



La croissance pour la durabilité



Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent
Rapport annuel 2005-2006

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

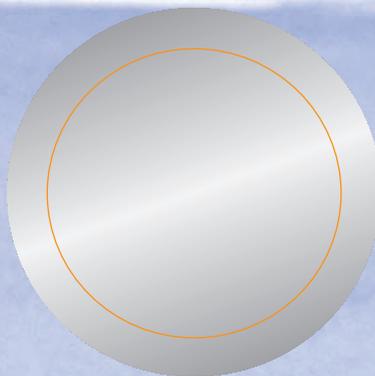
(CGVMSL), qui a remplacé l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, est une société sans but lucratif créée en 1998 par les utilisateurs de la Voie maritime et d'autres parties intéressées. Conformément aux dispositions de la *Loi maritime du Canada*, la CGVMSL gère et exploite les installations 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 respectueuse envers l'environnement dans un réseau de voies navigables sûres et fiables pour répondre aux besoins de transport de nos clients.

Notre vision : Un CGVMSL et ses partenaires - le réseau de transports de choix.

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, 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,

- Un personnel dévoué et professionnel fier d'offrir un excellent service à la clientèle
- Un réseau fiable offrant une disponibilité supérieure à 99 p. 100 en tout temps
- Des inspections communes des gouvernements canadien et américain à l'entrée, sans dédoublement
- La capacité de recevoir tous les navires faisant jusqu'à 225,5 m de longueur hors tout, 23,8 m de largeur et un tirant d'eau de 80,8 dm.
- Certification ISO 9001: 2000- inspection des navires, contrôle du trafic et services d'éclusage
- 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 sur la navigation en temps réel, des liens à des sites gouvernementaux et commerciaux sur les transports et une gamme complète de services de cybercommerce

Commentaires

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





Canal Welland : vue de la passerelle d'un lacquier

La croissance pour la durabilité

L'histoire de l'industrie canadienne des transports maritimes remonte aux origines du pays. Ces profondes racines nous aident à nous adapter aux nouvelles circonstances. Aujourd'hui, nous nous efforçons de réagir à l'évolution récente des règles économiques des transports maritimes et de relever les défis de l'heure, dans la façon dont nous définissons et menons nos activités. Nous reconnaissons tous que le changement est nécessaire pour assurer le succès et la durabilité de l'industrie des transports maritimes. Unissant nos efforts en conséquence, nous préservons notre solide tradition : transporter des marchandises jusqu'au cœur de l'Amérique du Nord efficacement, en toute sécurité et d'une façon respectueuse de l'environnement.

Semer les graines du changement exige temps et efforts. De nouvelles idées, de nouvelles initiatives et de nouveaux partenariats s'im-

plantent. De concert avec des organismes gouvernementaux, les instances de réglementation, les exploitants de navires et les transitaires, nous travaillons comme une seule industrie en vue de définir les options d'avenir du transport maritime.

Cultiver les idées les plus prometteuses représente la clé du succès. Ensemble, nous repérons les nouvelles idées les plus susceptibles de réussir. Nous sommes fermement déterminés à progresser en recherchant et en essayant sans cesse de nouvelles façons de faire. Sous l'égide de l'Autoroute H₂O, nous aidons l'industrie à concentrer ses efforts dans des domaines d'intérêt commun.

Récolter les fruits de nos efforts nous sert de motivation. Le tonnage transporté sur la Voie maritime augmente et se diversifie chaque année. Pour l'avenir, nous voyons les avantages d'un recours accru aux transports par conteneurs et aux transports à courte distance sur les Grands Lacs. Nous collaborons avec les gouvernements et nos autres partenaires pour concrétiser les bonnes idées.

Autoroute H₂O... Un soupir de soulagement

Le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent, avec son fleuve et ses lacs, canaux, écluses et ports, a été unifié sous une nouvelle identité : l'Autoroute H₂O. L'Autoroute commence à l'océan Atlantique et englobe le réseau (incluant 18 ports) jusqu'à son extrémité occidentale au milieu du continent, le port de Duluth.

En tant que marque commerciale, elle saisit clairement et succinctement l'essence de

UN SOUPIR DE SOULAGEMENT...

A CHACUN SA FAÇON D'AVOIR L'ESPRIT EN PAIX.

Pour l'industrie de la logistique, le soulagement signifie un réseau fiable, une solution économique, un travail bien fait et des délais respectés. Le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent – de plus en plus appelé Autoroute H₂O – est une autoroute maritime de 3 700 km, offrant une capacité portuaire illimitée pour la livraison des biens au cœur de l'Amérique du Nord.

À L'ENIGME DU SUCCÈS

Porte de 41 ports, directement reliée aux grands marchés américains et canadiens, l'Autoroute H₂O livre, sans congestion, le marchandises plus près de sa destination. Les entreprises retiennent un avantage concurrentiel lorsqu'elles intègrent le mode maritime à leurs solutions de transport intermodales.

À L'ENIGME DE LA MODERNITÉ

L'Autoroute H₂O offre des avantages à long terme, une plus grande fiabilité, une consommation moindre de carburant et une réduction des émissions de gaz à effet de serre, et ce, ainsi que tous puissent respirer à l'aise.

l'autoroute maritime en évoluant son élément le plus fondamental, reconnu universellement et instantanément : H₂O.

Notre plus récente campagne met l'accent sur le soulagement de nos routes terrestres encombrées, ainsi que sur une réduction de la consommation de carburant et d'émissions de gaz à effet de serre liée au mode maritime. Elle souligne le rôle essentiel que nous jouons dans un réseau de transport multimodal intégré.



Les navires Beluga et FedRhine
Photo gracieuseté du Port de Hamilton

Chargement d'une cargaison d'aluminium

Photo gracieuseté du Port de Hamilton



Développer nos activités de façon responsable

- Nous nous efforçons d'attirer de nouvelles marchandises et nous encourageons une plus grande prise en compte de l'environnement dans la navigation, ce qui renforce notre rôle dans la chaîne des transports.
- Nous recherchons activement des partenariats pour mettre en valeur les avantages qu'offrent la Voie maritime et les Grands Lacs en tant que réseau de transport responsable aux plans social et environnemental.
- Nous tentons de rendre les péages et autres frais le plus équitables possible, face aux besoins de nos clients et en vue d'attirer une nouvelle clientèle.
- Nous encourageons et suscitons la construction de nouveaux navires plus écologiques qui peuvent servir sur les Grands Lacs.
- Nous continuons d'améliorer notre capacité de production d'électricité grâce à de nouveaux partenariats et accords.

Créer les conditions pour permettre à nos employés de réussir

- Nous nous assurons de disposer de l'effectif dont nous aurons besoin à l'avenir - embauchant judicieusement et fournissant la formation et le soutien voulus pour satisfaire aux exigences de demain.
- Nos superviseurs et nos gestionnaires bénéficient d'une formation de qualité, d'un encadrement et des outils dont ils ont besoin pour offrir un leadership hors pair.
- Nous favorisons la santé de nos employés en encourageant un mode de vie équilibré et en fournissant un milieu de travail sain et sûr.
- Nous fournissons à notre personnel un environnement de travail stable, grâce à des conventions collectives à long terme.

Innover pour optimiser notre service

- Nous éprouvons et mettons au point du nouvel équipement et de nouvelles méthodes qui améliorent le service à la clientèle.
- Nous nous efforçons d'optimiser notre réseau actuel et de maximiser son potentiel.
- Nous repoussons les limites traditionnelles des techniques d'amarrage de navires pour simplifier l'utilisation du réseau et améliorer l'efficacité au profit de nos clients et de notre réseau.
- Nous encourageons les transits de navires non traditionnels et adaptons nos services aux besoins des clients.



■ *Notre vision devient notre destination*

■ *Notre stratégie, notre navire*

■ *Nos valeurs, notre guide*



Mettre l'accent sur la durabilité



La durabilité de la Voie maritime repose sur le respect envers nos employés, les collectivités, l'environnement et nos clients. Nous collaborons avec nos nombreux interlocuteurs afin d'améliorer les services et les opérations, et de faire mieux connaître les avantages du transport maritime. En tant que complément au transport ferroviaire et routier, nous formons une composante économique vitale (respectueuse de la société autant que de l'environnement) de la chaîne d'approvisionnement multimodale de l'Amérique du Nord.

En 2005, nous avons :

- fourni à nos employés un environnement de travail sain, sûr et stable, investissant plus de 400 000 \$ dans la formation en sécurité, les évaluations ergonomiques et des programmes d'aide aux employés et de conditionnement physique;
- participé à des exercices d'intervention d'urgence (70 employés, soit 12 p. 100 de

l'effectif) pour mieux connaître les besoins de protection du public et de l'environnement en cas d'urgence réelle, et nous y préparer;

- révisé les méthodes d'inspection de l'eau de lest pour renforcer notre processus de gestion de cette eau, afin de protéger les eaux intérieures;
- défini de nouvelles normes et dispositions de protection de l'environnement qui seront ajoutées aux baux de nos locataires, pour les responsabiliser face à la protection et à l'entretien des terrains de la Voie maritime;
- fourni aux utilisateurs une disponibilité du réseau de 99,37 p. 100, et 33 p. 100 des retards moyens par transit respectent notre engagement de délai de 30 minutes;
- enregistré la deuxième plus longue saison, un jour de moins que le record de 280 jours de 2004;
- permis à nos clients de maximiser la capacité de charge

- de leurs navires en augmentant le tirant d'eau - établissant un nouveau record de chargement transporté dans nos écluses : 31 195 tonnes métriques de minerai de fer;
- transporté 242 000 tonnes de nouvelles marchandises suite à notre programme de péages incitatifs initié en mars 2005 dans le canal Welland;
- réalisé pour la huitième année consécutive les engagements en matière de finances et d'infrastructure prévus dans le plan d'entreprise;
- achevé une autre étape de la modernisation du réseau par la conversion à l'hydraulique du côté est des écluses en palier du canal Welland.

Au-dessus (haut 1^{ère} colonne) la photo des festivités du BeauVENTois est une gracieuseté de la ville de Beauharnois.

Table des matières

- 3 *Message du président*
- 6 *Engagement envers nos clients*
- 9 *Responsabilité économique*
- 14 *Responsabilité environnementale*
- 18 *Engagement envers nos employés*
- 21 *Responsabilité sociale*
- 24 *Régie*
- 27 *Résumé financier*

Couverture:

Le navire Menominee
au Port Colborne

Un machiniste au travail

Une nuit à Port Colborne durant
les festivités de "Canal days".

Photos : Thies Bogner

Autres photos pages 3, 4, 24 et 26

Page couverture interne :

St-Lambert Lock,

photo: Stéphane Estève

Concepteurs graphiques:

Walters & Greene Associates

Impression:

St. Joseph groupe d'imprimerie

Message du président

Notre énoncé de vision parle de partenariats, d'intégration à l'échelle du réseau de la voie navigable et d'une exploitation simplifiée de ce réseau. Il évoque la coopération avec les parties intéressées au profit de tous concernés. Tout ceci est important car le réseau Grands Lacs-Voie maritime est une ressource partagée, desservant la population de deux pays de nombreuses façons et s'efforçant de combler les besoins d'un groupe diversifié de parties intéressées. En 2005, la Corporation a officiellement reconnu que ces considérations sont essentielles à son utilisation actuelle et future des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent en initiant l'intégration de la durabilité à tous les aspects de ses opérations.

Avec les Grands Lacs en arrière-plan, le transport maritime est notre activité, et c'est une activité importante : elle assure notre qualité de vie actuelle, et son essor peut encore augmenter sensiblement cette qualité de vie à l'avenir.

Nous, à la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent, sommes fiers de notre contribution en ce sens et tenons à jouer un plus grand rôle en faisant augmenter l'utilisation du réseau de transport maritime intérieur. Nous ne le faisons pas pour servir nos propres intérêts, mais dans l'intérêt de tous ceux qui vivent, travaillent et se divertissent dans ce bassin, ceux qui tirent leur



subsistance directement ou indirectement de sa présence et ceux dont l'activité économique rend tout ceci possible.

Que ce soit dans nos interactions avec nos employés, nos clients, les groupes communautaires, nos gouvernements ou le grand public, nous nous employons à présenter un message cohérent et positif et à faire fond sur une solide assise de responsabilité sociale des entreprises (RSE). Ce message découle de notre vision, s'accorde à notre mission et intègre nos valeurs.

En 2005, la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent a exécuté sa mission de façon très efficace tout en réalisant de grands progrès dans le sens de sa vision. Nous avons enregistré davantage de transits de navires qu'en 2004 dans les sections Montréal-lac Ontario et canal Welland du réseau et nous avons consolidé le volume au niveau accru réalisé en 2004. Ces résultats sont le fruit de certains succès notables, dont l'utilisation accrue du réseau par de plus petits navires - un de nos facteurs de croissance

Navire montant entrant à l'écluse d'Iroquois



Message du président

clés - et la remontée de nos deux marchandises de base que sont les grains et le minerai de fer.

En 2005-2006, nos revenus ont couvert les coûts d'exploitation du réseau et permis une contribution à l'entretien à long terme de l'infrastructure, qui appartient au gouvernement fédéral. Nos sources de revenus normales ont été bonifiées par les nouvelles marchandises que nous avons réussi à attirer sur le réseau et à l'augmentation de la production d'électricité avec l'eau utilisée dans les canaux.

En 2005, nous avons continué nos efforts en vue de tirer parti de la technologie. Nous avons plusieurs initiatives à l'étude tenant compte des besoins particuliers de la Voie maritime, à la fois pour augmenter notre productivité interne et pour rendre l'utilisation de la Voie maritime plus rentable pour nos clients. Avec la nouvelle technologie qui émerge, notre objectif stratégique de définir les emplois de l'avenir et développer les compétences de l'avenir prend tout son sens et nous avons réalisé d'importants progrès dans cette direction.

Nous assurons un niveau exceptionnel de protection des ressources dans la gestion de la Corporation, et nous utilisons le réseau de façon à ce que tous en profitent. Dans cette optique, en 2005, la disponibilité du réseau est demeurée à son niveau record (> 99 p. 100), la fiabilité du réseau a encore augmentée, le nombre d'accidents de navires a diminué et la pollution a été pratiquement éliminée.

Aucun de nos efforts - passés, présents ou futurs - ne peut être fructueux sans la volonté, le dévouement et l'application de nos gens, nos employés, et 2005 n'a pas fait exception à cette règle. Qu'il s'agisse d'exploiter ou d'entretenir le réseau de façon à assurer de hauts niveaux de satisfaction des clients, de reconnaître les défis futurs et s'y préparer ou de s'occuper des questions touchant l'environnement ou les collectivités, je suis fier de leurs réalisations et je



Membres du département de facturation et gestion immobilière. De gauche à droite : Johanne l'Heureux, Frédéric Dufault, Monique Chapdelaine, Karine Mageren, Annabelle Né et Michelle Boudreau.

me considère chanceux de participer à leur contribution.

Pour assurer le succès continu de la Corporation grâce à ses employés, nous avons lancé plusieurs initiatives en 2005. Le mieux-être va de pair avec un environnement de travail sain, et partout dans l'organisation, des comités ont relevé avec enthousiasme le défi à ce titre. La Corporation a appuyé ces efforts avec son programme d'activité physique et une étude de l'Institut National de la Qualité des initiatives actuelles en vue de façonner les actions futures.

En appliquant ce concept aux interlocuteurs de la Corporation, nous avons chargé un expert-conseil d'effectuer une évaluation de référence de la Corporation. Nous nous préparons ainsi à lancer en 2006 une démarche formelle de responsabilité sociale des entreprises. L'étude initiale a révélé que même sans processus défini, nous avons intuitivement entrepris plusieurs initiatives favorables à une bonne cote RSE. À mesure que nous intégrerons cette démarche à nos activités, nous ferons rapport sur nos résultats aux plans économique, environnemental et social. Le présent rapport annuel témoigne des premiers pas dans cette voie. Nous avons l'intention de terminer la transition aux rapports sur la RSE d'ici notre rapport annuel 2007.

Nous voilà ainsi en bonne posture pour enregistrer de nouveaux succès en 2006.

Message du président

Notre tarif des péages flexible pour les nouvelles marchandises transportées sur le canal Welland a été une réussite. Nous appliquerons le concept à la section Montréal-lac Ontario et espérons plus que doubler le volume de nouvelles marchandises transportées en 2005. Notre initiative Autoroute H₂O prend son élan, et nous en augmenterons la portée à l'avenir.

Notre réseau prend de l'âge, mais le fait gracieusement. De fait aujourd'hui, avec toutes les exigences quelquefois conflictuelles, il a atteint un niveau inédit de productivité. Cette tendance se poursuivra grâce à la réhabilitation de composantes clés et à l'intégration de "nouvelles fonctions" et "capacités". En mars, le canal Welland (qui en est à sa quatrième version) a entamé sa 75^e saison d'exploitation en ouvrant plus tôt que jamais, après un hiver où nous avons encore accompli des travaux plus élaborés et plus complexes de réhabilitation - avec la conversion à l'hydraulique d'un côté des écluses en palier.

Ces bonnes nouvelles nous donnent l'assurance voulue pour faire preuve d'ambition face à l'avenir. Elles sont le fruit du travail acharné et de la détermination de nos

employés, de l'appui de la direction et du conseil d'administration et de l'apport des partenaires autant que des utilisateurs du réseau.

Nous avons été attristés en 2005 par le décès, en novembre, de Bob Swenor, qui a apporté une contribution inestimable au succès de la Corporation durant ses premières années. Il a été un acteur majeur dans la transformation réussie de la Voie maritime de société d'État en société gérée par le secteur privé. Son savoir-faire était évident dès les tous débuts lorsqu'il représentait le groupe des utilisateurs négociant avec le gouvernement, puis dans son rôle de président du comité de transition et ensuite comme premier président du conseil d'administration de la Corporation d'octobre 1998 à août 2004. Il connaissait les gens, il savait que la force d'une organisation provient de ses employés et il nous manquera à nous, les gens associés à la Voie maritime.

Je vous souhaite une bonne lecture de ce rapport annuel, en espérant qu'il parviendra à donner une vue d'ensemble de l'énorme potentiel que la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent peut apporter au transport maritime au Canada.

Vue des écluses 6, 5 et 4. Canal Welland



Engagement envers nos clients

Nos valeurs de respect, d'ouverture, d'intégrité et d'innovation se manifestent dans les relations de la Voie maritime avec ses clients. Nous respectons la nécessité pour eux d'effectuer des transits sûrs et économiques et nous procédons à l'innovation qui s'impose afin de mieux répondre aux besoins de notre clientèle, aujourd'hui et dans l'avenir. Nous fournissons de l'information claire et faisons preuve d'intégrité dans la résolution des problèmes. Nous nous efforçons sans cesse d'améliorer nos services par la recherche de nouvelles technologies et le développement de nouvelles méthodes. Nous savons que l'avenir de la Voie maritime dépend de son aptitude d'adaptation à une économie changeante et de sa capacité à demeurer un partenaire clé dans le réseau de transport multimodal qui relie l'Amérique du Nord au monde entier.

Moderniser une industrie

La valeur de l'innovation n'est nulle part plus évidente que dans nos opérations, où le processus complet d'éclusage est constamment évalué. Nous faisons passer des navires dans nos écluses essentiellement de la même manière depuis l'ouverture de la Voie : nos employés guident le navire dans l'écluse et l'amarrent manuellement à un bollard au moyen de cordages ou câbles. Dans notre quête de modernisation et d'amélioration de nos services, nous avons, au cours de la dernière décennie, automatisé les systèmes de contrôle de toutes nos structures, augmentant ainsi la sécurité et la flexibilité des opérations.

Nous concentrons désormais nos efforts sur l'amélioration de ces méthodes traditionnelles. Au cours de la dernière année, nous avons collaboré avec des partenaires afin de trouver, mettre au point et tester de nouveaux outils qui rendront l'éclusage plus économique et plus efficace. Un prototype



Inspection de l'écluse de Côte-Ste-Catherine

de système de positionnement a été mis à l'essai avec l'aide d'Innovation Maritime et du Centre de développement des transports à notre écluse de la Côte-Sainte-Catherine. Les résultats préliminaires sont prometteurs, et on prévoit une installation plus solide en 2006. Un système automatisé de positionnement efficace aidera à réduire de plusieurs minutes le temps d'éclusage d'un navire à chaque écluse, ce qui réduira la durée totale de son transit.

La Corporation tient à fournir un environnement de travail plus sûr et plus gratifiant à ses employés et un meilleur service à ses clients. C'est dans cette optique que nous procédons continuellement à des essais et à l'amélioration de nos méthodes d'amarrage de navires. Parmi les solutions explorées figurent des procédures modifiées pour l'amarrage des navires, un système d'amarrage automatisé et même l'élimination de l'amarrage. Il s'agit de trouver des moyens d'améliorer le temps d'éclusage, de réduire les coûts d'utilisation du réseau pour nos clients et de réduire les risques de blessures pour nos employés.

Fiabilité du réseau

Notre investissement dans l'infrastructure est la garantie pour nos clients que nous sommes ici pour de nombreuses années. L'an dernier, la CGVMSL a consacré 35 millions de dollars à l'amélioration de la fiabilité de notre infrastructure vieillissante. Nous avons investi 22 millions de dollars dans la région Niagara, dont la moitié pour la conversion à l'hydraulique des commandes mécaniques des

Engagement envers nos clients

portes, vannes et défenses des écluses 4, 5 et 6. Des sommes importantes ont été dégagées pour permettre l'exploitation à distance du pont Homer et des réparations aux réas du pont Allanburg. Dans la région Maisonneuve, nous avons investi 12 millions de dollars dans des projets clés comme le dragage d'entretien dans le canal de la Rive Sud, la préparation du pont Saint-Louis à l'exploitation à distance et divers autres travaux. Le solde a été consacré à divers petits projets.

Notre vaste programme d'entretien est essentiel à la fiabilité du réseau. Une infrastructure et un équipement fiables garantissent que les navires traverseront efficacement nos canaux. Nous mesurons notre succès d'après le nombre et la durée des délais occasionnés aux navires en raison de pannes dans le réseau. Durant la saison de navigation 2005, nous comptons 552 heures de délais dus à l'entretien et aux pannes. Malgré qu'il s'agisse en moyenne de 7,5 minutes par transit, c'est davantage qu'en 2004. Comme plus de 60 p. 100 des délais attribuables à des pannes dans le canal Welland sont causés par les commandes vieillissantes des portes, notre projet de conversion à l'hydraulique s'attaque directement à un problème de fiabilité.

Nous entendons réduire les délais au cours des prochaines années en examinant attentivement les pannes, grâce à un cycle plus rigoureux d'analyse et de suivi. En outre, les révisions en cours de notre processus d'entre-

Pendant la saison de navigation 2005, le chargement le plus lourd de tous les temps est passé dans nos écluses. Le 1er septembre 2005, le CSL Assiniboine a transporté 31 195 tonnes métriques de minerai de fer. Nos clients profitent de nos tirants d'eaux et dimensions maximales augmentés pour maximiser leur capacité de charge.

tien libéreront les responsables des tâches de planification et d'ordonnancement, leur permettant de se concentrer sur la supervision de l'entretien et des réparations, pour s'assurer que tous les travaux respectent les normes les plus hautes.

Sûreté de fonctionnement du réseau

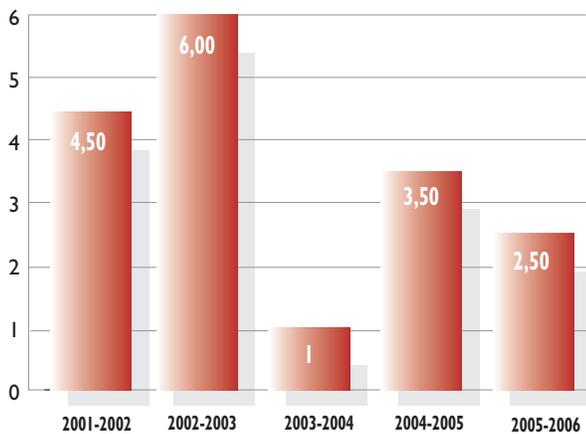
Nous offrons des transits de navires réguliers et sûrs, et nos clients sont assurés de pouvoir transiter dans le réseau avec un minimum de délais. En 2005, la disponibilité du réseau est demeurée supérieure à l'objectif de 99 p. 100 pour une sixième année consécutive, et notre saison de navigation de 283 jours fut la deuxième plus longue de notre histoire, à un jour près du record établi l'année précédente. Pendant toute la saison, nous avons maintenu les retards moyens par transit à 20 minutes par région, 33 p. 100 de moins que notre objectif de 30 minutes.

En 2005, nous nous sommes engagés à améliorer le service en réduisant notre objectif quant à la durée normale du transit dans le canal Welland de 30 minutes, de 11 heures à 10,5 heures. Nous nous engageons à faire passer 90 p. 100 des navires dans la Voie maritime dans les limites de la durée normale du transit, plus 2 heures. En 2005, nous avons atteint cet objectif pour 81,5 p. 100 des navires. L'adoption de méthodes d'amarrage des navires plus longues mais plus sûres et un nombre croissant de navires profitant des tirants d'eau augmentés (donc plus lents) expliquent pourquoi nous n'avons pas atteint notre objectif de 90 p. 100. Les innovations auxquelles nous travaillons concernant l'éclusage sont essentielles pour réduire les durées de transit à l'avenir. En particulier, le prototype de nouveau système automatisé de positionnement, qui fournit au capitaine du navire une information précise sur sa position pendant l'éclusage, permettra à notre personnel d'amarrer le navire plus rapidement et plus efficacement dans l'écluse.



Taux d'accidents de navires

Accidents par 1 000 transits



Sécurité sur la voie navigable

Durant la saison de navigation 2005, nous avons réussi à réduire le taux d'accidents de navires à 2,5 par 1000 transits. Au total, nous avons ainsi enregistré 14 accidents de navires, 9 de moins qu'en 2004. Notre vaste programme d'inspection est un élément clé de la sécurité sur la Voie maritime. Il permet de vérifier que les navires sont adéquatement équipés pour protéger l'infrastructure de la Voie maritime et l'environnement des Grands Lacs ainsi que leur propre sécurité. Les 224 navires étrangers entrés dans la voie navigable en 2005 ont tous été inspectés sur le plan de la navigabilité selon les normes de la Voie maritime.

Au cours de la saison 2005, la Voie maritime a poursuivi ses initiatives soutenues en matière de sécurité. Dans le cadre de notre programme de sécurité de trois ans, visant à augmenter la sécurité des navires et contrôler l'accès à nos structures, nous avons installé des barrières motorisées et des lecteurs de cartes par proximité à plusieurs de nos installations. Ce programme se poursuit jusqu'en novembre 2007. Des exercices de réaction à des menaces à la sécurité ont été effectués dans nos deux régions opérationnelles; ils ont démontré que nous prenons les risques au sérieux et que nous sommes bien préparés en cas d'urgence. En 2005-

2006, plus de 130 employés ont reçu une formation sur le Code international sur la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) et sur le rôle de la Voie maritime quant à la sécurité des navires.

Commentaires des clients

Nous comptons sur nos clients et tirons parti de leurs suggestions pour améliorer nos services. Nous utilisons divers moyens de communication pour recueillir leurs commentaires, y compris des sondages que nous menons auprès d'eux tous les deux ans et des réunions consacrées aux relations avec les clients que nous organisons au moins deux fois l'an. En 2005, ces réunions ont porté surtout sur les programmes, les innovations et les différents niveaux de services. Pendant la période de fermeture, nous avons fait de nombreuses conférences téléphoniques pour informer les clients importants des mouvements de navires et de l'état des glaces à nos écluses.

La Voie maritime tient un système de gestion des plaintes, pour recevoir et gérer les plaintes du public, des clients et d'autres parties intéressées à nos centres de contrôle du trafic et à nos écluses. Nous avons comme objectif de répondre à chaque plainte en cinq jours ouvrables et de régler la question en dix jours ouvrables ou de la renvoyer à l'instance compétente. En 2005, nous avons ainsi classé ou renvoyé 83 p. 100 des plaintes reçues. En 2006, nous nous attacherons à renforcer notre documentation et nos pratiques de suivi afin de réaliser notre objectif de 100 p. 100.

Une difficile fin de saison 2005

La période de fermeture 2005 a apporté sa part de défis à relever pour la Voie maritime et ses utilisateurs. Un mois de décembre particulièrement froid a entraîné la formation précoce de glace sur le canal Welland, ce qui se produit seulement à peu près tous les cinq ans. C'était la première fois que la situation se présentait depuis l'autorisation des navires plus larges (78 pi, alors que les sas d'écluse

font 80 pi). Dans un cas, un navire est resté longtemps prisonnier des glaces à l'écluse 7, causant des retards pour les autres clients tentant de programmer leurs ultimes déplacements. En collaboration avec l'exploitant du navire et en partenariat avec un exploitant de remorqueurs, nous avons réussi à rétablir la navigation. Conformément à notre ferme engagement envers notre clientèle, nous avons étudié les difficultés liées à la période de fermeture et rapidement mis au point des solutions. Les clients ont été rassurés que nous pouvons faire face aux aléas de la nature grâce à de meilleures prévisions, en nous concentrant sur les points névralgiques et en améliorant l'équipement à notre disposition pour les périodes d'intempéries.

Responsabilité économique

En développant ses activités et en veillant à ce que la voie navigable demeure dans les années à venir une route de transport vitale et durable, la Voie maritime poursuit une croissance responsable. Notre priorité est d'exploiter une voie navigable sûre et efficace, permettant de déplacer de façon fiable les navires de nos clients à leurs destinations - mais nous faisons plus que cela. Tout en

« L'Autoroute H₂O a attiré l'attention du monde entier sur le potentiel du réseau Grands Lacs-Voie maritime... C'est un grand succès pour nous tous! »

Alan Thoms, président-directeur général,
Canadian Shipbuilding and Engineering

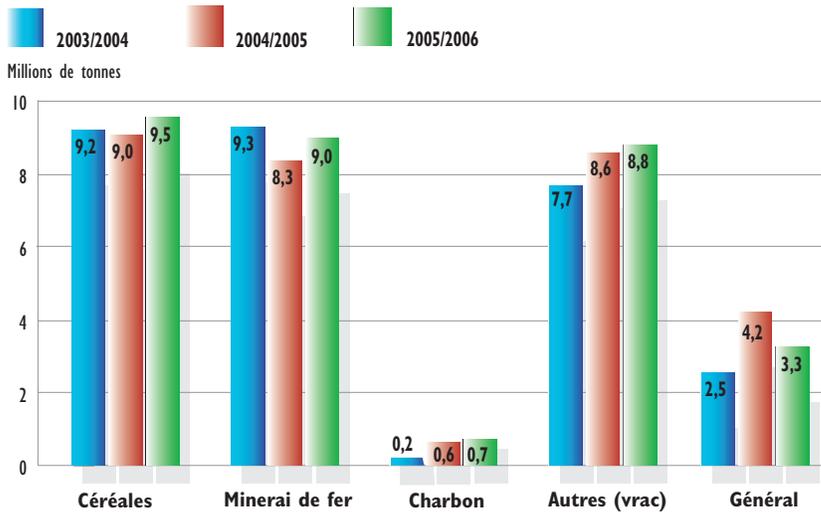
continuant de faciliter les déplacements de marchandises traditionnelles, nous nous efforçons d'attirer de nouvelles marchandises de façon à mieux utiliser la capacité disponible. Nous profitons davantage de notre capacité de production électrique écologique pour combler nos propres besoins et nous assurer un complément de revenus. Nous jouons également un rôle important de catalyseur en réunissant des partenaires du monde entier au profit de la voie navigable et en mettant en valeur le réseau de la Voie maritime comme lien essentiel de la solide chaîne des transports multimodaux de l'Amérique du Nord.

Notre priorité : le transport de marchandises

Dans la saison de navigation 2005, débutant le 23 mars 2005 et se terminant le 30 décembre 2005, il y a eu 3 443 transits de navires commerciaux dans le canal Welland et 2 695 dans la section Montréal-lac Ontario (MLO) - soit dans l'ensemble 6,7 p. 100 de plus qu'en

Écluse de St-Lambert. Région de Misonneuve.
photo: Stéphane Estève

Section Montreal-lac Ontario



2004. Nous avons aidé nos clients à transporter un total combiné de 43,3 millions de tonnes de marchandises pendant la saison, 0,4 p. 100 de moins que les 43,5 millions de tonnes de 2004.

Nos deux principaux produits en vrac ont connu une augmentation en 2005 malgré les risques de perturbations dans leurs industries. Le secteur du minerai de fer a été touché par des conflits de travail à deux mines du Labrador. Les industries américaine et canadienne des grains ont souffert de conditions météorologiques défavorables pendant la période des récoltes. Pourtant, les expéditions de minerai de fer et de grains ont augmenté respectivement de 5,3 p. 100 et

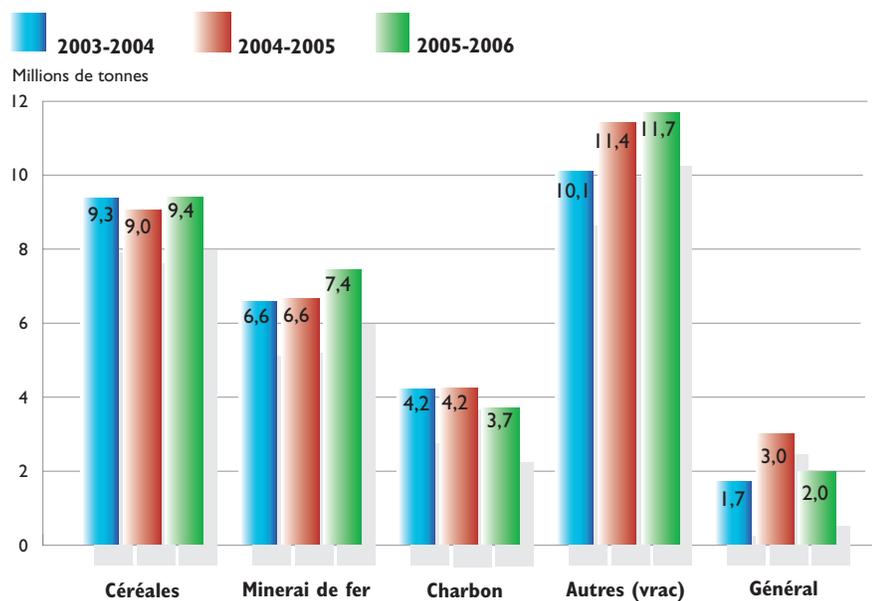
4,8 p. 100 en 2005.

Les autres marchandises en vrac ont augmenté de 2,5 p. 100 dans les deux sections. Ces hausses résultent d'une augmentation de volume des produits comme le sel (hausse de 28,3 p. 100 dans la section MLO et de 7,6 p. 100 dans le canal

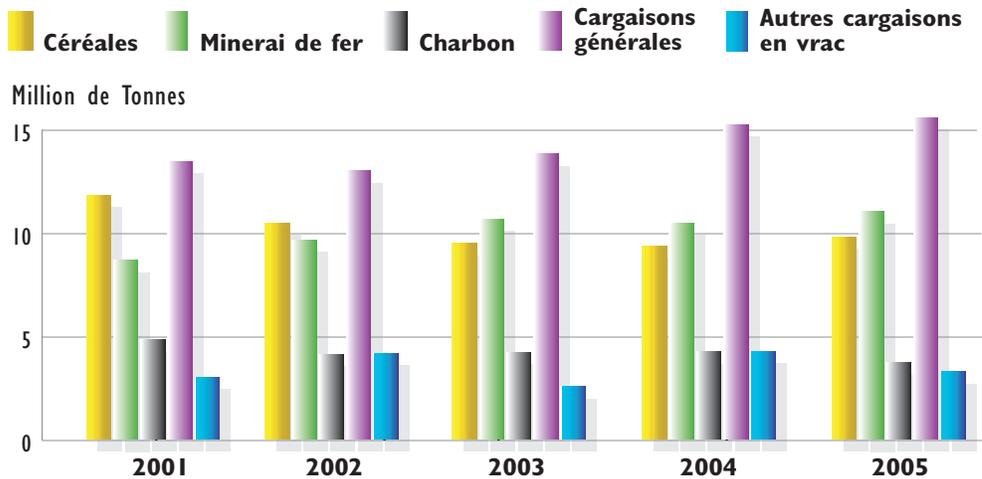
Welland) et la potasse (7,4 p. 100 dans la section MLO et de 32,1 p. 100 dans le canal Welland).

Le charbon, une de nos marchandises de base, a baissé de 12,7 p. 100 dans le canal Welland par rapport à 2004, surtout à cause de la fermeture de la centrale électrique au charbon de Lakeview. Au total, le transport de charbon sur la Voie maritime s'est élevé à

Canal Welland



Aperçu quinquennal du trafic combiné par produit



3,7 millions de tonnes en 2005. La section MLO a connu une augmentation de 87 000 tonnes en raison de la forte demande industrielle et des expéditions supplémentaires destinées à la centrale électrique au charbon de Belledune.

Bien que la conjoncture américaine ait été relativement bonne en 2005 aux États-Unis comme au Canada, il reste une réticence envers les engagements à long terme. Les importations d'acier ont baissé en raison des prix réduits et de l'incertitude touchant l'industrie sidérurgique nord-américaine. Par conséquent, les marchandises générales ont baissé de 23,4 p. 100, à 3,3 millions de tonnes. Les brames d'acier ont été moins touchées que l'acier fini dans la section MLO, augmentant de 27,1 p. 100 ou 130 000 million de tonnes.

La croissance pour la durabilité

La CGVMSL devient de plus en plus efficace comme catalyseur réunissant les acteurs de l'industrie maritime dans des partenariats qui profitent aux intervenants individuels, au réseau Grands Lacs-Voie maritime et à la société en général. Dans l'année écoulée, l'Autoroute H₂O a évolué pour devenir une véritable initiative de marketing binationale, englobant tous les grands ports du fleuve

Saint-Laurent et des Grands Lacs. De concert avec la CGVMSL et notre homologue américain la St. Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC), tous les ports partenaires ont souscrit au message commun de l'Autoroute H₂O et l'appuient dans leurs propres campagnes de promotion. Le résultat a été de grande ampleur, avec un intérêt renouvelé dans les avantages du mode maritime dans le réseau des transports. En 2006, la participation s'élargira avec l'ajout d'un deuxième niveau de partenariats sous l'égide de l'Autoroute H₂O, y compris des opérateurs de navires, des entreprises de manutention, des terminaux et autres groupes connexes.

La visibilité de l'Autoroute H₂O est accentuée par notre matériel d'exposition modernisé, notre brochure électronique et notre participation accrue à des conférences et salons de l'industrie des transports. Des représentants de la CGVMSL et de plusieurs ports partenaires accueilleraient les visiteurs au stand d'exposition, dévoilé en octobre à la Breakbulk Conference & Exhibition de Houston. Nos nouveaux outils de promotion ont suscité de l'attention et des demandes de renseignements, engendrant un intérêt renouvelé envers la Voie maritime comme route viable pour les marchandises.

Responsabilité économique

Dirigée par la CGVMSL et la SLSDC, la 28^e mission commerciale de la Voie maritime s'est déroulée du 17 au 22 octobre 2005. Durant un voyage d'une semaine à Londres puis, en Allemagne, à Hambourg, Brême et Brake, les délégués ont rencontré des responsables d'organisations maritimes et des clients de la Voie maritime et des Grands Lacs. La mission a fait connaître la campagne de marketing Autoroute H₂O à l'industrie maritime européenne et souligné les plus récentes améliorations opérationnelles et techniques du réseau, ses initiatives visant les nouvelles marchandises, les possibilités qu'il offre pour les croisières et ses stratégies de protection de l'environnement. Lors de discussions avec l'Organisation maritime internationale au sujet de la réglementation sur l'eau de lest, les délégués ont exprimé officiellement les préoccupations de la région du Saint-Laurent et des Grands Lacs; ils ont aussi fait état des mesures positives mises en œuvre pour réduire les risques d'introduction d'espèces envahissantes au cœur de l'Amérique du Nord. La réunion avec Seaports of Niedersachsen, l'organe marketing d'un groupe de huit ports, a lancé des pourparlers qui se poursuivent sur une coopération offi-

Réunion de Seaport of Niedersachsen à Brake en Allemagne, 20 octobre 2005.



cielle entre cette organisation et l'Autoroute H₂O.

En vue de l'ouverture de la saison 2006, la CGVMSL a lancé une mini-campagne visant à faire mieux connaître et apprécier le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent. Sur le thème « Un signe de répit », la campagne a renforcé la marque Autoroute H₂O en encourageant le public à percevoir la Voie maritime du Saint-Laurent comme une route de rechange qui peut soulager à la fois la congestion sur les routes terrestres et les pressions sur l'environnement.

Construire des navires grâce à des partenariats

Si le fait d'attirer de nouvelles marchandises par la promotion entraînera de la croissance, la croissance durable exige une perspective plus vaste. Par exemple, il y a actuellement au pays une pénurie de navires modernes adaptés à la Voie maritime, en partie à cause de tendances historiques et en partie à cause des risques associés aux investissements. L'Europe a réussi à constituer une flotte de navires voués au transport maritime à courte distance en réunissant du capital non traditionnel à l'aide de divers incitatifs fiscaux réduisant l'investissement total et le risque.

La CGVMSL étudie le modèle européen pour déterminer comment il pourrait être reproduit au Canada afin d'attirer de nouveaux investissements et abaisser la barrière du risque.

L'objectif de créer une flotte moderne pour le transport à courte distance sur la voie maritime est un projet à long terme qui exigera un engagement durable

Responsabilité économique

de l'industrie et du gouvernement. En attendant, la CGVMSL a obtenu un premier succès en aidant à réunir le chantier maritime néerlandais Peters Kampen et Canadian Shipbuilding and Engineering, un de nos locataires. Les deux entreprises ont formé une alliance stratégique qui construira deux coques et six navires complets. La commande apportera 100 millions de dollars à l'économie locale et assurera l'avenir des opérations de Port Weller et de ses 250 travailleurs. Les navires polyvalents ont été commandés par Carrisbrooke Shipping et serviront partout en Europe et en Amérique du Nord pour transporter papier, acier et autres produits. Ce projet est un jalon important puisqu'il crée une capacité de construction navale de calibre mondial dans la région Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent - un élément essentiel au succès à long terme du transport maritime à courte distance en Amérique du Nord.

Un catalyseur pour les nouveaux marchés

En mars 2005, la CGVMSL a lancé un programme de péages incitatifs afin d'attirer de nouvelles marchandises dans le canal Welland. Les nouvelles marchandises ont été définies comme étant des cargaisons conteneurisées ou des marchandises qui n'ont pas été transportées à raison de plus de 10 000 tonnes métriques par année entre 2001 et 2003. Les nouvelles cargaisons continueront d'avoir droit aux péages réduits jusqu'à la fin de la saison de navigation 2007. Le programme a amené en 2005 presque 242 000 tonnes de nouvelles marchandises - telles qu'aluminium, sucre brut, spathfluor et composantes d'éoliennes - et des revenus supplémentaires de 659 000 \$. Comme le nouveau tarif varie selon les tonneaux de jauge brute plutôt que d'être un tarif fixe, une grande partie des nouvelles marchandises ont été transportées sur des navires de taille plus modeste. Compte tenu du succès de cette initiative, la CGVMSL et Transports



Nouveau marché: remorqueur et barge

Photo gracieuseté de Seaway Marine Transport (SMT)

Canada ont pu ajouter la section MLO au programme pour la saison 2006.

Pendant toute l'année, la Voie maritime a commandité une série d'ateliers sur les marchandises consacrés à des marchés précis comme ceux de l'acier, des pièces automobiles et des produits forestiers. Ces séances ont fourni aux ports régionaux, exploitants de terminaux, entreprises de manutention, transporteurs maritimes et expéditeurs une tribune vitale pour discuter des options et possibilités s'offrant à eux, et ont mieux fait connaître les avantages à transporter leurs marchandises par le mode maritime.

Une conférence sur les conteneurs organisée sous l'égide de l'Autoroute H₂O a été un élément clé du processus de catalyse : elle a réuni des délégués d'une variété d'industries, pour discuter du potentiel inexploité du réseau Grands Lacs-Voie maritime. De nombreux experts de tous les secteurs de l'industrie des transports - depuis le propriétaire européen d'une flotte de navires polyvalents modernes jusqu'à une entreprise de camionnage intermodal intéressée à faire passer une partie de ses marchandises conteneurisées au mode maritime - ont partagé leurs opinions sur les avantages du transport maritime, et ce, non seulement pour la région Grands Lacs-Voie maritime, mais aussi pour toute l'économie nord-américaine.

Plus qu'une simple discussion des possibilités, la conférence de deux jours a démontré que des nouveautés positives sont déjà en voie de réalisation. Les contrats de Port Weller ont



En février 2006, le VM/S Hercules a chargé des locomotives de 191 tonnes métriques à bord du navire BBC California.

été annoncés, et le directeur général de Peters Kampen et le propriétaire de Carrisbrooke Shipping, du Royaume-Uni figuraient parmi les conférenciers. Les participants ont noué de précieux liens en vue d'implanter le transport maritime à courte distance et le transport par conteneurs dans les Grands Lacs et la Voie maritime; ils ont aussi conservé leur élan après la conférence. Par exemple, une entreprise de camionnage intéressée à expédier des conteneurs par navire sur le lac Érié s'est associée à une entreprise de logistique et une entreprise de gestion; leurs conteneurs pourraient commencer à se déplacer par navires dès la saison 2006.

Responsabilité environnementale

Il est très important pour la Voie maritime de comprendre et de minimiser les répercussions du transport maritime sur l'environnement. Comme nous détenons la clé des Grands Lacs, nous avons la responsabilité de veiller à ce que les utilisateurs du réseau soient bien informés et leurs navires convenablement équipés pour protéger la terre, l'eau et l'air. Nous déployons aussi beaucoup d'efforts afin de minimiser les répercussions de nos propres opérations sur la terre et l'eau que nous gérons.

Sensibilisation à l'environnement

Une importante et première étape en vue de protéger l'environnement est bien de savoir comment nous l'affectons. Un inventaire des répercussions environnementales du transport maritime a été dressé en 2005 pour sensibiliser nos équipes de gestion et de direction à l'environnement. On y détaille 18 domaines où le mode maritime peut avoir un impact sur l'environnement; les mesures que prennent l'industrie maritime et les instances de réglementation afin de limiter ces répercussions; et la façon dont la Voie maritime peut améliorer la situation par voie de réglementation ou d'influence. Notre participation à plusieurs importantes initiatives de développement durable du secteur maritime nous permettra de mettre nos connaissances à contribution et veiller à ce que ces questions soient discutées.

« La formation de nos employés pour faire face aux urgences est essentielle pour minimiser les risques dans le réseau. »

Système de gestion de l'environnement

La CGVMSL reconnaît que la protection de l'environnement est importante au succès et à la durabilité de la Voie maritime. Sa politique environnementale comprend un système de gestion de l'environnement qui contrôle et englobe tous les aspects de la protection de l'environnement et du risque, sous la gouverne de la CGVMSL. Tous les projets d'entretien relevant de notre plan de renouvellement des actifs sont évalués dans l'optique de leurs répercussions sur l'environnement avant d'être approuvés.

Conformité et incidents

En 2005, le système de climatisation de nos bureaux de Saint-Lambert a été remplacé à cause des fuites de halocarbure survenues au cours des dernières années. Par de telles améliorations, la CGVMSL entend respecter tous les règlements environnementaux. À partir de 2006, nous évaluerons notre conformité à la réglementation au moyen d'un indice environnemental qui nous aidera à mesurer notre rendement avec précision et à fixer des objectifs face à l'environnement.

Utilisation des terrains

La plupart des terrains que gère la Voie maritime sont loués à des entreprises commerciales privées. Au cours des dernières années, nos services de gestion des terrains et de l'environnement ont collaboré étroitement à l'intégration de nouvelles normes de protection de l'environnement à nos baux. À leur renouvellement, nous veillerons à protéger ces terrains publics en obligeant légalement nos locataires à entretenir et à gérer de façon responsable une précieuse ressource mise à leur disposition.

Programme de dragage et indemnisation environnementale

La CGVMSL a été fière de verser plus de 110 000 \$ à titre d'indemnisation environnementale à l'égard du programme de quatre ans de dragage du canal de la Rive Sud. Ce

projet d'indemnisation restaurera un lien naturel entre deux sections du ruisseau Saint-Jean, un cours d'eau extrêmement fertile alimentant le lac Saint-Louis.

La CGVMSL doit maintenir une voie navigable sûre pour ses utilisateurs, et le dragage est effectué uniquement pour donner au chenal la profondeur nécessaire à une navigation sans danger. En donnant une profondeur adéquate aux navires, nous protégeons à la fois l'environnement et le public. Tous nos projets de dragage respectent les critères fédéraux visant les répercussions sur l'environnement. En 2005, la CGVMSL a terminé la deuxième phase de son programme de quatre ans de dragage dans le canal de la Rive Sud, de façon à rétablir la profondeur du canal aux normes de construction et assurer des transits plus sûrs des navires dans la région. En tout 27 650 m³ de déblais ont été extraits et éliminés en 2005.

Protection de la faune

Depuis quelques années, des couples de faucons pèlerins ont élu domicile sur les ponts-levis de Valleyfield et St-Louis. En 2005, la Voie maritime a collaboré avec Faucons Services Environnementaux et le ministère de l'Environnement du Québec pour protéger à la fois les oiseaux et nos employés - ces derniers étant la cible d'agressions des rapaces. Un plan a été dressé pour remplacer

Faucon Pelerin sur un pont-levis près de Beauharnois



les œufs sur le point d'éclore par des œufs stériles, de sorte que les femelles restent au stade d'incubation, où elles sont moins agressives, jusqu'à ce qu'elles abandonnent leurs œufs improductifs. Un des œufs retirés des nids a éclos. Le poussin a été confié à une mère faucon adoptive, habitant une carrière locale. Il s'est par la suite envolé de ses propres ailes.

Espèces envahissantes

La plupart des espèces envahissantes introduites dans les Grands Lacs depuis 1970 peuvent être attribuées au rejet d'eau de lest des navires. Les moules zébrées en sont un exemple; elles se retrouvent partout dans l'écosystème des Grands Lacs où elles font concurrence aux espèces de moules indigènes et consomment le plancton essentiel à la survie de nombreuses espèces de petits poissons indigènes. La réglementation de la Voie maritime exige que les navires respectent les meilleures pratiques en matière de gestion de l'eau de lest; en outre, les gouvernements américain et canadien ont tous deux des règlements en la matière. Jusqu'à présent, nous avons coopéré avec les États-Unis pour

Projet de compensation pour la décontamination de ruisseau

effectuer des inspections de l'eau de lest. En 2005, nous avons révisé nos pratiques d'inspection des navires et de l'eau de lest, et formé nos inspecteurs pour qu'ils puissent mieux reconnaître les pratiques adéquates de gestion de l'eau de lest. Au moment où Transports Canada et la Garde côtière américaine préparent de nouveaux règlements sur l'eau de lest, les inspecteurs de la Voie maritime seront mieux placés pour aider à protéger nos eaux, élément essentiel de durabilité du corridor de transport maritime.

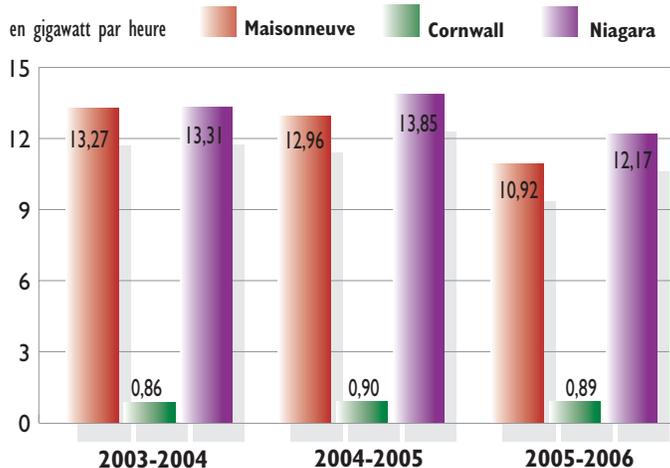
Consommation d'électricité

Le coût de l'électricité et sa disponibilité préoccupent tous les Canadiens, y compris nous-mêmes à la Voie maritime. Nous avons examiné l'historique de notre consommation et élaborons maintenant de nouveaux indicateurs en vue de mieux gérer notre énergie. Nous projetons de faire rapport de ces résultats à partir de l'exercice 2006-2007.

La Voie maritime produit sa propre électricité pour les opérations du canal Welland depuis 1932. En janvier 2005, la CGVMSL est devenue un producteur d'électricité indépendant et nous avons maintenant de l'électricité excédentaire. Depuis la déréglementation de l'industrie de production électrique, nous



Consommation en énergie électrique



acheminons nos surplus au réseau ontarien. D'importants travaux d'amélioration ont été menés à la centrale électrique et, après avoir complété quelques interventions mineures déjà planifiées, elle sera entièrement automatisée et contrôlée à distance à partir du centre d'entretien de Niagara. En 2005, la Voie maritime a créé un partenariat avec l'entreprise Rankin Renewable Power Inc. afin d'ajouter des installations de production

Centrale hydro-électrique. Canal Welland



électrique dans trois de nos déversoirs. Ce projet exploitera le potentiel hydroélectrique offert par l'utilisation secondaire de débits existants, de sorte qu'il fournira une source d'énergie propre additionnelle aux Canadiens.

État de préparation aux situations d'urgence

La protection de l'environnement exige de se préparer aux imprévus. Il est essentiel de former notre personnel à faire face à des situations d'urgence et à minimiser les

risques pour notre réseau. Nos employés collaborent avec des organismes régionaux et participent à des exercices communs d'intervention en cas d'urgence avec les municipalités riveraines de la Voie maritime. Nous voulons effectuer au moins deux exercices par année. En 2005, nous avons participé aux séances de planification des équipes régionales d'intervention d'urgence (ERIU) le long de la Voie maritime. Ces équipes doivent répondre conjointement aux urgences environnementales.

Nous avons coordonné avec la municipalité régionale de Niagara un exercice d'intervention sur le terrain mettant en jeu plusieurs agences. Nous avons aussi organisé dans la région Maisonneuve un exercice théorique faisant intervenir des équipes sur place et à distance. En outre, nous avons fourni de la formation professionnelle à nos responsables de l'intervention.

Il est rentable d'être préparé

Le 19 novembre 2005, des émissions d'une chaufferie ont dégradé la qualité de l'air dans le complexe de bureaux de Saint-Lambert, forçant l'évacuation du centre de contrôle du trafic (CCT). C'était la première fois qu'il fallait évacuer le CCT, mais notre centre



Exercice d'urgence à l'écluse 7 en juin 2005. Canal Welland

de dépannage était prêt. Avant l'évacuation, la coordination a été établie avec les CCT voisins, et le centre de dépannage était en opération en moins d'une heure. Les services de contrôle du trafic n'ont pas été interrompus et nos clients n'ont pratiquement pas remarqué le changement.

Engagement envers nos employés

Le succès est le résultat des efforts déployés par tous nos employés dans le cadre de la réalisation des objectifs de la CGVMSL. Un de nos principaux objectifs stratégiques consiste à créer les conditions permettant à nos employés de réussir. Nous voulons que chaque employé de la CGVMSL ait les compétences et les connaissances voulues pour apporter une contribution positive à la réalisation de notre mission et de notre vision. Nous faisons de notre mieux pour offrir un milieu de travail motivant et des outils qui leur permettront de se développer de concert avec l'organisation. Notre engagement envers un milieu de travail sûr et sain, un vaste ensemble d'avantages sociaux et un travail valorisant nous aide à attirer et conserver des employés du plus haut calibre.

La Voie maritime comptait 560 employés permanents et temporaires en 2005-2006, et une masse salariale totale de 37 millions de dollars. Nos employés permanents ont en

L'industrie maritime a toujours été fortement orientée sur les hommes. La CGVMSL s'efforce d'assurer l'équité parmi notre effectif, surtout dans les emplois non traditionnels. Le 30 avril 2005, la région Maisonneuve s'est dotée de sa première équipe d'écluse entièrement féminine - et nous espérons qu'il y en aura de nombreuses autres.



Engagement envers nos employés

moyenne plus de 17 ans d'ancienneté. Un des défis auxquels nous sommes confrontés est le fort taux de départs à la retraite prévu au cours des prochaines années. Nos nouvelles méthodes de dotation, notre politique d'équité en matière d'emploi et notre vision des emplois de l'avenir sont les plates-formes qui nous aideront à lancer la nouvelle génération de travailleurs de la Voie maritime.

Augmenter la confiance des employés

Pour fournir à nos employés un environnement de travail stable et sûr, nous avons entrepris une vaste étude ergonomique de tous nos sites d'opération. Cette évaluation a notamment porté sur l'uniformisation de la disposition des systèmes de commandes et des interfaces de nos postes d'opérateurs et leurs écrans. Les recommandations issues de l'étude nous aideront à fournir à nos employés un environnement de travail standardisé dans toutes les structures, ce qui rehaussera la confiance des employés lorsqu'ils auront à travailler dans les divers sites.

Formation et perfectionnement

Le sondage d'opinion réalisé auprès des employés en 2004 indiquait que des améliorations étaient souhaitées dans les domaines du leadership de l'organisation et de la gestion du rendement. En 2005, nous avons mis l'accent sur la formation de nos gestionnaires et superviseurs de premier niveau. Il s'agissait de perfectionner des aptitudes de leadership qui les aideront à diriger, motiver, habiliter et gérer le rendement des employés en vue de la réalisation de nos objectifs.

Emplois d'avenir

Nous sommes dans une période intéressante en ce qui a trait à la main-d'œuvre canadienne. De plus en plus de *baby boomers* arrivent à la retraite, de sorte que la plupart des entre-

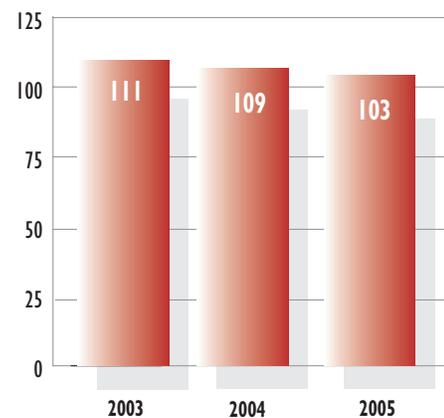
prises canadiennes accentuent le recrutement. En 2004, la CGVMSL avait étudié les changements qui s'annoncent et les nouvelles tendances dans notre domaine de travail, de même que la façon dont les emplois seront touchés dans nos activités de base. En 2005, nous avons poursuivi le travail en dressant le profil des futurs emplois de base à la Voie maritime. Nos employés actuels savent maintenant quel ensemble de compétences ils doivent acquérir, et ils auront la possibilité de le faire grâce à des programmes de formation axés sur les nouveaux emplois. En outre, nous engageons un nombre important de nouveaux employés qui formeront la base de nos effectifs de la relève. Nous recrutons du personnel doté de la gamme de compétences nécessaires pour relever les défis de l'avenir à la Voie maritime.

Un environnement de travail sain

Nos employés améliorent leur santé grâce au travail accompli par nos comités de bien-être. La CGVMSL a consacré 26 000 \$ à la participation des employés à des programmes de conditionnement physique dans des gymnases et installations de santé externes. Jusqu'à présent, 158 employés - 27 p. 100 de notre effectif - ont profité de cette occasion,

Programme d'aide aux employés

Nombre des demandes d'aide par année



Politiques de la CGVMSL

La CGVMSL s'est dotée de politiques qui guident et protègent nos employés, notre organisation et nos clients et partenaires :

- adaptation du milieu de travail;
- santé et sécurité;
- code de conduite professionnelle;
- dotation et recrutement;
- harcèlement et discrimination au travail;
- abus d'alcool et de drogues;
- équité et diversité dans l'emploi.

et nous encourageons une participation encore plus grande en 2006. Notre solide programme d'aide aux employés a une grande portée, et il est largement utilisé. En 2005, 103 personnes ont demandé l'aide de ce service confidentiel. En 2005, trois ateliers ont été organisés à notre siège social, dans les deux langues officielles : vivre avec le stress; concilier la vie au travail et la vie familiale; et manger pour vivre sainement. Les employés ont été nombreux à y assister et les ont appréciés.

Santé et sécurité

Chaque année, la politique de la CGVMSL en matière de santé et de 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'organisation. En 2005, il y a eu en tout 49 réunions de 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 12 ans consécutifs sans blessures entraînant une perte de temps, et le siège social en est à sa troisième année sans blessures. Pendant que le nombre d'accidents demeure relativement bas _ notre "taux de fréquence" est de 1.81 par 100

années-personnes_, le temps perdu en raison de blessures a augmenté en 2005 par rapport à 2004 : 30,83 jours perdus par 100 années-personnes en 2005 contre 13,7 en 2004.

Ergonomie

À la suite d'une vaste étude du milieu de travail dans nos bureaux, 53 employés ont bénéficié d'une évaluation ergonomique. Ils ont tous profité des meilleures méthodes de travail et de l'équipement prescrits. Nous avons recensé au moins trois cas où la douleur et l'inconfort subis par un employé en raison de pratiques de travail ont été résolus. Les mesures préventives suggérées ont été profitables aussi bien aux employés qu'à la CGVMSL.

Adaptation

La CGVMSL tient à traiter ses employés avec respect et dignité. En 2005, nous avons déployé de grands efforts pour sensibiliser tous nos employés à nos politiques et pratiques en matière d'adaptation. Grâce à cette information, il y a eu 42 demandes d'adaptation, dont 40 ont pu être comblées. Seulement deux employés sont passés au régime de l'invalidité à long terme.

Responsabilité sociale

La Voie maritime du Saint-Laurent compte de nombreuses parties intéressées : particuliers, groupes, collectivités, employés, gouvernements, partenaires de l'industrie et bien d'autres encore. En tant qu'organisation soucieuse de ses devoirs envers la société, la CGVMSL accepte sa responsabilité face à ceux qui sont touchés par ses activités, et ce, d'une façon qui reflète ses valeurs : respect, ouverture, intégrité et innovation. En particulier, nous reconnaissons l'importance des communications franches avec les parties intéressées, afin de mieux comprendre nos préoccupations communes. Cette communication aide aussi à engendrer des idées permettant de relever les défis sociaux et environnementaux reliés à nos activités. Ces solides relations avec les parties intéressées nous aident à progresser dans le sens de la durabilité.

Éthique et conformité

Notre code de conduite des employés précise les lignes directrices d'application générale à la CGVMSL. La conformité aux normes et pratiques opérationnelles est constamment observée, et toutes les unités fonctionnelles font l'objet d'une vérification tous les trois à cinq ans. Des rapports de vérification interne sont présentés au comité de vérification du conseil d'administration trois fois l'an. Un vérificateur externe veille à ce que nos états financiers soient en ordre.

Pratiques d'emploi et main-d'œuvre

La CGVMSL a révisé toutes ses pratiques en dotation et recrutement pour s'assurer qu'elle agit selon l'éthique et de façon responsable; notre processus de

dotation donne aisément accès aux renseignements sur l'emploi, et les postes vacants sont plus largement accessibles. Ce processus repose sur la transparence et la cohérence, et renforce les principes globaux de l'équité et de la sélection fondée sur le mérite. Les politiques et pratiques, à tous les échelons de la CGVMSL, sont administrées selon les lois et règlements applicables.

Un milieu de travail d'accès facile

Des projets ont été entrepris en 2005 pour garantir que toutes nos installations principales sont entièrement accessibles aux personnes ayant une mobilité restreinte. Les travaux ont porté entre autres sur des portes automatiques et des salles de toilette spéciales. En 2006, nous mettrons en vigueur un mécanisme d'évaluation des politiques pour nous assurer que toutes les nouvelles politiques, ainsi que celles qui ont été révisées, prévoient l'accès facile pour tous les groupes

Innovation...

- Nous encourageons la créativité-recherche de façons novatrices et entrepreneuriales de développer nos activités et d'engendrer des revenus.
- Nous nous efforçons d'améliorer notre organisation et de nous améliorer nous-mêmes, grâce à l'apprentissage continu, à l'esprit d'initiative et à notre dévouement.
- Nous voulons progresser sans cesse, essayer de nouvelles idées, perfectionner de nouvelles compétences et utiliser de nouvelles technologies.

Intégrité...

- Nous tenons à l'intégrité, respectant les plus hauts critères en matière d'éthique et de transparence dans tout ce que nous faisons.
- Nous visons le rendement et observons les délais en utilisant notre expérience, notre créativité et nos connaissances collectives pour poser les gestes qu'il faut au moment opportun.
- Nous dépensons sagement, veillant à tirer le maximum de chaque dollar.

Respect...

- Nous attachons la même valeur à la contribution de tous, et favorisons la confiance et le respect mutuels entre nous ainsi qu'entre la Corporation et ses interlocuteurs.
- Nous sommes axés sur nos clients et nous efforçons de comprendre leurs besoins, afin de leur offrir les excellents services dont nous disposons.
- Nous protégeons l'environnement en veillant à ce que nos terrains et cours d'eau demeurent propres, et en encourageant nos clients à adopter des pratiques favorables à l'environnement

Ouverture...

- Nous encourageons les communications ouvertes, le libre échange d'idées et les commentaires au profit de tous, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'organisation.
- Nous favorisons le bien-être dans une organisation saine, où la sécurité passe avant tout, où chacun est traité équitablement et où on apprécie la diversité.
- Nous créons des partenariats, collaborons avec nos clients et autres interlocuteurs dans l'intérêt de tous.

Bourses de la CGVMSL : *programme de premier cycle*

Chaque année, trois bourses de 1 000 \$ sont octroyées à des enfants d'employés de la CGVMSL inscrits à un programme collégial ou universitaire de premier cycle.

protégés en vertu de la *Loi canadienne sur les droits de la personne* et de la *Loi sur l'équité en matière d'emploi*.

Diversité de l'effectif et harcèlement

Nous apprécions la diversité dans notre effectif et dans nos échanges avec nos clients, qui représentent des cultures du monde entier. Nos employés ont reçu une formation en matière de diversité—they offrent un service respectueux à la clientèle et traitent toute personne dignement. La politique de la CGVMSL impose à chaque employé le devoir de s'abstenir de tout geste qui pourrait être considéré comme du harcèlement ou de la discrimination. La discrimination de la part ou à l'égard des employés, des fournisseurs et des clients, sous quelque forme que ce soit, est interdite.

Des employés bienveillants

Nous encourageons nos employés à participer à des campagnes de financement pour des bonnes œuvres. Au cours de l'année écoulée, des employés de tous les secteurs de la CGVMSL ont fait la preuve de leur bienveillance en donnant temps et argent à diverses œuvres locales. Outre Centraide, ils sont venus en aide à une collecte de jouets pour enfants de l'organisme Community Care, à des campagnes de collecte d'aliments et à la campagne « Peindre la ville en rouge » de la Fondation des maladies du cœur.

En outre, la Voie maritime contribue au bien-être des marins qui utilisent sa voie navigable en versant des dons à diverses missions de marins. Ces missions offrent hospitalité et amitié aux marins se retrouvant dans un

milieu qui ne leur est pas familier, et les aident à surmonter les obstacles de la langue et de la culture. En 2005, la Voie maritime a versé 1 000 \$ à la Maison des marins de Montréal et 500 \$ à Missions to Seafarers à Hamilton ainsi qu'à Missions to Seamen à Toronto.

Sécurité publique

L'importance de la sécurité des navires n'a jamais été plus d'actualité qu'aujourd'hui. Tout en continuant de mettre en œuvre son propre plan de sécurité, la CGVMSL doit tenir compte des diverses parties intéressées le long du fleuve et des canaux. En 2005, nous avons organisé plusieurs rencontres avec des élus locaux, des responsables municipaux et les médias, pour expliquer les exigences de la sécurité des navires et ce qu'elles signifient pour les municipalités depuis Montréal (Québec) jusqu'à Port Colborne (Ontario).

Campagne Centraide

Chaque année, des employés dévoués se portent volontaires pour solliciter l'appui de leurs collègues durant la campagne Centraide. En 2005, les employés de l'ensemble de l'organisation ont donné presque 28 700 \$, un don d'environ 80 \$ par employé permanent.

Comme les canaux de la Voie maritime traversent de nombreuses municipalités, nous avons le devoir de protéger le public par des campagnes de sensibilisation et au moyen de nos installations physiques. En 2005, nous avons collaboré étroitement avec la ville de Port Colborne, son service policier et les médias locaux pour sensibiliser le public aux dangers reliés à nos ponts indépendants. Le pont 21 à Port Colborne a suscité une attention particulière lors de son passage à la commande à distance, à partir de notre centre des opérations. L'attention accrue des médias et une patrouille policière au pont ont fait en sorte que la transition s'est faite de façon efficace et sécuritaire.

Chaque été, nous menons une campagne de sensibilisation afin de renseigner les diverses



Festivités de Canal Days, Port Colborne.

collectivités, situées le long des canaux, sur les dangers des eaux dans les canaux et en particulier dans leurs déversoirs. Dans la région Niagara, la vidéo *Dangerous Waters of the Welland Canal* (les eaux dangereuses du canal Welland) a été distribuée dans les écoles et diffusée par le réseau local de câblodiffusion. En même temps, des annonces ont été publiées dans les journaux.

Coopération avec les Premières nations

Nous attachons une grande importance à nos relations avec les Premières nations dont les terres longent la Voie maritime. Nos structures et nos opérations produisent un impact direct sur leurs terres et leurs eaux. Nous coopérons étroitement avec les représentants d'Akwesasne pendant la période précédant l'ouverture de la saison de navigation, afin de minimiser les répercussions du programme de déglacage de la Garde côtière sur leur collectivité. À Kahnawake, nous entretenons divers droits de passage et un pont indépendant. La CGVMSL encourage l'embauche des entrepreneurs et autres fournisseurs de services locaux pour les travaux d'investissement dans ces éléments d'actif. En 2005, nous avons organisé sept réunions avec les représentants des Premières nations et

accordé des contrats valant presque 224 000 \$ à des entrepreneurs mohawks.

Offrir l'accès à nos terrains

En tant que gestionnaire de terrains appartenant à Transports Canada, la CGVMSL est tenue d'entretenir et de protéger ces propriétés. En partenariat avec diverses collectivités, nous offrons au public l'accès à des secteurs à faible sécurité, comme les nombreux kilomètres de pistes cyclables. L'accès à ces grands espaces naturels au bord de l'eau est une commodité très appréciée des résidents, et une précieuse attraction touristique pour la région de la Voie maritime.

À mesure que se renforcent les partenariats avec les collectivités le long de notre route, on nous demande plus souvent d'offrir l'accès à nos terrains pour divers événements spéciaux. En 2005, nous avons ainsi autorisé l'utilisation d'un espace ouvert à Beauharnois, pour une journée communautaire de cerf-volant, et à Sainte-Catherine, pour un tournoi de pêche sur glace. Dans une optique à plus long terme, des représentants de Transports Canada, de la CGVMSL et de la ville de Port Colborne se sont rencontrés pour discuter de diverses options en matière d'aménagement du territoire dans Port Colborne. La CGVMSL a fait équipe avec Port Colborne pour trouver des solutions qui aideront chacune des organisations à réaliser ses buts à long terme relativement à l'utilisation du terrain dans la région. La coopération est la façon logique d'assurer un avenir durable pour tous.

Régie (au 31 mars 2006)

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.

Conseil d'administration

Peter G. Cathcart ²
Représentant le gouvernement ontarien

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

W. Nick Fox ^{4,5}
Représentant le secteur du grain

Richard Gaudreau ^{1,3}
Représentant le gouvernement fédéral

William Keays ^{3*}
Représentant le gouvernement québécois

David F. Mothersill ^{2,5}
Représentant le secteur fer et acier

Georges H. Robichon ^{1*,5}
Représentant les armateurs internationaux

J. Douglas Smith, président ^{1,2*,5}
Représentant les armateurs domestiques

Guy C. Véronneau ^{3,4,5}
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

Membres du conseil d'administration. De gauche à droite : W. Nick Fox, Richard Gaudreau, Georges H. Robichon, David F. Mothersill, J. Douglas Smith, Peter G. Cathcart, Richard J. Corfe, William Keays, Guy C. Véronneau.



Dirigeants

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 et
Responsable des services
de soutien

Yvette Hoffman
Avocate-conseil et secrétaire

Membres de l'industrie 2005-2006

Acier et minerai de fer

Compagnie minière IOC
Montréal (Québec)

Compagnie minière Québec Cartier
Montréal (Québec)

Dofasco Inc.
Hamilton (Ontario)

Stelco Inc.
Hamilton (Ontario)

Armateurs domestiques

Algoma Central Corporation
St. Catharines (Ontario)

Groupe Desgagnés Inc.
Québec (Québec)

Lower Lakes Towing Ltd.
Port Dover (Ontario)

McKeil Marine Ltd.
Hamilton (Ontario)

St. Marys Cement Co.
Toronto (Ontario)

Société maritime CSL Inc.
Montréal (Québec)

Upper Lakes Group Inc.
Toronto (Ontario)

Armateurs internationaux

Agence maritime Navitrans
Montréal (Québec)

Colley Motorships Limited
Montréal (Québec)

Fednav International Ltée
Montréal (Québec)

Gresco Ltée.
Montréal (Québec)

Laden Maritime Inc.
Montréal (Québec)

Montship Inc.
Montréal (Québec)

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

Services maritimes Inchcape
Montréal (Québec)

Céréales

ADM Agri-Industries Company
Windsor (Ontario)

Agricore United
Winnipeg (Manitoba)

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

Bunge du Canada Ltée
Québec (Québec)

Cargill Limited
Winnipeg (Manitoba)

Commission canadienne du blé
Winnipeg (Manitoba)

James Richardson Int'l Ltd.
Winnipeg (Manitoba)

Louis Dreyfus Canada Ltd.
Calgary, Alberta

Saskatchewan Wheat Pool Inc.
Regina, Saskatchewan

Autres

AGP Grain Ltd.
Minneapolis (Minnesota)

Groupe Essroc Italcementi
Mississauga (Ontario)

Keystone Canada Inc.
Montréal (Québec)

Lafarge Canada Inc.
Concord (Ontario)

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

OmniSource Corporation
Burlington (Ontario)

Ontario Power Generation Inc.
Toronto (Ontario)

Petro-Canada
Oakville (Ontario)

Tate & Lyle Canada Ltée
Toronto (Ontario)

The Mosaic Company
Regina (Saskatchewan)



Dirigeants et comité exécutif



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



Yvette Hoffman
Avocate-conseil et secrétaire



Guy Yelle
Directeur des opérations
et services techniques



Aldert Van Nieuwkoop
Directeur du
développement des
marchés



Sophia Trottier
Directrice des
Stratégies internes



Serge Bergeron
Directeur des finances et
Responsable des services
de soutien