rejetée dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent, ce qui donne un taux de conformité de 100 % aux nouvelles exigences de la CGVMSL en la matière.

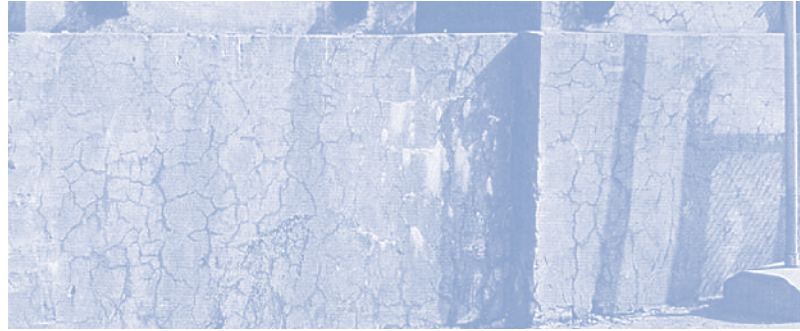
PLAN DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

En 2008-09, la Corporation a continué son plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Toutefois, les résultats obtenus jusqu'à présent sont mitigés. En effet, les émissions produites par la CGVMSL dépendent largement des conditions météorologiques qui prévalent à l'ouverture et à la fermeture de la saison de navigation, comme le montrent nos résultats actuels comparés à ceux de 2006 où nos émissions représentaient 1 979 tonnes d'équivalent CO₂ en raison de conditions météorologiques exceptionnellement favorables. À cause du printemps tardif et de l'hiver précoce, les émissions de gaz à effet de serre de la CGVMSL ont atteint 3 212 tonnes d'équivalents CO₂ en 2008. La Corporation a dû utiliser des rideaux d'air, des générateurs de bulles d'air et des dispositifs de chauffage d'enclave des portes d'écluse fonctionnant au diesel pendant une période de temps record pour contrôler la condition des glaces dans la section Montréal-lac Ontario (MLO).

Cette situation a été compensée par l'augmentation de la production hydroélectrique provenant des eaux contrôlées par la Corporation qui a eu les résultats positifs suivants :

- Les émissions de gaz à effet de serre évitées par la production d'électricité à la centrale de l'écluse 4 de la région Niagara représentent plus du double des émissions produites par la Corporation.
- Les émissions de gaz à effet de serre évitées par les centrales installées aux déversoirs à Saint-Lambert et Côte Ste-Catherine représentent 14 fois les émissions produites par la Corporation.

En 2008-09, le système de chauffage du centre d'entretien à Iroquois a été converti à l'électricité. Des projets visant à réduire les émissions produites par la combustion de carburant des édifices et par l'équipement de contrôle des glaces aux écluses de la section MLO ont été budgétés pour les deux prochaines années. De nouveaux véhicules hybrides ont été achetés afin de réduire les émissions produites par la flotte de véhicules de la Corporation.



PRODUCTION D'ÉLECTRICITÉ RENOUVELABLE

En 2007-08, la CGVMSL a conclu avec l'entreprise Rankin Renewable Power Inc. (RRPI) un accord de 25 ans pour la location de terrains et la construction de trois centrales hydroélectriques le long du canal Welland, dans la région Niagara, à la hauteur des écluses 1, 2 et 3. La construction et la mise en service des deux premières centrales construites en vertu de cet accord ont été achevées le 31 décembre 2008. Les deux centrales fonctionnent maintenant à pleine capacité et produisent 1,8 mégawatt chacune pendant les périodes de la journée où le prix de l'électricité est le plus élevé. La construction de la troisième centrale située à l'écluse 3 a commencé l'hiver dernier et sa mise en service est prévue pour la fin de 2009.

ALLIANCE VERTE

En 2008-09, la Corporation a procédé à une autoévaluation des enjeux prioritaires définis par ce programme, ce qui lui a permis d'obtenir le statut de participant certifié de l'Alliance Verte. En plus de cela, le travail accompli par les deux organisations de la Voie maritime a permis aux autres participants de l'alliance d'améliorer sensiblement leur performance en regard des espèces aquatiques envahissantes.



INFRASTRUCTURE VIEILLISSANTE

En 1996, dans sa présentation annuelle, l'Ordre des ingénieurs du Québec décrivait la construction de la Voie maritime du Saint-Laurent comme l'une des dix plus grandes réussites techniques de son histoire. Bien que le réseau ait fonctionné de manière fiable au cours des 50 dernières années, des stratégies clés sont en cours d'élaboration pour assurer l'atteinte des objectifs de la Corporation en matière de développement durable pendant les 50 prochaines années. Des problèmes comme la fatigue des ponts dans la région Niagara et l'impact de l'expansion du béton suite à une réaction alcali-granulat (RAG) dans les écluses de la région MLO ont donné lieu à la mise en œuvre d'initiatives visant à améliorer la surveillance de l'infrastructure et à l'élaboration d'importants plans d'entretien à long terme.

CONFORMITÉ ENVIRONNEMENTALE DES LOCATAIRES

En 2007-08, dans le cadre de sa stratégie de gestion des terrains, la Corporation a mis en œuvre un programme de vérification de la conformité environnementale auprès des locataires industriels et commerciaux afin de déceler les risques potentiels importants pour l'environnement ou la contamination des sites. Depuis la mise en œuvre de ce programme, des vérifications ont été faites auprès de huit locataires dans la région Maisonneuve et de onze locataires dans la région Niagara. Des rapports assortis de recommandations ont été remis aux locataires et une visite de suivi sur chacun des sites de la région Niagara a été effectuée. Dans la plupart des cas, cette visite a démontré que des mesures concrètes avaient été prises à la suite des recommandations.

La vérification des locataires de la région du quai Baillargeon et de la région Maisonneuve a été repoussée à 2009-2010. Ainsi, tous les locataires potentiellement à risque auront été soumis à des vérifications sur une période de trois ans. Des visites de suivi des recommandations seront effectuées sur une base annuelle. Une vérification complète de chaque site sera réalisée tous les cinq ans.

Régie interne

AU 31 MARS 2009

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 Corporation et 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 CGVMSL, 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 l'orientation future de la CGVMSL et 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 (première rangée) :
William D. Mooney, Richard J. Corfe, Guy C. Véronneau,
David F. Mothersill, Ian MacGregor

De gauche à droite (deuxième rangée) :
Paul A. Gourdeau, Richard Gaudreau, William Keays,
Peter G. Cathcart

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Peter G. Cathcart
Représentant du gouvernement ontarien

Richard J. Corfe
Président et chef de la direction
Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent

Richard Gaudreau
Représentant du gouvernement fédéral

Paul A. Gourdeau
Représentant des armateurs internationaux

William Keays
Représentant du gouvernement québécois

Ian MacGregor
Représentant des armateurs domestiques

William D. Mooney
Représentant du secteur des céréales

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

Guy C. Véronneau
Président
Représentant des autres industries et groupes

DIRIGEANTS

Richard J. Corfe
Président et chef de la direction

Jean Aubry-Morin
Vice-président, région Niagara
Cadre-dirigeant, Environnement

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

Serge Bergeron
Chef des finances,
Directeur des services de
soutien

Yvette Hoffman
Avocate-conseil et secrétaire

MEMBRES DE L'INDUSTRIE 2008-09

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 Co.
Toronto, Ontario

Upper Lakes Group Inc.
Toronto Ontario

Voyageur Marine Transport
Limited
Ridgeville, Ontario

CÉRÉALES

ADM Agri-Industries Company
Windsor, Ontario

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

Bunge du Canada Ltd.
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 Ltée.
Montréal, Québec

Gibson Canadian Et Global
Agency Inc.
Montréal, Québec

Gresco Ltée.
Montréal, Québec

Inchcape Shipping Services
Dorval, Québec

Montréal Marine Services Inc.
Longueuil, Québec

Montship Inc.
Montréal, Québec

Navitrans Agence Maritime Inc.
Montréal, Québec

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

SMK Tanker Agency Inc.
Montreal, Quebec

AUTRES MEMBRES

Essroc Italcementi Group
Mississauga, Ontario

Keystone Canada Inc.
Montréal, Québec

Lafarge Canada Inc.
Concord, Ontario

OmniSource Corporation
Burlington, Ontario

Petro-Canada
Oakville, Ontario

Redpath Sugar Ltd.
Toronto, Ontario

La société canadienne
de sel Ltée.
Pointe-Claire, Québec

The Mosaic Company
Colonsay, Saskatchewan

ACIER ET MINÉRAI DE FER

ArcelorMittal Dofasco Inc.
Hamilton, Ontario

La compagnie minière IOC Inc.
Montréal, Québec

U.S. Steel Canada
Hamilton, Ontario