

# À l'avant-garde des changements



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

**The St. Lawrence  
Seaway Management  
Corporation**

## 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, dans l'intérêt 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 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 continu.

## Nos valeurs :

Respect, intégrité, ouverture, innovation

Vos commentaires sont toujours appréciés.  
Ils peuvent être adressés à :

**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

Marketing@voiemaritime.ca  
www.grandslacs-voiemaritime.com  
www.auth2o.com

Commentaires

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 les utilisateurs de la Voie maritime et d'autres parties intéressées. 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 des cargaisons de matières premières autant que de produits finis en provenance d'un vaste réseau de ports intérieurs, à destination des marchés mondiaux. Elle le fait d'une façon responsable sur les plans social et environnemental.

La Voie maritime du Saint-Laurent dessert les navires de charge, les navires de croisière et de nombreux autres types de navires grâce à une série d'écluses et de chenaux reliant Montréal au lac Érié et donnant accès à 3 700 km d'eaux navigables. La CGVMSL dispose des atouts suivants :

- un personnel dévoué et professionnel fier d'offrir un excellent service à la clientèle;
- un réseau fiable offrant une disponibilité constamment supérieure à 99 p. 100;
- des inspections communes des gouvernements canadien et américain à l'entrée, sans dédoublement;
- la capacité de recevoir de grands navires faisant jusqu'à 225,5 m de longueur hors tout et 23,8 m de largeur, avec un tirant d'eau de 8,08 m;
- la certification ISO 9001:2000 pour les processus des opérations et de l'entretien;
- une gestion du trafic de haute qualité recourant à l'identification automatique des navires et au suivi en temps réel;
- un excellent dossier en matière de sécurité;
- 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 à des sites gouvernementaux et commerciaux sur le transport maritime et un ensemble complet de services de cybercommerce.

# Notre carte stratégique

Naviguer vers le développement durable



Le développement durable est un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à satisfaire aux leurs.

Créer un environnement de travail sain qui contribue à la sécurité de l'employé (environnement physique de travail), au maintien de sa santé (saines habitudes de vie) et de son mieux-être (environnement psychosocial).

Créer des conditions permettant la réussite de nos employés en développant les compétences nécessaires pour rencontrer les besoins futurs.

Une approche systématique de créer, maintenir et alimenter les connaissances de l'organisation pour en tirer le maximum afin d'ajouter à la valeur de l'entreprise et générer des avantages compétitifs.



# À l'avant-garde des changements



## Pour réaliser notre objectif général visant la durabilité, nous nous employons à :

- **maximiser les avantages**, en augmentant le trafic ainsi que le tonnage transporté sur le réseau de la Voie maritime;
- **minimiser les impacts**, en appliquant la charte de responsabilité sociale de l'entreprise qui précise notre détermination à exécuter notre mission et concrétiser notre vision d'une façon responsable sur le plan social;
- **gérer les coûts** de façon à assurer l'utilisation efficace et rentable de nos ressources et à veiller à ce que les besoins à long terme d'entretien du réseau soient comblés.

## Pour réaliser notre but, nous :

- « **créons les conditions permettant à nos employés de réussir** » en offrant de la formation à notre personnel, en recrutant de nouveaux employés et en planifiant notre effectif futur.

**Ce faisant, nous sommes « à l'avant-garde des changements » et nous nous préparons pour l'avenir.**

En 2003, il y avait une perception commune que nous étions à un tournant. De grands défis se dessinaient, tels qu'une infrastructure vieillissante, des niveaux de trafic en baisse, une main d'œuvre en évolution et des méthodes et technologies innovatrices entraînant une plus grande concurrence dans le milieu des transports. Nous avons donc entrepris un exercice de réflexion et engagé l'ensemble de l'organisation sur une voie ambitieuse menant à un avenir durable. C'est ainsi que nous avons formulé le plan Vision 2012, défini quatre valeurs organisationnelles et adopté un nouvel énoncé de mission.

Comme le transport de marchandises par la Voie maritime profite à l'Amérique du Nord sur les plans économique, social et environnemental, il est logique de faire augmenter le tonnage et maximiser les avantages qui en découlent. Par le biais de l'initiative Autoroute H<sub>2</sub>O, nous promouvons les avantages du réseau de la Voie maritime tel que la consommation efficace de carburant et de la réduction des gaz à effet de serre.

Une organisation fait véritablement preuve de leadership lorsqu'elle utilise l'innovation pour améliorer les services qu'elle contrôle. Aujourd'hui, la CGVMSL est à l'avant-garde de la technologie avec l'amarrage mains libres et l'autopositionnement des navires, en plus des projets de conversion à l'hydraulique. Le meilleur savoir-faire et les progrès de la technologie sont appliqués pour repousser les limites de notre infrastructure actuelle, afin de maximiser les possibilités offertes aux utilisateurs actuels et attirer des clients potentiels.

Le succès et la durabilité de la Voie maritime sont possibles parce que nos employés y travaillent. Nous nous efforçons d'atteindre notre vision et de créer les conditions pour permettre la réussite de nos employés. Le grand nombre d'employés qui partiront à la retraite d'ici 2012 présente à la fois des défis à relever et des possibilités à saisir pour la CGVMSL. Un des défis auxquels nous sommes confrontés en raison du fort taux de roulement du personnel est celui de la gestion des connaissances. Une des opportunités dont nous disposons aujourd'hui est de former et embaucher des personnes possédant les talents nécessaires face à l'avenir.

Pour assurer la fiabilité d'une infrastructure vieillissante, il faut consentir un investissement considérable dans l'entretien et la remise en état. Au cours des cinq dernières années, la CGVMSL a consacré 170 millions de dollars au renouvellement des actifs et elle investira 270 millions de dollars dans les cinq prochaines années.

Nous reconnaissons le fait qu'en tant qu'intendants de la Voie maritime du Saint-Laurent, nous travaillons dans le cadre d'une ressource partagée et nous devons tenir compte des multiples besoins d'un groupe diversifié de parties intéressées. Nous desservons des transporteurs commerciaux livrant des marchandises pour le compte de milliers d'entreprises qui comptent sur notre autoroute maritime. Nous reconnaissons les intérêts des municipalités riveraines de la Voie maritime et des milliers de résidents locaux et plaisanciers qui apprécient la beauté et l'environnement naturel de nos eaux.

Dans les cinq dernières années, la CGVMSL s'est employée à développer ses activités; à préparer les écluses pour l'avenir, à créer les conditions pour permettre à ses employés de réussir; à faire mieux connaître les avantages de la voie navigable; à augmenter sa sphère d'influence; et à assumer ses responsabilités environnementales. L'imminent 50<sup>e</sup> anniversaire de la Voie maritime du Saint-Laurent nous rappelle qu'on ne doit pas présumer de la vitalité économique et de l'efficacité des transports maritimes. Les transports maritimes sont économiques, efficaces en matière de consommation de carburant, sûrs et favorables à l'environnement. Lorsqu'ils sont intégrés avec les transports ferroviaires et routiers, ils peuvent sensiblement augmenter la capacité en produisant un minimum d'impacts négatifs pour la société.

Dans l'ensemble, nous avons accompli de grands progrès vers la Vision 2012 dans les cinq ans se terminant en 2007-2008. En ce sens, nous sommes « à l'avant-garde des changements ». Par ailleurs, la direction de la CGVMSL est maintenant dans sa deuxième décennie vouée à la gestion de cette ressource partagée, et nous approchons du deuxième demi-siècle comme intendants de la Voie maritime du Saint-Laurent.



# Table des *matières*

- 3 Message du président**
- 6 Maximiser les avantages**
  - Développer les activités
  - Résultats du trafic
  - Promotion et sensibilisation
  - Sphère d'influence
  - Innover pour améliorer le service dans l'ensemble du réseau
- 15 Minimiser les impacts**
  - Conscience environnementale
  - Responsabilité sociale de l'entreprise
  - Engagement envers nos collectivités
  - Sécurité
- 21 Gérer les coûts**
  - Assurer la fiabilité de l'infrastructure
- 23 Créer les conditions permettant aux employés de réussir**
  - Communications
  - Planification de la relève et de la main-d'œuvre
  - Perfectionnement professionnel et formation
- 28 Régie interne**
- 30 Résumé financier**



*Conception graphique :  
Bluesky Advertising*

*Imprimé par :  
Advance Printing*



## Message du *président*

Aujourd'hui, avec les changements qui se produisent à un rythme de plus en plus rapide, il semble que chaque année marque un tournant dans la vie d'une organisation. Quoi qu'il en soit, 2007-2008 a incontestablement été une année charnière pour la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent.

Ce fut l'année de la publication de l'Étude des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Ce fut l'année de la révélation de l'impact considérable des nouvelles technologies.

Ce fut l'année d'une évolution démographique provoquant une montée des départs à la retraite.

Ce fut l'année apportant la 50<sup>e</sup> saison de navigation sur la Voie maritime.

Ce fut aussi l'année où a pris fin le premier volet de notre entente de gestion avec le gouvernement fédéral et où nous avons dû fixer les modalités selon lesquelles la Corporation gèrera la Voie maritime pendant les dix prochaines années.

En somme, ce fut une année où nous avons eu à préparer l'avenir en tirant parti de toutes nos initiatives pour justifier une nouvelle approche de l'exploitation de la Voie maritime.

Vu la conjonction de deux jalons – les 50 premières années de fonctionnement de la Voie maritime complète et les

10 premières années d'existence de la Corporation – il était opportun de renforcer notre vision, de veiller à ce que le réseau reste pertinent face aux défis contemporains à relever en matière de transports et de prendre les dispositions qui assureraient sa viabilité future.

Au début de 2007, nous avons jeté les bases de ce que nous considérons comme les stratégies essentielles au succès de l'ensemble du réseau – qui feraient en sorte que le réseau apporte un maximum d'avantages à une vaste gamme de parties intéressées. Nous nous sommes ensuite concentrés sur le rôle que pourrait jouer la Corporation pour les réaliser.

Au milieu de l'année, nous avons ainsi produit une « carte stratégique ». Celle-ci intègre les diverses initiatives que nous avons prévues dans le cadre de notre Vision 2012, précise notre démarche visant un objectif clair de durabilité et nous engage à « maximiser les avantages, minimiser les impacts et gérer les coûts ». Cette carte est devenue notre guide et la base de nos discussions avec Transports Canada en vue de réorienter l'exploitation de la Voie maritime en tant que partie intégrante d'un réseau plus vaste pouvant offrir des avantages sensiblement accrus aussi bien à l'industrie qu'aux collectivités et aux gouvernements.

Voulant éviter de travailler en isolation, nous avons mis cette approche à l'épreuve à différentes occasions au cours de l'année. Ces confrontations à la réalité ont confirmé que nous étions sur la bonne piste et dans la bonne direction.

Du point de vue de l'ensemble du réseau, cet exercice a fait passer la Corporation de l'optique d'une maximisation des revenus à celle de la maximisation des avantages globaux assurés par le réseau de la Voie maritime – des avantages qui reviennent non pas à la Corporation mais à une grande variété de parties intéressées. Cette façon de voir a mis en valeur les deux piliers du succès : une infrastructure fiable et la capacité de susciter une augmentation de son utilisation.

L'Étude des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent a été publiée à l'automne, présentant une vue d'ensemble du réseau après 50 ans d'exploitation et projetant les possibilités économiques, techniques et environnementales des 50 prochaines années.

Cette étude a exigé quatre ans de travaux réalisés grâce à la collaboration de sept organismes américains et canadiens dont la Corporation, et elle a abordé de nombreux sujets. Cependant, les résultats finaux peuvent être résumés en quelques énoncés clés :

- l'infrastructure est essentielle à ses utilisateurs actuels et vitale à la compétitivité des industries de la région des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent;
- l'entretien continu et la réhabilitation de cette infrastructure exigent d'importants investissements, qui sont toutefois peu de choses à côté des avantages économiques, environnementaux et sociaux qu'apporte le réseau;
- il existe d'importantes possibilités d'augmenter l'utilisation du réseau et les avantages qui y sont associés, et on peut y arriver en investissant dans la technologie et en s'efforçant de surmonter les obstacles réglementaires.

À cet égard, la Corporation a terminé le 31 mars 2008 le plan quinquennal de renouvellement des actifs. Elle y a consacré un peu moins que les 170 millions de dollars autorisés, et elle a mis au point pour les cinq prochaines années un plan d'investissement de 270 millions de dollars. De solides bases sont ainsi jetées pour faire face aux besoins croissants de réhabilitation d'une infrastructure vieillissante. En même temps, la Saint Lawrence Seaway Development Corporation,



notre homologue des États-Unis, a mis en place ses propres projets de financement pour le renouvellement des actifs, permettant de garantir que l'ensemble du réseau demeure fiable à l'avenir.

Au cours de l'année, en parallèle avec ces progrès, nous avons examiné les exigences en vue de poursuivre les progrès à l'égard de l'aspect essentiel de la durabilité. Nous avons ainsi porté une plus grande attention, à l'échelle de la Corporation, à l'évaluation de l'ingénierie soutenant notre processus de gestion de l'infrastructure, et, dans les régions, à l'excellence dans le fonctionnement et la réalisation des tâches.

Depuis quelques années, la Corporation a accompli de grands progrès en vue d'augmenter l'achalandage du réseau. Dans le nouveau

contexte de la durabilité, nous avons lancé des mesures supplémentaires permettant de tirer parti de tout ce que nous pouvons offrir à nos clients actuels et potentiels.

Les utilisateurs actuels, tant expéditeurs que transporteurs, doivent être encouragés non seulement à maintenir les volumes actuels mais à les augmenter – et à acquérir les navires nécessaires à cette fin. Et si nous parvenons à augmenter la capacité du réseau, ce qui réduira les coûts de transport et les émissions unitaires, nous aiderons à justifier l'investissement dans de nouveaux navires. En même temps, une partie des nouvelles marchandises que pourrait transporter le réseau exigera d'autres types de navires, et nous devons faire notre possible pour qu'il soit financièrement rentable pour eux de naviguer dans le réseau.

Dans ce domaine, la technologie a ouvert la voie. Nous constatons que nous pouvons simplifier l'utilisation du réseau pour les clients actuels et futurs en intégrant de nouvelles technologies à notre infrastructure. L'optimisation du tirant d'eau et le prolongement de la saison sont deux mesures qui ont bénéficié de la technologie cette année. Par ailleurs, les premiers essais de l'amarrage mains libres dans nos écluses ont largement confirmé que cette solution convient bien à notre réseau.

En mars 2008, après des années de mise au point et des programmes pilotes, nous sommes extrêmement heureux d'avoir pu lancer notre nouveau tarif des péages dès le début de la saison 2008. Il s'agit d'une pierre angulaire pour plusieurs des initiatives visant à faire augmenter l'utilisation du réseau, et il prépare le terrain à un nouveau niveau de succès pour la Corporation – dans un contexte où nous concentrerons nos efforts sur l'augmentation du trafic plutôt que simplement la réduction des coûts.

Et pour ce qui est de préparer le terrain, rien de ce qui précède n'a été ou ne sera possible sans la volonté, la compétence et le dévouement des personnes qui travaillent pour notre Corporation. Ce sont nos employés qui font la différence, qui lancent et raffinent les idées qui nous donnent « à l'avant-garde des changements » et qui assurent l'équilibre entre les services que nous offrons à nos diverses parties intéressées. Pour nous préparer à un avenir changeant en assortissant les tâches et les compétences aux besoins futurs, les notions de « formation et perfectionnement » ainsi que de « recrutement et rétention du personnel » sont pleinement intégrées à notre vocabulaire.

Les efforts déployés par nos employés ne se limitent pas à nos procédés internes et ne visent pas seulement nos clients

directs; ils bénéficient aussi à toutes nos parties intéressées, à nos collectivités et aux impératifs environnementaux. On peut les retrouver dans de nombreux aspects de notre programme de responsabilité sociale d'entreprise.

Alors que deviennent plus grands les défis à relever dans les transports partout au Canada et alors que démarre l'initiative de porte d'entrée et de corridor commercial du gouvernement fédéral, je crois que la Corporation est particulièrement bien placée pour montrer l'exemple à suivre et pour veiller à ce que le réseau Grands Lacs - Voie maritime du Saint-Laurent participe pleinement à la solution.

Du point de vue opérationnel, l'année 2007-2008 a commencé dans la glace, la saison de navigation s'est terminée dans une glace épaisse et la nouvelle saison s'est ouverte dans une glace plus épaisse encore. Il en a certes découlé beaucoup de stress autant pour le personnel que pour l'équipement, mais le fait que nous ayons pu exécuter notre mission dans ces conditions hors de l'ordinaire nous rend confiants pour l'avenir.

En conclusion, j'espère que la lecture de ce rapport annuel vous sera agréable. Je crois qu'il présente un point de vue équilibré sur la gestion et l'exploitation de la Voie maritime canadienne.



# Développer les activités

Comme le transport de marchandises par la Voie maritime profite à l'Amérique du Nord sur les plans économique, social et environnemental, il est logique de développer les activités et maximiser les avantages qui en découlent. Le transport par la Voie maritime permet d'alléger la congestion sur les réseaux routiers et ferroviaires ainsi qu'aux passages frontaliers de la région du bassin des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent.

## Résultats du trafic

Le trafic total combiné de la saison 2007 est de 43,010 millions de tonnes (Mt), soit 8,8 % de moins qu'en 2006 et un résultat comparable à celui de 2005. Dans la section Montréal-lac Ontario (MLO), le trafic est de 31,959 Mt, en baisse de 10,2 % ou 3,613 Mt; dans le canal Welland, il est de 34,936 Mt, en baisse de 6,6 % ou 2,484 Mt.

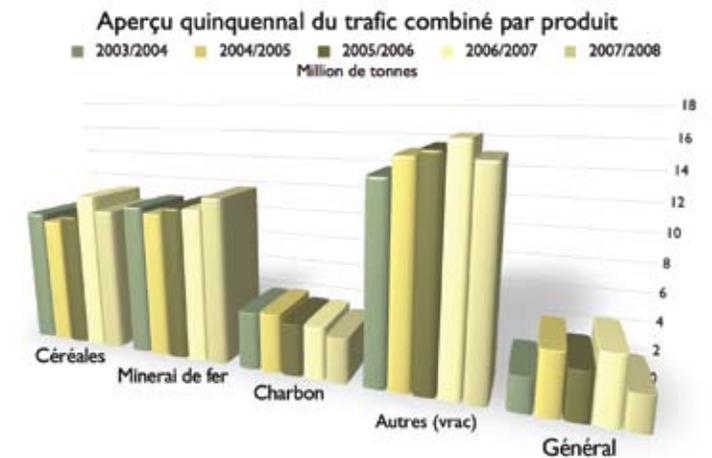
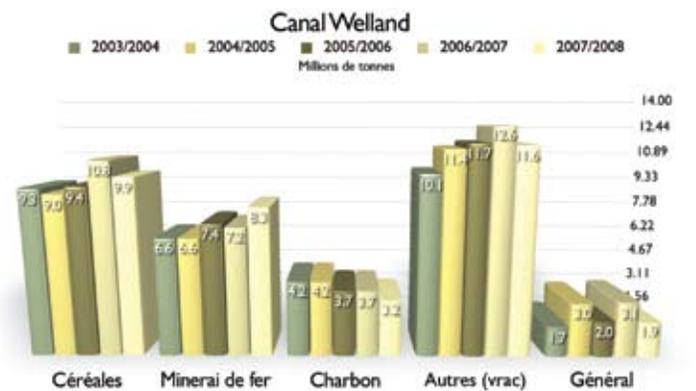
Divers facteurs ont contribué à la diminution du trafic, y compris des stocks plus élevés en raison d'une économie américaine moins dynamique que prévu et un déplacement des expéditions de marchandises générales et d'acier sur le marché mondial en raison des prix plus élevés des produits de base. Les taux de fret maritime élevés d'autres marchés ont aussi eu un effet, des produits faisant l'objet d'un commerce mondial étant détournés de notre réseau vers des marchés plus attrayants.

Les récoltes de céréales plus faibles que prévu au Canada et un dollar canadien vigoureux ont fait en sorte que les expéditions de céréales ont été nettement plus faibles qu'en 2006. La baisse a été de 16,2 % ou 1,149 Mt dans la section MLO, et de 12,6 % ou 0,807 Mt dans le canal Welland.

Le trafic de céréales américaines a démarré lentement en raison d'importations d'acier réduites. Cependant, à la suite d'une bonne récolte, il a remonté jusqu'à seulement 1,2 % sous le niveau de 2006.

En 2007, les expéditions de minerai de fer ont augmenté de 1,8 % ou 0,173 Mt dans la section MLO et de 14,8 % ou 1,065 Mt dans le canal Welland. Les exportations de minerai de fer passant par Québec ont augmenté, compensant la réduction des expéditions remontantes à destination des aciéries des Grands Lacs.

La réduction de la demande dans le secteur de la sidérurgie et d'autres secteurs industriels a fait baisser le trafic de charbon, de 38,6 % ou 0,264 Mt dans la section MLO et de 14,4 % ou 0,535 Mt dans le canal Welland. L'activité réduite dans la sidérurgie et la construction a aussi entraîné en 2007 une baisse dans les mouvements d'autres marchandises



en vrac : de 1,5 % ou 0,141 Mt dans la section MLO et de 7,8 % ou 0,985 Mt dans le canal Welland. Si la catégorie des marchandises « autres (vrac) » a ainsi baissé de 7,4 % ou 1,213 Mt, la potasse a augmenté de 21 %, le pétrole de 13 % et les autres minerais de 9 %.

Vu la diminution de l'activité économique aux États-Unis, on s'attendait à ce que dans les deux sections, les mouvements de marchandises générales soient considérablement inférieurs aux résultats de 2006. Le ralentissement beaucoup plus marqué dans la sidérurgie s'est traduit par des réductions de 47,0 % ou 2,137 Mt dans la section MLO et de 37,9 % ou 1,943 Mt dans le canal Welland. Les importations de brames d'acier ont baissé de 54 % dans la section MLO, mais les mouvements intérieurs ont contribué à une augmentation de 17 % dans le canal Welland.

### Incitatif pour les nouvelles marchandises

Le programme de péages incitatifs pour les nouvelles marchandises, lancé en 2005 dans le canal Welland, en était à sa troisième année. Il a été étendu à l'ensemble du réseau, bien que les nouvelles marchandises soient définies indépendamment pour chaque section.

Grâce à ce programme, un total de 308 851 tonnes de nouvelles marchandises ont été transportées dans le réseau en 2007, engendrant des recettes supplémentaires de 978 749 \$. Ce résultat est en baisse de 42,8 % par rapport à 2006. Des pièces éoliennes, du nitrate d'ammonium-urée, des céréales, de l'aluminium, des rebuts de classe B, de l'acide sulfurique, du sucre, des fèves de cacao et du gypse, tels sont les principaux produits qui ont profité de l'incitatif; ils représentent 83 % du volume.

En plus des marchandises admissibles au programme incitatif, une nouvelle clientèle a apporté un important volume à la Voie maritime en 2007. Sur l'ensemble de la saison, cet apport s'élève à 633 000 Mt et des recettes de 1,242 million de dollars. C'est là une amélioration de 215 % par rapport à 2006, grâce notamment à 318 000 Mt de céréales, minerai de fer et bauxite.

Le programme incitatif pour les nouvelles marchandises a pris fin en 2007. Au début de la saison de navigation 2008, une version révisée du tarif des péages a été adoptée, soulignant la volonté de la CGVMSL et de Transports Canada d'augmenter l'utilisation du réseau de la Voie maritime.

« En assurant la stabilité des taux pour les saisons 2008, 2009 et 2010 et en prévoyant des incitatifs ciblés, nous permettons aux parties intéressées de chercher activement de nouvelles clientèles confrontées à une escalade des coûts et de planifier leurs activités avec un plus haut degré de certitude. »

*Richard Corfe,  
président et chef de la direction de la CGVMSL*

Pour aider les clients à profiter des incitatifs, la CGVMSL met à leur disposition l'adresse de courriel [tarif@voiemaritime.ca](mailto:tarif@voiemaritime.ca). Pour de plus amples renseignements, les clients et clients potentiels peuvent transmettre leurs questions à cette adresse ou visiter notre site Web [www.grandslacs-voiemaritime.com](http://www.grandslacs-voiemaritime.com).

« Le gel du péage et l'ajout de mesures incitatives visant à favoriser l'utilisation de la Voie maritime est une première étape importante, franchie par le Gouvernement du Canada, visant à reconnaître les besoins des industries canadiennes qui se doivent de demeurer compétitives à l'échelle mondiale. Nous apprécions les efforts déployés par toutes les parties pour développer des façons créatives d'attirer de nouveaux joueurs vers la Voie maritime et les Grands Lacs. Il est important pour ArcelorMittal Dofasco de pouvoir compter sur un transport maritime efficace, sécuritaire et qui tient compte de l'environnement. »

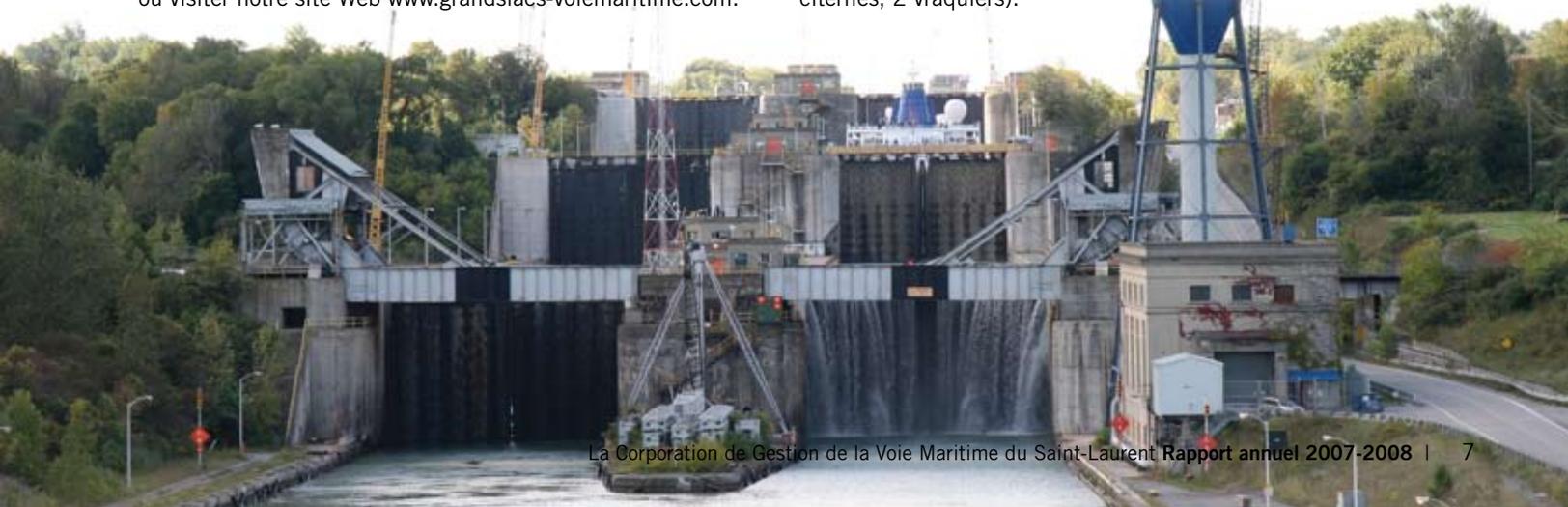
*ArcelorMittal Dofasco's Mike Kennedy,  
Directeur, Achats et Logistique*

### La saison de navigation

Afin de préserver et augmenter notre clientèle, nous devons continuer de maximiser la longueur de la saison de navigation. Pour une deuxième année consécutive, nos écluses et canaux ont été ouverts pendant une période record de 283 jours. En 2007, le canal Welland a été ouvert à la date la plus précoce de tous les temps, le 20 mars ; l'année marquait du reste le 75<sup>e</sup> anniversaire de l'inauguration du quatrième canal Welland, en 1932. La section Montréal-lac Ontario de la Voie maritime a entamé sa 49<sup>e</sup> saison de navigation le 21 mars.



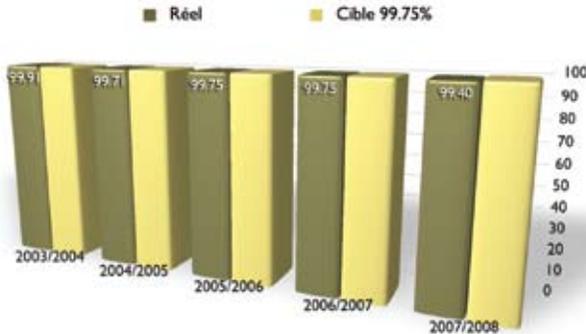
En 2007, 62 nouveaux navires ont emprunté la Voie maritime (35 transporteurs de marchandises générales, 25 navires-citernes, 2 vraquiers).



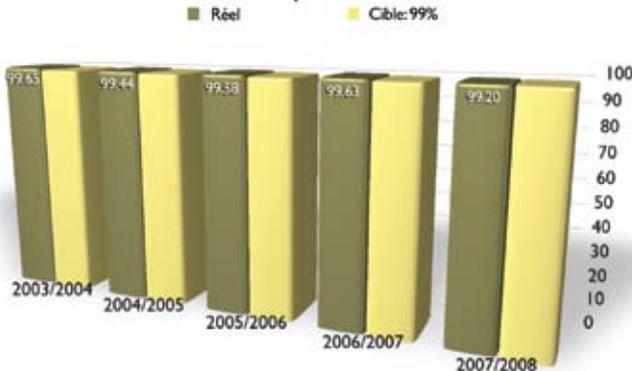
## Fiabilité et disponibilité du réseau

La fiabilité et la disponibilité sont deux éléments essentiels de la durabilité. Nous sommes « à l'avant-garde des changements » en assurant des transits de navire assidus et sécuritaires grâce à des opérations d'entretien préventif opportunes et diligentes, des programmes d'entretien rigoureux et l'analyse attentive de toute défaillance. Nous avons maintenu un niveau de fiabilité du réseau supérieur à 99 % depuis cinq ans, conséquence directe des investissements consacrés à l'entretien de nos structures.

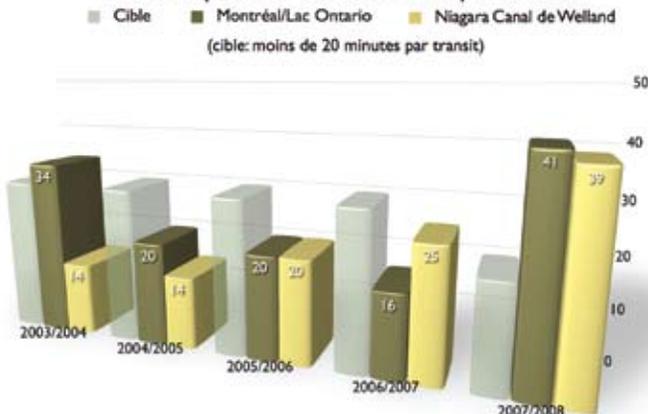
### Fiabilité - Condition physique



### Fiabilité - Disponibilité continue



### Delai imputable à la CGVMSL, par section



*\*\*En excluant les semaines d'ouverture et de fermeture de 2007-2008 (présence de glace), les retards par transit dans la section Montréal/Lac Ontario seraient d'en moyenne 15 minutes. L'objectif fut réduit à 20 minutes par transit en 2007.*

## Promotion et sensibilisation

Depuis 2003, la CGVMSL a joué un rôle de pointe en matière d'initiatives de promotion et de sensibilisation. En même temps que d'autres parties intéressées et des associations, elle s'est employée à rehausser le profil du réseau grâce à des activités encourageant toutes les parties intéressées à unir leurs efforts pour faire connaître les avantages de la voie navigable. L'initiative Autoroute H<sub>2</sub>O est un élément vital du succès de ces activités; elle continue de prendre de l'essor au sein de l'industrie des transports en tant que plate-forme efficace de promotion du réseau.



Dans le cadre de la série d'ateliers Autoroute H<sub>2</sub>O, la CGVMSL a organisé en juin 2007 une séance sur la gestion de la chaîne d'approvisionnement. Y ont participé des fournisseurs indépendants de services logistiques, des expéditeurs et des intervenants du milieu maritime connaissant bien le réseau, tels qu'administrations portuaires et transporteurs. L'atelier a présenté des moyens d'ajouter de la valeur à la chaîne d'approvisionnement grâce aux transports maritimes. Des exposés y ont été présentés et on y a encouragé une franche discussion entre les participants au sujet, par exemple, de la façon dont le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent peut réduire la congestion des transports de surface, du repositionnement des conteneurs vides et des besoins de transport d'un grand détaillant.

La CGVMSL a organisé sa troisième conférence annuelle Autoroute H<sub>2</sub>O en novembre 2007. On y a discuté des marchandises actuelles, comme les céréales, et des nouvelles possibilités qui s'offrent au réseau, comme la montée de l'industrie du biodiesel dans la région des Grands Lacs et le marché des cargaisons spéciales dans l'ensemble du réseau. Le programme de la conférence comprenait aussi une séance sur l'importance croissante de la responsabilité sociale de l'entreprise et des exemples de la façon dont l'industrie maritime et l'industrie des transports peuvent intégrer des pratiques écologiquement durables à leurs activités.



Une campagne environnementale a été lancée en 2007 sous le thème « Transporter Eautrement » pour diffuser le message que le transport maritime apporte d'importants avantages pour l'environnement et pour la société. À partir de la mi-avril, des panneaux réclame ont été placés dans des collectivités riveraines de la voie navigable en Ontario et au Québec. La campagne a aussi recouru à de la publicité à la radio au Québec et à des publicités télévisées sous-titrées codées en Ontario.



En octobre 2007, la CGVMSL et la Saint Lawrence Seaway Development Corporation des États-Unis ont dirigé une délégation de 20 cadres des transports maritimes qui s'est rendue au Brésil afin de faire mieux connaître le réseau auprès d'importantes industries de ce pays. Cette mission commerciale d'une semaine visait à mettre le réseau en valeur et augmenter le commerce maritime entre le Brésil, les États-Unis et le Canada. Vu la place qu'occupe le Brésil dans les industries des mines, de l'agriculture et des biens

manufacturés, il existe un important potentiel de nouvelles marchandises à transporter par le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent.

## Sphère d'influence

Une nouvelle façon d'aborder le développement commercial en misant sur les partenariats a été adoptée ces dernières années. La CGVMSL s'efforce de tirer parti de divers partenariats avec l'industrie afin de maximiser son élan et offrir aux intervenants des possibilités de développer leurs activités. L'extension de la sphère d'influence de la CGVMSL apporte les changements nécessaires au développement commercial sur la voie navigable.

### Corridor de commerce

Le 30 juillet 2007, les ministres fédéral et provinciaux des Transports ont conclu un protocole d'entente sur la Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec. Les trois gouvernements en cause chercheront avec des intervenants du secteur privé des solutions qui favoriseront la prospérité économique et le développement durable en Ontario, au Québec et au Canada dans son ensemble. L'accord s'inscrit dans la logique des initiatives du corridor de commerce Saint-Laurent-Grands Lacs et du Southern Ontario Gateway Council, qui ont maintenant été intégrés sous l'égide de l'accord fédéral-provincial.

### Forum des transports maritimes de l'Ontario

Divers intervenants du milieu maritime – ports, transporteurs, la CGVMSL et d'autres fournisseurs de services clés – ont formé en 2005 le Forum des transports maritimes de l'Ontario en vue d'intégrer le mode maritime dans l'infrastructure ontarienne des transports, au profit de la province de l'Ontario. La Voie maritime y a participé dès le début et cette année, le vice-président de la Région Niagara de la CGVMSL Michel Drolet est devenu président du Forum.

Les routes et les passages frontaliers de l'Ontario deviennent de plus en plus congestionnés. La sécurité des transports et les impacts environnementaux préoccupent les gouvernements et le public. Le ministère des Transports de l'Ontario a appuyé le travail accompli par le Forum. Les deux parties commanditent conjointement une étude économique afin de cerner les possibilités qui s'offrent au secteur maritime.



### Alliance avec le port de Halifax

La CGVMSL a signé en septembre 2007 un protocole de coopération avec le port de Halifax. L'objectif consiste à rehausser la coopération et le dialogue entre les deux entités, surtout dans le domaine du développement commercial. Dans le cadre de cet accord, nous ferons mieux connaître le port de Halifax et la Voie maritime du Saint-Laurent, et leur intérêt comme voie d'accès au continent nord-américain.



### Rapport de l'Étude des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent (Étude GLVMSL)



L'étude binationale des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, qui a été terminée en 2007, cite divers attributs importants de la Voie maritime. Celle-ci est perçue comme un atout qui continuera de rapporter des bénéfices pour des années à venir en offrant un moyen économique et durable de transporter des marchandises en combinaison avec les réseaux intermodaux existants. L'étude présente un plan de 50 ans pour un réseau maritime modernisé et durable, qui attirera de nouvelles clientèles tout en aidant éventuellement à réduire la congestion des transports terrestres.

L'étude binationale des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, qui a été terminée en 2007, cite divers attributs importants de la Voie maritime. Celle-ci est perçue comme un atout qui continuera de rapporter des bénéfices pour des années à venir en offrant un moyen économique et durable de transporter des marchandises en combinaison avec les réseaux intermodaux existants. L'étude présente un plan de 50 ans pour un réseau maritime modernisé et durable, qui attirera de nouvelles clientèles tout en aidant éventuellement à réduire la congestion des transports terrestres.

Le rapport formule quatre observations principales :

- le réseau GLVMSL pourrait atténuer la congestion dans les réseaux de transport routiers et ferroviaires ainsi qu'aux passages frontaliers du bassin des Grands Lacs et de la région du fleuve Saint-Laurent;
- le fait de mettre davantage l'accent sur le transport maritime à courte distance permettrait au réseau GLVMSL de mieux s'intégrer avec les réseaux de transport routiers et ferroviaires, offrant aux expéditeurs un moyen économique, rapide et fiable de transporter des marchandises;
- l'infrastructure existante du réseau GLVMSL doit être maintenue en bon état de fonctionnement afin de pouvoir assurer la sécurité, l'efficacité, la fiabilité et la compétitivité du réseau;
- la santé et le succès à long terme du réseau GLVMSL dépendra en partie de sa durabilité sur le plan environnemental, y compris de la réduction supplémentaire des impacts écologiques négatifs de la navigation commerciale.

### Site Web révisé de la Voie maritime

En 2007, le site Web de la Voie maritime a été rénové en tenant compte des commentaires et suggestions reçus des clients et autres intervenants. Le nouveau site Web binational [www.grandslacs-voiemaritime.com](http://www.grandslacs-voiemaritime.com) offre un moyen efficace de mettre en valeur le rôle fondamental de la Voie maritime au service des transports au Canada et aux États-Unis, et de promouvoir les transports maritimes.

À la suite d'une refonte complète, le contenu du site est maintenant organisé en fonction des intérêts de chaque groupe d'utilisateurs qui fréquente le site. Des sections spéciales ont aussi été prévues pour répondre aux besoins des entreprises et de l'industrie, des étudiants et des éducateurs, des collectivités riveraines de la Voie maritime et des médias. La carte de la Voie maritime a été complètement renouvelée en utilisant la technologie Google Maps.



# Innover pour améliorer le *service* dans l'ensemble du réseau

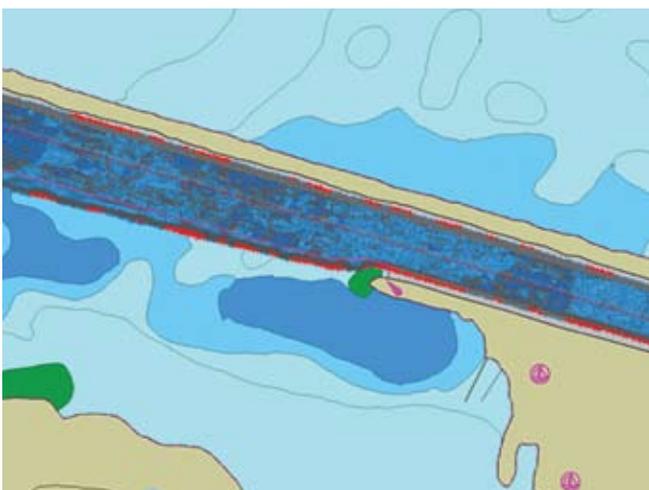
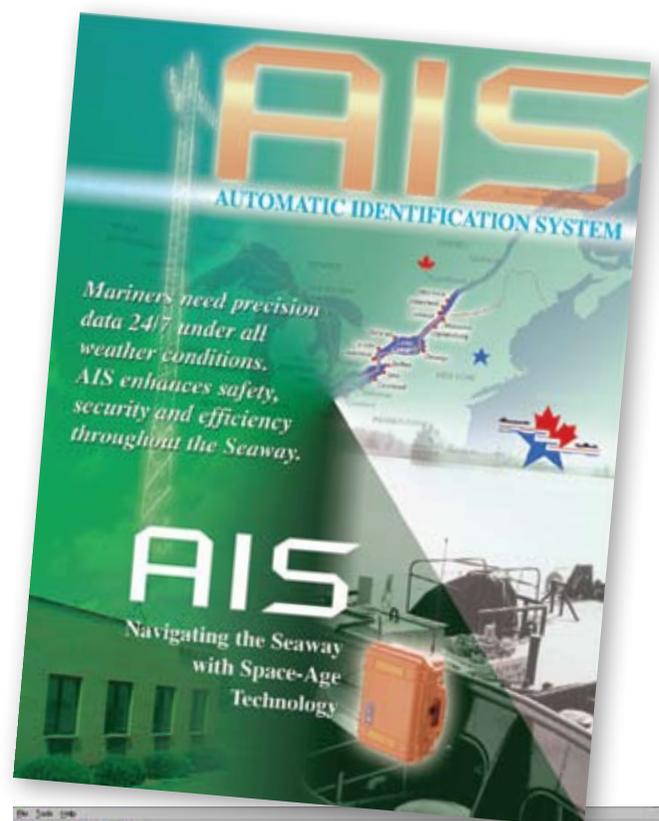
## Optimisation du tirant d'eau

La CGVMSL continue d'optimiser les normes sur le tirant d'eau afin de maximiser l'utilisation du réseau dans son état actuel. En 2007, 13 % des navires de navigation intérieure et 7 % des navires océaniques remontants ont profité d'un tirant d'eau supérieur à 8,0 m dans la section MLO. En ce qui concerne le trafic descendant, 7 % des navires tant intérieurs qu'océaniques ont été chargés jusqu'à atteindre un tirant d'eau de plus de 8,0 m. Dans le canal Welland, les chiffres sont de 6 % et 5 % respectivement pour les navires intérieurs et océaniques dans le sens remontant, contre 12 % et 8 % respectivement dans le sens descendant. Ces chiffres sont inférieurs à ceux des années précédentes parce qu'à la fin de l'été, le lac Saint-Louis était, ou approchait, de son niveau le plus bas jamais enregistré. En conséquence, le tirant d'eau maximal autorisé dans la section MLO a été réduit à 8,0 m à partir du 1<sup>er</sup> septembre et jusqu'à la fin de la saison de navigation.

## Carte de navigation 3D

Malgré les bas niveaux d'eau, en 2007, la Voie maritime a continué de chercher les moyens d'optimiser efficacement l'eau disponible en vue d'augmenter le tirant autorisé. Elle a réalisé des sondages en des endroits stratégiques de la section MLO et converti les données en représentations haute définition; elle a aussi déterminé les paramètres pour la réalisation en 2008 d'essais supplémentaires du modèle de navigation 3D.

Les progrès de la technologie doivent être exploités dans le cadre de notre infrastructure actuelle afin de maximiser les possibilités qui s'offrent aux utilisateurs actuels et d'attirer de nouveaux clients. La CGVMSL s'emploie à mettre en œuvre des éléments de technologie de pointe, comme le dispositif d'amarrage mains libres. L'adoption de telles améliorations se poursuit à un rythme régulier, signe d'un réseau qui, à l'approche de son 50<sup>e</sup> anniversaire en 2009, cherche constamment à progresser en s'appuyant sur ses forces.



### Modèle de simulation de la navigation

La CGVMSL a mis au point un modèle de simulation informatique de la section MLO et du canal Welland afin de vérifier l'incidence de divers changements sur le rendement du réseau. Le modèle peut simuler diverses situations et a initialement servi à valider et quantifier l'utilité des murs d'amarrage dans le canal Welland. Il peut aussi simuler l'effet d'une variation de l'effectif en personnel sur la durée des transits, déterminer les meilleurs moments pour les opérations d'entretien et examiner l'incidence de divers niveaux de trafic sur des indicateurs clés de la durée des transits.

### Amarrage mains libres

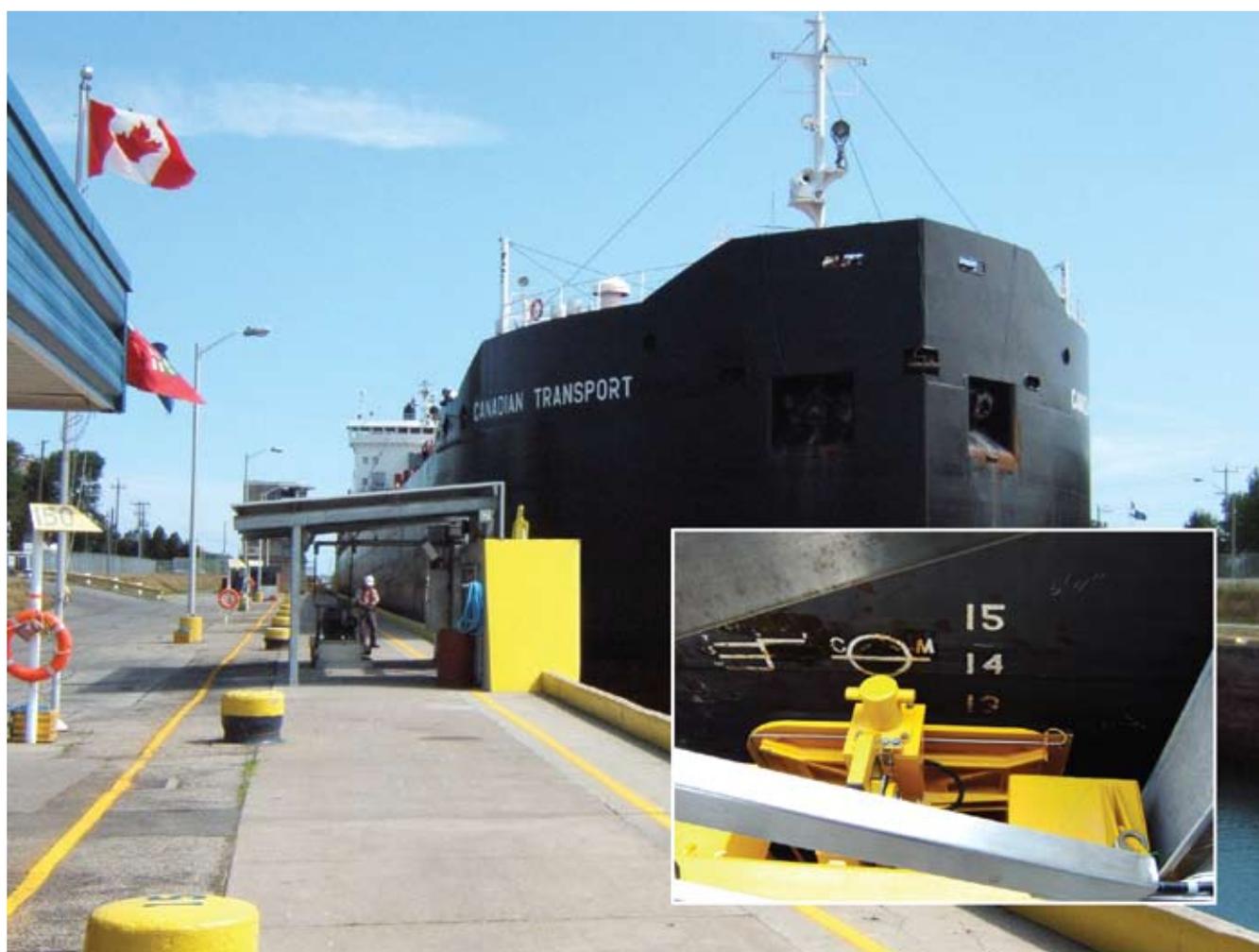
La Corporation s'emploie à fournir aux navires une méthode alternative d'amarrage les dispensant de l'amarrage manuel au moyen de câbles menant du navire au mur d'écluse.

À la suite des essais menés avec un prototype à l'écluse 8 en 2007 avec un seul générateur de vide (ventouse), la décision a été prise de soumettre la technologie à des essais supplémentaires dans une écluse profonde en utilisant deux

générateurs de vide. Des modifications ont été apportées à la conception de l'équipement et un nouveau dispositif a été commandé auprès du fabricant, Cavotec MoorMaster, de Nouvelle-Zélande. Le dispositif en place à l'écluse 8 a aussi été modifié. Les nouveaux essais se dérouleront à l'écluse 7 du canal Welland pendant la saison de navigation 2008.

Conformément à la vision de notre plan stratégique visant à « innover pour améliorer le service dans l'ensemble du réseau », le concept de l'amarrage mains libres améliorera la sécurité du passage des navires et permettra aux navires qui ne sont pas dotés d'un équipement adapté à la Voie maritime de transiter dans le réseau à coûts réduits. L'amarrage mains libres réduira les efforts requis du personnel en éliminant la tâche ardue de l'amarrage manuel d'un navire.

En outre, la quête d'améliorations à valeur ajoutée au service à la clientèle a mené à partir de la mi-2007 à la mise à l'essai d'une méthode d'amarrage avec moins de quatre amarres à l'écluse 3 du canal Welland. À la lumière des résultats des essais et des commentaires reçus, l'expérimentation de l'amarrage avec moins de quatre amarres se fera à toutes les écluses en 2008.



### Système d'autopositionnement des navires

La mise au point d'un système d'autopositionnement des navires s'est poursuivie cette année, des essais d'équipement prototype étant menés à l'écluse de la Côte Sainte-Catherine de la région Maisonneuve et à l'écluse 8 de la région Niagara. Le système recourt à des techniques innovatrices de balayage laser tridimensionnel et de reconnaissance d'images pour repérer l'avant du navire et suivre son évolution, et ce, pour diverses formes de coque, divers tirants d'eau et diverses positions finales d'amarrage.



Les résultats globaux ont été favorables et nous poursuivons les essais en 2008 à l'écluse 7, de concert avec les essais de l'amarrage mains libres. Des améliorations techniques ont été apportées à la conception du système prototype afin de pallier des déficiences repérées pendant les essais et améliorer le rendement. Un système « de production » plus robuste, fiable et précis sera mis en place à l'écluse 7. Nous prévoyons que les essais débiteront à la fin juin 2008.

Le système d'autopositionnement fournira au capitaine du navire des indications visuelles et sonores de la position du navire dans l'écluse, par rapport à sa position finale d'amarrage. Pour les clients, il réduira la durée de l'éclusage du fait que l'ensemble du personnel de l'écluse pourra se consacrer plus rapidement aux opérations d'amarrage. L'utilisation de ce système en même temps que du système d'amarrage mains libres ouvre la voie à l'écluse de l'avenir.

### Projet de conversion à l'hydraulique

Le projet de conversion à l'hydraulique, qui a débuté par une étude économique en 2001 suivie d'une mise en œuvre à partir de l'hiver 2003-2004, est presque terminé. Pendant l'hiver 2007-2008, les écluses 2 et 3 ont été dotées de dispositifs de commande hydrauliques. Tous les travaux ont été réalisés dans les limites budgétaires fixées. Les écluses 1 et 8 seront converties l'hiver prochain, et les deux dernières portes busquées de l'écluse 6 côté est, en 2009-2010.

On estime que sur les plans de l'exploitation et de l'entretien, les avantages nets du projet de conversion à l'hydraulique s'élèveront à 13,5 millions de dollars sur 30 ans. Depuis deux ans, les coûts d'entretien ont fortement baissé. L'hydraulique apporte d'autres avantages tels la standardisation de l'équipement, un accroissement de la fiabilité et de la sécurité, un meilleur contrôle, un fonctionnement plus doux de l'équipement et une amélioration des facteurs environnementaux. En vue de protéger l'environnement, la CGVMSL envisage d'utiliser une huile hydraulique synthétique biodégradable dans les dispositifs hydrauliques des écluses 1 et 8.

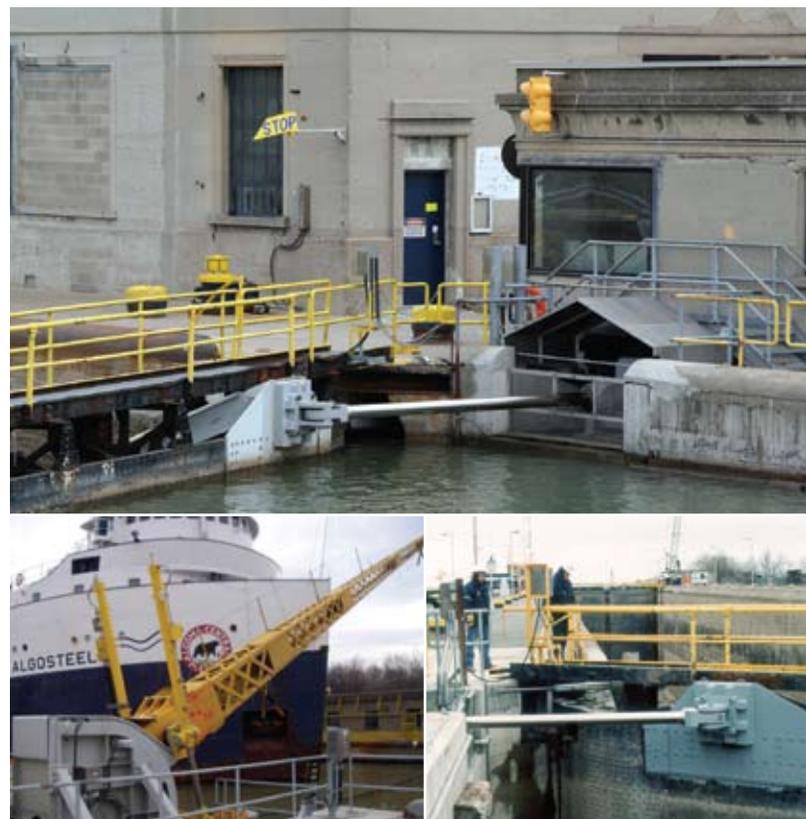
### Témoignage de Bosch Rexroth Canada

« Le projet de conversion à l'hydraulique du canal Welland mettait en jeu de nombreux facteurs visant un même but, qui devaient tous être réunis pour assurer le succès. Bosch Rexroth Canada (BRCA) a fait la preuve de ses connaissances précises de cette technologie grâce à des recommandations internationales, puis a démontré le savoir-faire local et mondial de BR dans ce domaine.

Un des défis à relever consistait à augmenter rapidement nos capacités en modélisation et simulation informatique, pour faciliter la vérification de divers concepts techniques. La difficulté du projet de conversion à l'hydraulique du canal Welland ainsi que le succès remporté ont grandement contribué à faire de BRCA un chef de file nord-américain de la conception et de la modélisation 3D par ordinateur pour notre industrie.

Le bon accord entre l'équipe de Rexroth et celle de la CGVMSL sur les plans culturel et professionnel a été un facteur essentiel du succès. »

*Wayne Scutt, TAI  
Administrateur, projet du canal Welland  
Conseiller technique, Hydraulique  
Bosch Rexroth Canada*



### Éclusage sans amarrage à l'écluse d'Iroquois



À l'écluse d'Iroquois, dans la région de Maisonneuve, une méthode d'éclusage mains libres a été mise au point, permettant aux navires admissibles de transiter sans s'amarrer. Elle a été mise en œuvre à partir de juillet 2007, et plus de 800 transits se sont déroulés de façon sûre et fiable. Cette méthode fait maintenant partie de la norme à Iroquois, permettant aux navires de gagner du temps.

### Commande des ponts à distance



Au cours de la saison 2007, après une fermeture nécessaire pour réparer les câbles portants, le pont de Saint-Louis-de-Gonzague a été pleinement opérationnel toute l'année sans qu'aucun problème notable soit signalé. Des opérateurs commandaient le pont à partir du centre opérationnel de Saint-Lambert (à 80 km), tandis que les éclusiers de Beauharnois, ont été formés afin d'opérer l'écluse depuis le terminal du pont en cas d'urgence et répondre aux besoins d'entretien régulier.



# Conscience environnementale

## Réglementation sur l'eau de ballast

La CGVMSL a encore renforcé ses pratiques de gestion de l'eau de ballast pour la saison 2008. La nouvelle réglementation à ce sujet adoptée sur l'initiative de son partenaire américain la Saint Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC) fera en sorte que tous les navires océaniques seront soumis à un processus uniforme et rigoureux d'inspection à Montréal, avant d'entrer dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime.

Depuis 2006, tous les navires océaniques se dirigeant vers un port canadien sont soumis à des inspections de l'eau de ballast afin de s'assurer qu'elle respecte le niveau minimum de salinité prescrit de 30 parties par millier. À la suite de l'harmonisation des normes américaines et canadiennes, tous les navires entrant dans la Voie maritime seront assujettis au même processus d'inspection quelle que soit leur destination.

À partir de la saison de navigation 2008, 100% des navires océaniques y compris ceux qui déclarent n'avoir aucune eau de ballast à bord, devront subir une inspection visant la totalité de leurs citernes d'eau de ballast. Cet effort commun de la CGVMSL, de la SLSDC, de Transports Canada et de la Garde côtière américaine témoigne de la volonté de l'industrie maritime de gérer efficacement l'eau de ballast.

## Gestion des terrains

Le mandat de la Voie maritime inclut la gestion de terrains qui sont, pour la plupart, utilisés à des fins industrielles par les locataires. La Corporation fut proactive dans son approche vis-à-vis l'utilisation de ces terrains par souci des impacts environnementaux. Dans le cadre de nouvelles stratégies de gestion des terrains, la CGVMSL a commencé à effectuer des vérifications de la conformité environnementale auprès des locataires industriels et commerciaux afin de déceler tout problème ou risque notable pour l'environnement touchant les terrains gérés par la CGVMSL. Des rapports assortis de recommandations ont été produits à la suite des vérifications, et les mesures requises seront mises en œuvre en 2008-2009. La CGVMSL vise aussi à rehausser l'esthétique et la sécurité générale des terrains qu'elle gère, en coopération avec les équipes de chaque région responsables des biens immobiliers, des opérations, de l'entretien et de la sécurité.

## Alliance Verte

Le programme Alliance Verte a été lancé officiellement en octobre 2007 et la CGVMSL fut un de leurs membres fondateurs. Il vise divers secteurs de l'industrie maritime du fleuve Saint-Laurent et des Grands Lacs, appelant les entreprises à améliorer leur performance environnementale au-delà du simple respect des exigences.

## Coopération avec les Premières nations

A la suite du protocole d'entente avec la Première nation d'Akwesasne en 2006, l'étude d'observation de trois ans sur les répercussions physiques du bris des glaces au printemps sur le rivage fut entamée et les résultats devraient être disponible en juin 2008. De plus, nous rencontrons régulièrement les représentants des Premières nations pour discuter des facteurs opérationnels liés à la détermination de la date d'ouverture de la saison de navigation.

## Production d'électricité grâce aux déversoirs

La CGVMSL a conclu avec l'entreprise Rankin Renewable Power Inc. un accord de 25 ans pour la location de terrains le long du canal Welland, à hauteur des déversoirs 1, 2 et 3, où des centrales hydroélectriques seront construites. Chaque centrale aura une capacité de 2 mégawatts (MW), et la production annuelle projetée totaliserait près de 36 000 mégawattheures (MWh). C'est là l'énergie consommée en un an par 2 000 à 3 000 ménages.

La construction a débuté en décembre 2007 aux déversoirs 1 et 2, où la mise en service des installations est prévue à l'automne 2008. Au déversoir 3, les travaux débiteront en décembre 2008 et la mise en service est prévue à l'automne 2009.

« Rankin Construction est enchantée d'avoir été choisie pour réaliser ce projet d'énergie renouvelable tirant parti des eaux excédentaires et jusqu'à présent inutilisées des déversoirs 1, 2 et 3 pour actionner trois turbines hydroélectriques de 2 MW. Le projet sera profitable pour toutes les parties et, si on considère qu'il remplacera de l'électricité produite par les centrales au charbon, il aidera à réduire les émissions de gaz à effet de serre de 38 900 tonnes, soit autant qu'en produisent 8 420 voitures sur un an. »

*Tom Rankin, Rankin Construction*

# Responsabilité sociale *de l'entreprise* (RSE)

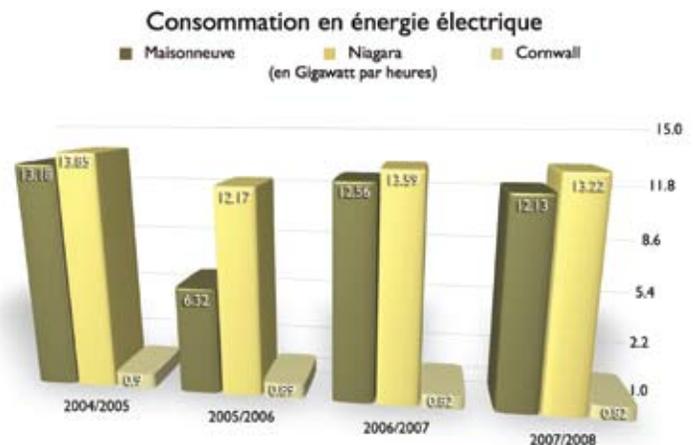
La CGVMSL reconnaît le fait qu'en tant qu'intendants de la Voie maritime du Saint-Laurent, nous travaillons dans le cadre d'une ressource partagée. Il nous importe donc de comprendre l'incidence du transport maritime sur l'environnement et de la réduire le plus possible. En modifiant des comportements, en faisant évoluer les habitudes et en cherchant activement de nouvelles solutions, la CGVMSL entend servir de modèle pour l'industrie.

La Corporation a pris des mesures afin d'intégrer les principes de la responsabilité sociale de l'entreprise (RSE) à ses pratiques quotidiennes. Des outils de RSE ont été mis au point pour aider ses employés à incorporer les idéaux de la RSE dans leurs activités courantes.

En 2007, l'engagement de nos employés en faveur de la RSE a été démontré de nombreuses façons à tous les niveaux de la Corporation.

- Pour faire sa part dans la lutte contre les changements climatiques, la CGVMSL entend réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 15 % d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2010 par rapport à la période de référence de 2003 à 2005.
- Un programme de recyclage des déchets huileux et gras a été mis en place à toutes les écluses de la région Maisonneuve, détournant des déchets des sites d'enfouissement. Un programme semblable sera bientôt créé dans la région Niagara.
- Toutes les écluses de la région Maisonneuve ont un programme de détournement du papier, du carton, du plastique, du métal et du verre des sites d'enfouissement. Un programme semblable sera bientôt mis en place aux écluses de la région Niagara.
- Les régions Niagara et Maisonneuve ont toutes deux un programme de cueillette des vieux tubes fluorescents compacts. Elles ont aussi un programme de recyclage des petites piles électriques (AA, AAA, etc.).

- Le centre de contrôle suppléant de la région Maisonneuve a été construit en recyclant des pupitres de commande, des pièces de postes de travail et des écrans d'ordinateur des anciens centres de Saint-Lambert et de la Côte Sainte-Catherine.
- Une vérification énergétique a été réalisée en 2007 à l'immeuble de Cornwall, en vue de jauger l'efficacité du bâtiment sur le plan de la consommation d'énergie et de cerner des activités qui pourraient réduire cette consommation.



# Engagement envers nos *collectivités*

La CGVMSL reconnaît l'incidence de la voie navigable sur les collectivités environnantes. Nous coopérons avec les municipalités et les résidents pour maximiser les retombées économiques des transports maritimes et minimiser l'impact de nos activités. Nous favorisons le dialogue avec les collectivités riveraines de notre voie navigable en vue de rehausser la compréhension de notre réseau.

En 2007, nous avons participé aux initiatives suivantes des collectivités.

- Dans le cadre des célébrations du 50e anniversaire de la ville de Brossard en août 2007, la Voie maritime a accepté d'interrompre toute navigation commerciale pendant le spectacle aérien de deux heures donné par les Snowbirds du Canada. La ville et les milliers de spectateurs ont apprécié cette contribution de la CGVMSL.
- En août 2007, la CGVMSL s'est associée au service des loisirs de la ville de Beauharnois pour l'organisation de BeauVENTois, une journée de pratique du cerf-volant en famille. La CGVMSL a fourni les terrains et un appui technique (électricité et main-d'œuvre), en plus de financer une partie des coûts.
- Plus de 200 000 cyclistes utilisent chaque année les pistes cyclables dans la région du Niagara, le parc de Beauharnois et la digue entre Saint-Lambert et Sainte-Catherine.
- La CGVMSL a annoncé son appui au projet du comité de revitalisation du canal Galop de réaliser une étude de faisabilité d'un terrain de camping. L'étude vise à déterminer si les terrains immédiatement au nord de l'écluse d'Iroquois conviennent à la création d'un terrain de camping. La CGVMSL présentera ses commentaires au comité et lui assurera l'accès aux terrains en cause aux fins de l'étude. Selon les résultats, la CGVMSL présentera à Transports Canada une recommandation sur l'utilisation de ces terrains.
- À l'été 2007, la CGVMSL a participé aux célébrations de Port Colborne axées sur le patrimoine maritime. La Voie maritime a assuré une importante présence à l'événement, ses représentants profitant de l'occasion pour souligner le 75e anniversaire du canal Welland.

En tant qu'intendants de la Voie maritime du Saint-Laurent, nous reconnaissons les intérêts des milliers de plaisanciers qui apprécient la beauté et l'environnement naturel de nos eaux ainsi que ceux des résidents locaux qui vivent et travaillent le long de la voie navigable.

- Le public peut consulter notre site Web pour connaître la disponibilité des ponts pour le trafic routier et planifier leurs déplacements en conséquence. L'information est présentée pour tous les ponts des régions MLO et Niagara. Le site Web indique aussi la position des navires dans le réseau.
- L'été dernier, à la suite d'une demande présentée par des propriétaires d'embarcations de plaisance de la région de Beauharnois, un horaire quotidien des éclusages pour embarcations de plaisance a été affiché afin de mieux renseigner les utilisateurs. Les commentaires ont été très positifs et, vu le succès de cette initiative, des dispositions semblables seront mises à l'essai dans le canal de la Rive Sud à l'été 2008.
- La Voie maritime a mis au point de nouveaux cartons pour les pare-brise à distribuer à diverses marinas et rampes de mise à l'eau d'embarcations de plaisance. Ces cartons indiquent des conseils de sécurité et rappellent aux plaisanciers les importantes amendes auxquelles s'exposent ceux qui n'utilisent pas le réseau de façon responsable. La campagne a été lancée pour contrôler des activités risquées dans le canal de la Rive Sud de la région Maisonneuve. En plus de cette nouvelle campagne, un guide révisé pour embarcations de plaisance a été publié.
- Pour une deuxième année consécutive, la région Maisonneuve a délégué au Salon du bateau de Montréal une équipe chargée de représenter la Voie maritime. La participation à cet événement vise à promouvoir la sécurité sur la voie navigable et à répondre aux questions du public.



## Minimiser les impacts

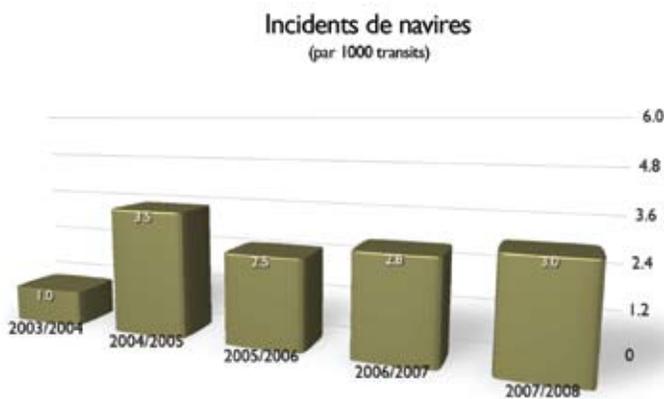
La CGVMSL encourage l'appui aux programmes des collectivités et est fière des contributions financières que ses employés y ont versées en 2007-2008.

- Les employés et la CGVMSL ont versé en tout 47 797 \$ à la campagne 2007 de Centraide. La CGVMSL a aussi versé 10 579 \$ à diverses écoles et œuvres de bienfaisance dans le cadre de l'initiative « Survivor Niagara » en faveur du bien-être.
- Les employés de Saint-Lambert ont offert environ 900 \$ provenant des bénéfices de la vente de café. Des contributions ont été versées à l'école REACH à Saint-Lambert (offrant une instruction adaptée aux enfants handicapés), à l'organisme d'aide à la famille Les Greniers de Joseph et, sous forme de commandites pour cinq employés qui ont participé au Défi Vélo Onco, de l'hôpital Charles-Lemoyne.
- Pour une 23<sup>e</sup> année, les employés du bureau de Cornwall ont contribué à la campagne de Noël de l'Armée du Salut, commanditant directement trois familles. Un montant total de 1 215 \$ a été recueilli, qui a servi à acheter des épiceries pour deux semaines et des certificats cadeaux pour chaque famille ainsi qu'un cadeau de Noël pour chaque enfant.
- Les employés de la région Niagara ont offert à l'organisme « Community Care of St. Catharines » 75 cadeaux de Noël à distribuer parmi les familles enregistrées. En outre, de nombreux aliments non périssables ont été réunis pour la banque d'alimentation locale.
- Avec l'appui des employés du bureau de Cornwall, une équipe composée d'un employé de la Voie maritime et de membres de sa famille a participé en janvier à une marche au profit de la Société Alzheimer. Elle a contribué en tout 910 \$, dont plus de 50 % provenait d'employés de la Voie maritime.
- Un groupe d'employés de la Voie maritime et des membres de leurs familles ont représenté la CGVMSL en février 2008 à un tournoi de quilles au profit de bonnes œuvres. Les 385 \$ recueillis ont été versés aux Grands Frères et Grandes Sœurs de Cornwall.



# sécurité

Le transport maritime sur la Voie maritime est sûr et fiable, et produit un minimum de pollution. En 2007, on a enregistré 3,0 accidents de navires par 1 000 transits, soit 19 accidents de diverses natures, depuis des échouements jusqu'au heurt de structures. Un accident a entraîné un déversement mineur qui, du fait que nos employés ont rapidement communiqué avec les services des urgences maritimes, a été immédiatement nettoyé. Il n'y a pas eu de dommages à nos structures, et la navigation a seulement été interrompue brièvement.



## Sûreté de l'accès

Un dispositif comportant à la fois des détecteurs et une clôture a été mis en place à l'écluse de la Côte Sainte-Catherine pour parer à toute intrusion. Des essais sont en cours pour déterminer si le recours à une de ces solutions ou aux deux réunies s'impose aux écluses.



En outre, des clôtures, barrières et enseignes ont été installées en grand nombre au canal Welland. Une formation externe et interne a été offerte aux employés nouveaux et anciens. Dans la région Niagara, des réunions ont été organisées avec les fournisseurs de service, les locataires et les entreprises de transport maritime afin d'expliquer les protocoles du contrôle de l'accès.

## Conformité de la Voie maritime aux exigences du programme de sûreté

Fidèle à sa réputation d'artère du transport sûr et fiable, la Corporation a assuré sa conformité au Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime (PHSTM) avant la date limite du 15 décembre 2007.

En novembre 2006, Transports Canada avait annoncé des modifications au Règlement sur la sûreté du transport maritime. Il s'agissait de renforcer la sûreté maritime au Canada en exigeant des vérifications des antécédents des travailleurs qui effectuent diverses fonctions liées à la sûreté aux installations du transport maritime ou qui ont accès à des zones réglementées désignées.

Dès le lancement du nouveau programme, les employés de la Voie maritime qui travaillent régulièrement dans les centres de contrôle du trafic ou centres des opérations de la Voie maritime ou qui ont besoin d'y avoir accès ont été identifiés. En 2007, une inspection de Transports Canada a permis de constater que nous respectons les nouvelles exigences de la réglementation.

## Sécurité du réseau

En 2007, un groupe de la sécurité informatique a été créé. Il est dirigé par l'agent de la sécurité informatique, un nouveau poste faisant périodiquement rapport au comité exécutif sur les enjeux entourant la sécurité informatique.

Une politique sur la sécurité informatique et un document de directives sur la sécurité informatique de l'organisation fondés sur la norme ISO 27002:2005 ont été rédigés. En outre, les services d'une entreprise spécialisée en sécurité informatique ont été retenus pour obtenir des conseils quant aux meilleures pratiques à adopter pour faire suite aux recommandations contenues dans le rapport d'évaluation des menaces et des risques produit en 2007. C'est sur cette base que seront planifiés deux projets majeurs visant la sécurité informatique ainsi que diverses autres activités liées à la sécurité qui seront mis en œuvre en 2008-2009.

### Préparation aux urgences

Se préparer aux imprévus est la meilleure façon d'être prêt en cas d'urgence. En 2007, la CGVMSL a effectué une série de simulations d'urgences.

- Un vaste exercice de formation auquel ont participé la CGVMSL, le centre de contrôle des opérations d'urgence de la région Niagara, des équipes de terrain et des organismes externes de services d'urgence a été réalisé en octobre 2007. L'événement simulé survenait à l'écluse 7 du canal Welland; il y avait des blessés et des dommages à l'infrastructure ainsi qu'aux environs. L'exercice a été fructueux à plus d'un titre. Tous les participants ont pu mieux se familiariser avec les plans et les divers rôles et responsabilités. En outre, la planification et l'exécution du scénario ont permis à la CGVMSL de renforcer ses liens avec les divers fournisseurs de services et de mieux comprendre leurs capacités.
- Un autre exercice a été organisé en février de cette année pour le centre de contrôle des opérations d'urgence et le centre de contrôle des opérations de la CGVMSL. Selon le scénario, de mauvaises conditions météorologiques avaient entraîné des accidents de véhicules sur nos structures et des dommages à notre infrastructure. L'exercice a mis à l'épreuve entre autres notre capacité de réagir efficacement à des circonstances imprévues; il nous a aussi aidés à cerner des domaines dans lesquels nous pouvons nous améliorer.
- La CGVMSL a organisé en partenariat avec des organismes locaux un exercice d'intervention d'urgence à l'écluse de Saint-Lambert dans la région Maisonneuve. Dans le scénario, un navire heurtait intentionnellement une défense en même temps que d'autres incidents survenaient dans les environs. Des organismes locaux de services d'urgence et la GRC ont participé à la simulation. Des inspecteurs de la sécurité de Transports Canada ont aidé à tous les aspects de l'exercice de formation. CN Rail a participé à l'élaboration d'un plan stratégique permettant de continuer les transports ferroviaires et maritimes avec un seul pont en état de fonctionnement à l'écluse de Saint-Lambert.

La CGVMSL a été louée par ses partenaires pour l'excellent travail d'équipe et le dynamisme dont ses employés ont fait preuve dans l'intervention d'urgence.

### Santé et sécurité en milieu de travail

La CGVMSL est déterminée à offrir un milieu de travail sûr et sain à ses employés, et met en œuvre des programmes proactifs au titre de la sécurité. Nous visons à éviter complètement les accidents, et nous sommes fiers du fait que les employés d'Iroquois sont arrivés à une période de 15 ans sans accident avec perte de temps, tandis qu'à Beauharnois, aucun accident avec perte de temps n'a été déclaré de toute l'année. Ces réalisations sont le résultat de l'attention et du dévouement de nos employés, et nous tenons à souligner leur succès.

- De la formation a été donnée à tous les employés du siège social en vertu du programme SafeStart; elle mettait l'accent sur la sensibilisation au quotidien à son milieu et à la prévention des accidents tant au travail qu'à la maison.
- La CGVMSL a choisi de souligner pendant la semaine du 6 au 12 mai l'importance qu'elle attache à la santé et la sécurité de ses employés. Dans la région Maisonneuve, la semaine a été mise à profit pour rappeler les rudiments de la sécurité, depuis la façon d'utiliser un extincteur jusqu'à l'inspection de l'équipement de sécurité. Dans la région Niagara, on a réalisé des exercices d'incendie et une simulation de sauvetage à la suite d'une urgence à l'eau.
- Neuf équipes du bureau de Cornwall ont participé au concours « Ontario en mouvement » du Bureau de santé de l'Est de l'Ontario en 2007. Il s'agissait de « traverser » l'Ontario en effectuant une minute d'activité physique pour chacun des 5 154 km que représente le franchissement de la province.
- La première édition annuelle de la Journée du bien-être a eu lieu le 26 septembre 2007. L'activité a été rendue possible grâce à tous les comités du mieux-être régionaux qui ont organisé des événements locaux et aux efforts de nombreux volontaires.
- Le comité du mieux-être du bureau de Cornwall a reçu la **médaille d'or** du bien-être en milieu de travail présentée durant l'atelier sur la promotion de la santé au travail du Bureau de santé de l'Est de l'Ontario en novembre 2007. Le comité du mieux-être de la région Niagara a reçu pour la troisième année le **prix d'or** de l'organisme Healthy Living Niagara pour excellence dans la création d'un environnement de travail qui encourage, appuie et soutient les choix santé des employés. Il a aussi gagné le **prix platine**, qui était décerné pour la première fois. La CGVMSL a été reconnue pour les efforts particuliers qu'elle déploie en vue d'adopter des pratiques en milieu de travail favorables à la santé psychologique, et ce, dans les catégories *engagement des employés, équilibre entre le travail et la vie personnelle, croissance et perfectionnement personnels, santé et sécurité et reconnaissance des employés*.



# Assurer la fiabilité de l'infrastructure

Une infrastructure fiable est un élément essentiel de la durabilité. Pour assurer la fiabilité de l'infrastructure, il faut une connaissance approfondie de son état et des fonds suffisants pour réaliser les travaux de réhabilitation nécessaires. Plusieurs activités accomplies durant l'année 2007, assurent le succès futur de la Corporation.

Les responsabilités de la Corporation et des groupes régionaux d'ingénierie ont été précisées de façon à s'assurer que l'état de l'infrastructure soit bien compris et pris en compte; et pour faire face à l'augmentation du nombre et de la valeur des projets de renouvellement des actifs; La Corporation dispose d'un budget de 270 millions de dollars pour les cinq prochaines années.

En 2007-2008, 38,287 millions de dollars ont été consacrés au renouvellement des actifs. Pendant le programme des travaux de l'hiver 2008, d'importants projets ont été réalisés pour améliorer l'état et la fiabilité de notre infrastructure incluant la conversion hydraulique des écluses 2 et 3 tel que mentionné auparavant. L'attention portée à la planification permet à la CGVMSL de prévoir en hiver un plus grand nombre d'activités dans des périodes plus courtes.

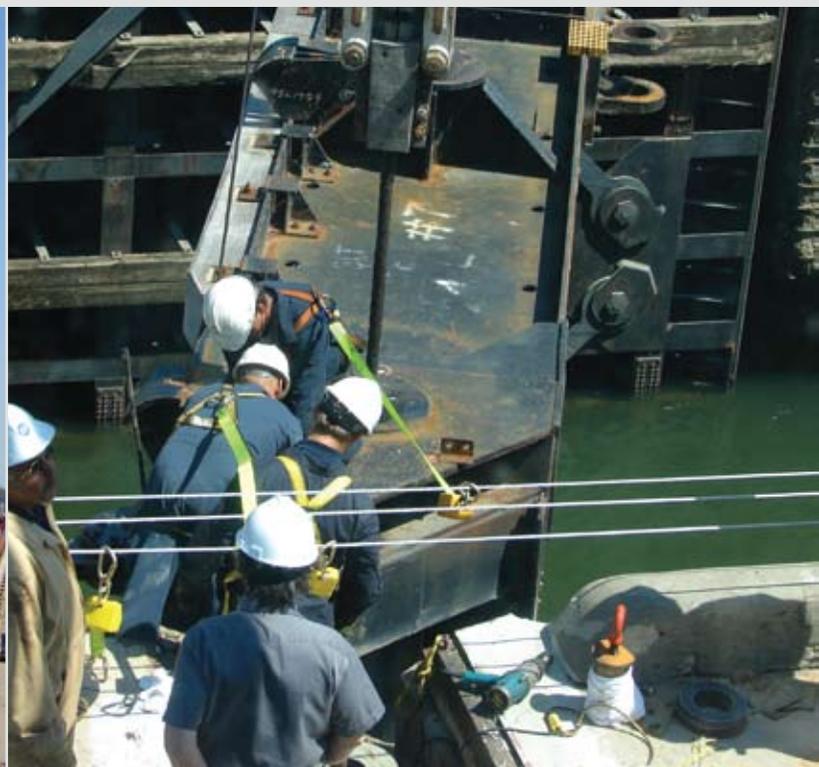
D'autres travaux d'hiver ont permis de réaliser notamment les projets suivants dans le canal Welland :

- changement des amortisseurs d'assise et des mécanismes de verrouillage du pont 6;
- ajout d'escaliers sur les travées des ponts levants pour permettre un accès en toute sécurité aux tours, aux fins de l'entretien;
- réhabilitation des joints et des axes des vannes de l'écluse 4, pour améliorer l'étanchéité et éliminer les vibrations;
- restauration du parement en béton du mur central de l'écluse 6;
- réparation du fond de l'écluse 8 pour réduire l'effritement, et enlèvement de débris produits par le fonctionnement de la porte d'écluse;
- ajouts de caméras et tours pour caméras pour améliorer la commande des ponts à distance.

Dans la section MLO, voici quelques projets qui ont été réalisés pendant la fermeture hivernale :

- réparation des portes antiglace à l'écluse de Saint-Lambert;
- réparation des joints des vannes à l'écluse de Saint-Lambert;
- remplacement de câbles portants du pont levant Saint-Louis;
- amélioration des panneaux de navigation, du système de détection de l'approche et des indicateurs de position des portes busquées;
- remplacement de défenses sur des murs d'approche;
- modification des systèmes de communication et de contrôle qui permettront la commande à distance du pont de Valleyfield pendant la saison 2008;
- réparations au béton du sas de l'écluse de Saint-Lambert (vidangé pour la période de fermeture hivernale).





### Remplacement d'une porte

En juin 2007, l'équipage du VM/S Hercules, les équipes de l'entretien de Beauharnois et de la Rive Sud ainsi que les membres de l'équipe technique ont uni leurs efforts pour remplacer la porte 4 à l'écluse inférieure de Beauharnois, qui avait été endommagée l'année précédente.

La porte mesurait plus de 40 x 80 pieds et pesait plus de 280 tonnes. L'opération a été difficile, compte tenu des vents avec lesquels l'équipage du VM/S Hercules et les équipes d'entretien ont dû composer. Ils devaient terminer la tâche dans les huit heures pendant lesquelles il était prévu d'interrompre la navigation.

### Partenariat avec l'Université de Sherbrooke

La CGVMSL a établi une collaboration avec la chaire de recherche industrielle du Conseil national de recherches du Canada en techniques d'essai non destructives pour les éléments d'infrastructure en béton, à l'Université de Sherbrooke. En offrant des contributions financières et du temps de notre personnel, nous avons participé à la mise au point de nouvelles techniques d'essai non destructives expressément conçues pour surveiller l'évolution des dommages causés par la réaction alcali-granulat. Ces percées technologiques nous aideront à mieux gérer nos structures touchées par la réaction alcali-granulat et profiteront aux milieux techniques et scientifiques.

# communications

La Corporation estime que pour continuer d'être à l'avant-garde des changements, il est essentiel de miser sur l'élément humain. Or les communications constituent un ingrédient essentiel des conditions permettant aux employés de réussir. Pour mobiliser les employés, il faut d'abord veiller à ce qu'ils perçoivent la vue d'ensemble et qu'ils comprennent ce que l'organisation veut accomplir et la façon dont elle entend le faire. C'est pourquoi de constants efforts sont consacrés à l'amélioration des communications.



En juin 2007, l'équipe de gestion a recouru au concept de carte stratégique pour illustrer comment les diverses initiatives stratégiques de la CGVMSL se rattachent à l'objectif de la durabilité et y contribuent. Cette carte stratégique a été un outil important pour mieux communiquer et faire comprendre les orientations futures aussi bien à l'interne qu'à l'externe.

La matrice des messages clés à l'interne, qui a été mise au point en 2007, est un autre instrument important permettant d'améliorer les communications. Elle sert de guide en vue de traduire l'objectif global de la durabilité et les stratégies qui l'appuient en messages axés sur des actions concrètes à l'intention des employés, depuis les gestionnaires jusqu'aux travailleurs aux premières lignes.

L'arsenal des communications ne serait pas complet sans un mécanisme permettant de vérifier que les stratégies apportent les fruits voulus. Le système de mesure de la CGVMSL, mis en place en 1997, a été rénové l'an dernier. Le portefeuille d'indicateurs a été examiné et rajusté pour mieux correspondre à la façon dont la vision de l'avenir de la CGVMSL a changé face à l'évolution du contexte des affaires. Des objectifs sont toujours fixés chaque année et le rendement est examiné chaque mois lors des réunions régulières des gestionnaires et des équipes de travail.



# Planification de la relève et de la main-d'œuvre

La CGVMSL continue de planifier les emplois de l'avenir et s'est placée « à l'avant-garde des changements » en formant des employés hautement qualifiés qui géreront le réseau amélioré de la Voie maritime sans cesse changeant.

D'importants progrès ont été réalisés en vue de se préparer à nos besoins futurs en main-d'œuvre et aux changements à venir dans la nature des tâches et dans les compétences requises. Nous continuons de « créer les conditions permettant à nos employés de réussir » et d'assurer la durabilité dans notre milieu de travail en offrant aux employés des possibilités de se perfectionner et d'acquérir des compétences et des connaissances.

Au cours de 2007-2008, 44 employés de la Voie maritime ont pris leur retraite, ce qui représente un taux de roulement de 8,1 % de notre effectif permanent. C'est dire que dans la dernière année, nous avons eu 44 possibilités d'apporter du changement dans notre organisation. C'est ce que nous avons fait, en partie dans le cadre de campagnes de recrutement et en créant un nouveau site Web externe consacré aux carrières ainsi que de nouveaux outils de recrutement.

Par notre processus de planification de la relève, nous continuons d'atténuer les risques associés au roulement à venir parmi nos gestionnaires et dans les postes spécialisés propres à la CGVMSL.

Cette année, nous avons intégré à nos réunions de planification de la relève non seulement un horizon de trois ans, mais aussi un effort particulier pour préparer l'organisation que nous voulons avoir en 2012. En conséquence, diverses stratégies et mesures ont été adoptées face aux besoins à court terme et à long terme.

Pour combler les besoins immédiats en ingénierie, nous avons créé des postes de gestionnaires pour les différentes disciplines à l'échelle de la Corporation. Nous avons également pris des mesures de recrutement proactives en créant des postes de superviseur de quart opérationnel en formation à titre d'étapes vers l'avenir. Nous avons aussi doté par anticipation des postes clés aux côtés de ceux d'employés actuels dont nous prévoyons le départ imminent.

Face au plus long terme, nous avons réorganisé nos structures régionales afin qu'elles correspondent mieux aux réalités opérationnelles dans lesquelles elles fonctionneront en 2012. Cette mesure s'agence avec les plans de dotation et de main-d'œuvre élaborés pour chaque année d'ici 2012.

En décembre 2007, nous avons affecté deux de nos trois gestionnaires transitionnels à des postes permanents après qu'ils aient terminé avec succès un programme de perfectionnement de 30 mois dans plusieurs domaines d'activité de la CGVMSL.

Nous continuons de recruter dans le cadre de nos efforts de planification de la relève, en cherchant le juste équilibre entre les possibilités offertes à nos employés actuels et le recrutement de personnel à l'extérieur. Nous créons ainsi un effectif bien équilibré réunissant des experts internes et des nouveaux venus apportant de nouvelles idées. Cet aspect est vital pour notre équipe de superviseurs; il revêt une importance stratégique en vue de s'assurer que les superviseurs de la CGVMSL possèdent les aptitudes nécessaires sur les plans du leadership et de la technique en regard des technologies et de la main-d'œuvre de l'avenir.



# Perfectionnement professionnel et formation

## Formation technique : stages pour TSC

Le programme des stages pour techniciens des structures du canal (TSC) est maintenant fermement établi. Il offre aux participants une formation pratique sur le fonctionnement de nos écluses et ponts ainsi qu'une orientation pour la mise en pratique de leurs compétences en mécanique ou en électricité. Ces postes nous ont permis de recruter des personnes compétentes; nous avons réussi à les doter en embauchant des candidats externes possédant une vaste expérience technique. Les avantages d'une combinaison entre métier spécialisé et compétences opérationnelles n'ont pas tardé à se manifester.

En mars 2008, la région Maisonneuve possédait trois TSC qualifiés et dix autres poursuivant leur stage de formation, soit 13 en tout. La région Niagara comptait sept TSC qualifiés, 15 recrues de l'extérieur poursuivant une formation et deux candidats internes inscrits à notre programme de stages pour TSC. En outre, cinq candidats internes ont débuté leur programme d'apprentissage en janvier 2008 et progresseront vers le programme de stages pour TSC.

## Formation technique : contrôleurs opérationnels

Il est essentiel à la viabilité future de la CGVMSL de préserver et augmenter notre clientèle. À l'appui de la stratégie en ce sens, notre centre opérationnel déploie tous les efforts pour s'assurer que le client voulant livrer des biens au marché connaisse un transit sûr, rapide et fiable. Un nouveau programme de stages pour « contrôleurs opérationnels » a été créé pour compléter notre effectif existant et embaucher de nouveaux employés dans notre centre opérationnel pour nous préparer pour l'avenir. Le programme de formation offre une orientation complète et une formation sur les opérations d'éclusage et de commande des ponts à distance ainsi que sur les méthodes et formalités de contrôle du trafic; il apprend aux nouveaux employés les aptitudes nécessaires pour l'amarrage des navires et autres opérations de première ligne aux écluses. Ce programme produira une main-d'œuvre polyvalente. Dans les deux régions, la formation est en cours et un certain nombre d'employés ont déjà terminé le programme.

## Formation en leadership et formation technique

En juin dernier, la CGVMSL a initié un plan de formation pour les gestionnaires et les superviseurs. Ce plan s'appuie sur une analyse des résultats de notre sondage sur la formation auquel ont participé 73 % de nos gestionnaires et superviseurs.

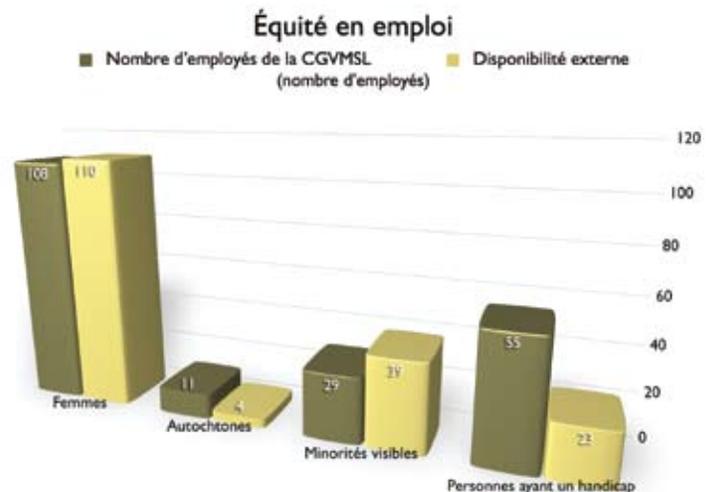
À l'automne 2007, nous avons organisé une série d'ateliers sur le défi que les superviseurs ont à relever en ce qui concerne la conduite blâmable et les mesures disciplinaires progressives. Nous avons par la suite mis au point et organisé des ateliers de l'heure du midi axés sur des études de cas et visant à approfondir les connaissances sur divers aspects de la gestion du rendement et à perfectionner les aptitudes connexes.

Nous avons aussi encouragé les employés à assister à des séminaires et ateliers publics sur la gestion du stress et la gestion du temps. Nous leur avons fourni une liste de sites Web consacrés au perfectionnement du leadership et nous avons intégré leur utilisation aux discussions et exposés sur le leadership. Enfin, nous avons créé une liste de contrôle pour la gestion du changement.

Nous avons maintenant défini les paramètres d'une série d'ateliers progressifs visant à aider à maîtriser les problèmes délicats. Ces ateliers aideront les gestionnaires et les superviseurs à « naviguer » efficacement face à des situations interpersonnelles difficiles dans notre milieu de travail. Pour aider à élargir et renforcer notre effectif de cadres, des employés qui ne sont pas des superviseurs pourront assister aux ateliers s'ils ont indiqué un intérêt à assumer des fonctions de supervision et ont démontré leur potentiel en ce sens.

## Équité en emploi

Après le départ à la retraite de nombreux membres de la génération du baby-boom ces dernières années, nous avons profité de l'occasion pour engager des personnes appartenant aux quatre groupes cibles de l'équité en emploi : femmes, Autochtones, membres de minorités visibles et personnes handicapées. Certaines années, jusqu'à 77 % des nouveaux employés engagés et 60 % des employés recevant une promotion interne étaient des membres des groupes cibles. Nous avons constamment augmenté la représentation des femmes dans nos rangs, surtout dans des domaines non traditionnels. Cette année, nous avons créé un mécanisme selon lequel tous les candidats ayant des besoins spéciaux dans le cadre du processus d'entrevue sont incités à demander les accommodements voulus lorsqu'ils présentent leur candidature dans notre site Web des carrières.



# Au travail *avec...*

## André Parent

« Dans ma famille, trois générations successives ont travaillé à la CGVMSL depuis que la Voie maritime a été créée.

D'abord, mon grand-père Jean Corriveau a commencé à travailler à la Voie maritime en 1957, au moment de la construction, et il y est demeuré jusqu'en 1972. Pendant la construction, il occupait le poste de commis au service du personnel. Après l'ouverture de la Voie maritime, il a traité d'affaires liées au personnel à Beauharnois. Il a terminé sa carrière chargé de responsabilités semblables à Saint-Lambert.

Ensuite mon père, Léo Parent, a travaillé 30 ans comme commis au service du personnel de la Voie maritime. Pendant 10 ans, il s'occupait de questions de ressources humaines à Beauharnois, tout comme son beau-père. Il est ensuite passé à Saint-Lambert où il a accompli des tâches semblables jusqu'à sa retraite en 1990.

Quant à moi, j'ai débuté à la Voie maritime en 1981 comme éclusier. Au fil du temps, j'ai eu des possibilités d'avancement au sein de l'organisation et je suis maintenant coordonnateur de la Rive Sud.

Mon grand-père et mon père, que je respecte profondément, ont participé à leur façon à la croissance de l'organisation. Tous deux étaient reconnus pour l'intégrité dont ils faisaient preuve dans l'organisation, et appréciés pour l'importance qu'ils accordaient aux personnes avec lesquelles ils ont eu le privilège de travailler.

Avec les années, leur passion pour leur profession m'a été transmise en même temps que l'héritage de leurs valeurs. Je suis très fier de me retrouver aujourd'hui occupant le même bureau que mon grand-père à l'écluse de Saint-Lambert, et participant à l'évolution de la Voie maritime.

J'étudie actuellement pour obtenir un certificat universitaire en leadership organisationnel de l'École des hautes études commerciales de Montréal (HEC Montréal). En plus de m'aider à exécuter avec diligence mes responsabilités au travail, ce cours me permet de me perfectionner sur le plan personnel. »



Jean Corriveau



Léo Parent



André Parent



### Jamie Andrews

Jamie Andrews est arrivé à la CGVMSL il y a plus d'un an. Il possède un baccalauréat et une maîtrise en génie mécanique de l'Université Queen's, et 12 ans d'expérience dans le domaine de la technologie de l'information.

« J'apporte à la Voie maritime de solides compétences en gestion de projet et en communications ainsi que ma capacité d'analyser et de régler des problèmes complexes grâce à mon expérience et à mes antécédents diversifiés. J'ai été responsable de la transition entre une technologie désuète de production de rapports et les normes actuelles ainsi que de la modernisation de la technologie de collecte de renseignements opérationnels. Je change de poste pour devenir administrateur SAP Basis. Je pourrai ainsi utiliser mes capacités et en apprendre de nouvelles dans un domaine différent, ce qui m'apportera de nouveaux défis à relever et des possibilités de perfectionnement futur.

J'aime travailler à la Voie maritime parce que je peux équilibrer ma vie au travail et ma vie familiale. Les gens qui travaillent ici sont fantastiques et la culture est comme celle d'une grande famille. »



### Alan Noble

Alan Noble est entré au service de la Voie maritime le 2 janvier 2007 en tant que technicien des structures du canal (TSC) – mécanique. Il est rapidement passé du statut de coordonnateur des services mécaniques en formation à celui de superviseur des services de base d'entretien mécanique, le 28 avril 2008. Il a profité des initiatives visant les emplois de l'avenir, surtout des programmes de formation pour TSC – mécanique. Il dit aujourd'hui :

« Dans mon nouveau poste de superviseur de la mécanique, je peux guider mes équipes dans leurs tâches, et je peux influencer la planification des travaux de façon à ce qu'ils coïncident avec les exigences des programmes de formation des TSC. Ainsi, l'entretien et la formation ou l'orientation se font en même temps. »

Avec tous les changements qui surviennent dans l'équipement du canal (p. ex., la conversion à l'hydraulique), le fait de disposer d'employés comme Alan qui ont accumulé de l'expérience ailleurs nous a été utile lors du passage au stade de l'entretien de nos nouveaux systèmes.



# Régie *interne*

(Au 31 mars 2008)

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 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.

#### *Membres du conseil d'administration*

*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 <sup>1, 4</sup>

Représentant le gouvernement ontarien

Richard J. Corfe

Président et chef de la direction

Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent

Richard Gaudreau <sup>1, 3\*</sup>

Représentant le gouvernement fédéral

Paul A. Gourdeau <sup>4</sup>

Représentant les armateurs internationaux

William Keays <sup>4\*</sup>

Représentant le gouvernement québécois

Ian MacGregor <sup>2, 3</sup>

Représentant les armateurs domestiques

W.D. (Bill) Mooney <sup>3</sup>

Représentant le secteur des céréales

David F. Mothersill <sup>2\*</sup>

Représentant le secteur du fer et de l'acier

Guy C. Véronneau <sup>1, 2</sup>

Président

Représentant les autres industries et groupes

Membres du :

1. Comité de régie

2. Comité des ressources humaines

3. Comité de vérification

4. Comité du renouvellement des actifs

\*président du comité

### Dirigeants

Richard J. Corfe  
Président et chef de la direction

Michel Drolet  
Vice-président, région Niagara  
Responsable de la sécurité

Guy Yelle  
Vice-président, région Maisonneuve

Serge Bergeron  
Chef des finances,  
Directeur des services de soutien

Yvette Hoffman  
Avocate-conseil et secrétaire

### Membres de l'industrie 2007/2008

#### Armateurs domestiques

Algoma Central Corporation  
St. Catharines, Ontario

Canada Steamship Lines,  
Une division de The CSL Group Inc.  
Montréal, Québec

Groupe Desgagnés Inc.  
Québec, Québec

Lower Lakes Towing Ltd.  
Port Dover, 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

James Richardson International Limited  
Winnipeg, Manitoba

Louis Dreyfus Canada Ltd.  
Calgary, Alberta

The Canadian Wheat Board  
Winnipeg, Manitoba

Viterra Inc.  
Regina, Saskatchewan

#### Armateurs Internationaux

Colley Motorships Ltd.  
Montréal, Québec

Fednav International Ltd.  
Montréal, Québec

Gibson Canadian & Global Agency Inc.  
Montréal, Québec

Gresco Ltée.  
Montréal, Québec

Inchcape Shipping Services  
Dorval, Québec

Laden Maritime Inc.  
Montréal, Québec

Montréal Marine Services Inc.  
Longueuil, Québec

Montship Inc.  
Montréal, Québec

Navitrans Shipping Agencies  
Montréal, Québec

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

#### Autres membres

AGP Grain Ltd.  
Minneapolis, Minnesota

Essroc Italcementi Group  
Mississauga, Ontario

Keystone Canada Inc.  
Montréal, Québec

Lafarge Canada Inc.  
Concord, Ontario

OmniSource Corporation  
Burlington, Ontario

Ontario Power Generation Inc.  
Toronto, Ontario

Petro-Canada  
Oakville, Ontario

Redpath Sugar Ltd.  
Toronto, Ontario

The Canadian Salt Company Ltd.  
Pointe-Claire, Québec

The Mosaic Company  
Colonsay, Saskatchewan

**Acier et minerai de fer**  
ArcelorMittal Dofasco Inc.  
Hamilton, Ontario

Iron Ore Company of Canada  
Montréal, Québec

U.S. Steel Canada  
Hamilton, Ontario

