

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



***Rapport annuel
2004-2005***



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

La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (CGVMSL) est une société sans but lucratif qui a été 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.

Nos principes directeurs

Cap sur le succès...

En route vers l'avenir.

Notre mission : Nous faisons transiter économiquement et efficacement les navires dans un réseau de voies navigables sécuritaire, fiable et écologique pour répondre aux besoins de transport de nos clients.

Notre vision : La CGVMSL et ses partenaires – le réseau de transport de choix.

Nos valeurs : intégrité, respect, ouverture, innovation



Comment nous joindre

Siège social

202, rue Pitt

Cornwall (Ontario) K6J 3P7

Tél. : (613) 932-5170

Courriel : marketing@voiemaritime.ca

Site Web : www.grandslacs-voiemaritime.com

Région Maisonneuve

151, rue de l'Écluse

Saint-Lambert (Québec)

J4R 2V6

Tél. : (450) 672-4110

Région Niagara

508, avenue Glendale

St. Catharines (Ontario)

L2R 6V8

Tél. : (905) 641-1932

Photos de la couverture (de haut en bas)

Navire de la compagnie Jumbo et un camion semi-remorque dans le port de Sarnia (mai 2005). (Photo Thies Bogner, MPA, F/PPO)

Une foreuse mécanique construite en Allemagne et destinée à Minneapolis-St. Paul est déchargée du navire battant pavillon antiguais *Scan Partner* au terminal portuaire public Clure de Duluth. (Photo gracieuseté du port de Duluth)

Le *Pineglen* remonte le canal Welland, à l'approche de l'écluse 3. (Photo Jeff Cameron)

Le navire océanique *Seneca* quitte l'écluse 8 du canal Welland, se dirigeant au nord sur le lac Érié.

Concepteurs graphiques : **Walters & Greene Associates**

Impression : **National Printers**

Juin 2005

TABLE DES MATIÈRES

3 Message du président

6 Rapport sur les opérations

19 Régie

21 Résumé financier

Normes de service supérieures

Le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent offre pour les cargos et les navires de croisière :

- 15 écluses efficaces et des chenaux de jonction bien entretenus reliant Montréal au lac Érié et donnant accès à 3 700 km d'eaux navigables
- un dossier hors pair en matière de sécurité
- des inspections conjointes des gouvernements canadien et américain, sans double emploi
- la certification ISO 9001 : 2000 pour l'inspection des navires, du contrôle du trafic et les opérations d'éclusage
- un système informatisé de pointe pour la gestion du trafic
- un système d'identification automatique des navires
- la navigation 24 heures par jour, même par mauvais temps, pendant toute la saison de navigation de neuf mois
- un site Web binational constituant la source d'information la plus complète sur le réseau Grands Lacs -Voie maritime, y compris : des données en temps réel sur la navigation, des liens à des sites pertinents du gouvernement et des transports maritimes commerciaux, un ensemble complet de services de cybercommerce

La Voie maritime est un important atout économique du Canada et des États-Unis. En 46 ans d'activités, elle a servi au transport de plus de 2,2 milliards de tonnes de marchandises valant plus de 265 milliards de dollars. Des navires de 50 pays du monde entier ont transité dans nos écluses en toute sécurité plus de 255 000 fois.

2004 – Une année à souligner

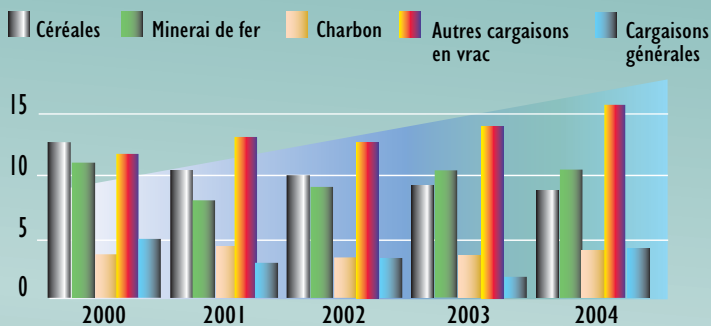
En 2004, nous avons célébré le 50^e anniversaire du début de la construction de la Voie maritime et le 175^e anniversaire de l'ouverture du premier canal Welland.



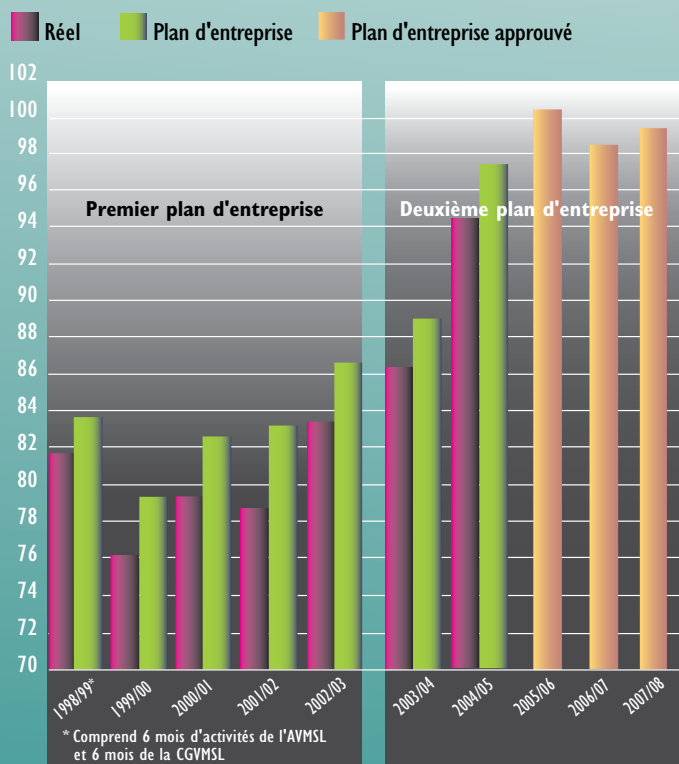
Résultats 2004-2005 : points saillants

- La plus longue saison de l'histoire de la Voie maritime – 281 jours
- Disponibilité du réseau à 99,56 % du temps durant la saison
- Augmentation réussie de la profondeur à 26 pi 6 po
- Augmentation globale du trafic de 6,5 p. 100, à 43,4 millions de tonnes
- 2 683 transits de navires dans la section MLO, 104 de plus qu'en 2003

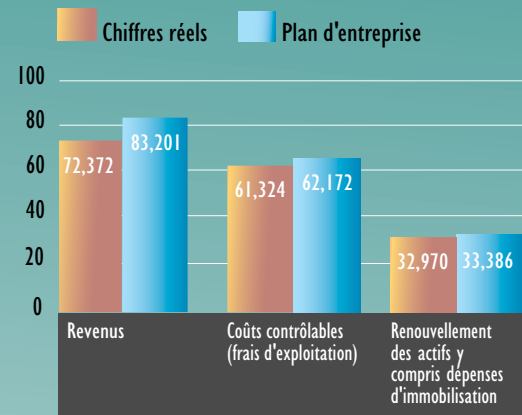
Examen quinquennal du trafic combiné par produit (en millions de tonnes)



Résultats par rapport au plan d'entreprise (en millions de dollars)



Comparaison des résultats aux objectifs de plan d'entreprise (en millions de dollars)



- 3 185 transits de navires dans le canal Welland, 158 de plus qu'en 2003
- La saison la plus fructueuse depuis 2000
- Les revenus totaux des péages ont suivi la tendance du tonnage et ont augmenté de 12,5 p. 100, à 70,3 millions de dollars.
- La Corporation a de nouveau surpassé les objectifs du plan d'entreprise en contenant efficacement les coûts contrôlables
- Coûts contrôlables et renouvellement des actifs s'élevant à 93,2 millions de dollars, contre 96,4 millions prévus au plan d'entreprise
- Réserve théorique de 14,5 millions de dollars au terme de la 7^e année d'activité
- Total de 51,7 millions de dollars en salaires, traitements et coûts des pensions, soit 86,0 p. 100 des frais d'exploitation totaux
- Programme de renouvellement des actifs (entretien et réparations importantes aux écluses, canaux, ponts, immeubles et autres éléments d'infrastructure) s'élevant à 32,1 millions de dollars
- Conversion complète de l'écluse 7 à l'hydraulique

La CGVMSL : La force motrice de l'Autoroute H₂O

Ensemble, le fleuve Saint-Laurent, la Voie maritime du Saint-Laurent et les Grands Lacs forment l'Autoroute H₂O. Cette autoroute maritime de 3 700 km (2 400 milles) située entre le Canada et les États-Unis est aussi appelée le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent.

L'Autoroute H₂O rejoint directement le cœur commercial, industriel et agricole de l'Amérique du Nord. Elle est une voie de transport dégagée pouvant soulager les pressions s'exerçant sur les artères routières congestionnées et offrant les avantages suivants :



*Un ensemble remorqueur-chaland passe sous le Garden City Skyway à St. Catharines (mai 2005)
(Photo Thies Bogner, MPA, F/PPO)*



- le trajet le plus court jusqu'au centre industriel et récréatif de l'Amérique du Nord à partir de nombreux ports européens;
- plus de 65 ports dotés de toutes les installations voulues;
- frais de manutention, de quai, de débarcadère et d'acconage inférieurs à ceux des ports océaniques;
- excellentes liaisons intermodales avec un vaste réseau de routes et de chemins de fer assurant un service porte-à-porte complet;
- transports écologiques, sûrs et fiables;
- ample capacité pour transporter davantage de marchandises.

Les transports maritimes réduisent les coûts, la congestion et la pollution terrestre...

- Les navires ne consomment que 10 à 20 p. 100 autant d'énergie que les camions.
- Avec un seul litre de carburant, un navire transporte une tonne de marchandises sur 240 km. En train, la distance baisse à moins de 100 km, et en camion, à moins de 30 km.
- Les navires aux dimensions maximales de la Voie maritime, deux fois aussi longs et à moitié aussi larges qu'un terrain de football, transportent autant de marchandises que 870 camions ou 225 wagons de train.
- Les navires produisent 1/10^e des gaz à effet de serre émis par les camions et la moitié de celle causée par les trains (en grammes par tonne-km).
- Un seul accident maritime est enregistré pour 13,7 accidents de train et 74,7 accidents de camion. Et un seul déversement maritime est enregistré pour 10 déversements de train et 37,5 déversements de camion.

Parmi les commanditaires, parrains et organismes appuyant l'Autoroute H₂O se trouvent les deux entités de la Voie Maritime du Saint-Laurent, les grands ports du réseau et des groupes d'intérêt maritimes.

Notre Voie a de l'avenir...

L'année 2004, qui marquait le 50^e anniversaire du début de la construction de la Voie maritime, a donné aux parties intéressées à la CGVMSL plus d'une raison de célébrer. Après plusieurs années de faible trafic, la Voie maritime a franchi un cap, augmentant aussi bien le volume de marchandises que les revenus. Tandis que le tonnage total augmentait de 6,5 p. 100, les revenus ont progressé de plus de 12 p. 100 grâce en particulier à la vigueur du marché de l'acier. Les



revenus totaux de l'exercice s'élèvent à 74 millions de dollars, dont 70,3 millions de dollars en péages, soit 7,6 millions de dollars de plus qu'en 2003-2004. Notre septième année d'activité a ainsi été la plus fructueuse depuis 2000.

Au plan opérationnel, 2004 a aussi été une année marquante. Nous

avons augmenté la profondeur de 3 pouces à 26 pi 6 po dans tout le réseau; la saison de navigation a duré 281 jours, ce qui en fait la plus longue de l'histoire de la Voie maritime; et nous avons terminé les travaux à une deuxième écluse dans notre projet de conversion à l'hydraulique. Les relations avec le milieu maritime ont été très bonnes et si les nouvelles exigences en matière de sécurité maritime nous ont imposé beaucoup de travail, nous avons respecté toutes les échéances fixées et obtenu nos certificats de conformité.

Encore une fois, la CGVMSL a surpassé les objectifs de son plan d'entreprise en maîtrisant efficacement ses dépenses. Nos coûts contrôlables de l'année sont 2,8 millions de dollars sous le montant du plan, à 60,2 millions de dollars dont 51,7 millions de dollars pour les salaires et avantages. La partie de ce montant consacré aux avantages sociaux des employés s'est élevée à plus de 41 p. 100 des salaires.

Les coûts de renouvellement des actifs ont été de 1 p. 100 sous le montant approuvé dans le plan, à 33 millions de dollars. Des dépenses ponctuelles supplémentaires de 4,2 millions de dollars ont été engagées pour réhabiliter les génératrices de notre centrale électrique.

Des mesures stratégiques en vue de réaliser la vision

Tout en exécutant notre mission de façon exemplaire en 2004, nous n'avons pas négligé notre vision de l'avenir. Ainsi, des ressources et des efforts importants ont été déployés en 2004 pour faire progresser nos initiatives stratégiques clés :

- * augmenter les revenus;
- * innover pour optimiser le réseau actuel;
- * créer les conditions pour permettre à nos employés de réussir.

Augmenter les revenus

Notre stratégie générale en matière de développement des marchés consiste à démontrer d'abord pourquoi le réseau maritime devrait être utilisé pour procurer des avantages, puis comment tirer parti de ces avantages. Cette démarche exige à la fois un axe « large » de promotion et de sensibilisation du public à l'égard des retombées environnementales et sociales positives, et un axe « étroit » d'initiatives centrées sur les marchandises et consistant à démontrer comment nous pouvons apporter une valeur ajoutée sous forme de réduction des coûts, de fiabilité et de capacité disponible.

L'année a été chargée et productive en ce qui concerne le marketing de la Voie maritime. Avec l'approbation du conseil d'administration du financement de diverses initiatives de promotion et d'appui en vue d'attirer de nouvelles marchandises, nous avons débuté l'année avec une première et nous l'avons terminée avec une autre première.

À partir du printemps dernier, nous avons mené dans le corridor Toronto-Windsor une campagne de promotion recourant à divers médias. Elle a été très réussie et elle a évolué pour devenir le projet Autoroute H₂O visant à doter l'ensemble du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent d'une image de marque. Déjà, 18 grands ports y ont souscrit, et le logo Autoroute H₂O devient de plus en plus visible.

Et pour boucler l'année, en mars 2005, nous avons mis en œuvre le premier changement important à notre tarif des péages en 20 ans, en prévoyant des droits d'éclusage réduits pour les nouvelles marchandises dans le canal Welland.

Tout au long de l'année, nous avons coopéré avec des intervenants importants pour promouvoir les

*Un navire battant pavillon étranger
apporte des produits d'acier dans les
Grands Lacs inférieurs.*

(Photo gracieuseté de l'administration
du port de la Voie maritime de Duluth)

transports maritimes et inciter le gouvernement à prendre des mesures pour les appuyer, et nous en récoltons les fruits. Au palier fédéral, nous avons vu le lancement du Conseil maritime et industriel national, et Transports Canada a organisé sa Conférence maritime nationale sur le thème du transport maritime à courte distance.

Au palier provincial, la coopération de l'industrie maritime avec le gouvernement du Québec et le gouvernement de l'Ontario a été couronnée de succès. Au Québec, l'appui enthousiaste du ministère des Transports a permis le lancement de diverses initiatives créant des exemples concrets de transports maritimes à courte distance. En Ontario, la CGVMSL est devenue membre fondateur du Forum des transports maritimes de l'Ontario, un premier pas en vue de garantir que le mode maritime assume sa place légitime dans les transports en Ontario.

Tout en encourageant une utilisation accrue de la Voie maritime, la CGVMSL demeure consciente de ses responsabilités en matière de bonne intendance de l'environnement. Nous continuons de veiller à concilier l'utilisation commerciale et l'écologie de la voie navigable et des zones environnantes. L'an dernier, en plus de divers projets de protection de l'environnement et d'assainissement de terrains de la Voie maritime, nous avons initié des mesures plus proactives face aux défis de l'avenir en matière d'environnement.

Innover pour optimiser le réseau actuel

Nous devons cultiver les nouvelles possibilités d'affaires en étant innovateurs dans la façon dont nous offrons nos services. Dans cette optique, nous poursuivons activement des initiatives visant à définir diverses nouvelles façons de fonctionner et à réduire les obstacles à l'arrivée de



nouveaux utilisateurs. Notre but consiste à fournir à nos utilisateurs un contexte opérationnel stable et connu, tout en trouvant la souplesse et les éléments de valeur ajoutée nécessaires pour attirer de nouveaux clients.

Nous utilisons les fonds du plan de renouvellement des actifs à la fois pour assurer la fiabilité de notre infrastructure à l'avenir et pour doter notre équipement de nouvelles technologies. La profondeur accrue et la saison de navigation plus longue qui deviennent maintenant la norme sont aussi des fruits de l'innovation, notamment du SIA et de notre technologie de pointe dans la gestion du trafic. Nous avons réalisé des pas de géant dans notre stratégie de commande à distance de certaines structures, et nous avons lancé une étude de faisabilité sur l'application de nouvelles technologies au processus d'amarrage des navires. Si elle s'avère efficace, elle améliorera grandement la sécurité des éclusiers tout en réduisant la durée des transits dans le réseau.

Nous avons fait appel à notre personnel pour participer à cet élan, et les résultats ont été excellents. Notre Groupe de support en innovation a déjà récolté des idées d'employés de tous les échelons de l'organisation, et un budget a été prévu dans chaque région pour mettre à l'essai et appliquer des améliorations novatrices rapides à nos méthodes et services.

Créer les conditions pour permettre à nos employés de réussir

En 2004, notre vision et nos trois axes stratégiques nous ont poussés à raffiner notre organisation orientée sur les processus en regroupant les ressources nécessaires afin de réaliser notre vision tout en poursuivant nos activités conformément à notre mission. Notre nouvelle structure renforce la



*Un traversier pour camions à proximité du
pont Ambassador à Windsor.*



Vingt-et-une pales de turbines d'éoliennes fabriquées au Danemark et au Royaume-Uni sont déchargées du Bavaria au terminal portuaire public Clure de Duluth avant d'être livrées par camion dans le Sud du Manitoba.

(Photo gracieuseté de l'administration du port de la Voie maritime de Duluth)

responsabilité régionale à l'égard des résultats d'exploitation, de la gestion efficace en tirant parti des ressources humaines et de l'appui aux priorités organisationnelles. Les divers groupes de l'organisation ont la responsabilité de contribuer au progrès dans la réalisation de notre vision, de fournir à tous des services de soutien communs efficaces, et de veiller à ce que nous disposions des plans et des nouvelles initiatives qui garantiront notre succès futur.

La structure organisationnelle est certes importante puisqu'elle clarifie les rapports hiérarchiques et les responsabilités. Cependant, je crois fermement que notre succès continu viendra du fait que les employés et les gestionnaires adoptent nos valeurs et travaillent à la réalisation de nos objectifs communs. Nos valeurs de l'intégrité, du respect, de l'ouverture et de l'innovation définissent le cadre de toutes nos interactions et de notre façon de travailler. C'est en y souscrivant que nous trouverons le succès. Avec nos initiatives en matière de planification de la relève, de mieux-être et d'« emplois d'avenir », nous sommes bien en voie d'assurer le succès de la CGVMSL et de ses employés.

Prêts à relever les défis à venir

Nous avons appris à bien connaître les défis et le changement; ils font partie du quotidien à la Voie maritime et nous prévoyons qu'il en restera ainsi. Nous connaissons déjà plusieurs des défis qui nous attendent à l'avenir et nous nous préparons déjà à les relever. Le moindre d'entre eux n'est pas la perte imminente d'employés actuels qui partiront à la retraite. Il devient donc chaque année plus urgent de définir nos emplois d'avenir et de mettre au point des programmes de formation, de perfectionnement et d'embauche adaptés.

Le Laurentien de la CSL dans l'écluse de Saint-Lambert.
(Photo Thies Bogner, MPA)

Pour le bien de la voie navigable, nous continuerons de nous efforcer à attirer de nouvelles marchandises, à faire des transports maritimes à courte distance une partie intégrante du réseau de transport et à progresser face aux questions environnementales.

Nos employés et tous les membres de la direction ont à cœur les intérêts de la CGVMSL, et j'ai énormément apprécié leurs efforts au cours de l'année écoulée. De même, l'appui que j'ai reçu du conseil d'administration a été essentiel aux progrès que nous avons accomplis et à l'orientation de nos efforts pour l'année à venir. La CGVMSL a l'avantage de jouir de solides partenariats, d'un appui gouvernemental croissant et d'un personnel loyal. Par conséquent, nous sommes en excellente posture pour faire face aux défis et notre avenir à tous est prometteur.



NOS ACTIVITÉS

DONNÉES DE BASE

Longueur de la saison

En 2004, la Voie maritime a été ouverte 281 jours. C'était la saison de navigation la plus longue de son histoire. Le canal Welland a ouvert le 23 mars et la section Montréal-lac Ontario (MLO), le 25 mars. La Voie maritime a officiellement fermé le 30 décembre à Saint-Lambert, bien que le dernier navire a quitté le canal Welland le 31 décembre. La date de fermeture tardive a été négociée avec les expéditeurs et les transporteurs, qui souhaitaient rattraper une partie du terrain perdu en raison de grèves dans l'industrie du minerai de fer et de problèmes d'approvisionnement dans le commerce du charbon.

Transits

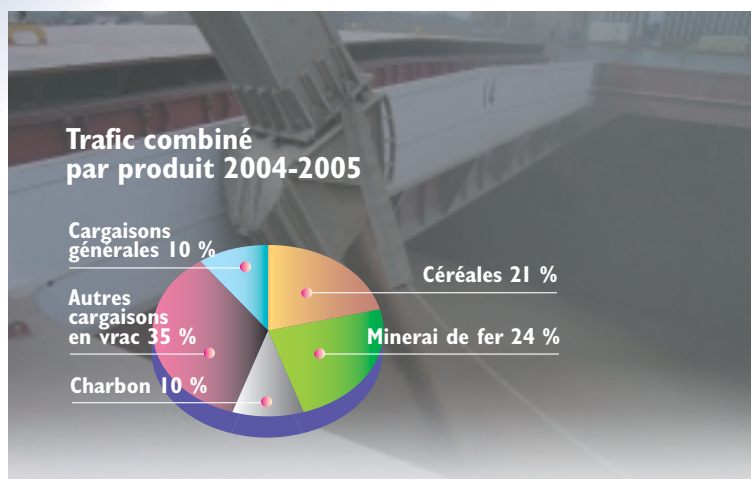
Durant la saison de navigation 2004, il y a eu 2 683 transits de navires dans la section MLO – soit 104 de plus qu'en 2003. Dans le canal Welland, il y en a eu 3 185 – soit 158 de plus qu'en 2003. Le tonnage total des marchandises transportées a augmenté de 6,5 p. 100 par rapport à 2003, à 43,5 millions de tonnes.

Revenus des péages

Comme le tonnage, les revenus des péages ont augmenté en 2004. Ils ont progressé de 12,5 p. 100, à 70,3 millions de dollars. La hausse est plus grande que celle du tonnage en partie à cause de l'augmentation obligatoire de 2 p. 100 du tarif des péages et en partie à cause de l'importante augmentation des marchandises générales, qui font l'objet d'un tarif plus élevé.

FAITS SAILLANTS SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

En 2004, la vigueur de l'activité économique au Canada et aux États-Unis a aidé à stimuler l'augmentation du trafic sur la Voie maritime. Cependant, des grèves à des mines de fer au Labrador et au Québec ont interrompu les transports pendant l'été. En outre, même si les récoltes de céréales ont été plus abondantes, des problèmes de qualité et une vive concurrence entre pays exportateurs ont contribué à une diminution des transports de



céréales. En revanche, l'élimination des tarifs douaniers américains sur l'acier importé a entraîné une augmentation des importations d'acier. En tout, le transport de marchandises a augmenté dans la section MLO de 6,6 p. 100, à 30,8 millions de tonnes, et dans le canal Welland, de 7,6 p. 100, à 34,3 millions de tonnes.

Céréales

Le Canada a récolté davantage de céréales en 2004 qu'en 2003, mais des conditions météorologiques défavorables ont fait que le produit était d'une qualité inférieure à la moyenne. Les expéditions de céréales canadiennes ont baissé dans la section MLO de 5,2 p. 100, à 5,5 millions de tonnes, et dans le canal Welland, de 5,4 p. 100, à 5,2 millions de tonnes.

Aux États-Unis, de bonnes récoltes ont fait augmenter les expéditions totales de céréales – dans la section MLO, de 5,8 p. 100, à 3,57 millions de tonnes, et dans le canal Welland, de 0,9 p. 100, à 3,81 millions de tonnes.

La diminution des expéditions canadiennes a été supérieure à l'augmentation des expéditions américaines, de sorte que les expéditions totales de céréales ont baissé de 1,5 p. 100 dans la section MLO et de 3,2 p. 100 dans le canal Welland.

Minerai de fer

Des grèves à des mines du Labrador et du Québec ont réduit les expéditions dans la section MLO de 9,95 p. 100, à 8,34 millions de tonnes. Dans le canal Welland, l'augmentation des transports descendants a plus que compensé la diminution

des transports remontants, de sorte que les transports ont augmenté en tout de 1,1 p. 100, à 6,63 millions de tonnes.

Charbon

Dans la section MLO, les transports de charbon ont augmenté de presque 200 p. 100, à 640 000 tonnes. La demande industrielle a plus que compensé la diminution des expéditions destinées à la production sidérurgique. Dans le canal Welland, l'augmentation a été de 0,8 p. 100, à 4,23 millions de tonnes.

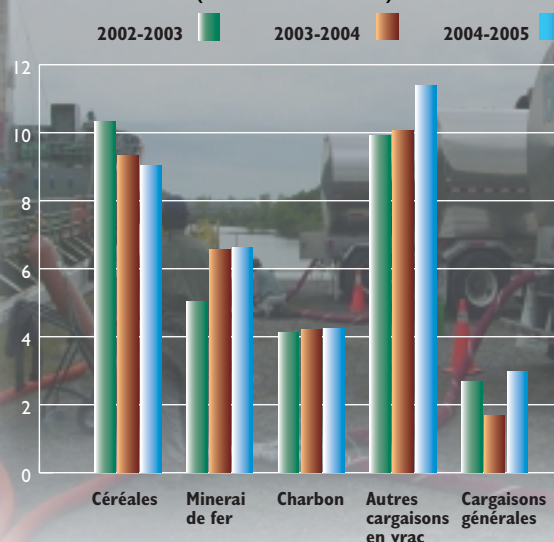
Autres cargaisons en vrac

Les transports d'autres cargaisons en vrac ont augmenté dans la section MLO de 11,6 p. 100, à 8,56 millions de tonnes, et dans le canal Welland, de 13,0 p. 100, à 11,39 millions de tonnes. Grâce à une bonne disponibilité de navires, de nombreux produits ont affiché une augmentation impressionnante : pierre calcaire, +75 p. 100; gypse, +40 p. 100; fluorine, +30 p. 100; urée et produits connexes, plus de +100 p. 100; bois à pâte, +300 p. 100; et aliments pour animaux, +50 p. 100. Le coke, la pierre, le sel, le ciment et la ferraille ont aussi augmenté.

Cargaisons générales

Le transport de cargaisons générales (surtout l'acier) a connu une forte augmentation en 2004 grâce à la croissance économique et à l'élimination des

Canal Welland (en millions de tonnes)



tarifs à l'importation aux États-Unis. Les transports étaient en hausse de 65,0 p. 100, à 4,2 millions de tonnes dans la section MLO et de 77,3 p. 100, à 2,99 millions de tonnes dans le canal Welland.

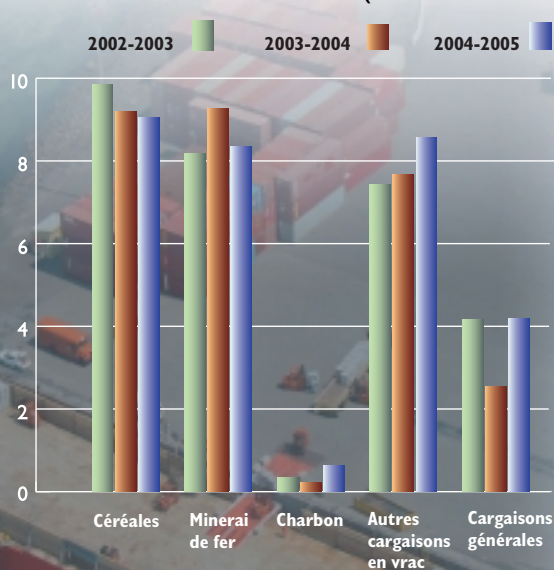
Perspectives

Grâce à la solide activité économique prévue tant au Canada qu'aux États-Unis en 2005, le trafic sur la Voie maritime devrait augmenter l'an prochain. La congestion aux ports de la Côte Ouest due à une augmentation de la sous-traitance et à la mondialisation augure aussi bien pour le trafic sur la Voie maritime. Nous prévoyons que notre initiative de réduction des frais d'éclusage à l'égard des nouvelles marchandises dans le canal Welland, lancée au début de la saison de navigation 2005, apportera une augmentation du tonnage cette année.

Les transports de céréales devraient augmenter légèrement par rapport à 2004, de meilleures récoltes entraînant une hausse du trafic à l'automne. À court terme, la concurrence entre routes d'exportation pourrait limiter les exportations de céréales canadiennes passant par le corridor de l'Est.

Malgré la forte valeur du dollar canadien, on prévoit que les expéditions de minerai de fer augmenteront dans les deux sections de la Voie maritime pour compenser l'incidence des grèves de 2004 sur les stocks. Cependant, des conflits de travail persistants dans l'industrie continueront probablement de limiter les expéditions de minerai de fer et la production sidérurgique en 2005. La demande réduite de charbon en raison de soucis environnementaux, la baisse de la production de coke dans l'industrie sidérurgique et la fermeture de la centrale électrique au charbon

Section Montréal-Lac Ontario (en millions de tonnes)



Lakeview en avril 2005 feront baisser le transport de charbon sur la Voie maritime.

MESURES DU SERVICE

Dans l'ensemble, 89 p. 100 des transits de navire ont été accomplis dans les délais normaux à deux heures près, contre 91 p. 100 l'année passée. La raison principale du léger allongement de la durée moyenne du transit en 2004 est l'imposition, à titre de précaution, de vitesses réduites dans certains secteurs de la Voie maritime pour les navires exploitant le tirant d'eau majoré de 26 pi 6 po; en outre, ces navires exigeaient plus de temps pour entrer dans les écluses et en sortir.

Dans la section MLO, les retards des navires imputables à la CGVMSL ont baissé de 36 p. 100 (942 heures); ils ont augmenté de 7 p. 100 (834 heures) dans le canal Welland en raison d'une augmentation du trafic. Cependant, le retard moyen par transit était de seulement 21 minutes dans la section MLO et de seulement 16 minutes dans le canal Welland, soit dans les deux cas bien en deçà de l'objectif d'un retard inférieur à 30 minutes.

Il y a eu 23 incidents touchant des navires commerciaux durant la transit, soit en moyenne 3,5 incidents par 1 000 transits. Bien que ce soit davantage qu'en 2003, il reste que c'est une amélioration par rapport aux statistiques de 2001

et 2002. Ces résultats surpassent du reste l'objectif de la norme de service, qui est de 5 incidents par 1 000 transits. Les échouements de navires constituent le type d'incident le plus fréquent; ils découlent surtout d'une erreur humaine ou de problèmes touchant l'appareil à gouverner.

Le temps de bon fonctionnement du réseau, l'indice qui mesure la fiabilité physique à court terme, a été de 99,71 p. 100 en 2004, par rapport à l'objectif de 99,75 p. 100. L'indice de disponibilité du réseau, qui prend en compte toutes les causes de retard relevant de la Voie maritime, a été de 99,56 p. 100, soit mieux que l'objectif de 99,0 p. 100.

La CGVMSL tient à assurer constamment la fiabilité de l'infrastructure. Dans cette optique, elle établit depuis plusieurs années un indice de fiabilité qui mesure la bonne condition du réseau à long terme. En 2004, l'indice de fiabilité est demeuré inchangé par rapport au 3,11 de 2003. Cet indice prend en compte l'état de chaque structure en regard de son importance.

À la suite d'une évaluation du risque à l'échelle de la CGVMSL, il a été déterminé qu'un indice de fiabilité plus raffiné était nécessaire. Un nouvel indice tenant compte à la fois de l'état et du risque a donc été mis au point et appliqué en parallèle. Ce nouvel indice aurait été de 10 403 en 1999; en 2003, il se serait amélioré à 6 590; il était à 5 870 en 2004.



Dragage d'entretien dans le chenal de la Voie maritime sous le pont Champlain (été 2004).

Déchargement de matériel fabriqué en Espagne et en Italie, destiné au projet UE-1 de Syncrude près de Fort McMurray (Alberta).

(Photo gracieuseté de l'administration du port de la Voie maritime de Duluth)

La certification ISO 9001 : 2000 se poursuit

La certification ISO 9001 : 2000 du Lloyd's Register est une marque largement reconnue d'un service de qualité. Les services de la Voie maritime l'ont obtenue sur de nombreux aspects. En 2004, nous avons franchi un pas important en recevant cette certification pour l'exploitation des structures, y compris les écluses et les ponts. Ainsi, les trois principaux processus des opérations – exploitation des structures, contrôle du trafic maritime et inspection des navires – sont maintenant certifiés ISO; ils font l'objet d'une vérification régulière pour s'assurer qu'ils continuent de se conformer à nos normes de qualité supérieures.

AUGMENTATION DE LA PROFONDEUR

En 2004, nous avons réalisé un grand progrès en augmentant la profondeur utilisable du réseau de la Voie maritime de 3 pouces. Nous avons pu le faire notamment grâce à notre système d'identification automatique des navires (SIA) et à l'analyse détaillée du lien entre vitesse et dégagement sous la quille. Chaque pouce supplémentaire de profondeur permet à un navire de transporter 100 tonnes de marchandises de plus dans la Voie maritime. L'an dernier, nous avons ainsi pu attirer davantage de navires océaniques. L'augmentation du tirant d'eau permis de 8,0 m (26 pi 3 po) à 8,08 m (26 pi 6 po) s'applique à tous les navires intérieurs et aux navires océaniques dotés de propulseurs d'étrave.

Durant la saison, 406 transits de navires ayant un tirant d'eau supérieur à 8,0 m ont été enregistrés dans le canal Welland, et 414 dans la section MLO. Dans le canal Welland, presque 16 p. 100 des transits de navires intérieurs et 13 p. 100 des transits de navires océaniques se sont faits avec un tirant d'eau supérieur à 8,0 m; dans la section MLO, les chiffres sont de 25 p. 100 et 13 p. 100 respectivement.

Pour qu'une profondeur d'eau suffisante continue d'être disponible pour les navires à long terme, nous avons commencé le dragage d'entretien du chenal entre les écluses 1 et 2 du canal de la Rive Sud. Le ministère fédéral des Pêches et Océans a accepté le rapport d'étude des répercussions environnementales de la Voie maritime en avril 2004 et le premier volet du projet de trois ans a été terminé à l'automne 2004. Deux volets supplémen-



taires sont prévus pour 2005 et 2006 en vue d'éliminer davantage de sédiments accumulés dans le canal. La valeur totale du projet est estimée à plus de 5 millions de dollars.

CENTRE DE CONTRÔLE DES OPÉRATIONS

Nous continuons d'ajouter de nouvelles fonctions au Centre de contrôle des opérations, installation de pointe inaugurée en 2003 sur le canal Welland. La commande à distance du pont 11 a débuté durant la saison de navigation 2004, après des essais techniques concluants. Les préparatifs à la commande à distance des ponts 4 et 21 ont débuté à la fin de la saison de navigation et se sont poursuivis pendant l'hiver. Le contrôle de ponts sera transféré au Centre de contrôle des opérations pendant la saison de navigation 2005. Les quatre ponts-levis du canal Welland seront alors tous commandés à distance, ce qui rehaussera la sécurité et l'efficacité du canal.

SIA (SYSTÈME D'IDENTIFICATION AUTOMATIQUE)

La saison de navigation 2004 était la deuxième année complète d'exploitation du SIA entièrement intégré au Système de gestion du trafic. L'exploitation du SIA a été très stable, tant à terre qu'à bord des navires. Le nombre de problèmes touchant des transpondeurs de navires a été réduit sensiblement – presque à zéro – durant l'année.

Un programme de surveillance de la vitesse des navires au moyen du SIA a été lancé en 2004. Il permet à la fois de mieux surveiller la vitesse dans les secteurs du fleuve délicats au plan environnemental et de contrôler la vitesse des navires exploitant un tirant d'eau supérieur à 26 pi 3 po.

Durant la saison, un groupe de travail composé de représentants de l'industrie, des pilotes et de la Voie maritime a été créé pour examiner des utilisa-

tions supplémentaires du SIA pour améliorer l'efficacité de la voie navigable. Il se penche sur des options telles que : réduire la dépendance à l'égard des communications VHF avec les navires; créer des modules de programmation des éclusages; et réduire le nombre d'aides à la navigation.

INNOVATION EN VUE D'AMÉLIORER LE SERVICE

Un des objectifs stratégiques de la CGVMSL consiste à innover en vue d'améliorer le service. Dans cette optique, nous rechercherons des possibilités de rehausser la sécurité, la fiabilité et l'efficacité grâce à des innovations technologiques ou en changeant nos méthodes.

Pour encourager l'innovation chez les employés et pour aider à susciter et recueillir des idées qui amélioreront les méthodes et les services, la CGVMSL a mis sur pied un Groupe de support en innovation. Jusqu'à présent, plus de 140 idées ont été reçues. Un budget a été affecté à chaque région pour mettre à l'essai et mettre en œuvre des innovations pouvant être appliquées rapidement.

À ce titre, les essais concernant de nouvelles technologies d'amarrage des navires dans les écluses revêtent une importance stratégique. Deux projets en ce sens étaient en cours l'an dernier.

Deux dispositifs de crochets à dégagement rapide comportant un treuil commandé à distance ont été mis en place à l'écluse de Beauharnois à des fins de recherche-développement. En outre, afin de rehausser l'efficacité et la sécurité durant les éclusages, nous prévoyons mettre en œuvre une technologie d'autopositionnement des navires. Le Centre de développement des transports (CDT) appuie le projet financièrement, et nous avons coopéré avec Innovation maritime pour examiner diverses technologies et les mettre à l'essai. Après avoir étudié les possibilités, la technologie du balayage laser a été retenue comme étant la plus prometteuse en vue d'essais sur le terrain. Ceux-ci se dérouleront en 2005.

CODE ISPS

(Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires)

Partout au monde, de nouvelles mesures de sécurité visant les navires et les ports ont été adoptées en 2004. La Voie maritime a reçu les certificats de

conformité au Code ISPS à la date voulue, ayant respecté les exigences du Règlement sur la sûreté du transport maritime (RSTM) entré en vigueur le 1^{er} juillet 2004 et relevant de Transports Canada. À cette fin, la CGVMSL a préparé et appliqué un vaste plan de sécurité des installations maritimes.

Des améliorations physiques, y compris aux clôtures, à la signalisation, aux caméras et aux dispositifs de contrôle de l'accès, ont été apportées pour assurer la sécurité à toutes les écluses et autres installations. Des vérifications et des exercices visant les divers éléments du plan de sécurité sont effectués régulièrement.

Des programmes de formation continue en sécurité ont été mis en place dans les deux régions. Les stratégies de communication en matière de sécurité comportent de nouveaux volets concernant aussi bien notre site Internet public que notre site intranet pour les employés.

Les exigences de la sécurité touchent aussi nos clients. Les navires doivent maintenant donner un préavis de 96 heures avant de pénétrer dans les eaux canadiennes. Tous les navires étrangers arrivant dans la Voie maritime font maintenant l'objet d'une vérification initiale aux fins de la sécurité réalisée par des inspecteurs de la CGVMSL, de la Sûreté maritime à Transports Canada et de la Garde côtière des États-Unis.

Programme de contribution pour la sûreté maritime

La CGVMSL a présenté une demande de fonds en vertu du Programme de contribution pour la sûreté maritime de Transports Canada avant la date d'échéance de sa première ronde de projets le 31 décembre 2004. Sa demande a été approuvée en vue d'un remboursement qui pourra atteindre 75 p. 100 de ses dépenses.

RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

Cette année, la CGVMSL a mené à bien 33,5 millions de dollars en travaux au titre de son plan de renouvellement des actifs. Dans la région Niagara, l'investissement s'élève à 22,3 millions de dollars contre 9,6 millions de dollars dans la région Maisonneuve et 1,6 million de dollars affectés à des projets organisationnels; 4,2 millions de dollars de plus ont été consacrés à l'amélioration de la centrale hydroélectrique de la région Niagara. Comme tou-



Un entrepreneur regarnit un mur d'écluse durant les travaux hivernaux de 2005.

Niagara

Le projet de conversion des commandes mécaniques à des commandes hydrauliques s'est poursuivi au coût de 6 millions de dollars. Les travaux ont continué en vue de l'automatisation et de la commande à distance des ponts isolés. Le pont 4 a été automatisé et les préparatifs ont été effectués pour la commande à distance du pont 21. Le coût des deux projets s'est élevé à 1,1 million de dollars. Poursuivant son programme de réhabilitation du béton des écluses, la CGVMSL a dépensé 3,5 millions de dollars pour la réparation du béton et le regarnissage des écluses en palier.

Plus de 60 projets ont été menés à bien au cours de l'année. Ils visaient entre autres des réparations structurelles et la peinture au pont 4, la peinture et la remise en état des butées des portes à l'écluse 8, le dragage en aval de l'écluse 1, divers projets d'amélioration des communications et des commandes électriques et une variété de travaux liés à la réparation ou l'amélioration des ponts, des écluses, des rives des canaux et de structures connexes.

Parmi les 22,3 millions de dollars consacrés au renouvellement des actifs dans la région Niagara, 2 millions de dollars ont été consacrés à des travaux d'entretien régulier effectués principalement par les employés de la Voie maritime.

Projet de conversion à l'hydraulique

Une première écluse de la Voie maritime a été entièrement convertie à l'hydraulique en 2004, ce qui conclut avec succès un projet pilote de deux ans. L'écluse 7 fonctionne désormais entièrement à l'hydraulique et l'écluse 6, en partie. À la lumière du fonctionnement efficace de l'équipement de l'écluse 6 durant la saison de navigation 2004 ainsi que des leçons apprises dans la pose, la mise à

jours durant l'hiver, toutes les composantes vitales du réseau de canaux de 225 km de la Voie maritime ont été inspectées et préparées à la prochaine saison de navigation. Tous les travaux ont été terminés à temps pour l'ouverture du réseau en mars.

Un certain nombre de projets gérés par le siège social de la CGVMSL ont été réalisés aussi bien dans les régions qu'au siège social. Parmi eux figurent la pose d'appareils pour la perception automatisée des péages des embarcations de plaisance, qui a coûté 0,15 million de dollars, et la première phase d'un projet d'amélioration de l'infrastructure des télécommunications dans les régions, au coût total de 0,9 million de dollars.

Maisonnette

Un grand projet de réparation et de recalage des portes a été entrepris à l'écluse 1, au coût de 1,6 million de dollars. Les travaux de la première année d'un projet de dragage pluriannuel ont été terminés au coût de 0,85 million de dollars. Un projet pluriannuel de peinture du pont 10 a été terminé, au coût de 0,85 million de dollars.

Près de 50 projets ont été réalisés dans la région en 2004-2005. Ils visaient entre autres des améliorations aux systèmes de commandes électriques, de distribution et de communication ainsi que divers projets liés à la réparation et à l'amélioration de ponts, des structures des écluses, des rives des canaux et de structures connexes.

Le montant de 9,6 millions de dollars consacré au renouvellement des actifs dans la région Maisonnette comprend 1,1 million de dollars pour des travaux d'entretien régulier effectués principalement par les employés de la Voie maritime.

*Un nouveau cylindre hydraulique à la porte 4 de l'écluse 7.
(Photo Iqbal S. Biln)*



l'essai et l'entrée en service de l'équipement hydraulique de l'écluse 7, nous prévoyons pour suivre les travaux aux autres écluses au cours des quatre prochaines années. En raison de la forte augmentation du prix de l'acier en 2004, une nouvelle analyse coûts-avantages a été effectuée; elle a confirmé la viabilité du projet.

On estime que le programme de six ans de conversion de toutes les écluses du canal Welland à l'hydraulique coûtera environ 60 millions de dollars. Les portes busquées, vannes et défenses des écluses seront entièrement converties.

AUGMENTER LES REVENUS

Le plan stratégique de la CGVMsL est fortement axé sur l'élargissement du marché, auquel elle s'emploie de diverses façons. Nous travaillons plus étroitement que jamais avec les intervenants de la Voie maritime pour renforcer notre message commun et attirer de nouvelles marchandises dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent.

Les entités canadienne et américaine de la Voie maritime mettent leurs moyens en commun et coordonnent leurs efforts pour mieux utiliser les ressources disponibles. Nous réalisons des progrès avec notre organisation de marketing parapluie sous l'égide de la marque Autoroute H₂O.

INITIATIVE DE DÉVELOPPEMENT DES MARCHÉS

Transports maritimes à courte distance et conteneurs

Une grande partie des efforts déployés par la CGMVSL en développement des marchés a été investie en vue d'assurer la promotion commer-

ciale du réseau comme un tout. Les ressources de marketing et de promotion de divers intervenants ont été regroupées à cette fin. Une attention particulière a été accordée aux transports maritimes à courte distance. Nous sommes encouragés par le succès de l'Union européenne, depuis 1992, pour ce qui est de faire valoir les transports maritimes à courte distance comme option écologique et efficace pour les transports locaux.

Nous avons participé activement à des discussions avec les expéditeurs, les transporteurs et les ports en vue d'implanter les transports maritimes à courte distance dans la Voie maritime. Outre les avantages évidents pour l'industrie maritime, les transports maritimes à courte distance apportent des avantages à la société en général par rapport aux transports routiers : ils réduisent la congestion routière, les frais de réparation des routes et la nécessité de construire de nouvelles routes. C'est pourquoi tant Transports Canada que l'Administration maritime des États-Unis font la promotion des transports maritimes à courte distance; les deux organismes ont récemment organisé des conférences à ce sujet qui ont connu un solide succès.

Droits d'éclusage réduits dans le canal Welland

L'hiver dernier, la CGVMsL a négocié avec Transports Canada le lancement d'une initiative coopérative en vue d'attirer de nouvelles marchandises, de récupérer des marchandises perdues et de promouvoir les transports maritimes à courte distance.

Le 23 mars 2005, les droits d'éclusage ont été réduits dans le canal Welland pour les navires

*Le Puffin de Canfornav
au large du port de
Thunder Bay.
(Photo gracieuseté
de Canfornav)*



L'ancien pupitre de commande à la centrale de l'écluse 4 du canal Welland sera bientôt remplacé par de l'équipement de pointe.

transportant de « nouvelles » marchandises. Le nouveau tarif varie selon les tonneaux de jauge brute d'un navire au lieu d'être fondé sur des montants fixes. Tous les navires admissibles en profitent et jusqu'à présent, nous avons enregistré de bons résultats en termes de nouvelles marchandises transportées par le canal.

Les droits d'éclusage réduits s'appliquent à toutes les « nouvelles » marchandises, que l'on définit comme étant soit des marchandises conteneurisées, soit comme des marchandises dont il ne s'est pas transporté plus de 10 000 tonnes métriques en moyenne par année entre 2001 et 2003. Toute cargaison répondant à cette définition demeurera admissible aux droits réduits jusqu'à la saison de navigation 2007.

Distributrices de billets pour les embarcations de plaisance

La CGVMSL a adopté une nouvelle méthode de paiement automatisé pour simplifier les formalités d'éclusage des embarcations de plaisance. Des distributrices de billets ont été disposées à chaque extrémité du canal Welland et le seront aux deux extrémités de chaque écluse de la section MLO au cours de l'été 2005. Elles produisent un ou plusieurs billets contre paiement par carte de crédit. L'utilisation de ces machines sera obligatoire à partir de la saison de navigation 2006; les paiements au comptant ne seront plus acceptés.

Diversification dans les services connexes

Conformément à l'énoncé de mission de la CGVMSL, nous prévoyons diversifier nos activités dans les services maritimes connexes et en tirant tout le parti possible de nos éléments d'actif. Dans cette optique, la CGVMSL a entrepris une première étude sur l'utilisation des terrains, pour évaluer la façon dont certains pourraient aider au développement de nos activités de base.

En outre, nous avons déjà pris des mesures pour augmenter les avantages que procure la centrale électrique de la Voie maritime, près de l'écluse 4 sur le canal Welland, et produire de l'électricité supplémentaire grâce aux déversoirs du canal. La centrale fournit de l'électricité pour l'exploitation des structures du canal, des écluses, des ponts, de l'équipement de communication et de l'éclairage ainsi que pour apporter des recettes grâce à la



vente d'électricité excédentaire. En janvier 2005, la CGVMSL a reçu son permis de production d'électricité de la Commission de l'énergie de l'Ontario; elle est donc maintenant un producteur d'électricité indépendant.

Les génératrices de la centrale ont été complètement remises à neuf et elles peuvent être contrôlées à distance à partir du Centre de contrôle des opérations. La formation des employés de la CGVMSL est en cours, et les économies en résultant commenceront à l'automne 2005.

La CGVMSL a conclu avec Ontario Power Generation (OPG) un accord de principe permettant l'utilisation de l'eau excédentaire lorsque le débit de la rivière Niagara le permet. Nous optimiserons ainsi la quantité d'électricité que nous produirons au cours des quatre prochaines années, ce qui pourrait rapporter jusqu'à 500 000 \$ en revenus supplémentaires sans exiger d'investissements supplémentaires. Nous nous employons actuellement à obtenir les approbations requises des diverses autorités compétentes, y compris le Comité international du Niagara et le ministère des Affaires étrangères.

INITIATIVES PROMOTIONNELLES

Posidonia 2004

Une délégation de 21 représentants de l'industrie et du milieu maritime du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent s'est rendue à Athènes et au Pirée (en Grèce) au début de juin 2004 pour participer à Posidonia 2004, un salon maritime biennal. Elle a rencontré des représentants de trois entreprises propriétaires ou exploitantes de navires, présenté un exposé lors d'une rencontre organisée par la Chambre de commerce américaine-hellénique et participé à une rencontre organisée par le Service commercial des États-Unis. La délégation a elle-même organisé de concert avec la SLSDC un dîner-réception auquel ont participé l'ambassadeur du Canada en Grèce, le responsable des Services commerciaux des États-Unis et 85 représentants du milieu maritime du monde entier.

Plus de 1 650 entreprises de 74 pays ont exposé des produits maritimes à l'intention de quelque 20 000 visiteurs. En tant qu'exposant important au sein du pavillon des États-Unis, la délégation de la Voie maritime a commandité un stand d'exposition où ses représentants ont distribué de nombreux documents sur la Voie maritime et où étaient affichés des images de la Voie maritime. Des réunions tenues durant le salon ont permis de conclure de nouveaux marchés.

CAMPAGNE AUTOROUTE H₂O

Au cours de l'année écoulée, la CGVMSL s'est employée à promouvoir le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent, principalement au moyen de la campagne Autoroute H₂O. Au moment de l'ouverture de la Voie maritime, nous avons lancé cette initiative utilisant des panneaux-réclames ainsi que de la publicité dans les journaux et à la radio dans le corridor Windsor-Toronto pour faire mieux connaître les avantages des transports maritimes et du réseau de la Voie maritime. La campagne a été bien reçue, et son succès a mené à la phase 2 du projet : l'établissement du thème « Autoroute H₂O » comme la marque officielle du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent. Nous avons invité les ports canadiens et américains à s'associer à nous pour promouvoir la marque et récolter les fruits d'une vaste visibilité. Jusqu'à présent, 18 ports se sont joints aux entités de la Voie maritime et la marque Autoroute H₂O devient bien connue. Les ports utilisent le logo Autoroute H₂O de diverses façons, par exemple en l'affichant dans leurs documents de promotion et de marketing, leurs sites Web, leur publicité et leurs panneaux-réclames.

UNE ANNÉE À CÉLÉBRER

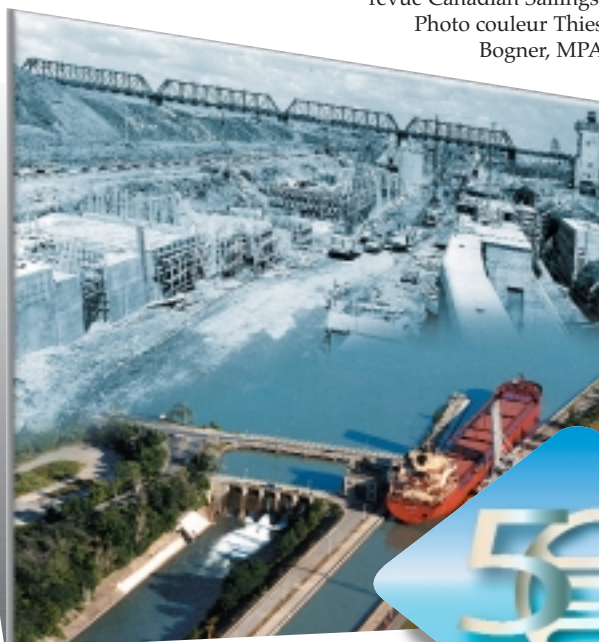
En 2004, nous avons célébré deux anniversaires : les 50 ans du début de la

construction de la Voie maritime en 1954; et les 175 ans de l'ouverture du premier canal Welland en 1829.

Les anniversaires ont été d'excellentes occasions d'organiser des activités promotionnelles, et nos efforts ont été soutenus par ceux d'autres organismes. Radio-Canada et le History Channel des États-Unis ont réalisé des documentaires sur la Voie maritime et le canal Welland et les ont diffusés à quelques reprises au cours de l'année. En outre, la conférence internationale de 2004 sur les voies navigables a été organisée à St. Catharines pour souligner l'anniversaire du canal.

La CGVMSL a affiché un nouveau logo du 50^e anniversaire sur ses documents promotionnels et assuré une présence dans les ports et les collectivités le long de la Voie maritime, pour communiquer le message sur les avantages des transports maritimes. De nombreux employés ont participé localement à des défilés, expositions et autres journées portes ouvertes, donnant beaucoup de visibilité à la CGVMSL. Des souvenirs de l'anniversaire ont été produits à l'intention des employés et des clients; ils ont été distribués à titre d'articles promotionnels.

Montage réalisé par la
revue Canadian Sailings.
Photo couleur Thies
Bogner, MPA



www.grandslacs-voiemaritime.com

Le site *www.grandslacs-voiemaritime.com*, qui se classe régulièrement premier dans les recherches sur Google au sujet de la Voie maritime et des Grands Lacs, continue de s'affirmer comme la source définitive d'information sur les questions touchant la Voie maritime et les Grands Lacs. Il a servi plus de 1,8 millions de pages d'information en 2004, communiquant le message de la Voie maritime à des dizaines de milliers de visiteurs du monde entier.

Aujourd'hui, les utilisateurs viennent dans notre site pour obtenir des avis et autres nouvelles de la Voie maritime, télécharger des formulaires, vérifier la position de leurs navires et obtenir des renseignements pour une vaste gamme de projets de recherche. Il s'agit aussi bien d'agents commerciaux ou de transporteurs que d'étudiants en géographie, histoire ou économie.

DES ACTIVITÉS PLUS ÉCOLOGIQUES

Les transports maritimes procurent d'importants avantages environnementaux, et nous voulons les faire connaître dans le grand contexte du développement d'un réseau de transport durable. En 2004, nous avons arrêté une stratégie en ce sens tout en adoptant une approche proactive face aux éventuelles menaces environnementales.

Nous tenons fermement à rendre la Voie maritime plus écologique et à prêcher par l'exemple dans la façon dont nous assurons à l'interne la gestion environnementale. La protection de l'environnement est une grande priorité dans la planification de nos projets, et le conseil d'administration reçoit régulièrement des rapports sur les progrès réalisés par l'entité dans la gestion des questions environnementales.

LA BONNE INTENDANCE DE L'ENVIRONNEMENT

Adoptant une démarche proactive face à l'intendance de l'environnement, la CGVMSL consacre des efforts et des fonds importants au repérage et à l'assainissement de tout site contaminé dont elle a hérité lors de sa création. Ce travail se poursuit, et certains sites ont déjà été nettoyés conformément aux normes réglementaires.

En 2004, la CGVMSL a investi presque 100 000 \$ pour évaluer et circonscrire des problèmes supplémentaires. L'assainissement environnemental est un processus complexe et long mettant en cause un grand nombre d'organismes de réglementation et exigeant de nombreux tests et analyses ainsi qu'une planification soigneuse. Nous avons accordé un contrat visant la réalisation d'évaluations environnementales de phase I et phase II à l'égard d'une série de sites. Dans la phase I, les experts-conseils que nous avons retenus évaluent l'historique d'utilisation de chaque site et examinent les dossiers ainsi que les résultats des inspections des lieux en vue de préciser les endroits contaminés et le type de contamination. La phase II consiste à prélever des échantillons des sols et de l'eau souterraine sur une période prolongée, à la lumière des résultats de la phase I, pour déterminer s'il y a ou non contamination et, le cas échéant, quelle en est la nature et l'étendue.

GESTION DES RÉSERVOIRS DE PRODUITS PÉTROLIERS

Jusqu'à présent, la CGVMSL a investi plus de 500 000 \$ pour moderniser ses réservoirs de produits pétroliers en fonction des normes actuelles – en particulier, le Code de recommandations techniques pour la protection de l'environnement applicable aux systèmes de stockage hors sol et souterrains de produits pétroliers et de produits apparentés entériné par le Conseil canadien des ministres de l'environnement (CCME). Ce programme vise à réduire le risque de fuites, lesquelles sont la cause principale de contamination du sol et de l'eau souterraine au Canada.

GESTION DE L'EAU POTABLE

La CGVMSL doit rendre compte de la gestion responsable de l'approvisionnement en eau potable à ses écluses. Nous fournissons de l'eau en bouteille pour la consommation humaine, mais le *Code canadien du travail* exige que nous fournissions aussi de l'eau potable pour la préparation

*Un des navires de Wagenborg
à l'écluse d'Iroquois.*





Rick Sinnige, Benoît Nolet, Jim Wheeler et Craig Freeman (de gauche à droite) ont participé à la semaine « au travail en vélo » dans le cadre de la Semaine nord-américaine de la sécurité et de la santé au travail, du 2 au 6 mai 2005 à Niagara.

des repas, la vaisselle et l'hygiène personnelle. En cette matière, nous respectons les exigences les plus sévères de Santé Canada ainsi que des autorités ontariennes et québécoises.

En 2004, la CGVMSL a remplacé le dispositif de traitement de l'eau potable à l'écluse Iroquois. Le nouvel équipement assure la chloration et la désinfection à ultraviolets. Le puits approvisionnant le centre d'entretien à Iroquois a aussi été doté d'un système de désinfection à lampe ultraviolette. Les nouveaux dispositifs satisfont aux normes de la réglementation ontarienne sur la protection de l'eau potable.

Nous avons aussi sensiblement augmenté la fréquence des inspections des installations et des analyses des paramètres microbiologiques, chimiques et physiques de l'eau qu'elle fournit dans ses installations.

RENFORCER NOTRE PERSONNEL

QUESTIONS DE SANTÉ ET DE SÉCURITÉ

Programme de mieux-être

Notre nouvelle politique sur la santé et la sécurité a été examinée avec la participation de tous les employés, et des comités ont été formés dans toute l'organisation pour lancer un programme de mieux-être. Le programme a commencé à susciter l'intérêt des employés de la CGVMSL, ce qui est essentiel à son succès et à son appropriation par les employés. Des comités régionaux du mieux-être font rapport sur leurs plans d'action au comité organisationnel, lequel formule des recommandations quant aux mesures touchant toute l'organisation.

L'an dernier, nous avons effectué un sondage au sujet du mieux-être. Il a révélé la priorité que les employés attachent aux divers besoins associés au

mieux-être. En haut de liste figuraient l'accès à un gymnase, des activités physiques, la gestion du stress, la conciliation du travail et de la vie personnelle, la croissance personnelle et les possibilités d'avancement. Le consensus dans le domaine du mieux-être est que de telles activités améliorent la santé et réduisent les frais médicaux et autres. Comme l'âge moyen des employés de la Voie maritime est de 49 ans, le rendement pourrait être considérable. La CGVMSL lancera en 2005 un programme fondé sur les recommandations issues de l'enquête.

Statistiques sur les absences résultant de blessures

Les rapports annuels sur la santé et la sécurité à la CGVMSL ont été présentés comme il se doit à Développement des ressources humaines Canada. Dans l'ensemble, nous avons continué d'enregistrer de bons résultats en matière de gestion de la sécurité. Nos statistiques sur le temps perdu en raison de blessures ont augmenté légèrement en 2004-2005, arrivant à une fréquence de 1,58 par 100 années-personnes en 2004-2005, contre 1,15 en 2003, et un indice de la gravité de 16,24 par 100. La région Maisonneuve a connu six accidents entraînant des absences, qui ont fait perdre 53 jours de travail; dans la région Niagara, deux accidents ont fait perdre 5 jours; le siège social n'a enregistré aucun accident.

Prévention de la consommation de drogue ou d'alcool au lieu de travail

Notre politique de détection, de prévention et de dépistage de la consommation de drogue ou d'alcool dans les fonctions vitales à la sécurité, formulée en 2003 avec l'accord du syndicat, a continué d'être appliquée dans toute la CGVMSL. Elle devient du reste partie intégrante de la culture de sécurité de la CGVMSL. Tous les nouveaux employés dans des postes délicats ont été soumis à des tests de consommation de drogue avant d'être confirmés. Nous examinons actuellement des moyens d'améliorer le protocole d'exécution de ces tests après les heures de travail régulières,



Yuna Milli, adjointe administrative aux Services maritimes, au bureau de la CGVMSL à Saint-Lambert.

(Photo Thies Bogner, MPA)

ce service n'étant pas offert ou aisément disponible dans les collectivités où se trouvent les installations de la Voie maritime.

Travail individuel et ergonomie

Nous sommes proactifs face à la réglementation éventuelle sur le travail individuel et l'ergonomie. Nous avons préparé des projets de politiques et prévu des mesures qui amélioreront l'ergonomie du milieu de travail, y compris de la formation. Ces mesures sont en cours dans toute l'organisation.

RESSOURCES HUMAINES

Emplois d'avenir

Le projet « Emplois d'avenir » appuie la stratégie de la CGVMSL voulant créer les conditions pour permettre à nos employés de réussir.

La Voie maritime vit une période de changement et de transition, en ce qui concerne tant ses employés que la nature de son travail. Notre employé moyen a 49 ans, et plus de la moitié de nos employés pourront prendre leur pension dans les huit prochaines années. Par ailleurs, en plus d'un nouvel énoncé de vision et de valeurs, nous avons entrepris certaines importantes initiatives technologiques qui transforment les processus fondamentaux des opérations et de l'entretien – telles que : le nouveau Centre des opérations dans la région Niagara; les moyens d'amarrage des navires; le SIA; la conversion à l'hydraulique.

Le projet Emplois d'avenir détermine quels sont les principaux changements et tendances dans notre travail et quelles incidences ils ont sur les emplois associés à nos processus de base. Le but ultime consiste à définir les emplois de l'avenir à la Voie maritime, en veillant à ce que nous disposions dans l'organisation des personnes avec les aptitudes voulues pour les assumer efficacement.

Les trois phases du projet sont les suivantes : établir un plan de transition face aux changements dans le travail; évaluer les principales implications

pour les emplois et créer de nouveaux profils; et enfin, élaborer un plan de transition.

De possibles scénarios de changement ont été élaborés en s'appuyant sur un ensemble d'hypothèses concernant le volume du trafic, le degré d'exploitation à distance et le niveau d'intervention manuelle dans le processus de base d'amarrage des navires. L'étude a montré comment les opérations seraient organisées dans chaque scénario. Il a aussi produit une analyse préliminaire de l'efficacité, des temps morts et de l'incidence sur les ensembles d'aptitudes des principaux emplois.

Le travail se poursuit dans le cadre de la période de 2004 à 2008; le plus long terme (5 à 10 ans) sera examiné de plus près dans les deux ou trois prochaines années à la lumière des recherches et d'une étude rigoureuse des changements technologiques qui pourraient être mis en œuvre.

Sondage d'opinion auprès des employés

Un sondage d'opinion auprès des employés a été effectué en mai 2004. Le taux de réponse a atteint environ 70 p. 100, ce qui est un succès selon les normes du groupe Hay Management chargé du projet, et un taux suffisant pour assurer la fiabilité des données et des conclusions. Le dernier sondage systématique des employés avait eu lieu en 1996 et un mini-sondage avait été mené en 1998. Hay Management a analysé les renseignements donnés par nos employés; elle a aussi déterminé les points forts de la CGVMSL et les domaines ayant besoin d'amélioration. Les résultats ont été communiqués aux employés et ils font maintenant l'objet de discussions.

Les résultats du dernier sondage indiquent que nos points forts relatifs comprennent la clarté stratégique, l'encadrement des équipes, les conditions de travail, la sécurité au travail et, de façon générale, le dévouement à la tâche. Les principaux domaines ayant besoin d'amélioration sont le leadership de l'organisation et la gestion du rendement. Des plans d'action sont en cours pour s'attaquer à ces questions.

Régime de pension

La caisse du régime de pension de la CGVMSL atteint maintenant quelque 120 millions de dol-

lars, soit davantage que 62 p. 100 des régimes figurant dans le répertoire des caisses de pension canadiennes et deux fois autant que la régime médian.

En conséquence de l'évaluation obligatoire effectuée en 2004, la CGVMSL versera des montants forfaitaires au régime au cours des prochaines années, de sorte que les contributions continueront de dépasser les débours. Le régime se bonifie à un rythme supérieur à 10 p. 100 par année en raison des contributions régulières (de l'employeur et de l'employé), des montants forfaitaires visant à financer le déficit de solvabilité et des gains sur les investissements.

Des changements ont été apportés à la stratégie d'investissement, de façon à augmenter le pourcentage des avoirs en actions et à retenir les services d'un gestionnaire spécialisé pour la partie du fonds constituée d'actions internationales.

En juin 2004, la CGVMSL a rencontré son comité consultatif de la pension, comme l'exige la *Loi sur les régimes de retraite*, pour évaluer l'état, la valeur et les obligations du régime. Peu après, le comité a distribué à tous les employés et pensionnés de la CGVMSL un communiqué au sujet de cette information.

Équité en matière d'emploi

En novembre 2004, la Commission canadienne des droits de la personne (CCDP) a constaté que la CGVMSL respectait les 12 exigences prévues par la *Loi sur l'équité en matière d'emploi*. Ceci confirme que l'organisation a réalisé les engagements qu'elle avait pris auprès de la CCDP à la suite d'une vérification de suivi en mai 2002.

La CGVMSL continue de bien progresser dans la réalisation de son plan triennal d'équité en matière d'emploi (avril 2003 à mars 2006), en particulier en ce qui concerne l'élimination des obstacles dans le lieu de travail. Dans la dernière année, nous avons aussi formulé de nouvelles politiques sur l'adaptation du milieu de travail, l'équité en matière d'emploi et la diversité, comme l'avait demandé l'agent de vérification de la conformité de la CCDP. Ces politiques ont été élaborées en consultation avec les représentants syndicaux et sont en voie d'être communiquées à tous les employés.



Glen Rutherford positionne un navire descendant prêt à entrer dans le lac Ontario, à l'écluse 1 du canal Welland.

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 comme partie intégrante de l'infrastructure des transports au 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 de la Corporation (au 31 mars 2005)

Conseil d'administration

J. Douglas Smith ^{1, 2}

Président du conseil

Représentant les armateurs domestiques

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*}

Représentant le secteur du grain

Vice-président, terminaux et opérations dans l'Est
James Richardson International

Richard Gaudreau ^{1, 3}

Représentant le gouvernement fédéral
Langlois Kronström Desjardins, L.L.P.

William Keays ^{3*}

Représentant le gouvernement québécois
Directeur du développement des affaires
Genivar

Georges H. Robichon ^{1*}

Représentant les armateurs internationaux
Premier vice-président et conseiller
juridique principal
Fednav Limitée

Robert J. Swenor ^{2*}

Représentant le secteur fer et acier

Guy C. Véronneau ^{3, 4}

Représentant les autres industries et groupes

*Membres du Conseil
d'administration de la
CGVMSL, de*

*gauche à droite:
première rangée:*

*R. Corfe, D. Smith,
P. Cathcart*

deuxième rangée:

*R. Swenor,
G. Véronneau, W. Keays,
R. Gaudreau, N. Fox*

Absent: G. Robichon

Membres du :

1. Comité de régie
 2. Comité des ressources humaines
 3. Comité des vérificateurs
 4. Comité du renouvellement des actifs
- * Président du comité

(Photo Thies Bogner, MPA)



Dirigeants

Richard Corfe
Président et chef de la direction

Michel Drolet
Vice-président, Région Niagara

Adina Juster
Vice-présidente, Région
Maisonneuve

Carol Lemelin
Vice-président, Finance
et administration

Yvette Hoffman
Avocate-conseil et secrétaire

Membres de l'industrie 2004-2005

Acier et minerai de fer

Compagnie minière IOC
Montréal (Québec)

Compagnie minière Québec Cartier
Montréal (Québec)

Dofasco
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)

Canfornav Limited
Montréal (Québec)

Christensen Shipping Corporation
Montréal (Québec)

Colley Motorships Limited
Montréal (Québec)

Fednav International Ltée
Montréal (Québec)

Montreal Marine Services Inc.
Longueuil (Québec)

Montship Inc.
Montréal (Québec)

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

Robin Maritime Inc.
Montréal (Québec)

Services maritimes Inchcape
Montréal (Québec)

Autres

AGP Grain Ltd.
Minneapolis (Minnesota)

Essroc Canada Inc.
Mississauga (Ontario)

General Chemical Canada Ltd.
Mississauga (Ontario)

IMC Canada Ltd.
Regina (Saskatchewan)

Keystone Canada Inc.
Montréal (Québec)

Lafarge Canada Inc.
Hamilton (Ontario)

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

OmniSource Corporation
Burlington (Ontario)

Ontario Power Generation
Toronto (Ontario)

Petro-Canada
Oakville (Ontario)

Redpath Sugars
Toronto (Ontario)

Céréales

ADM Agri-Industries Ltd.
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
Regina (Saskatchewan)