

[développement durable]



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

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.

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

► **Notre vision :** La CGVMSL et ses partenaires : le réseau de transports de choix.

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

► **Nos valeurs :** Respect, Ouverture, Intégrité, Innovation

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 et à destination d'un vaste réseau de ports intérieurs et de 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 :

1. un personnel dévoué et professionnel fier d'offrir un excellent service à la clientèle;
2. un réseau fiable offrant une disponibilité constamment supérieure à 99 p. 100;
3. des inspections communes des gouvernements canadien et américain à l'entrée, sans dédoublement;
4. 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;
5. la certification ISO 9001:2000 pour l'inspection des navires, le contrôle du trafic et les services d'éclusage;
6. une gestion du trafic de haute qualité recourant à l'identification automatique des navires et au suivi en temps réel;
7. un excellent dossier en matière de sécurité;
8. 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 et des liens à des sites gouvernementaux et commerciaux sur les transports maritimes.

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) 688-6462

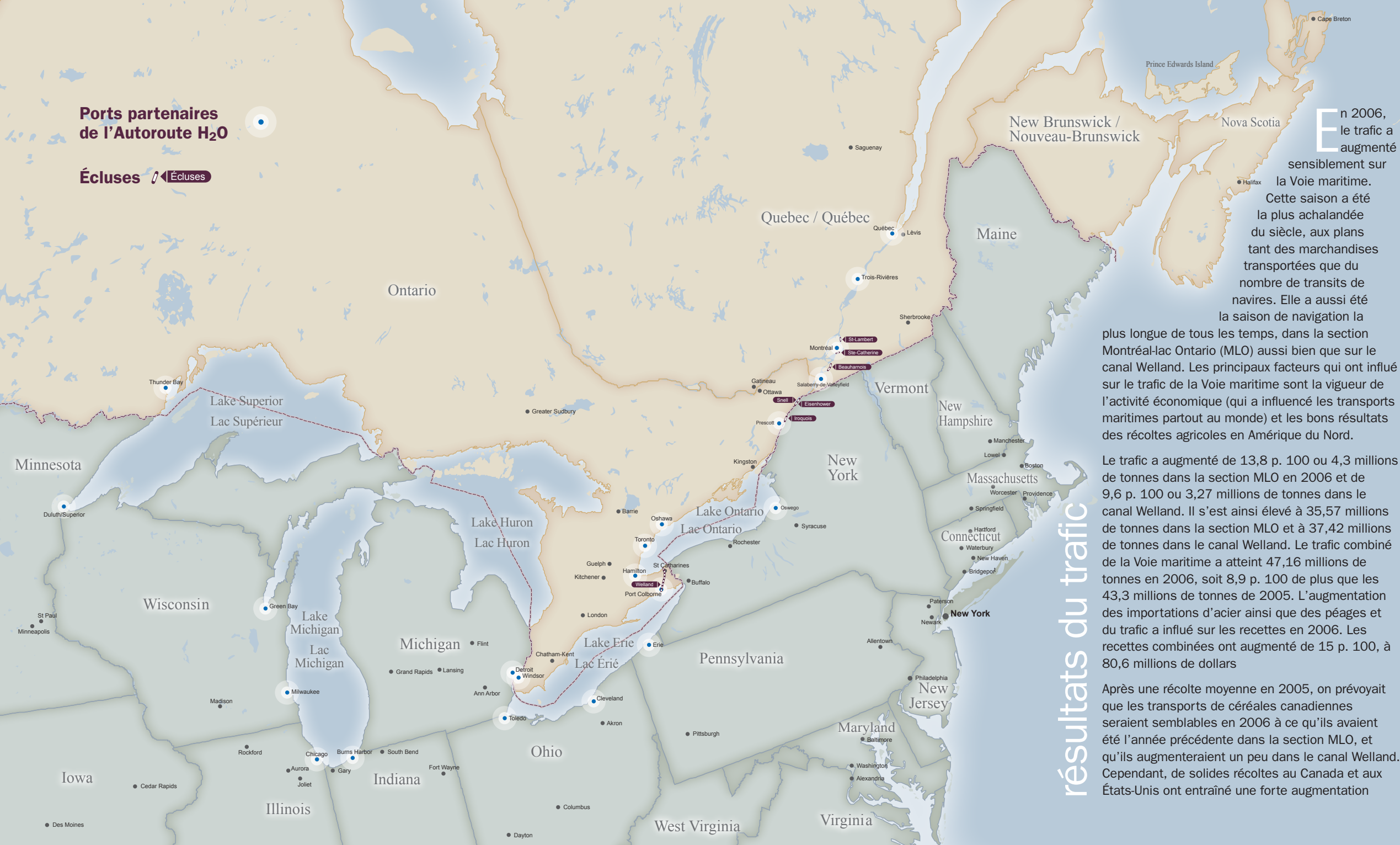
Marketing@seaway.ca
www.greatlakes-seaway.com
www.hwyh2o.com

Commentaires



Corporation de Gestion
de la Voie Maritime
du Saint-Laurent





En 2006, le trafic a augmenté sensiblement sur la Voie maritime. Cette saison a été la plus achalandée du siècle, aux plans tant des marchandises transportées que du nombre de transits de navires. Elle a aussi été la saison de navigation la plus longue de tous les temps, dans la section Montréal-lac Ontario (MLO) aussi bien que sur le canal Welland. Les principaux facteurs qui ont influé sur le trafic de la Voie maritime sont la vigueur de l'activité économique (qui a influencé les transports maritimes partout au monde) et les bons résultats des récoltes agricoles en Amérique du Nord.

La récolte avait été moyenne aux États-Unis il y a un an et de mauvaises conditions ont causé une certaine détérioration dans quelques régions du pays cette année. Malgré tout, le trafic de céréales américaines a été excellent en 2006, augmentant de 8,5 p. 100 ou 328 000 tonnes dans la section MLO et de 6,8 p. 100 ou 278 000 tonnes dans le canal Welland.

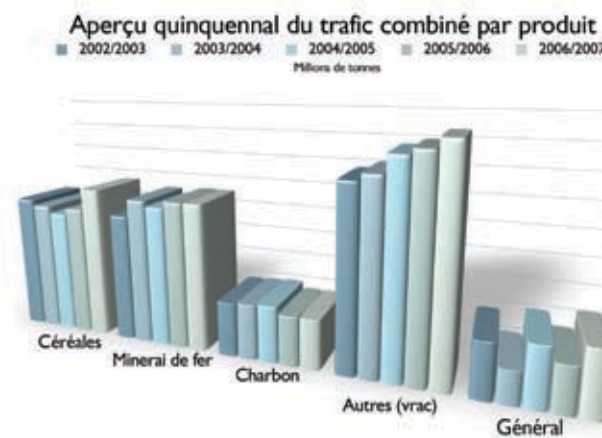
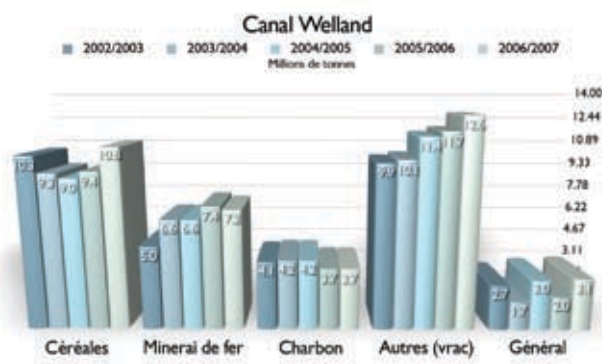
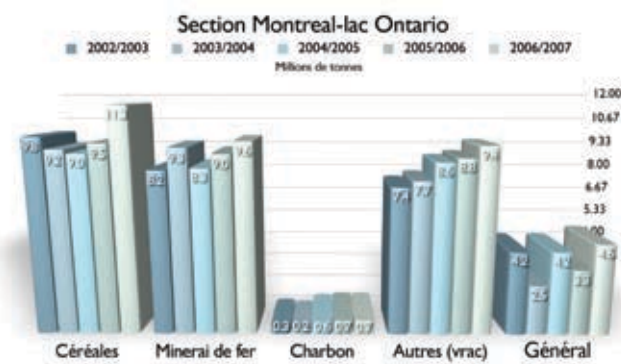
Les expéditions de minerai de fer ont augmenté de 6,6 p. 100 ou 596 000 tonnes dans la section MLO en 2006, mais diminué de 2,7 p. 100 ou 200 000 tonnes dans le canal Welland. Les facteurs qui sous-tendent ces résultats sont la demande en hausse de produits d'acier qui a fait grimper les prix du minerai de fer, et le faible niveau des réserves.

On prévoyait que les expéditions de charbon diminueraient en 2006 dans la section MLO et dans le canal Welland, mais les résultats ont été légèrement supérieurs aux attentes. Les expéditions ont baissé de 5,9 p. 100 ou 43 000 tonnes dans la section MLO, mais augmenté de 0,6 p. 100 ou 21 000 tonnes dans le canal Welland. Les transports destinés à Belledune se sont poursuivis dans la section MLO, et la demande d'acier a soutenu le trafic à destination de Hamilton.

D'autres produits de base en vrac ont augmenté dans les sections MLO et canal Welland. En raison de la plus grande demande dans les industries de l'acier et de la construction, les mouvements ont augmenté en 2006 de 7,2 p. 100 ou 632 000 tonnes dans la section MLO et de 7,7 p. 100 ou 901 000 tonnes dans le canal Welland. Parmi les produits en hausse figurent le coke et le pétrole ; d'autres ont baissé, comme le ciment et la pierre.

résultats du trafic

[Données sur le trafic en 2006]



[Préparer aujourd'hui un avenir durable]

Le grand défi que la CGVMSL doit relever aujourd'hui est de se préparer en vue de l'avenir. Pour assurer la durabilité future, nous devons continuer de coopérer avec nos interlocuteurs et nos employés afin d'améliorer nos services et augmenter la sensibilisation générale aux avantages des transports maritimes. La CGVMSL prend les moyens pour relever le défi et a concentré ses efforts sur cinq éléments clés au cours de l'année écoulée.

Développer nos activités

Préparer aujourd'hui un avenir durable signifie d'attirer de nouvelles marchandises et de nouveaux clients tout en travaillant de façon à conserver nos marchandises actuelles. Il s'agit non seulement de demeurer à la pointe de la concurrence, mais aussi d'offrir une option écologique par rapport aux autres modes de transport. La CGVMSL, grâce à ses initiatives Autoroute H₂O, a créé une présence internationale en formant des alliances au cours des quelques dernières années.

Innover pour améliorer le service dans tout le réseau

Préparer aujourd'hui un avenir durable signifie de maximiser le potentiel du réseau actuel. La Voie maritime met à l'essai de nouvelles technologies qui amélioreront l'efficacité du réseau aussi bien que la sécurité de ses employés. Les activités suivantes s'inscrivent dans cette optique :

- la conversion des commandes mécaniques aux commandes hydrauliques de l'équipement du canal Welland;
- la mise à l'essai d'un nouveau dispositif d'autopositionnement utilisant la technologie du laser pour positionner le navire dans l'écluse de la Côte Sainte-Catherine;
- l'installation, au cours de l'hiver, d'un nouveau dispositif à l'écluse 8 de Niagara qui amarrera les navires dans le sas de l'écluse sans recourir à des lignes, soit un amarrage mains libres qui réduira les risques pour nos employés;
- la collaboration avec l'industrie pour la production de nouvelles cartes de navigation électroniques qui ont permis d'essayer un tirant d'eau majoré, soit de 8,15 m, pour les navires dotés de cette technologie.

Créer les conditions permettant la réussite de nos employés

Préparer aujourd'hui un avenir durable signifie d'avoir un effectif qui est compétent et disponible pour assurer le service à la clientèle et qui peut aussi se charger de tâches d'entretien. Le fait de réunir les fonctions des opérations et de l'entretien grâce à des travailleurs ayant les compétences voulues créera un effectif plus polyvalent. C'est dans cette optique que la CGVMSL a créé un nouveau programme de formation d'éclusier métier et offre maintenant ce programme aux employés actuels qui souhaitent détenir cette qualification ainsi qu'aux nouveaux employés des opérations. La mise en place de telles équipes techniques aux écluses assurera un service plus rapide aux utilisateurs du réseau.

Initiatives de l'Autoroute H₂O

Préparer aujourd'hui un avenir durable signifie de recruter de nouveaux membres pour l'Autoroute H₂O et de poursuivre des activités à l'échelle mondiale. La CGVMSL a organisé ou participé à de nombreuses activités internationales en vue d'assurer son avenir, y compris :

- une mission commerciale en Chine, où notre délégation a rencontré des autorités portuaires, des transporteurs, des expéditeurs et des fournisseurs de services logistiques, pour discuter des possibilités qu'offre le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent en tant que route vers le cœur de l'Amérique du Nord;
- deux ateliers à Calgary sur les cargaisons spéciales destinées à l'industrie pétrolière et gazière de l'Ouest canadien;
- une alliance de marketing entre l'Autoroute H₂O et le groupe de ports allemands Seaports of Niedersachsen. Ce partenariat fera la promotion d'un commerce accru entre l'Europe du Nord et le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent;
- notre deuxième conférence annuelle Autoroute H₂O, à l'automne 2006. Il y a été question de l'infrastructure portuaire, du rôle des terminaux intérieurs, de la conception et du financement des navires ainsi que des points forts du mode maritime;
- de nombreuses expositions et conférences sur les transports où le kiosque de l'Autoroute H₂O et la présence de ports partenaires ont servi à faire la promotion du réseau auprès de clients potentiels.

Responsabilité sociale de l'entreprise

Préparer aujourd'hui un avenir durable signifie de concentrer nos efforts internes et externes en fonction des trois éléments de la durabilité : écologie, économie et équité. Les réalisations suivantes ont été acquises en 2006 :

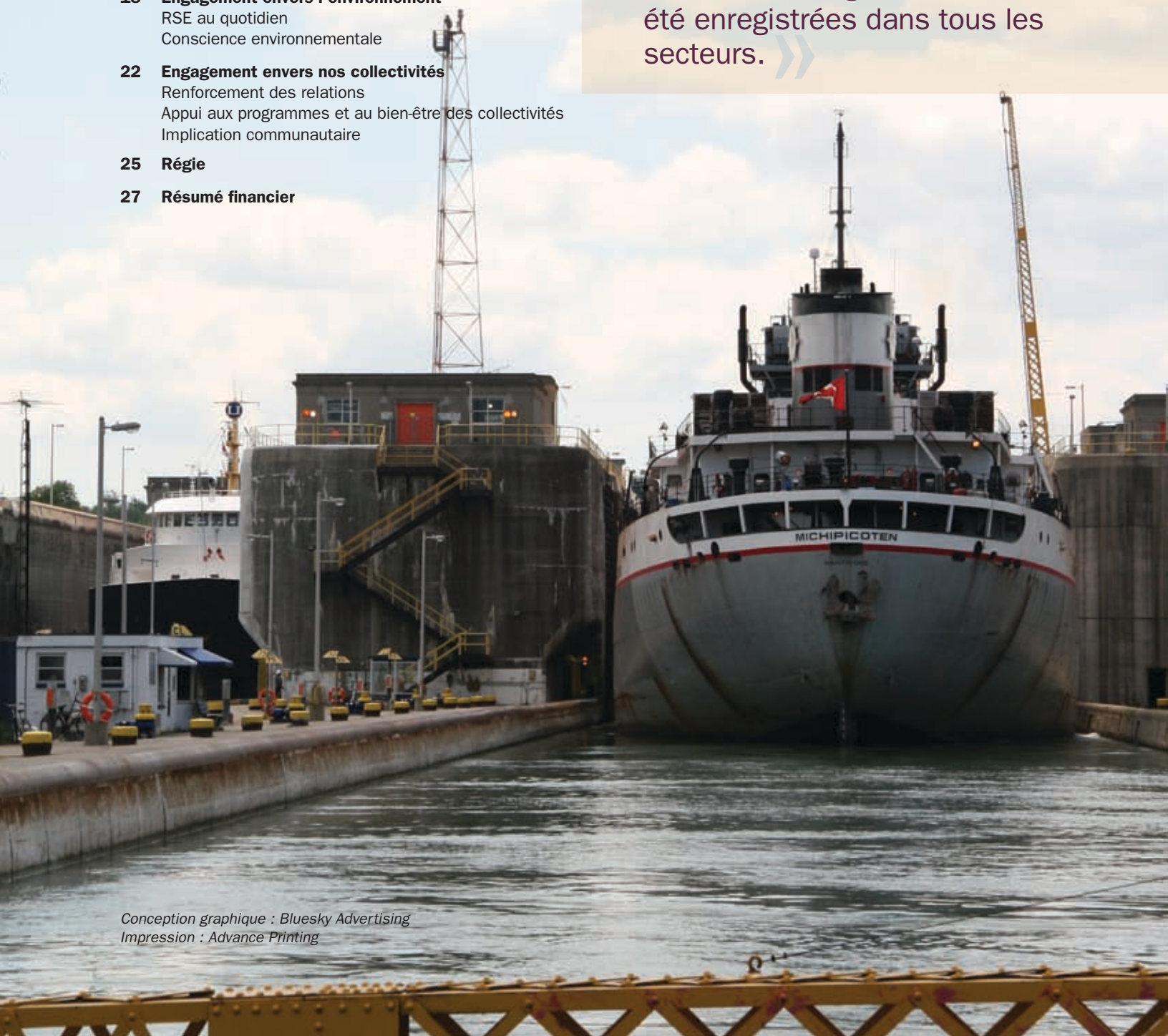
- mise à jour de notre énoncé de mission et de notre charte de responsabilité sociale de l'entreprise (RSE) en vue de créer une politique de RSE qui prescrit une orientation et guide l'action;
- réalisation d'une étude d'évaluation des risques dans l'optique de la RSE qui permettra à notre comité de préparer un plan d'action;
- évaluer l'empreinte de gaz à effet de serre de notre centrale électrique. Nous aiderons à réduire les émissions de gaz à effet de serre de plus de 93 000 tonnes de dioxyde de carbone au cours des 10 prochaines années;
- établissement d'un inventaire de l'énergie et des gaz à effet de serre.



[Table des matières]

- 3 Message du président**
- 6 Engagement envers nos clients**
 - Optimisation du réseau
 - Sécurité sur la voie navigable
 - Développement des activités
- 14 Engagement envers nos employés**
 - Avancement professionnel et formation
 - Santé et sécurité au lieu de travail
 - Communications ouvertes
- 18 Engagement envers l'environnement**
 - RSE au quotidien
 - Conscience environnementale
- 22 Engagement envers nos collectivités**
 - Renforcement des relations
 - Appui aux programmes et au bien-être des collectivités
 - Implication communautaire
- 25 Régie**
- 27 Résumé financier**

« Cette année a été fructueuse pour la Corporation, pour le réseau de la Voie maritime et pour ceux qui profitent des activités liées aux transports maritimes. Les niveaux de trafic ont été solides; des augmentations ont été enregistrées dans tous les secteurs. »



[Message du président]



Ce rapport annuel marque la conclusion d'une nouvelle étape dans l'intégration de la responsabilité sociale des entreprises aux activités de la Corporation. Comme nous l'avons vu l'an dernier, nous nous dirigeons vers la production de rapports complets sur les aspects économiques, environnementaux et sociaux de nos activités afin de présenter un bilan global de la durabilité de l'organisation. Dans le présent rapport, vous trouverez des informations sur les répercussions de nos activités pour une vaste gamme de parties intéressées. Vous constaterez aussi le grand progrès que la Corporation a réalisé à tous égards, dans sa volonté de s'assurer un statut de calibre mondial.

La production de rapports survient après la planification et la réalisation d'activités, et il n'a pas manqué d'activités en 2006-2007.

Cette année a été fructueuse pour la Corporation, pour le réseau de la Voie maritime et pour ceux qui profitent des activités liées aux transports maritimes. Les niveaux de trafic ont été solides; des augmentations ont été enregistrées dans tous les secteurs. Le rendement du réseau a été exceptionnel : les retards ont été minimes et nous avons établi des records en ouvrant le réseau plus tôt que jamais et le maintenant ouvert plus longtemps.

Nous avons aussi œuvré en vue de concrétiser notre mission. La durabilité consiste à assurer notre présence future pour offrir les services essentiels à nos clients

directs et indirects, à mesure qu'ils développent l'activité économique dans nos collectivités et leurs environs. La durabilité réside non seulement dans la valeur que nous apportons à ces collectivités et à la société dans son ensemble, mais aussi dans la solution que nous offrons en vue de transporter du fret en créant la plus petite empreinte environnementale possible.

Dans notre contexte, la présence future exige d'entretenir et de réhabiliter un actif dont les éléments les plus jeunes auront bientôt 50 ans, et la partie la plus ancienne, le canal Welland, 75 ans! Depuis dix ans, nous avons mis en œuvre des systèmes de gestion de l'infrastructure qui garantissent que nous ferons le nécessaire. Ils prévoient des inspections, des évaluations et la surveillance de la condition de l'infrastructure, alimentant une base de données qui sert à déterminer les besoins et priorités en matière de réhabilitation. Nous pouvons ainsi parer aux pannes graves et maintenir l'excellente fiabilité du réseau.

En posant comme pierre angulaire une infrastructure fiable et le bon fonctionnement de l'équipement, nous savons très bien que les améliorations futures proviendront des gens qui travaillent pour la Corporation et de l'effet de levier que procure la technologie. Ces facteurs sont essentiels au succès de nos opérations, aussi bien aujourd'hui que dans l'avenir.

À l'interne, nous avons consenti un effort majeur afin de définir les « emplois de l'avenir », puis de commencer à déterminer les moyens de répondre aux exigences qui en découlent. Comme de nombreuses organisations, nous avons un grand défi à relever en raison de notre profil démographique et nous avons adopté une approche résolument proactive pour y faire face. Nous y voyons la possibilité, grâce à la technologie, de restructurer nos processus fondamentaux.

En 2006, nous avons intégré cette possibilité dans notre plan pour l'avenir. En combinant les meilleures technologies actuelles et futures et notre engagement à améliorer le service à la clientèle, nous avons défini les étapes à franchir pour éliminer les tâches manuelles de notre travail et nous avons commencé à former et engager des employés dotés de compétences techniques toujours plus grandes.

Nos projets de conversion à l'hydraulique préparent l'élimination d'une bonne part des lourdes tâches d'entretien exigées par l'équipement mécanique hérité d'une autre époque. Cette initiative a déjà commencé à rapporter en termes de facilité d'utilisation et de besoins d'entretien réduits. Notre mise en œuvre de la technologie dans les processus de base de l'éclusement des navires, avec l'autopositionnement et l'amarrage mains libres, supprimera maintenant la nécessité des efforts manuels associés aux processus actuels et éliminera les risques pour la sécurité qui y sont inhérents.

Cette année a aussi renforcé la justification de l'Autoroute H₂O : l'important est les avantages qui découlent d'une augmentation globale de l'utilisation du réseau Grands Lacs-Voie maritime, et les résultats qu'apportent la promotion et le marketing conjoints. Notre contribution se situe dans le leadership que nous assurons et dans l'impact direct que nous produisons en faisant en sorte qu'il est plus avantageux d'expédier par la Voie maritime. À preuve, nous avons attiré 530 000 tonnes de nouvelles marchandises dans le réseau, en partie grâce à nos péages incitatifs.

Le trafic global a été sensiblement meilleur en 2006 que les quelques dernières années, avec 47,2 millions de tonnes transportées, soit presque 4 millions de tonnes de plus qu'en 2005. L'amélioration a touché aussi bien les marchandises en vrac, les marchandises diverses et le fret général.

C'est un cliché de dire que « le monde est petit », mais c'est vrai, et d'ailleurs de plus en plus vrai dans le monde des transports. Vu la consolidation à l'échelle mondiale des entreprises de ressources et des grands transporteurs, il est essentiel que nous soyons proactifs dans la promotion de notre capacité de faire partie de la solution. En 2006, nous avons dirigé une mission commerciale en Chine afin de forger des liens avec ce qui est le centre manufacturier

du monde, et nous avons renforcé notre engagement envers l'Europe en rehaussant notre présence et notre impact dans cet important marché.

En 2006, un changement est survenu à la haute direction de notre organisme partenaire lorsqu'un nouvel administrateur a été nommé à la SLSDC. Il en découle une occasion de réorienter et renforcer la nature binationale de notre réseau et d'œuvrer afin d'augmenter son utilisation et les avantages qui en résultent pour nos deux pays. Dans ce contexte, l'étude binationale sur les Grands Lacs et la Voie maritime a avancé et nous prévoyons qu'elle mènera à des décisions de financement et autres dans les mois à venir. Ce sera particulièrement important à la lumière des discussions sur les portes d'entrées et les corridors commerciaux.

Nous sommes par ailleurs devenus beaucoup plus actifs dans les collectivités que nous desservons, à la fois en appuyant les gens avec lesquels nous partageons notre voie navigable et en répondant aux préoccupations de ceux que nous touchons lorsque nous servons nos clients. Nous avons aussi été beaucoup plus actifs au plan de l'environnement, en coopérant avec les Premières nations, en produisant une électricité propre et en réduisant notre empreinte environnementale.

Face à l'avenir, nos activités de 2006-2007 nous ont montré l'intérêt à combiner les meilleurs éléments de ce qui est ancien et ce qui est nouveau. Il nous incombe de préserver ce que nous avons créé en presque 50 ans d'activité de la Voie maritime, alors que nous nous efforçons d'assurer notre pertinence et de rehausser notre apport dans le monde d'aujourd'hui. Nous devons équilibrer nouvelles compétences et expérience acquise, et intégrer la nouvelle technologie à une infrastructure technique éprouvée. Nous devons le faire dans le monde d'action rapide qui est celui d'aujourd'hui, tout en respectant la nécessité de prendre des décisions sur la foi de faits établis grâce à de solides recherches.

J'espère qu'il vous sera agréable de lire ce rapport annuel de notre corporation. Nos employés, notre équipe de direction et notre conseil d'administration sont prêts à relever les défis que nous présente l'avenir, ils sont capables de le faire et ils y sont plus que disposés.



Richard Corfe



[Engagement envers nos clients]

La CGVMSL reconnaît le fait que ses clients comptent sur son réseau sûr et fiable comme moyen rentable de transporter leurs biens. En vue d'assurer un avenir durable où la Voie maritime du Saint-Laurent joue un rôle clé au sein du réseau nord-américain des transports, nous devons nous préparer à relever les défis qui nous attendent. Nous le ferons en optimisant notre réseau actuel et en adoptant de nouvelles technologies qui transformeront nos méthodes de travail. L'essentiel est de rehausser encore la fiabilité et la productivité déjà excellentes de la Voie maritime, et de rendre l'Autoroute H₂O plus compétitive pour les marchandises d'aujourd'hui et de demain.

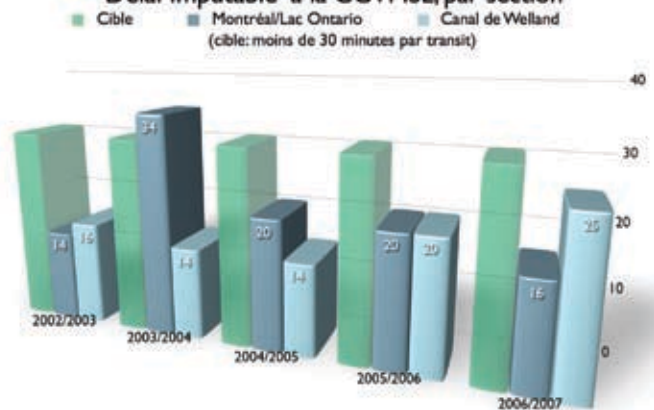
Optimisation du réseau

Fiabilité et disponibilité du réseau

Le fait de disposer d'un réseau fiable est la clé d'un avenir durable. Ce résultat est possible uniquement si nous maintenons des programmes d'entretien rigoureux et faisons minutieusement enquête sur toute défaillance. Nous sommes fiers de l'excellence de notre personnel. Les normes élevées qu'il applique à l'entretien de nos structures font en sorte qu'il soit possible d'assurer régulièrement un transit sûr des navires avec un minimum de retards.

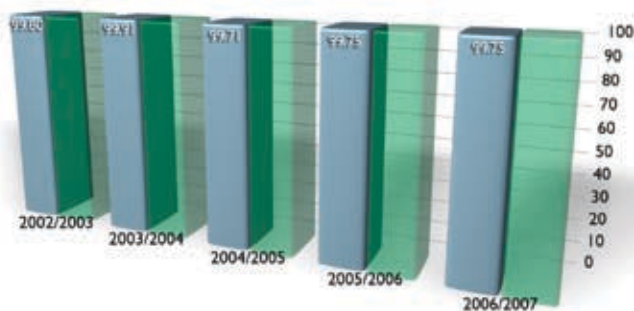
Durant la saison, nous avons enregistré une baisse globale des heures de retard pour cause d'entretien, ce qui a augmenté le temps de bon fonctionnement. Le réseau a été disponible 99,63 p. 100 du temps, soit plus que l'objectif de 99 p. 100 et le plus haut niveau des trois dernières années.

Delai imputable à la CGVMSL, par section
(cible: moins de 30 minutes par transit)



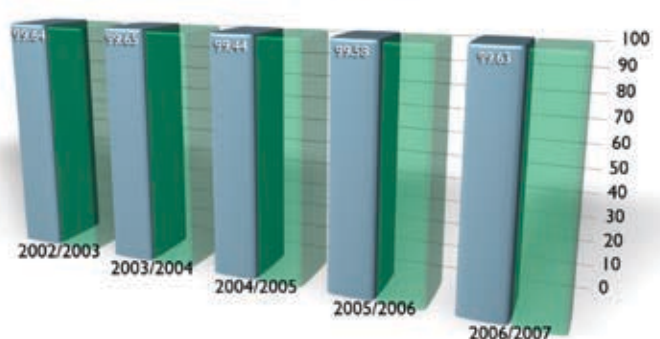
Fiabilité - Condition physique

■ Réel ■ Cible: 99,75%



Fiabilité - Disponibilité continue

■ Réel ■ Cible: 99%



« L'essentiel est de rehausser encore la fiabilité et la productivité déjà excellentes de la Voie maritime, et de rendre l'Autoroute H₂O plus compétitive pour les marchandises d'aujourd'hui et de demain. »



Optimisation du tirant d'eau et essais d'un tirant d'eau augmenté

Pendant la saison 2006, 27 p. 100 des navires de navigation intérieure remontants et 11 p. 100 des navires océaniques ont profité d'un tirant d'eau supérieur à 8,0 m dans la section MLO. Pour les passages descendants, les pourcentages étaient respectivement de 17 p. 100 et 19 p. 100. Dans le canal Welland, il y en a eu 10 p. 100 dans les deux cas pour les passages remontants et respectivement 21 p. 100 et 27 p. 100 pour les passages descendants des navires intérieurs et océaniques. En juillet 2006, la Voie maritime a annoncé qu'à la lumière des niveaux d'eau favorables, le tirant d'eau maximum admis était augmenté à 8,08 m pour tous les navires. Ce tirant d'eau maximum a été maintenu jusqu'à la fin de la saison de navigation. En repoussant ainsi les limites de notre réseau, nous permettons à nos clients de réaliser d'importantes économies du fait qu'ils puissent transporter davantage de marchandises au même coût. Cette mesure continue aussi de mettre en valeur les avantages du transport maritime comme mode de transport viable au plan environnemental parce qu'elle limite la quantité de gaz à effet de serre émis par tonne de marchandises transportée.

Toujours en 2006, la Voie maritime a appuyé des initiatives des clients et discuté des conditions et exigences qui permettraient d'augmenter encore le tirant d'eau. L'industrie a présenté son modèle 3D de la navigation. Après avoir défini des paramètres rigoureux, nous avons effectué quatre essais dans le canal de la Rive Sud, sur le lac Saint-Louis et aux écluses de Beauharnois avec des navires ayant un tirant d'eau de 8,15 m. Les résultats de ces essais menés sous des conditions contrôlées ont été encourageants. La Voie maritime a établi un plan d'action pour la poursuite de cette initiative dans les mêmes conditions au cours de la saison de la navigation 2007.

Nouveau centre des opérations

Après des travaux qui se sont déroulés tout l'hiver, la saison 2007 s'est ouverte avec une nouveauté dans la région Maisonneuve. La région possède maintenant un



nouveau centre des opérations axé sur la technologie et construit de façon à ménager l'espace nécessaire au développement et aux possibilités de croissance face aux besoins de demain. Une superficie accrue donne davantage d'espace pour profiter des nouvelles technologies que nous entendons adopter à l'avenir. Les bureaux des contrôleurs du trafic sont maintenant des postes de travail partageant un écran de 5 pieds par 28 pieds où se projette le trafic sur la Voie maritime ainsi que les images de nombreuses caméras de surveillance. Trois postes de travail supplémentaires ont été ajoutés pour l'avenir. Un d'eux est maintenant utilisé pour commander un pont à distance; les deux autres ont été programmés pour servir à commander à distance soit un pont, soit des opérations d'éclusage. Ces postes de travail partagent un autre écran projetant une vue du canal et des images de caméras vidéo.





« Le nouveau système d'amarrage mains libres que nous avons installé pourrait faciliter et accélérer radicalement l'amarrage et le largage d'un navire dans une écluse. »

*Michel Drolet, Vice-président
Région Niagara*



Nouveau système d'auto-amarrage

La CGVMSL poursuit ses efforts en vue d'exploiter aujourd'hui la technologie de demain. Elle s'emploie ainsi, avec ses employés et une équipe spécialisée externe, à concrétiser la plus grande innovation dans la technologie d'amarrage des navires que l'on ait vu dans la Voie maritime depuis son ouverture en 1959. Un prototype d'un système d'amarrage mains libres a été installé à l'écluse 8 de la région Niagara au cours de l'hiver. Il comprend un grand panneau qui génère une succion à vide et qui saisit le navire, remplaçant les filins ou câbles traditionnels. Il s'agit d'une technologie éprouvée qui a été adaptée pour nos écluses. Une fois automatisé, le système pourrait réduire sensiblement le temps nécessaire à l'amarrage. En outre, il assurera un milieu de travail plus sûr pour le personnel de l'écluse autant que pour les équipages des navires.

Le prototype sera mis en service peu après le début de la saison de navigation de 2007. Si le volet pilote se déroule comme prévu, nous entendons adopter l'amarrage mains libres dans tout le réseau.

Technologie de l'autopositionnement

En 2005, un prototype de système d'autopositionnement des navires a été créé et mis à l'essai à nos installations de la Côte Sainte-Catherine. Cette année, le système a été raffiné et une version améliorée du lecteur laser a été mise à l'essai. Le système sera complété l'an prochain et deux versions de production seront installées – une dans chaque région.

Le système d'autopositionnement réduira la durée de l'éclusage pour nos clients puisque tout le personnel de l'écluse pourra plus rapidement s'occuper des opérations d'amarrage. Il prépare aussi le terrain, de concert avec le système d'auto-amarrage, pour l'éventuelle automatisation de l'éclusage dans un avenir pas si lointain.

Commande à distance du pont Saint-Louis-de-Gonzague

Depuis 1999, la Voie maritime recourt à la commande à distance des ponts afin d'améliorer la sécurité et l'efficacité du canal. Après la conversion réussie des ponts de la région Niagara, nous avons entamé les travaux dans la région Maisonneuve. L'aspect le plus délicat de la commande à distance du pont Saint-Louis-de-Gonzague est l'éloignement du centre de contrôle du trafic par rapport au pont : plus de 80 km. Le pont, qui fait 920 m, est composé de 32 sections et d'une travée levante au centre permettant le passage des navires. Les contrôleurs du trafic disposent de huit caméras, y compris une qui utilise une nouvelle technologie de détection de la chaleur pour voir les navires ou autres embarcations dans le brouillard ou par mauvais temps. Des plans ont été établis pour convertir un autre pont du même secteur du canal de Beauharnois à la commande à distance.

Passage sans amarrage à Iroquois

L'optimisation de notre réseau prend différentes formes. Durant la saison de navigation 2006, plus de 280 éclusages ont été effectués à l'écluse d'Iroquois au moyen de la procédure sans amarrage. L'écluse d'Iroquois est la seule de la région Maisonneuve où cette procédure est possible parce qu'il y a une très faible différence entre les niveaux de l'eau aux deux extrémités de l'écluse. Un passage sans amarrage en est un où les navires ne sont pas amarrés; ils entrent dans l'écluse et la porte d'écluse de l'extrémité opposée est ouverte. Des données ont été recueillies sur chaque éclusage et utilisées pour raffiner la procédure et cerner les situations qui auraient besoin d'une attention supplémentaire – par exemple les cas où la différence de niveau d'eau entre les extrémités supérieure et inférieure est de 18 à 20 cm. Les procédures seront modifiées en conséquence. Des tests supplémentaires seront nécessaires pendant la saison de navigation 2007 lorsque les conditions le permettent, pour valider l'applicabilité des nouvelles procédures proposées.

Sécurité sur la voie navigable

Très peu d'accidents se produisent sur la Voie maritime. L'an dernier, il y a eu 2,8 accidents de navires par 1 000 transits, ce qui confirme que le transport maritime par la Voie maritime demeure un mode de transport très sûr. Les 17 accidents enregistrés varient de l'échouement au contact avec une structure. Aucun accident n'a causé de déversement ou autre problème environnemental.



Accident au pont Saint-Louis-de-Gonzague

Le 13 juin 2006, un navire remontant a dévié de son cap et heurté le pont Saint-Louis-de-Gonzague près de Valleyfield (Québec). On croit qu'une défaillance du dispositif de gouverne du navire a entraîné la perte de maîtrise du gouvernail. Personne n'a été blessé, et le navire a pu poursuivre sa route après une série d'inspections. Cependant, trois des travées fixes du pont ont subi des dommages structuraux.

La Voie maritime s'est chargée des réparations pour le compted'Hydro-Québec et de Transports Canada, qui sont les propriétaires du pont. La circulation routière sur le pont a été rétablie au début de décembre, après les réparations. Le pont fait partie d'une route majeure traversant le canal de Beauharnois et il est utilisé tous les jours par les gens et les commerçants des environs. Pour aider à atténuer les effets de sa mise hors service pendant l'été, la Voie maritime a aidé à financer un « autobus de la culture », pour transporter par un autre parcours les résidents des deux rives du canal aux diverses activités communautaires de la municipalité.



Démontage d'une porte de l'écluse 3 à Beauharnois

Les 13 et 14 juin, avec l'aide du VM/S Hercules, la porte 4 de l'écluse 3 (Beauharnois) a été démontée de son enclave.

Enlever, transporter et déposer une porte d'écluse de cette dimension (40 pi de largeur par 82 pi de longueur, et environ 280 tonnes anglaises) est toujours une opération délicate exigeant une planification soignée et une grande précision ainsi qu'une exécution exempte d'erreurs. Dans le cas présent, elle s'est déroulée sans incident et en produisant un effet minimum sur la navigation.

Il était devenu nécessaire d'enlever la porte pour y apporter des réparations lorsque le personnel a constaté durant une inspection que des blocs d'acier (blocs contacts) de chaque côté de la porte s'étaient détachés. Le personnel de la région Maisonneuve a profité de l'occasion pour effectuer un exercice d'entraînement avec le VM/S Hercules. La dernière fois qu'une porte d'écluse avait été démontée dans la région Maisonneuve remontait à 1989, sur la Rive Sud; cela ne s'était pas fait à Beauharnois depuis 1983.

Exercices et simulations de mesures d'urgence

Le meilleur moyen de se préparer à une urgence est de prévoir l'inattendu. En 2006, la Voie maritime du Saint-Laurent a procédé à une série d'urgences simulées.

- En août, un exercice d'alerte à la bombe a été organisé, uniquement à l'intention du personnel de la Voie maritime, à l'écluse 4 du canal Welland. L'objectif consistait à valider et évaluer notre capacité à respecter les protocoles existants.
- En septembre, un exercice de sécurité à pleine échelle a été organisé. Y ont participé les services de pompiers, de police et d'ambulance locaux ainsi que du personnel de Transports Canada et d'une entreprise de navigation. Cet exercice complexe a permis d'exécuter notre plan de mesures d'urgence et de mettre à l'œuvre notre centre de contrôle des opérations d'urgence. Il a renforcé notre capacité à coordonner une intervention rapide et efficace de concert avec d'autres autorités.
- À la fin d'octobre, un exercice théorique a simulé un déversement d'hydrocarbures dans le port de Port Colborne. Il a permis de mieux comprendre le rôle de l'organisme responsable dans une telle crise.

Grâce à ces urgences simulées, la Voie maritime peut repérer et rectifier les éventuelles faiblesses dans ses plans de mesures d'urgence avant que survienne une catastrophe réelle. Ces exercices ont été menés dans la région Niagara. Il y a eu des exercices semblables dans la région Maisonneuve, y compris une alerte à la bombe et un attentat terroriste à Beauharnois, auxquelles les autorités locales ont participé. Il y a également eu la simulation d'une alerte de sûreté (MARSEC) qui a permis à toutes les structures du canal d'élever son niveau de sûreté.

Plan d'urgence en cas de pandémie

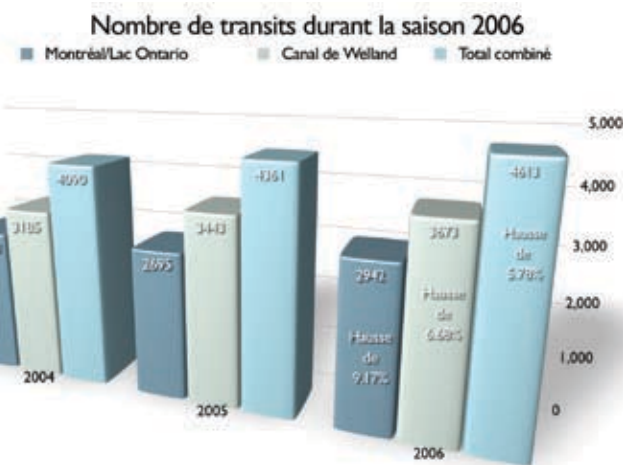
Les urgences peuvent prendre de nombreuses formes. Il est possible en cas de pandémie que seulement la moitié de nos employés puissent travailler. La Voie maritime a donc préparé cette année un plan de mesures en cas de pandémie, de sorte que les opérations ne soient pas interrompues.



Développement des activités

La meilleure saison du siècle

Les résultats ont été compilés : la saison 2006 a été la saison la plus occupée depuis l'avènement du 21^e siècle, à la fois pour les marchandises transportées et pour le nombre de transits de navires. Nous avons aussi enregistré la saison la plus longue de tous les temps dans les deux sections de la voie navigable (285 jours dans la région Niagara et 283 jours dans la région Maisonneuve). Les recettes ont augmenté en conséquence du trafic accru et de la saison plus longue.



Programme de péages incitatifs pour les nouvelles marchandises

Le programme de tarifs incitatifs pour les nouvelles marchandises, lancé en 2005, a été poursuivi cette année. Il a d'ailleurs été élargi pour viser aussi le nouveau trafic dans la section MLO. Les nouvelles marchandises de la Voie maritime demeurent admissibles au programme pour les saisons 2006 et 2007.

Lors de la saison 2006, il y a eu une augmentation de plus de 125 p. 100 des nouvelles marchandises transportées dans le réseau en 2006, à 539 963 tonnes. Ce programme a aussi engendré des recettes additionnelles de 1,26 million de dollars. Les principaux produits ayant bénéficié du programme sont l'aluminium, le sucre, le toluène, la fluorine, les pièces d'éolienne, les rebuts de classe B, les fèves de cacao, le gypse synthétique et l'acide sulfurique.

Mission commerciale en Chine

Pour assurer notre durabilité, nous devons nous assurer que de nouvelles marchandises transitent dans notre système. C'est pour cette raison que la semaine du 21 au 29 avril 2009, la CGVMSL et la St. Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC) a dirigé une délégation de 20 représentants du milieu du commerce et des entreprises maritimes du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent qui s'est rendue à Pékin, Shanghai, Hong Kong et Shenzhen (Chine). Le but consistait à faire mieux connaître le réseau; à sensibiliser armateurs, exploitants, constructeurs et financiers du secteur maritime aux avantages du réseau; et à convaincre ces professionnels de l'industrie maritime de profiter des débouchés qui s'offrent dans l'ensemble du réseau. La délégation a consacré la semaine à présenter à des dirigeants du secteur maritime chinois des exposés sur notre dossier exceptionnel en matière de sécurité, d'efficacité et de fiabilité, sur nos plus récentes améliorations opérationnelles et techniques, sur les incitatifs pour les nouvelles marchandises et sur la campagne de marketing de l'Autoroute H₂O.

La CGVMSL a profité de son séjour en Chine pour signer un accord d'amitié avec le port de Shanghai et un mémoire de coopération avec le ministère des Communications à Pékin. À la suite de cette mission, la CGVMSL a accueilli plusieurs délégations chinoises dans la région Niagara et dans la région Maisonneuve. Les délégués voulaient se renseigner sur la gestion, le fonctionnement et l'entretien de notre réseau.



Conférences et ateliers Autoroute H₂O

Sous la bannière de l'Autoroute H₂O, la CGVMSL a organisé un certain nombre d'ateliers et de conférences au cours de l'année. Des intervenants se sont ainsi réunis pour discuter des possibilités et des défis associés au transport de marchandises dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent. Parmi les séances figuraient un atelier « guichet unique » sur la façon de rendre le réseau plus efficace et plus facile d'utilisation ainsi qu'un atelier sur les cargaisons spéciales destinées à l'industrie pétrolière et gazière de l'Alberta.

La conférence Autoroute H₂O est un événement très en vue qui encourage les acteurs de l'industrie à jeter un nouveau regard sur les problèmes auxquels ils sont confrontés et à découvrir les possibilités du réseau. Faisant suite au succès de la conférence 2005, celle de 2006 a adopté une perspective plus pratique et technique sur les domaines essentiels au succès du transport maritime à courte distance dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent. La conférence comportait quatre volets : infrastructure portuaire; rôle du terminal intérieur; financement et conception des navires; et valeur ajoutée par le mode maritime. Un éventail de conférenciers a participé au programme, depuis le représentant d'un terminal moderne tout temps aux Pays-Bas jusqu'à l'exploitant d'un ensemble remorqueur-chaland dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime.

Promotion et sensibilisation

Au cours de la dernière année, le regroupement Autoroute H₂O a accueilli 16 nouveaux membres représentant une vaste gamme d'intérêts du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent. Diverses entreprises et organisations, depuis des exploitants de terminaux jusqu'à des municipalités souhaitant profiter des possibilités dans le secteur du transport, ont reconnu les avantages d'une affiliation à l'Autoroute H₂O. Le recrutement de membres est un volet clé pour le développement et l'essor du programme Autoroute H₂O, et la CGVMSL compte bien progresser encore sur ce plan en 2007.

La CGVMSL a continué de soutenir la notoriété de l'Autoroute H₂O et l'intérêt à son endroit grâce à des campagnes de publicité innovatrices. La publicité « water wings » présente le message de l'Autoroute H₂O mettant de l'avant la fiabilité, l'efficacité et la disponibilité aux expéditeurs. Une mini-campagne comprenant des annonces dans les médias imprimés et à la radio a augmenté la sensibilisation des expéditeurs et des professionnels de la logistique immédiatement avant l'ouverture de la Voie maritime en mars.

Tout au long de l'année, la CGVMSL entreprend diverses initiatives de promotion du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent auprès des expéditeurs et du public. En 2006, une campagne « conteneur voyageur » a été lancée sous le thème Autoroute H₂O pour stimuler les expéditions par conteneur sur le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent. Le conteneur voyageur a traversé le réseau à bord de divers navires, suscitant chez les médias un intérêt positif envers la marque Autoroute H₂O. Il a démontré comment les conteneurs peuvent être transportés rapidement par la Voie maritime, en plus de souligner l'efficacité et la fiabilité du réseau.



[Engagement envers nos employés]

À la Voie maritime, les employés comptent. Un de nos objectifs stratégiques consiste à créer les conditions permettant à nos employés de réussir. Nous voulons que chaque employé de la Corporation dispose des compétences et des connaissances voulues pour pouvoir apporter une contribution positive à l'accomplissement de notre mission et à la réalisation de notre vision. Nous fournissons à nos employés un milieu de travail motivant et les bons outils pour progresser au sein de l'organisation. Nous veillons à assurer la santé et la sécurité du lieu de travail pour tous nos employés.

Avancement professionnel et formation

Se préparer aux emplois de l'avenir

Après que le comité « Emplois de l'avenir » a défini nos exigences futures en matière de compétences, un programme de formation technique a été créé pour mettre en place les nouveaux postes d'éclusiers-métiers. Ce nouveau poste d'« opérateur spécialiste » combine les tâches opérationnelles traditionnelles et des responsabilités en matière d'entretien. En étroite collaboration avec nos employés, nous avons facilité les changements en prenant les mesures suivantes :

- nous avons offert à nos employés la possibilité de participer à un programme complet de stages et d'entreprendre une formation technique et opérationnelle en vue d'acquérir les compétences et accreditations nécessaires aux postes d'éclusier métier – mécanique ou électrique, afin de satisfaire à nos besoins à long terme;
- nous avons engagé de nouveaux employés déjà qualifiés en tant qu'électriciens industriels ou mécaniciens industriels, que nous avons formés à l'amarrage des navires et à la commande de nos structures et ponts et que nous avons familiarisés avec nos technologies et notre infrastructure, afin de satisfaire à nos besoins à court terme.

Nous avons engagés pour l'entreprise, huit éclusiers-mécaniciens et six éclusiers-électriciens. Jusqu'à présent, tous les stagiaires ont été exposés aux aspects tant opérationnels que techniques du poste, en salle de classe et dans des activités de formation en cours d'emploi. Ils continueront de l'être jusqu'au terme de leur programme de stage en 2008. Des possibilités de formation pour devenir éclusier électricien ou mécanicien sont actuellement offertes aux employés de la région Niagara. La formation débutera à diverses dates en 2007 et se poursuivra pendant cinq à six ans pour chaque stagiaire, selon le cas.

Nous investissons lourdement dans la formation et le perfectionnement pour créer notre effectif de l'avenir. Afin d'assurer le succès, des ressources consacrées à la formation ont été désignées pour diriger les efforts dans les domaines suivants :

- élaborer et exécuter des programmes de formation pour l'ensemble de l'organisation, comme le programme de stage pour les éclusiers-métiers, la formation de contrôleur des structures ou des opérations, la formation technique connexe et autres activités de perfectionnement;
- aider la région à engager ou choisir les bonnes personnes en fonction du profil des emplois;
- aider les employés à se préparer aux exigences et possibilités futures;
- élaborer et mettre en œuvre des solutions efficaces en matière de formation.

En avançant dans la mise en œuvre de la stratégie des emplois de l'avenir, nous créons l'effectif de demain. Cet effectif diversifié est hautement technique et sera capable de régler les problèmes là où ils se produisent le plus souvent : aux écluses.

Nouvelle brochure et trousse d'orientation

Nous avons élaboré un programme d'orientation pour aider les nouveaux employés à se familiariser avec la CGVMSL. Les documents abordent notre mission, notre vision et nos valeurs ainsi que le rôle, les responsabilités et les conditions de travail du nouvel employé. Le programme prévoit par ailleurs la désignation d'un « compagnon » qui sera le mentor du nouvel employé pendant son intégration et un formateur qui l'aidera à acquérir une compréhension profonde du travail.

Nous avons préparé une nouvelle brochure de recrutement pour aider à attirer des candidats aux nombreuses possibilités d'emploi futures et pour faire la promotion de la Voie maritime auprès du public.

« Nous investissons
lourdement dans
la formation et le
perfectionnement
pour créer notre
effectif de l'avenir. »



Les services d'un groupe communautaire local qui aide à trouver de l'emploi pour des personnes handicapées mentalement ont été retenus pour assembler les quelque 1 000 exemplaires de la brochure.

Programme de bourses révisé pour les enfants des employés

Chacun a une responsabilité à assumer dans la formation de la prochaine génération. Pour sa part, la Voie maritime offre maintenant trois bourses de 2 000 \$ chacune par année d'études, à des étudiants inscrits à un programme

de premier ou deuxième cycle universitaire. La première bourse est octroyée à un étudiant en navigation maritime, technologie de la mécanique navale ou sciences environnementales, pour un maximum de quatre années consécutives ou jusqu'à l'obtention du premier diplôme. Les deux autres bourses sont destinées à des étudiants dans d'autres programmes universitaires et seront octroyées par région, soit une pour Maisonneuve/siège social et l'autre pour la région de Niagara.

Santé et sécurité au lieu de travail

La sécurité au travail

Chaque année, la politique de la CGVMSL en matière de santé et sécurité est examinée et approuvée par notre comité exécutif. Cette politique détermine les priorités en ce qui concerne la santé et la sécurité dans toute l'entreprise. En 2006, il y a eu 50 réunions des comités mixtes de santé et de sécurité, ce qui témoigne de la volonté de la CGVMSL et de ses employés d'assurer la sécurité au travail. À l'écluse d'Iroquois, on a maintenant passé 13 années consécutives sans blessures entraînant une perte de temps. Le nombre d'accidents demeure relativement bas. Notre « taux de fréquence » fut de 1.26 accidents par 100 années-personnes et le temps perdu en raison des blessures a diminué de façon importante passant de 30.83 jours perdus par 100 années-personnes en 2005 à 4.21 en 2006, soit la meilleure performance des quatre dernières années.

Programme de prévention des dangers au travail

À la suite de modifications au Code canadien du travail traitant des dangers au travail, la Voie maritime a évalué ses dangers au travail et dressé des listes pour chaque région afin d'informer les employés au sujet des aires de travail dangereuses et des moyens de se préparer en vue d'y travailler. Une réunion a été organisée avec chaque groupe d'employés qui peuvent être appelés à travailler dans un endroit dangereux. Les employés peuvent en tout temps trouver toute l'information voulue à ce sujet dans l'intranet.

Prix d'or et de bronze pour milieu de travail sain

Reconnaissant l'importance du mieux-être dans le milieu de travail, la CGVMSL a intégré un programme de mieux-être à l'environnement du travail. Reconnaissant les efforts fait par les employeurs, ces programmes permettent de répondre aux besoins et intérêts des employés en matière de mieux-être afin de développer et de maintenir de saines habitudes de vie.

Le comité du mieux-être de Niagara a reçu le prix d'or pour lieux de travail de Healthy Living Niagara, commandité par le Bureau de santé publique de la région de Niagara. Le siège social de Cornwall a reçu un prix de bronze à l'échelle de la région de l'Est ontarien.

Casse-croûte santé grâce au Collège Niagara

À l'automne 2006, le comité du mieux-être de la région Niagara a répondu au besoin, chez les employés, d'information sur les options et méthodes de cuisson santé. Sous la direction de Jorge Dominquez, chef de cuisine du programme des arts culinaires au Collège Niagara, les employés ont assisté à des démonstrations mensuelles

et préparé des repas. Les frais du cours ont pris la forme d'une bourse offerte par la Corporation à un étudiant en arts culinaires. Cette initiative à laquelle des employés de tous les services de la région ont participé a connu un grand succès.

Nouvelle cafétéria pour les employés à Brossard

Il importe à la Voie maritime de s'assurer que les employés disposent de lieux adéquats où manger et se reposer durant leur journée de travail. Lors de la transformation des ateliers à Brossard, un vestiaire pour femmes a été ajouté et la cafétéria a été rénovée. Celle-ci possède maintenant une cuisine moderne de style restaurant.

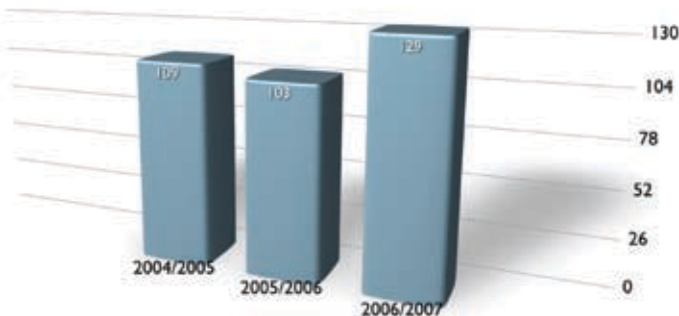
Programme de vaccination pour les employés

Nos comités du mieux-être aident les employés à améliorer leur santé. Pour une deuxième année consécutive, à la demande des comités de la région Maisonneuve et du siège social, un programme de vaccination contre la grippe a été offert aux employés. En 2006, 111 employés en ont profité, soit plus de deux fois autant que l'année précédente.

Un environnement de travail sain

Pour une deuxième année consécutive, la Voie maritime a offert le remboursement des frais d'inscription aux employés s'enregistrant à un programme d'activité physique. L'an dernier, 169 employés – 29 p. 100 du personnel – ont ainsi été remboursés. L'investissement total dans les activités de conditionnement physique a été de 27 785 \$, soit légèrement plus que l'année précédente. La Voie maritime offre aussi aux employés et aux membres de leur famille un programme d'aide visant des services précis ou confidentiels.

Programme d'aide aux employés
(nombre des demandes d'aide par année)





Communications ouvertes

Gestion du changement

Un avenir durable ne peut pas être assuré sans la participation d'un groupe extrêmement important : nos employés. Alors que la Voie maritime entame une période de grand changement avec l'adoption de nouvelles technologies, des stratégies de gestion du changement et des communications internes efficaces peuvent aider à créer les conditions voulues pour que nos gens réussissent.

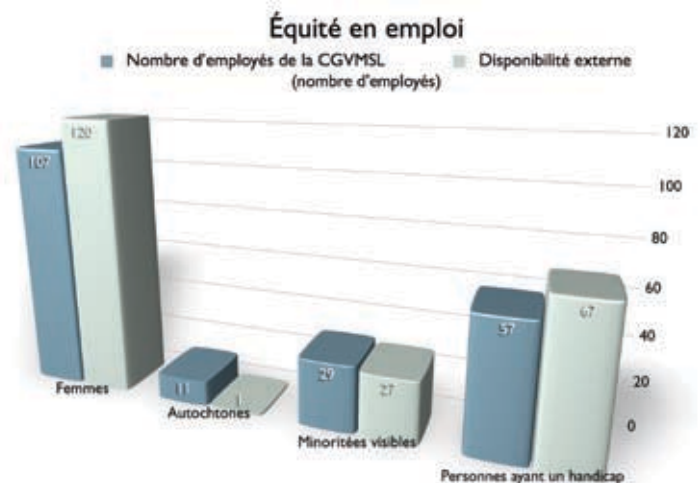
En 2006, la Corporation a formé ses gestionnaires et la haute direction en techniques pratiques de gestion du changement, à l'appui de la transition à l'amarrage mains libres et du programme des emplois et des compétences de l'avenir. Un nouveau site intranet expliquant les deux initiatives a aussi été créé à l'appui du processus de changement.

Les technologies jouent un rôle important dans nos communications internes. C'est pourquoi le site intranet a été amélioré pour faciliter les communications internes. Une nouvelle page d'accueil présente aux employés de l'information sur les nouvelles et activités de l'organisation, et le contenu sur la santé, la sécurité et le mieux-être a été modernisé. De plus, de nouvelles rubriques ont été ajoutées, y compris des centres d'information à l'intention des nouveaux employés ou des employés envisageant le départ à la retraite. Les employés peuvent envoyer des commentaires ou poser des questions directement au

président grâce à la rubrique : Bureau du président. Des courants favorables, un communiqué diffusé chaque mois aux employés, souligne et célèbre les succès récents de la CGVMSL.

Équité en emploi

Nous continuons de progresser face aux objectifs d'embauche fixés par le programme d'équité en emploi de la Voie maritime. En 2006, nous avons surpassé nos objectifs internes quant au nombre de femmes qui travaillent aux structures opérationnelles et poursuivons activement nos démarches afin d'atteindre l'équité avec le marché du travail.



[Engagement envers l'environnement]

La CGVMSL reconnaît qu'en tant qu'intendant de la Voie maritime du Saint-Laurent, elle gère une ressource partagée. Nous tenons à comprendre et réduire au minimum les répercussions des transports maritimes pour l'environnement. Comme nous détenons la clé de la porte des Grands Lacs, il nous incombe de veiller à ce que nos efforts en la matière soient exemplaires. Depuis l'utilisation de véhicules hybrides ou électriques jusqu'à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à la protection des faucons pèlerins qui nichent dans nos structures, nous visons à être un modèle pour l'industrie.

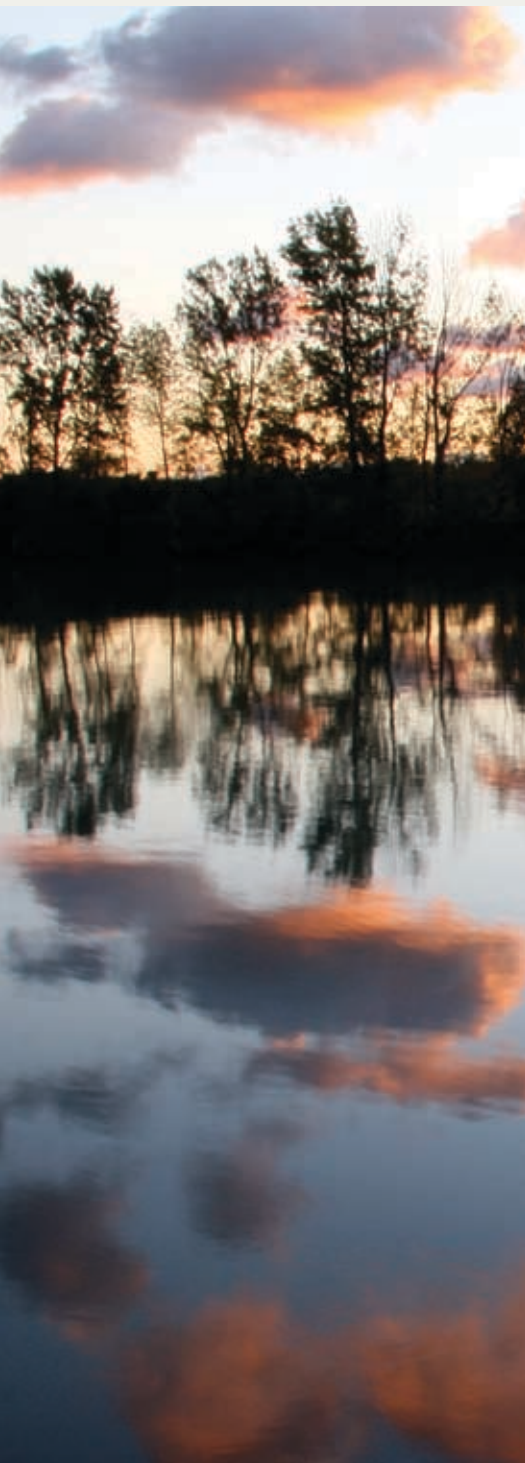
RSE au quotidien

Dans la dernière année, la CGVMSL a consacré une grande part de son énergie à une nouvelle façon de fonctionner. La responsabilité sociale des entreprises (RSE) est un modèle de responsabilisation organisationnelle empreint d'une plus grande conscience sociale et écologique, qui s'insère graduellement dans notre quotidien. Nous avons pris les mesures suivantes pour intégrer la RSE à la conduite de nos activités :

- mise à jour de notre énoncé de mission et création de la charte de RSE. Nous avons maintenant une politique de RSE qui donnera à notre personnel des indications et des conseils pour faire suite aux engagements de la haute direction. Un responsable de la RSE est chargé de la mise en œuvre et de l'observation de cette initiative;
- réalisation d'une étude d'évaluation des risques dans l'optique de la RSE et présentation de recommandations pour la gestion des risques et l'intégration de la RSE. Le comité de la RSE a accepté le rapport et prépare un plan d'action visant à atténuer les principaux risques, à mieux mesurer les indicateurs et à intégrer les facteurs liés à la RSE aux pratiques de travail et à la prise de décisions;
- ralliement des parties intéressées. Il ne suffit pas d'affirmer que nous sommes responsables au plan social si nous ne consultons pas nos divers interlocuteurs. Nous devons mieux comprendre leurs besoins et en tenir compte dans nos décisions d'affaires. Le comité de la RSE recensera les interlocuteurs pertinents, établira une priorité entre eux et fournira à nos gestionnaires les outils nécessaires pour obtenir leur engagement;
- évaluation des émissions de gaz à effet de serre de notre centrale électrique. Notre contribution au réseau électrique ontarien aidera à réduire de plus de 93 000 tonnes de dioxyde de carbone les émissions de gaz à effet de serre au cours des dix prochaines années. Nous fixerons des cibles annuelles pour nous assurer de réaliser cet objectif, et nous ferons rapport sur notre succès.

Notre comité de la RSE passe maintenant à la prochaine étape. Jusqu'à présent, il a créé le cadre et établi les politiques et stratégies voulues pour l'introduction de la RSE dans le milieu de travail. Dans les prochaines années, le défi à relever sera d'intégrer la RSE aux pratiques de travail à tous les niveaux. Le comité y voit en aidant nos gestionnaires et nos superviseurs à communiquer l'importance de la RSE à nos employés de première ligne, appelés à en intégrer les principes à leur travail.

Les initiatives de la RSE devront à l'avenir être abordées à l'échelle locale. Nous examinerons le meilleur moyen d'établir des groupes de travail RSE dans les régions. Cette démarche a été efficace dans l'initiative visant le mieux-être. Nous croyons que la passion de nos employés à l'égard de la RSE assurera son succès.



« Une entreprise qui a du succès n'impose pas la responsabilité sociale sur elle-même; cela doit venir des employés qui ont la volonté de vouloir faire la différence »

*Alain Godard
Gestionnaire transitionnel*





« Les navires commerciaux sont les véhicules qui consomment le moins de carburant en transportant des marchandises. Le fait d'augmenter leur part du trafic aiderait le Canada à réduire ses émissions de gaz à effet de serre et lutter contre le changement climatique. On économiserait aussi en réduisant la congestion routière autour des grands centres urbains. »

Pierre Pesant
Ingénieur, normes et services

Conscience environnementale

Participation aux initiatives Alliance verte et Grands navires

La CGVMSL adopte une démarche proactive face aux enjeux environnementaux confrontant le commerce maritime, comme les espèces aquatiques envahissantes introduites dans les Grands Lacs par l'eau de lest. Nous reconnaissons la nécessité absolue de trouver des solutions sûres, abordables et fiables pour le traitement de l'eau de lest. C'est pourquoi nous participons à des initiatives comme les programmes Grands navires et Alliance verte appuyant la recherche et la mise à l'essai de technologies efficaces. (Grands navires est un effort coopératif dirigé par l'industrie en vue de régler les problèmes des espèces envahissantes apportées par les navires. L'Alliance verte est un programme volontaire binational (Canada et États-Unis) visant à renforcer la performance environnementale du secteur maritime, à renforcer les liens entre les acteurs du réseau Grands Lacs-Voie maritime et à faire mieux connaître les activités de l'industrie maritime et leurs avantages environnementaux.)

Participation à la première conférence sur l'eau de lest

La Voie maritime est membre du « Great Lakes Regional Waterways Management Forum » et a été un partenaire dans la première conférence sur l'eau de lest tenue à Cleveland (Ohio). Le forum a pour but d'étudier la gestion de l'eau de lest dans les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent. Parmi les sujets abordés figurent une nouvelle réglementation sur l'eau de lest, l'examen des pratiques à bord des navires, la gestion des formulaires d'examen, l'amélioration de la formation des équipages des

navires durant les inspections et la création d'une base de données binationale pour les résultats des vérifications de l'eau de lest et des inspections.

Réglementation et inspections relatives à l'eau de lest

La CGVMSL – de concert avec des partenaires, la SLSDC, Transports Canada et la Garde côtière américaine – a commencé à inspecter chaque navire océanique lors de son premier transit dans la Voie maritime et lors de transits ultérieurs, afin de vérifier le respect des règlements de la Voie maritime ainsi que des règlements locaux et internationaux concernant la gestion de l'eau de lest. Lors des inspections annuelles des navires océaniques, la Voie maritime veille à ce que les navigateurs connaissent et comprennent les nouveaux règlements canadiens.

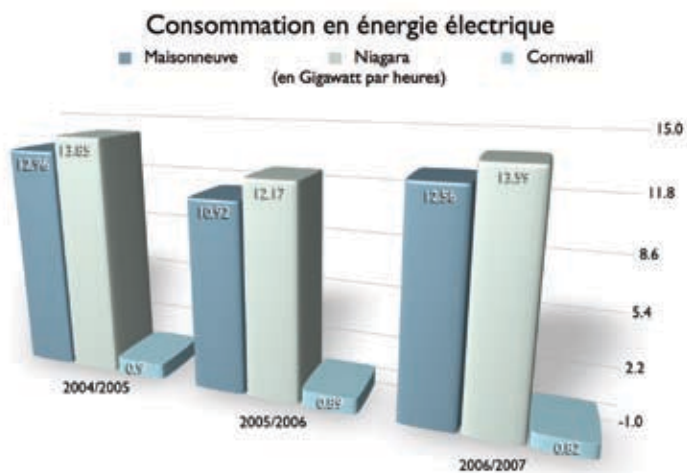
La Voie maritime a créé dans son site Web binational un guichet unique pour l'information sur l'eau de lest, la réglementation et les nouvelles technologies permettant de réduire le risque d'introduction d'espèces envahissantes dans les Grands Lacs. Nos inspections ont entraîné une forte augmentation de l'observation des règles actuelles de gestion de l'eau de lest par les navires océaniques. Nous avons ainsi fait suite à l'engagement de RSE de la Voie maritime envers la sécurité et la propreté de l'environnement.

La Voie maritime gère une base de données interagences sur l'eau de lest qui saisira l'information sur l'observation des règlements et nous permettra de mieux comprendre les risques d'introduction d'espèces envahissantes par le biais de l'eau de lest. Notre site Web présente des renseignements supplémentaires sur la gestion de l'eau de lest.

Conservation de l'énergie et émissions de gaz à effet de serre

Dans le cadre de notre volonté de réduire notre empreinte environnementale, nous devons consentir tous les efforts possibles à l'amélioration de notre propre performance environnementale. C'est pourquoi nous avons pris les mesures suivantes :

- création d'un comité sur l'efficacité énergétique chargé d'examiner les possibilités d'améliorer le rendement des installations gérées par la CGVMSL;
- réalisation d'une vérification de l'efficacité énergétique de l'immeuble du siège social (des vérifications semblables sont prévues pour tous les immeubles importants);
- réalisation d'un inventaire des gaz à effet de serre;
- établissement d'un projet de plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre (des objectifs et indicateurs de réduction sont en voie de mise au point);
- achat d'un véhicule hybride. Le budget du remplacement de la flotte de véhicules a été augmenté pour 2007 afin de permettre l'achat de véhicules hybrides, comme élément clé du plan proposé de réduction des émissions de gaz à effet de serre.



Production hydroélectrique, centrale électrique et déversoirs

La production d'hydroélectricité permet d'exploiter une énergie renouvelable. La centrale de Niagara a produit 42,9 gigawattheures d'électricité, contre 36,6 gigawattheures l'année précédente. L'augmentation découle de l'achèvement du projet de réhabilitation et d'une augmentation de la quantité d'eau disponible pour la production électrique en raison du plus grand nombre de transits de navires dans le canal Welland.

La centrale a été entièrement automatisée, ce qui a permis d'affecter les préposés à d'autres tâches. La charge des génératrices est commandée par des ordinateurs qui peuvent être contrôlés soit localement, soit à distance. L'équipe affectée à l'entretien des lignes de distribution assurera l'entretien périodique de la centrale.

Rankin Renewable Power Inc. a été chargé d'assurer la production électrique à trois déversoirs. L'entreprise bénéficie d'un bail; elle aménagera et exploitera les centrales, dont la construction débutera l'an prochain. La CGVMSL élabore simultanément un programme de contrôle des niveaux de l'eau dans les biefs. Il sera ainsi possible de réduire les pertes au minimum et de contrôler la quantité d'eau qu'utilisent les génératrices des déversoirs.

Priorité à l'environnement dans la gestion des terrains

S'appuyant sur des pratiques exemplaires pour la gestion des risques environnementaux que peuvent causer les locataires industriels, la CGVMSL a élaboré une nouvelle stratégie de gestion des terrains. Lorsqu'elle sera pleinement mise en œuvre, elle exigera que les locataires industriels dont les activités soulèvent d'importantes questions environnementales engagent des consultants externes approuvés par la CGVMSL afin d'effectuer des évaluations de la condition des sites et des vérifications de la conformité environnementale en vue d'établir des plans de conformité et plans d'action. Les locataires les plus susceptibles de soulever d'importantes questions environnementales ont aussi été identifiés, de façon à pouvoir s'assurer que les terrains de la CGVMSL sont gérés en respectant les normes les plus élevées de l'industrie. La première étape de mise en œuvre de la stratégie sera la réalisation de vérifications environnementales initiales afin de confirmer la liste des locataires qui devront respecter les nouvelles mesures de gestion des terrains lorsque leurs baux seront renouvelés.

Programme de recyclage de la graisse aux écluses

Le recyclage de la graisse commerciale usagée est un excellent exemple du virage écologique pris dans nos activités. Durant la saison 2006, un essai a été réalisé à l'écluse de la Côte Sainte-Catherine, dans la région de Maisonneuve, visant la récupération de tous les lubrifiants usés dans un réservoir de recyclage disposé près de l'aire de la défense. Les vieilles graisses y ont été conservées durant la saison plutôt que d'être transportées en plusieurs voyages à un autre lieu, ce qui a réduit les risques de déversement. À la fin de la saison, elles ont été recueillies et envoyées à une installation de recyclage. Cette pratique se poursuivra et sera étendue à d'autres écluses.

Programme d'efficacité énergétique

En plus de produire de l'énergie, la CGVMSL doit utiliser l'énergie efficacement. Dans cette optique, un sous-comité de l'efficacité énergétique a été formé à la fin de la saison 2006 afin d'examiner les possibilités d'améliorer l'efficacité énergétique des installations gérées par la CGVMSL. Des vérifications énergétiques sont maintenant en cours; les résultats seront utilisés pour repérer des moyens de réduire notre consommation.

Bourse d'études dans les domaines social et environnemental

L'automne dernier, la CGVMSL a convenu de financer pendant trois ans une bourse pour études postsecondaires liées à la responsabilité sociale et environnementale. Cette bourse sera offerte par l'entremise de la Faculté des sciences de l'administration du campus de Québec de l'Université Laval.

Lors de cérémonies organisées ce printemps, un étudiant inscrit au programme de doctorat en gestion de l'environnement s'est vu octroyer la bourse de la Voie maritime. Celle-ci est un gage supplémentaire de notre engagement envers les enjeux environnementaux et la durabilité à long terme.

[Engagement envers nos collectivités]

En tant qu'intendants de la Voie maritime du Saint-Laurent, nous coopérons avec de nombreux acteurs. Nous reconnaissons les intérêts des municipalités le long de la Voie maritime et des milliers de résidents et de plaisanciers des environs qui apprécient la beauté et le caractère naturel de nos eaux. Nous tenons à entretenir les communications avec les collectivités riveraines, et nous tenons à expliquer ce que nous faisons et comment nous nous y prenons.

Renforcement des relations

Coopération avec les Premières nations

Nous attachons une grande importance à nos relations avec les Premières nations dont les terres jouxtent la Voie maritime. Dans la région Montréal-lac Ontario, la Voie maritime traverse des communautés des Premières nations. Nos structures et nos activités ont donc un effet direct sur leurs terres et leurs eaux. Depuis quelques années, nous avons établi une relation de coopération mutuellement avantageuse avec les communautés des Premières nations le long de la Voie maritime. En 2006, nous avons conclu un protocole d'entente avec la Première nation d'Akwesasne en vue de procéder à une étude d'observation de trois ans sur les répercussions physiques du brisage des glaces au printemps sur le rivage. Par ailleurs, avant d'arrêter la date d'ouverture dans la région Maisonneuve, nous rencontrons les représentants des Premières nations pour discuter des facteurs du choix de la date et des questions qui pourraient toucher leur communauté.

Coopération accrue au développement

L'automne dernier, la CGVMSL a conclu un protocole d'entente avec la municipalité régionale de Niagara et la Niagara Economic Development Corporation. L'accord vise à garantir que le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent est utilisé efficacement comme moteur de l'économie, de façon à créer des emplois et apporter croissance et prospérité aux résidents de la région de Niagara. Ces résultats seront assurés grâce à une coopération accrue et à des initiatives de marketing entreprises en commun.

Participation à un salon du bateau

En février 2007, un groupe d'employés de la région Maisonneuve a participé au salon du bateau de Montréal. C'était la première fois que la Voie maritime participait à

un salon nautique depuis presque dix ans. L'événement a réuni des employés de sept différents services de la CGVMSL de la région. Pendant tout le salon, ils ont donné de l'information sur la réglementation de la Voie maritime au grand public et aux plaisanciers; ils ont aussi fait la promotion de la sécurité dans notre voie navigable.

Un geste pour les enfants handicapés

Dans la région de Saint-Lambert, une école pour enfants ayant des besoins spéciaux – l'école REACH – tente de faire participer les élèves à des activités quotidiennes qui apportent des expériences sociales positives. Nous les avons invités à planter des fleurs qu'ils avaient eux-mêmes cultivées à l'avant de l'immeuble administratif de Saint-Lambert. Cette activité sera répétée l'an prochain.

Voie maritime en vedette

La Voie maritime fera partie de trois émissions télévisées majeures ces prochains mois.

- L'après-midi du 6 septembre 2006, une équipe de la télévision installée au pont 3, a tourné des images pour le documentaire *Achever l'inachevable*. Pendant presque deux heures, ils ont filmé l'écluse de Saint-Lambert, Montréal et les environs. Le tout servira au documentaire *Exposition d'estampes*, sur l'œuvre de Maurits Cornelis Escher (1898-1972) liée aux structures de la Voie maritime, qui sera diffusé à l'automne 2007.
- En préparation à un segment de six minutes sur la Voie maritime pendant l'émission *Business and Beyond* de la chaîne Discovery, une équipe a tourné cinq heures d'images dans la région de Niagara et sur le canal Welland. Cette prise de vues s'est faite le 16 octobre 2006, qui était une journée très achalandée. Des entrevues ont été filmées avec notre président Richard Corfe et notre coordonnateur - services opérationnels - John Chalmers. Divers membres du personnel ont aussi été filmés pendant qu'ils effectuaient leurs tâches

« Lorsque des employés deviennent volontaires pour des activités comme le salon du bateau, cela démontre une ouverture aux préoccupations du publique. Notre succès au salon de Montréal en est un bel exemple. »

*Jason Rodgers
Coordonnateur des services maritimes, Région Maisonneuve*



habituelles. Le segment de Business and Beyond soulignera le potentiel de la Voie maritime Comme artère de transport vitale au 21^e siècle ainsi que les nombreux avantages que le transport maritime apport à l'économie, à l'environnement et à la qualité de vie au pays.

- Le 14 décembre 2006, une équipe de tournage a filmé aux écluses de Saint-Lambert un segment pour la série télévisée jeunesse La Quête qui sera diffusé au printemps prochain à TFO (chaîne française de TV Ontario). Le segment met en vedette l'explorateur Pierre Lemoyne d'Iberville; deux jeunes filles y découvriront la navigation commerciale telle qu'elle se faisait dans le passé et telle qu'elle est aujourd'hui.

Journée des enfants au travail

La Voie maritime fait de son mieux pour promouvoir les valeurs de la famille dans le milieu de travail quotidien. Il est important que nos enfants puissent voir ce que nous faisons et comment notre travail influe sur le fonctionnement d'une industrie. Pour une troisième année consécutive, des enfants des employés ont participé à cette activité avec un grand enthousiasme. En visitant divers services, ils ont pu en apprendre davantage sur la Voie maritime et sur ce que font leurs parents.

Visite des élèves de 12^e année

La jeunesse est notre avenir. Nous montrons aux jeunes que la Voie maritime pourrait aussi être leur avenir en leur faisant visiter nos installations. De nombreux élèves approchant la fin de l'école sont encore à la recherche d'une carrière rémunératrice qui leur conviendrait. Vingt-deux élèves de 12^e année de la région de Niagara ont visité une écluse de la CGVMSL. Ils étaient d'autant plus intéressés qu'ils avaient auparavant construit un modèle fonctionnel d'une écluse; ils ont donc pu comparer leur création à une écluse véritable.



Appui aux programmes et au bien-être des collectivités

United Way/Centraide

Dans le cadre de son engagement envers la RSE, la CGVMSL a pour la première fois versé à la campagne Centraide 2006 un montant équivalent aux contributions des employés de toute l'organisation. Ensemble, la CGVMSL et ses employés ont ainsi donné 54 629 \$.

Au cours de l'année écoulée, nombre de nos employés ont donné du temps et de l'argent à diverses œuvres de bienfaisance locales. Ils ont ainsi appuyé un marchethon au profit du refuge Women's Place of St. Catharines and North Niagara, un Vélotour de 150 km à l'appui de la Société canadienne de la sclérose en plaques et la campagne Défi Vélo ONCO de la Fondation Hôpital Charles LeMoine visant à recueillir des fonds pour un nouveau centre intégré de traitement du cancer.

Piste cyclable transcanadienne

Le 3 juin 2006, la digue de la Rive Sud a été intégrée au sentier transcanadien. La Voie maritime a effectué les travaux nécessaires sur les terrains. En outre, 14 familles de Saint-Lambert ont chacune planté un arbre pour mieux accueillir les utilisateurs.

Dans le cadre des efforts que nous déployons pour encourager la population locale à utiliser nos terrains à des fins récréatives, ce projet a exigé l'appui financier de quelque 15 partenaires afin d'améliorer la surface de la digue. Le Conseil québécois du sentier transcanadien a aménagé une aire de repos pour les utilisateurs, du côté nord du pont 3.

Implication communautaire

Région Niagara

À l'automne 2006, la CGVMSL a participé au défilé annuel du raisin et du vin à St. Catharines. Une vingtaine d'employés ou membres de la famille d'employés de la région Niagara ont accompagné le char allégorique conçu par les employés de la région.

La Voie maritime a aussi participé aux Journées du canal de Port Colborne les 5 et 6 août 2006. Installés dans une grande tente montée à côté du canal, des employés et des retraités de la Voie maritime ont discuté avec les visiteurs de la navigation sur la Voie maritime du Saint-Laurent.

Région Maisonneuve

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-Québec à Beauharnois.

BeauVENTois est une activité des services des loisirs de la ville de Beauharnois. La journée est consacrée aux cerfs-volants et, par-dessus tout, aux activités familiales. Cette année, la participation de la CGVMSL a été extrêmement visible. Dans l'esprit de la RSE et de l'implication communautaire, la CGVMSL a offert l'accès aux terrains, un appui financier et un certain appui technique (électricité et personnel).



[Régie]

(au 31 mars 2007)

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, Peter G. Cathcart, William Keays, Richard Gaudreau

De gauche à droite (bas) : David F. Mothersill, Guy C. Véronneau, Richard J. Corfe, W.N. (Nick) Fox

Absent : Ian MacGregor

Conseil d'administration

Peter G. Cathcart ^{1*}

Représentant le gouvernement ontarien

Richard J. Corfe

Président et chef de la direction

Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent

W. N. (Nick) Fox ^{2, 4*, 5}

Représentant le secteur du grain

Richard Gaudreau ^{1, 3}

Représentant le gouvernement fédéral

Paul A. Gourdeau ^{4, 5}

Représentant les armateurs internationaux

William Keays ^{3*, 4}

Représentant le gouvernement québécois

Ian MacGregor ^{3, 5}

Représentant les armateurs domestiques

David F. Mothersill ^{2*, 5}

Représentant le secteur du fer et de l'acier

Guy C. Véronneau ^{1, 2, 5}

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
5. Comité spécial des péages

* président du comité

Dirigeants 2005-2006

Richard J. Corfe
Président et chef de la direction

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

Adina Juster
Vice-présidente, région Maisonneuve
Responsable de l'environnement

Serge Bergeron
Directeur des finances
Responsable des services de soutien

Yvette Hoffman
Avocate-conseil et secrétaire

Membres de l'industrie 2005-2006

Armateurs domestiques

Algoma Central Corporation
St. Catharines (Ontario)

Société maritime CSL Inc.
Montréal (Québec)

Groupe Desgagnés Inc.
Québec (Québec)

Lower Lakes Towing Ltd.
Port Dover (Ontario)

McKeil Marine Limitée.
Hamilton (Ontario)

St. Marys Cement Co.
Toronto (Ontario)

Upper Lakes Group Inc.
Toronto (Ontario)

Céréales

ADM Agri-Industries Company
Windsor (Ontario)

Agricore United
Winnipeg (Manitoba)

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

Bunge du Canada Ltd.
Québec (Québec)

Cargill Limited
Winnipeg (Manitoba)

James Richardson International Limitée
Winnipeg (Manitoba)

Louis Dreyfus Canada Ltd.
Calgary (Alberta)

Saskatchewan Wheat Pool Inc.
Régina (Saskatchewan)

Commission Canadienne du blé
Winnipeg (Manitoba)

Armateurs Internationaux

Colley Motorships Ltd.
Montréal (Québec)

Fednav International Ltée.
Montréal (Québec)

Gibson Canadian & Global Agency Inc.
Montréal (Québec)

Gresco Ltée.
Montréal (Québec)

Services maritimes Inchcape
Montréal (Québec)

Montréal Marine Services Inc.
Longueuil (Québec)

Montship Inc.
Montréal (Québec)

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

Acier et minéral de fer

Dofasco Inc.
Hamilton (Ontario)

Compagnie minière IOC
Montréal (Québec)

Compagnie minière Québec Cartier
Montréal (Québec)

Stelco Inc.
Hamilton (Ontario)

Autres membres

AGP Grain Ltd.
Minneapolis (Minnesota)

Groupe Esscroc Italcementi
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)

Tate & Lyle Canada Ltd.
Toronto (Ontario)

La société canadienne de sel Limitée
Pointe-Claire (Québec)

The Mosaic Company
Régina (Saskatchewan)

