



Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent
Rapport annuel 2003-2004

EN ROUTE VERS L'AVENIR



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. La CGVMSL gère et exploite les installations canadiennes de la Voie maritime du Saint-Laurent au nom du gouvernement du Canada, conformément à un accord à long terme conclu avec Transports Canada et en vertu de la *Loi maritime du Canada*.

Comment nous joindre

Siège social
202, rue Pitt
Cornwall (Ontario)
K6J 3P7

Tél. : 613-932-5170
Télec : 613-932-7286

Courriel : marketing@voiemaritime.ca

Site Web : www.grandslacs-voiemaritime.com

Photos :
Thies Bogner, MPA, F/PPO

Concepteurs graphiques:
Walters & Greene Associates

Impression:
National Printers

Traducteur:
Pierre Cremer

Juin 2004



NOS PRINCIPES DIRECTEURS

Table des matières

iv	Tour d'horizon / Résultats 2003-2004 : points saillants
2	La route H2O
3	Message du président
6	Bâtir notre avenir
7	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 :

- 3 700 km d'eaux navigables
- 15 écluses et des chenaux de jonction bien entretenus
- plus de 65 ports dotés d'installations modernes
 - des frais portuaires et de manutention inférieurs à ceux des ports de mer concurrents
 - d'excellentes liaisons intermodales
 - une sécurité hors pair
 - la route la plus courte entre de nombreux ports européens et le centre industriel et récréatif de l'Amérique du Nord
 - des inspections communes des gouvernements canadien et américain à l'entrée, sans dédoublement
 - la certification ISO 9002 des services et des inspections maritimes
 - un système informatisé de pointe pour la gestion du trafic
 - un système d'identification automatique des navires (SIA)
 - 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

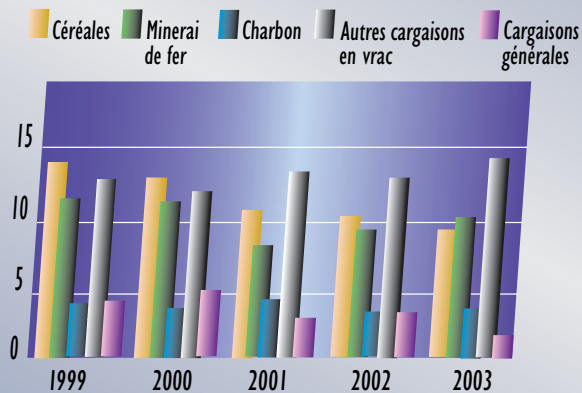


La Voie maritime est un important atout économique du Canada et des États-Unis. En 45 ans d'activités, elle a servi au transport de 2,2 milliards de tonnes de marchandises valant plus de 265 milliards de dollars. Plus de 255 000 navires de 50 pays du monde entier ont transité dans nos écluses en toute sécurité.

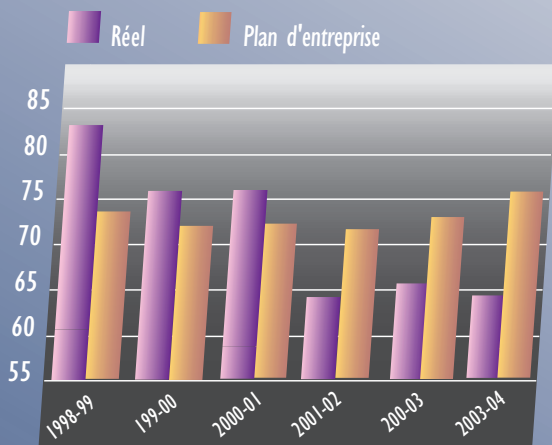


Résultats 2003-2004 : points saillants

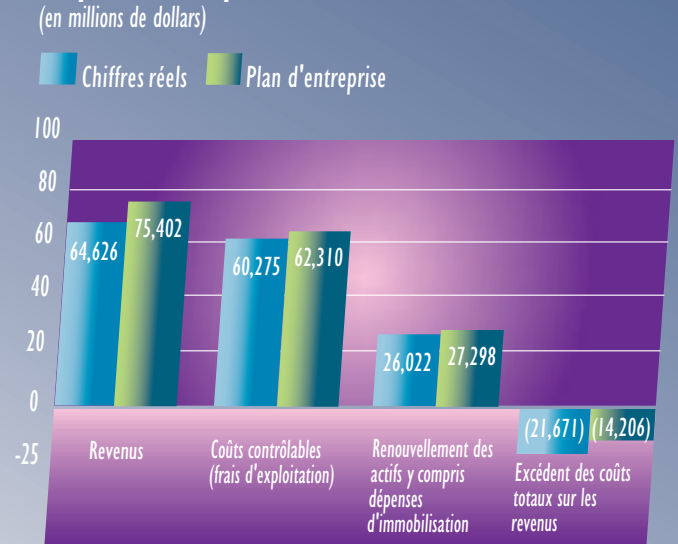
Examen quinquennal du trafic combiné par produit (en millions de tonnes)



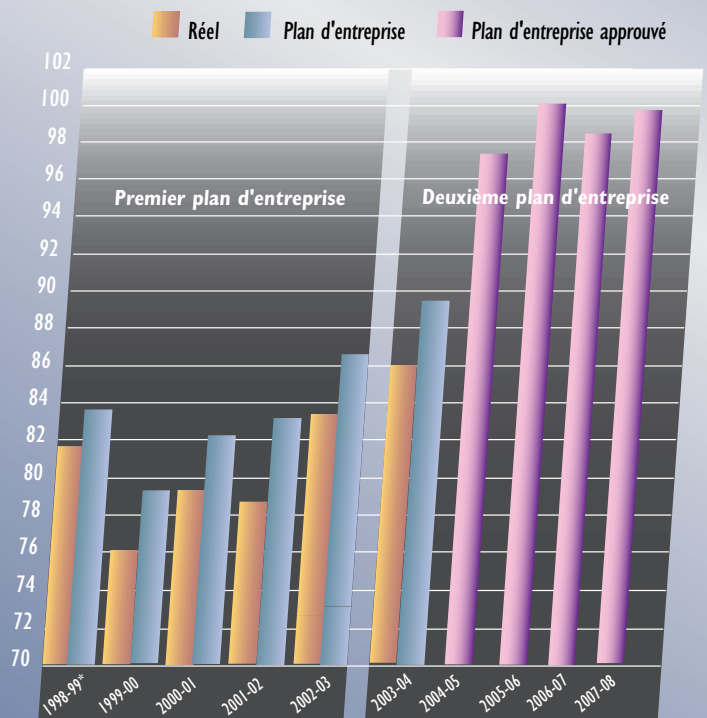
Examen des revenus (en millions de dollars)



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



Examen des coûts globaux (en millions de dollars)



* Comprend 6 mois d'activités de l'AVMSL et 6 mois de la CGVMSL

La route H2O—Tout le monde y gagne

Pour les transports dans l'important corridor Québec-Windsor, le réseau Grands Lacs-Voie maritime offre une option soulageant la pression sur les axes routiers surchargés. Écologique et sûre, la Voie maritime recèle un grand potentiel en matière de réduction des coûts, de la congestion et de la pollution.



Rendez-vous à www.hwyh2o.com

- Les navires ne consomment que 10 à 20 p. 100 autant d'énergie que les camions.
- Un seul laquier transporte autant de marchandises que trois trains de 100 wagons, de sorte que les coûts sont extrêmement concurrentiels.
- En ne consommant qu'un litre de carburant, un navire peut transporter une tonne de marchandises sur 240 km. Cette distance chute à moins de 100 km pour un train et à moins de 30 km pour un camion.
- Un navire aux dimensions maximales de la Voie maritime fait deux fois la longueur et la moitié de la largeur d'un terrain de football, et transporte autant de marchandises que 870 camions.



- Les navires émettent 1/10 des polluants environnementaux produits par les camions et la moitié de ceux produits par les trains (en grammes par tonne-kilomètre).
- Un seul accident maritime survient pour 13,7 accidents de trains et 74,7 accidents de camions.
- Un seul déversement maritime survient pour 10 déversements par des trains et 37,5 déversements par des camions.
- Grâce à des niveaux de bruits très bas, une consommation d'énergie réduite, des coûts plus bas et une fiche supérieure en matière de sécurité et de déversements que les transports routiers et ferroviaires, les transports par la Voie maritime apportent d'importants avantages pour la santé, le bien-être et la prospérité des générations actuelles et futures de Canadiens.

Message du président

L'exercice 2003-2004 aura été une année d'importants nouveaux débuts pour la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent. La Corporation a réussi la transition découlant du changement de président et de la simplification de la structure organisationnelle; nous avons commencé à mettre en œuvre un nouveau plan d'entreprise quinquennal; et, bien sûr, nous avons renouvelé nos énoncés de vision et de valeurs ouvrant la voie à un nouveau plan stratégique qui affiche un volet marketing plus ambitieux.

Notre nouvelle vision et le plan stratégique qui en découle propulsent la Corporation sur trois fronts

- le développement de nos activités;
- l'innovation pour optimiser le réseau actuel;
- l'établissement des bases du succès grâce aux ressources humaines.

Nous reconnaissons que le succès futur de la Corporation viendra de tous ces facteurs réunis.

Nous croyons qu'avec le temps, le nouvel accent placé sur le marketing positionnera la Corporation en vue de tirer le meilleur parti possible de toute croissance économique et de redresser les statistiques du trafic et le chiffre d'affaires de la Voie maritime. L'an dernier, si les aspects contrôlés par la Corporation ont dans l'ensemble progressé favorablement, il est devenu évident que la relance économique n'augmentait pas le trafic de la Voie maritime. Nos revenus totaux pour l'exercice 2003-2004, 66,56 millions de dollars, sont près de 11 millions de dollars sous le montant prévu au budget, principalement en raison de volumes plus bas que prévu surtout dans l'acier et les brames d'acier. Par rapport à l'an dernier, les revenus totaux sont en baisse de 0,3 million de dollars ou 0,4 p. 100.

Les coûts contrôlables s'élèvent à 59,2 millions de dollars pour l'année, une augmentation de 1,26 p. 100 par rapport à l'année précédente et un montant près de celui visé dans le plan d'entreprise. Les effectifs prévus étaient de 599 équivalents à temps plein; le nombre réel à la fin de l'année était de 600, contre 606 l'année précédente. La Corporation a investi 26 millions de dollars dans le renouvellement des actifs, par rapport aux 27,3 millions de dollars du plan approuvé en la matière. Grâce entre autres à ces économies, la réserve



théorique de la Corporation a augmenté de 2,8 millions de dollars. Le tout aide à protéger nos clients d'augmentations des péages supérieures aux 2 p. 100 prévus dans notre plan d'entreprise actuel.

Je suis heureux de pouvoir confirmer la mise en œuvre réussie du SIA dans toute la Voie maritime l'an dernier.

Les capitaines de navire y ont réagi favorablement et il y a eu peu de problèmes techniques ou administratifs. Nous sommes devenu la première voie navigable intérieure à imposer le SIA dans nos opérations régulières. Nous sommes fiers de notre partenariat avec les instances américaines de la Voie maritime et avec l'industrie, qui a permis de réaliser ce progrès pour la navigation. La même collaboration a été évidente en matière de sécurité. Nous avons pris à cet égard l'initiative d'améliorations pour veiller à ce que nous respections les exigences du code ISPS tout en réduisant au minimum les inconvénients pour le trafic commercial.

Par ailleurs, après notre vaste campagne en vue de promouvoir une participation canadienne, l'étude des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent a été lancée en prévoyant un rôle de plein droit pour le Canada. Transports Canada (TC) et le département des Transports des États-Unis (DOT) ont signé un mémoire de coopération en vertu duquel ils travailleront ensemble pour garantir la viabilité future du réseau Grands Lacs-Voie maritime en tant que voie navigable commerciale. La phase actuelle de l'étude, qui s'étendra sur 30 mois, a ainsi été lancée; elle consiste à déterminer les conditions de référence en matière d'environnement, de caractéristiques techniques et des aspects économiques du réseau Grands Lacs-Voie maritime.

Un autre fait intéressant de 2003-2004 est la conclusion du Comité d'examen de la *Loi maritime du Canada* selon laquelle la commercialisation de la Voie maritime a été un succès. Le Comité a invité le gouvernement à décider en priorité si la Voie maritime doit continuer d'être un élément nécessaire du réseau

*Écluse 6 du canal Welland : projet
de conversion à l'hydraulique*

de transport – avec les implications qui en découlent au plan des politiques et des investissements financiers. Il a aussi recommandé que la CGVMSL continue de rechercher des moyens nouveaux et créatifs de réaliser le potentiel de la voie navigable. En outre, le Comité a fait valoir que le recours accru aux transports maritimes pourrait aider à réaliser les objectifs du protocole de Kyoto; que le gouvernement devrait absorber les droits de navigation maritime et les coûts du dragage et de la sécurité sur la voie navigable; que la sensibilisation du public à l'importance des transports maritimes devrait être rehaussée; et que des changements au régime de pilotage devraient être mis en œuvre rapidement pour assurer la compétitivité des transports maritimes.

Les conclusions du Comité s'agencent bien avec les résultats de notre propre exercice de définition d'une vision, « Bâtir notre avenir ... 2012 ». En 2003, nous avons consacré beaucoup de temps à nous assurer que tous les employés et tous les principaux intervenants de la Voie maritime présentent leurs points de vue. Maintenant que ce schéma de référence a été mis au point, nous nous efforçons de le traduire dans la réalité grâce à notre nouveau plan stratégique. Celui-ci met l'accent sur le développement de nos activités et sur l'innovation, pour tirer le maximum des possibilités qui s'offrent dans le réseau actuel.

Notre vision nous incite à prendre des mesures dès aujourd'hui, même si elles ne produiront pas nécessairement des fruits immédiatement. Elle favorise la créativité



et nous pousse à prendre des initiatives qui augmenteront notre chiffre d'affaires plutôt que seulement réduire nos coûts. Elle nous encourage à tenter d'optimiser ce que nous avons aujourd'hui à notre disposition tout en planifiant l'avenir. Elle nous montre comment obtenir la quintessence de nos employés en investissant davantage dans leur perfectionnement. Si la Corporation connaît du succès, c'est grâce à tous nos employés, à tous les niveaux. Nous reconnaissons leur apport et nous savons qu'en offrant de la formation et un sain environnement de travail, en rehaussant les possibilités de travail et d'avancement professionnel, nous aidons à rehausser en proportion leur apport – et notre succès.

Nous avons commencé à appliquer les grandes lignes de notre vision en 2003-2004, alors même qu'elle était encore en voie de mise au point. Le développement de

*Écluse 1 du canal Welland à Port Weller (panorama
vers le nord)*





nos activités est un élément vital. C'est pourquoi la Corporation a commencé à travailler de nouveaux marchés, à la fois pour augmenter l'utilisation du réseau tout entier par nos clients actuels et pour attirer ceux qui devraient utiliser la Voie maritime mais qui ne le font pas encore. Un nouveau directeur du Développement des marchés a été nommé pour piloter ce dossier. Nous déterminerons quelles marchandises doivent être transportées et proposerons des solutions maritimes efficaces, en coopération avec les ports et d'autres modes de transport pour offrir des options et de nouvelles méthodes de livraison rentables. Un de nos buts consiste à positionner le réseau de la Voie maritime comme un élément de solution pour l'essor des transports par conteneurs; un autre est de promouvoir le transport maritime à courte distance.

Nous cherchons à optimiser nos opérations par tous les moyens possibles à court terme et nous dressons des plans en fonction des besoins à plus long terme du réseau. Chaque innovation que nous adoptons rend la Voie maritime plus souple et crée de nouvelles options pour améliorer le service aux clients. Par exemple le SIA, en plus de ses avantages évidents, nous a permis d'augmenter le tirant d'eau de 3 po à 26 pi 6 po sur la voie navigable en 2004; il nous aidera éventuellement à prolonger la saison de navigation sur la Voie maritime. Le projet à long terme de conversion à l'hydraulique, que nous avons entamé l'hiver dernier sur le canal Welland, contribuera aussi à cet objectif en plus de réduire les frais d'entretien.

Enfin, nous nous employons à faire valoir les avantages environnementaux et économiques du réseau Grands Lacs-Voie maritime auprès des entreprises et des gouvernements. En 2003, nous avons lancé notre planification en la matière, de concert avec nos partenaires. Le 29 mars 2004, juste avant le début du nouvel exercice, trois panneaux-réclame soulignant les avantages des transports maritimes ont commencé à apparaître le long des autoroutes 400 dans le corridor Toronto-Hamilton-Windsor. En même temps

que d'autres initiatives de promotion et de lobbying, cette campagne devrait entraîner une large sensibilisation au fait que les transports maritimes sont la solution plus propre, plus sûre et plus efficace au plan énergétique, pour une vaste gamme de marchandises.

Notre vision nous indique où nous voulons aller et le plan stratégique montre le chemin à suivre pour y parvenir. Les moyens dont nous nous y prenons pour y parvenir sont toutefois également importants, et ceux-ci sont encadrés par nos valeurs, que nous avons reformulées en 2003 : intégrité, respect, transparence et innovation. Ces valeurs guident notre action et nous nous efforçons de faire en sorte qu'elles soient observables dans notre comportement. Nous tenons à nous imposer les critères d'éthique les plus rigoureux, à faire ce qui est indiqué et à honorer nos engagements – tout en reconnaissant l'apport des employés et des partenaires et en respectant nos clients et l'environnement. Forger des partenariats, encourager la créativité et les communications ouvertes, favoriser le mieux-être et un climat d'amélioration continue sont des éléments essentiels à notre succès futur.

En 2004 débute le compte à rebours pour le 50^e anniversaire de la Voie maritime. Cette année marque aussi le 175^e anniversaire de l'inauguration de l'historique canal Welland. La CGVM SL fait le nécessaire pour qu'elle marque aussi un renouveau pour la Voie maritime et son retour comme véritable plaque tournante d'un réseau de transports hautement intégré.

En conclusion, je tiens à remercier sincèrement le personnel et la direction de la CGVM SL de leur excellent travail, et le conseil d'administration de son appui et ses conseils. C'est grâce à cette coopération que ma première année en tant que président a été si réussie, et je me réjouis de poursuivre notre partenariat.

Richard Corfe



Bâtir notre avenir... 2012 : La vision de la CGVMSL

La CGVMSL a lancé en décembre 2002 l'élaboration de son nouvel énoncé de vision. À l'appui du processus, elle a créé un groupe représentatif des parties internes, qui comprenait des représentants syndicaux.

Grâce à 34 séances de travail tenues entre janvier et avril 2003, 486 employés (86 p. 100) ont exprimé leurs points de vue sur ce que devrait être la Corporation dans 10 ans. Une équipe de 18 personnes de tous les secteurs de l'organisation a consolidé

l'énorme quantité de données recueillies en un projet final.

La vision a été présentée à divers intervenants au cours de

d'augmenter la souplesse dans l'établissement du tarif des péages et de promouvoir conjointement le réseau. Transports Canada a accepté le nouvel énoncé de vision comme base de la poursuite des discussions sur la modification de l'accord de commercialisation.

En parallèle au processus d'élaboration de la vision, la Corporation a modernisé son énoncé de valeurs pour mieux l'harmoniser avec sa nouvelle vision et elle a formulé un plan stratégique de trois ans visant la réalisation à la fois de la vision et des valeurs. En décembre 2003, le conseil d'administration a accepté la vision et le plan stratégique, et approuvé le lancement des initiatives de développement des activités et de promotion prévues par le nouveau plan stratégique.

POINTS SAILLANTS DU NOUVEAU PLAN STRATÉGIQUE : OBJECTIFS POUR 2004

- Déterminer les nouvelles marchandises opportunes pour le réseau, y compris en conteneurs, s'attacher une nouvelle clientèle et commencer à faire transiter les nouvelles marchandises dans la Voie maritime.
- Augmenter la portée des partenariats et formuler des plans et échéanciers concrets en matière de service porte-à-porte à l'année longue.
- Réduire de façon mesurable les coûts des transits pour la saison 2005, en déterminant quelles nouvelles technologies et méthodes permettront d'y arriver et en les mettant en œuvre.
- Parachever l'intégration de la gestion du trafic et des autres services à la navigation pour l'ensemble du réseau.
- Déterminer et mettre en œuvre les changements dans les systèmes et méthodes de l'organisation qui produiront des améliorations mesurables aux plans suivants :
 - confiance, considération et respect mutuel parmi les employés;
 - communications ouvertes et intégrales;
 - perfectionnement des compétences et aptitudes qui favoriseront la promotion interne.

Notre vision 2012

La CGVMSL, et ses partenaires... le réseau de transport de choix.

Avec le passage des navires comme service de base, la Corporation a développé ses services par la diversification dans des activités maritimes connexes et en tirant profit d'autres occasions d'affaires.

Nous personnellement sommes qualifiés pour offrir un service impeccable à la clientèle avec, à l'appui, une technologie de pointe qui facilite le passage des navires à travers le réseau navigable dans son entier.

Notre entreprise agile et efficace se compose d'employés versatiles, motivés et responsables de manière à garantir l'avenir de la réussite, dans un environnement favorable à l'apprentissage et au développement continus.

1. Accroître les revenus
2. Innover pour améliorer le service sur tout le Système VM
3. Favoriser la réussite des employés

Objectifs stratégiques et projets



séances distinctes, entre la fin août 2003 et janvier 2004 : le conseil d'administration, le syndicat, la SLSDC, la Fédération maritime du Canada, l'Association des armateurs du Canada, la Chambre de commerce maritime (à Montréal, Toronto et Winnipeg) et Transports Canada.

Dans tous les cas, la vision a été bien reçue, et aucun changement n'a été jugé nécessaire. Plus précisément, le consensus s'est fait sur le fait que le développement des activités et la recherche de nouvelles marchandises sont essentiels. Les intervenants ont également appuyé la volonté d'amalgamer et de simplifier les services,

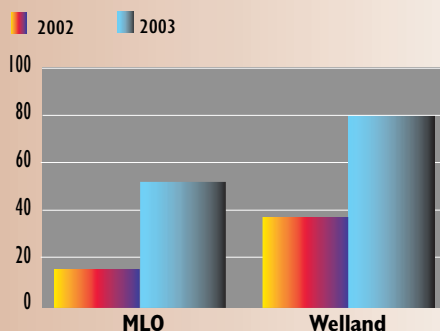
Rapport sur les opérations

LA LONGUEUR DE SAISON DE NAVIGATION 2003-2004

- En raison de conditions de glace très difficiles, la Voie maritime a ouvert le 31 mars 2003, six jours plus tard qu'initialement prévu.
- De nouvelles façons de procéder ont réduit le temps moyen d'éclusage d'environ 30 p. 100 par rapport aux premiers jours de la saison 2001 en présence de conditions de glace analogues.
- La navigation à sens unique est restée en vigueur jusqu'au 7 avril et la navigation de jour, jusqu'au 13 avril, lorsque les chenaux ont été dégagés de toute glace.
- Le passage du *CSL Laurentien* dans l'écluse d'Iroquois, le 26 décembre 2003, a marqué la fin de la navigation dans la section Montréal-lac Ontario (MLO). La saison s'est étendue sur 273 jours.
- Trois jours plus tard, le *CSL Laurentien* a aussi été le dernier navire à emprunter le canal Welland, qui a été officiellement fermé à la navigation le 29 décembre.

Une nouvelle méthode a été mise à l'essai pour déterminer les dates d'ouverture et de fermeture de la sai-

Saison prolongée - transits

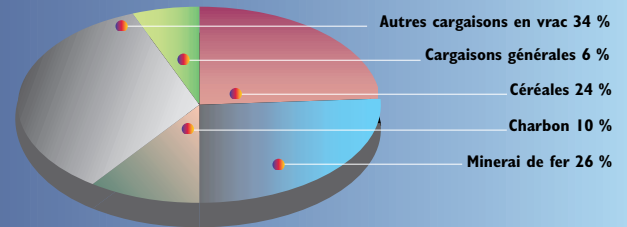


son. Un petit groupe de travail comprenant des représentants des milieux de la navigation intérieure et océanique, des ports et des deux entités de régie de la Voie maritime a été réuni en septembre 2003 pour examiner rigoureusement le processus. Il poursuivra son travail en 2004. Comme l'ont demandé des clients,

la saison s'est prolongée au-delà de la date de clôture habituelle. Entre les 21 et 28 décembre, la section MLO a enregistré 36 transits de plus que l'année précédente (+200 p. 100) et le canal Welland, 50 de plus (+166 p. 100).

La faisabilité d'une saison prolongée en permanence sera étudiée dans le cadre des initiatives visant à développer nos activités et de l'étude des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent. Entre-temps, la Corporation continuera d'augmenter la longueur de la saison de façon graduelle lorsque les conditions le permettent, en consultation avec les utilisateurs de la Voie maritime.

Trafic combiné par produit 2003-2004



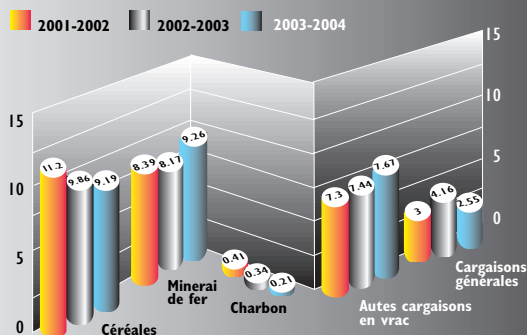
FAITS SAILLANTS SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

La vigueur de l'économie chinoise, l'an dernier, a eu des répercussions dans les transports maritimes partout au monde; elle est un facteur important de la réduction du trafic de la Voie maritime. Le dollar américain affaibli, joint au tarif douanier américain sur l'acier, a entraîné une forte diminution des importations d'acier et de brames d'acier; le nombre de navires océaniques transitant par la Voie maritime a baissé au niveau le plus faible depuis 1993.

Bien que les récoltes agricoles aient été supérieures à celles des dernières années, la forte concurrence entre pays exportateurs, le nombre réduit de navires océaniques et les taux de fret maritime élevés ont contribué à une légère diminution des transports de céréales.

En 2003, le trafic a diminué de 3,8 p. 100 ou 1,1 million de tonnes dans la section MLO, et de 0,7 p. 100 ou

Section Montréal-Lac Ontario (en millions de tonnes)



232 000 tonnes dans le canal Welland. Il s'est élevé à 28,9 millions de tonnes dans la section MLO et à 31,9 millions de tonnes dans le canal Welland.

Le trafic combiné sur la Voie maritime a atteint 40,85 millions de tonnes, 1,3 p. 100 de moins que les 41,39 millions de tonnes de 2002.

Céréales

Après des années de temps sec, les récoltes se sont améliorées en 2003 au Canada, et surtout en Ontario. Cependant, les faibles inventaires de céréales dans l'Ouest ont continué de conditionner les transports. Le trafic de céréales canadiennes s'est élevé à 5,8 millions de tonnes dans la section MLO (une augmentation de 4 p. 100), mais à seulement 5,5 millions de tonnes (une diminution de 2,2 p. 100) dans le canal Welland.

De façon générale, les récoltes ont aussi été bonnes aux États-Unis. Cependant, la disponibilité limitée de navires océaniques sur les Grands Lacs a entraîné une diminution du trafic. Les transports de céréales américaines étaient en baisse de 20,3 % dans la section MLO (3,37 millions de tonnes) et de 17,8 p. 100 dans le canal Welland (3,76 millions de tonnes).

Au total, les transports de céréales ont diminué de 6,8 p. 100 dans la section MLO et de 9,5 p. 100 dans le canal Welland. La diminution constatée dans les céréales américaines a plus que compensé la modeste augmentation au Canada.

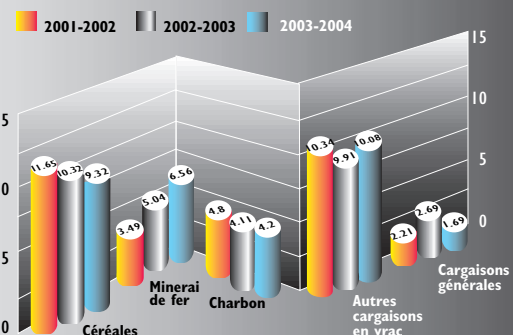
Minerai de fer

L'expédition de minerai de fer du Labrador à une aciérie sur les Grands Lacs a débuté en 2003. Elle a contribué à une augmentation de 13,4 p. 100 des expéditions de minerai de fer dans la section MLO et de 10,5 p. 100 sur le canal Welland. Le volume total s'est élevé respectivement à 9,26 millions de tonnes et 6,56 millions de tonnes.

Charbon

Les expéditions de charbon ont diminué de 36,2 p. 100, à 215 000 tonnes, dans la section MLO, et de 2,1 p. 100, à 4,2 millions de tonnes, dans le canal Welland. La demande de charbon pour les centrales électriques a

Canal Welland (en millions de tonnes)



augmenté, mais elle a diminué pour la sidérurgie et d'autres secteurs de production industrielle.

Autres cargaisons en vrac

Les autres cargaisons en vrac ont augmenté de 2,8 p. 100, à 7,64 millions de tonnes, dans la section MLO et de 1,7 p. 100, à 10,1 millions de tonnes, dans le canal Welland. Les expéditions de sel ont augmenté dans le canal Welland et les expéditions de potasse, de minerais, de produits chimiques et de gypse ont augmenté dans les deux sections. Ce sont toutefois les produits pétroliers qui ont le plus augmenté dans les deux régions, atteignant 375 000 tonnes dans la section MLO et 285 000 tonnes dans le canal Welland. En revanche, les expéditions de pierre et de sel ont diminué dans la section MLO, comme l'ont fait le ciment et le coke dans les deux sections.

Cargaisons générales

Le trafic de cargaisons générales (surtout l'acier) a été fortement touché par les tarifs douaniers américains, l'activité économique réduite aux États-Unis et le dollar américain affaibli. Les transports ont diminué dans les deux sections : de 38,8 p. 100 dans la section MLO et 37,4 p. 100 dans le canal Welland, le volume total s'élevant respectivement à 2,54 millions de tonnes et 1,68 millions de tonnes.

Les expéditions de brames d'acier étaient en baisse de 62,5 p. 100 dans la section MLO et de 99,1 p. 100 dans le canal Welland. Dans le canal Welland, le volume a diminué de 553 000 tonnes à 5 000 tonnes.

Revenus des péages de la saison de navigation

Les revenus des péages ont suivi la baisse du tonnage en 2003. La forte réduction d'importations d'acier et de brames d'acier aux États-Unis a annulé les effets de



l'augmentation du tarif des péages. Les revenus combinés ont diminué de 2,3 p. 100, à 62,26 millions de dollars contre 64,7 millions de dollars en 2002.

Perspectives

Pour les quelques prochaines années, grâce à une amélioration prévue de la conjoncture économique au Canada et aux États-Unis, le trafic total de la Voie maritime devrait progresser légèrement.

Les expéditions de céréales du Canada et des États-Unis devraient augmenter par rapport aux faibles niveaux des quelques dernières années. Les expéditions de minerai de fer devraient aussi s'améliorer en raison d'un renforcement de la demande d'acier.

En raison de préoccupations pour l'environnement, la demande nord-américaine de charbon devrait chuter et les transports de charbon dans la Voie maritime devraient à l'avenir suivre la même tendance. Dans l'industrie sidérurgique, la production de coke diminuera dans les Grands Lacs, ce qui réduira les besoins de charbon. Comme dans le passé, la tendance générale à l'égard des autres produits en vrac suivra l'évolution de l'activité économique. Les transports d'acier devraient augmenter légèrement puisque le tarif douanier américain sur les importations d'acier a maintenant été éliminé.

RÉSULTATS

Nos objectifs communs en matière de niveau de service ont été réalisés presque sans exceptions en 2003. En ce qui concerne la fiabilité du réseau, sa condition matérielle et sa disponibilité continue, ils ont été surpassés pour une quatrième année consécutive. Dans l'ensemble, 91 p. 100 des transits ont été complétés dans le délai normal. Notre indice de fiabilité a augmenté de 3,04 en 2002 à 3,11 en 2003. L'indicateur du temps de bon fonctionnement a atteint 99,73 p. 100, à peine moins que notre objectif de 99,75 p. 100. En ce qui concerne la sécurité des navires, il y a eu en 2003 à peine 1,3 incidents touchant des navires par 1 000 transits. C'est là le meilleur résultat depuis que

nous avons commencé à tenir des statistiques sur les incidents en 2000.

Sondage sur la satisfaction de la clientèle

Pendant l'hiver 2004, la SLSDC et la CGVMSL ont mené un sondage auprès de 16 agents, propriétaires ou exploitants de navires choisis au hasard, pour jauger leur niveau de satisfaction à l'égard des services offerts par la Voie maritime et des organismes partenaires. En même temps, les commentaires et suggestions d'améliorations ont été recueillis. Les entrevues se sont faites en personne ou par téléphone et ont duré entre 45 minutes et deux heures environ. Le dernier sondage du genre avait été effectué en 2000.

Quelque 50 questions ont été posées, relevant de cinq domaines de base : le rendement; les communications; les inspections; l'administration de la facturation; et service à la clientèle. Les résultats ont été résumés au moyen d'un score moyen fondé sur une échelle Likert à cinq points (où 5 est excellent et 1, mauvais). Une cote de 4 ou 5 indique que le répondant est satisfait du service. Le score minimum acceptable est de 3 (moyen).

Dans l'ensemble, les clients ont accordé des cotes favorables, surtout en ce qui concerne les inspections (4,6). Les questions concernant l'intégrité des navires, le Manuel de la Voie maritime et l'information fournie avant l'arrivée enregistrent toutes un score de 4,5 ou mieux. Dans l'ensemble, le score moyen est de 4,1.

Parmi les facteurs liés au service que les clients ont coté à moins de 3 figurent les coûts (frais de pilotage, double pilotage), les avis sur les retards dans le réseau, l'accès à l'information sur les initiatives qui leur importent (comme l'augmentation du tirant d'eau) et le pilotage (retards dus à un manque de disponibilité, responsabilité des pilotes face au maintien des vitesses permises).

Les commentaires et suggestions d'améliorations étaient en général favorables. Cependant, des préoccupations ont été exprimées quant aux dépôts de garantie pour les dommages, aux dépôts de garantie généraux et à l'imposition d'amendes. Bien que 70 p. 100 des répondants ne souhaitent pas un bulletin d'information trimestriel, plusieurs d'entre eux ont manifesté un intérêt pour des améliorations au site Web et aux comptes en ligne; le courriel est le moyen préféré de recevoir de l'information. Les améliorations possibles les plus souvent citées sont des péages



Remise en état des portes aux écluses de Beauharnois

réduits, un tirant d'eau augmenté, le prolongement de la saison et des améliorations au pilotage. Les répondants se sont montrés intéressés à l'intégration des technologies du SIA avec d'autres technologies disponibles sur les lacs en vue de compléter le système. Ils ont mentionné les délais dans l'ordonnement, la rapidité des transits, les questions entourant le pilotage et la sécurité comme les aspects les plus importants de la navigation sur la Voie maritime.

Les deux entités ont intégré les préoccupations exprimées ainsi que les domaines ayant obtenu des cotes faibles à une liste de mesures de suivi.

Comparaison des sondages de 2000 et 2004 auprès des clients

Domaine	2000	2004
Rendement	3,7	3,9
Communications	3,9	4,0
Inspections	4,4	4,6
Administration de la facturation	4,3	4,2
Service à la clientèle	4,3	4,0
Satisfaction générale	4,1	4,1

RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

Plan de renouvellement des actifs

Le nouveau plan quinquennal de renouvellement des actifs de la CGVMSL prévoit des dépenses totales de 170 millions de dollars à l'appui des opérations quotidiennes autant que pour assurer l'intégrité à long terme de l'infrastructure et de l'équipement de la Voie maritime. En 2003-2004, la Corporation a investi

26 millions de dollars dans le renouvellement des actifs, par rapport aux 27,3 millions de dollars du plan approuvé en la matière. Les économies de 1,3 million de dollars ou 4,9 p. 100 ont découlé des meilleurs prix obtenus dans un marché qui était au ralenti, d'une moindre usure des pièces en bois ainsi que du fait que notre propre personnel a effectué une partie des travaux programmés.

Programme d'entretien hivernal

Chaque hiver, des composantes majeures de l'infrastructure de la Voie maritime sont révisées durant une période de fermeture de 11 semaines. Bien que le mauvais temps ait quelquefois nui au travail, plus de 73 projets ont été menés à bien par des entrepreneurs dans la région Niagara au coût – inférieur au budget – de 13,6 millions de dollars; dans la région Maisonneuve, des projets s'élevant à 6,6 millions de dollars ont été terminés.

Région Maisonneuve

- Remise en état et tensionnement des portes à l'écluse de Beauharnois
- Nettoyage et peinture du pont 10, phase II
- Réparation des digues, du côté de la rivière, à Kahnawake
- Étude sur la réaction alcali-granulat
- Réhabilitation de la sous-station à l'écluse de la Côte Sainte-Catherine

Région Niagara

- Commande à distance du pont 21
- Peinture du pont 4
- Logement de la porte d'assèchement supérieure et rainures-guides des hausseurs à l'écluse 8
- Réparations aux poutrelles de vannage des écluses 4 et 7
- Conversion à l'hydraulique des commandes à l'écluse 6 est
- Construction d'un nouveau centre de contrôle des opérations

Projet de conversion à l'hydraulique

Dans le cadre d'un programme de 40 millions de dollars, un projet pilote de conversion à l'hydraulique a été mené à bien à l'écluse 6 est du canal Welland : des dispositifs mécaniques vieillissants ont été remplacés par des mécanismes hydrauliques de pointe. Les mécanismes hydrauliques offrent plusieurs avantages par rapport aux dispositifs mécaniques : ils sont plus sûrs, plus fiables, plus économiques et plus simples à exploiter et à entretenir; en outre, leur rendement est

supérieur par temps froid et ils permettent un meilleur contrôle technologique. Au cours des cinq prochaines années, tous les dispositifs mécaniques du canal Welland seront convertis à l'hydraulique.

NAVIGATION ET SERVICE À LA CLIENTÈLE

Augmentation du tirant d'eau

Notre projet visant à augmenter le tirant d'eau a abouti en 2003-2004. Diverses études ont permis d'améliorer l'exactitude des appareils de sondage des chenaux et du réseau de jauges de niveau d'eau. À l'automne 2003, la CGVMSL a mené de concert avec diverses sociétés maritimes des tests de tirant d'eau augmenté dans les deux sections de la Voie maritime. Au début de la saison de navigation 2004, grâce à ces expériences et aux capacités du SIA en matière de surveillance de la vitesse des navires, nous avons pu augmenter le tirant d'eau permis pour tous les navires intérieurs et océaniques dotés de propulseurs d'étrave à 26 pi 6 po dans le canal Welland. Dans la section Montréal-lac Ontario, la même mesure a été retardée jusqu'au 24 mai 2004 en raison de la présence de glace et de la nécessité de tests supplémentaires. Des



tests seront menés à l'égard d'autres catégories de navires océaniques, et leur tirant d'eau autorisé sera augmenté selon les résultats.

Système d'identification automatique (SIA)

Le SIA a été intégré au système de gestion du trafic (SGT) et il couvre l'ensemble de la Voie maritime

depuis le 31 mars 2003. Il fournit à la CGVMSL de l'information en temps réel sur la position et la vitesse de tous les navires dans les eaux de la Voie maritime. Il fournit aussi aux capitaines des navires des données sur les autres navires à proximité du leur ainsi que d'importants renseignements sur la navigation transmis par les services de contrôle du trafic – comme les niveaux d'eau, les dangers qui se présentent et l'ordonnement des éclusages. Le système a fonctionné efficacement pendant toute la saison, seuls des défauts de jeunesse mineurs étant à signaler. La Voie maritime du Saint-Laurent a été la première voie navigable intérieure au monde à adopter le SIA.

Centre de contrôle des opérations

En 2003, un centre de contrôle des opérations de pointe a été conçu et construit, dans les délais et dans le budget prévus, au complexe Glendale du canal Welland. Les fonctions de contrôle du trafic et de commande à distance de deux ponts sont maintenant assurées à partir de ce centre. Diverses sources fournissent des données sur la position des navires, les conditions météorologiques, les niveaux d'eau, l'état de l'équipement ainsi que la circulation des véhicules, des trains et des piétons. Transmises au centre par des réseaux informatiques, la radio VHF, des systèmes téléphoniques et des câbles optiques et coaxiaux, les données sont projetées sur un écran mural de 25 pi par 4,5 pi ainsi que sur des écrans d'ordinateur, puis analysées et exploitées pour faire transiter les navires de façon sûre et efficace dans le canal. L'écran mural est un écran d'ordinateur surdimensionné alimenté par trois projecteurs à haute résolution qui affiche texte, éléments graphiques et images vidéo simultanément et dans toute combinaison voulue.

Le centre de contrôle des opérations a été conçu de façon à permettre l'ajout de nouvelles activités comme la commande à distance de ponts supplémentaires et de barrages, la gestion du niveau d'eau du canal, la surveillance de l'infrastructure et les contrôles de sécurité. Cette expansion sera terminée au cours des deux prochaines années, ce qui permettra d'exploiter pleinement la nouvelle installation.

Recommandations du Bureau de la sécurité des transports

Le Bureau de la sécurité des transports (BST) a publié en janvier 2003 le rapport de son enquête sur l'incident du Windoc survenu le 11 août 2001. Le BST a for-

mulé diverses recommandations concernant l'exploitation du pont, les mesures d'urgence, les moyens de lutte aux incendies à bord des navires et la condition médicale des employés. La CGVMSL a fait suite à ces recommandations.

Des mécanismes ont été mis en place pour assurer la supervision adéquate des pontiers. Des détecteurs servant à empêcher l'abaissement accidentel des ponts ont été posés à deux ponts et font actuellement l'objet de tests. Si ceux-ci sont positifs, des détecteurs seront posés à tous les autres ponts-levis.

La Corporation a actualisé son plan de mesures d'urgences et mené des exercices pour que les employés se familiarisent avec ses modalités. Un expert indépendant a fourni de la formation sur la façon de réagir à des incidents de pollution par le pétrole. La Corporation coopère maintenant avec des services de pompiers de la région du canal Welland pour assurer des services de lutte aux incendies à bord des navires.

La CGVMSL s'est penchée sur la question de la condition médicale des employés dans une politique sur la prévention de l'abus de drogues et d'alcool en milieu de travail. Celle-ci est entrée en vigueur en 2003 en vue d'assurer la sécurité des employés, des clients et du public. Les surveillants, les gestionnaires, les dirigeants syndicaux et les représentants des comités mixtes de santé et de sécurité de toutes les régions ont reçu de la formation sur la politique. Cette formation comprenait un exposé, présenté par un expert indépendant, sur l'utilisation et l'abus de drogues et d'alcool. Un plan de communication a été prévu pour renseigner tous les employés sur la politique. Les surveillants et les gestionnaires ont reçu un manuel exhaustif contenant des modalités détaillées pour les interventions avant, pendant et après un incident.

LA SÉCURITÉ SUR LA VOIE MARITIME

Certains aspects du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS), qui entre en vigueur le 1^{er} juillet 2004, s'appliquent aux installations de la Voie maritime et aux activités sur l'ensemble du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent. La mise en œuvre des nouvelles mesures de sécurité respectant les exigences de ce code est une priorité de la CGVMSL depuis un an et elle continuera de l'être.

Pour ce qui est de respecter ses obligations en vertu des nouveaux règlements, la Corporation a fait preuve d'initiative en effectuant des évaluations et en élaborant un plan de situation.

Pour aider à assurer la continuité et l'intégration des services pour nos clients, la CGVMSL et la SLSDC ont créé un comité binational de la sécurité. Transports Canada et la Garde côtière des États-Unis y participent à titre d'observateurs.

Le programme général de sécurité de la Corporation sera mis à jour de façon à y ajouter les mesures reliées au code ISPS. Il sera intégré dans une démarche de gestion des risques d'entreprise.

SANTÉ ET SÉCURITÉ AU TRAVAIL

La sécurité est fondamentale pour la CGVMSL. Nous préconisons une approche proactive où tous les employés sont incités à participer aux interventions touchant la sécurité, et nous avons adopté divers programmes qui contribueront à notre excellente fiche en matière de sécurité. La Corporation tient également à poursuivre un programme « mieux-être » qui créera le climat de travail nécessaire au succès à la fois de la Corporation et de son personnel.

Nos statistiques sur le temps perdu en raison de blessures continuent de baisser, arrivant à une fréquence de 1,15 par 100 années-personnes en 2003, contre 1,47 en 2002. L'indice de la gravité s'est également amélioré, baissant de 24,89 par 100 années-personnes en 2002 à 4,75 en 2003. La région Niagara a connu une période de 543 jours sans accident entraînant une perte de temps; à Iroquois, il n'y a eu aucune perte de temps due à des blessures depuis 10 ans.

Chaque année, la CGVMSL désigne la première semaine de mai la Semaine de la santé, de la sécurité et du mieux-être. Diverses activités sont prévues, y compris des exercices de sauvetage menés conjointement avec des services de pompiers locaux, des exercices d'incendie, des entraînements au déploiement d'équipement de sécurité et de la formation en conditionnement physique.

Nous avons pris les premières mesures en vue de créer un programme d'ergonomie à la Corporation, en prévision de modifications prévues à la législation. Des principes d'ergonomie ont été appliqués dans la construction du nouveau centre de contrôle des opérations.





GESTION DE L'ENVIRONNEMENT

Les gouvernements tant fédéral que provinciaux réglementent les répercussions environnementales des activités de la Voie maritime. Pour veiller à ce que ses terrains, ses structures et ses installations d'entreposage respectent tous les règlements, la CGVMML s'est employée à repérer et nettoyer les lieux lui appartenant qui posent des problèmes environnementaux.

Un système de gestion de l'environnement a été mis au point et des indicateurs

préliminaires de rendement ont été définis et quantifiés.

Chaque année, la Corporation réalise des évaluations environnementales de ses grands projets d'entretien et met à jour sa base de données de sites qui pourraient être contaminés. En 2003, l'aire d'entretien de Melocheville – y compris une décharge qui a été récemment clôturée – a fait l'objet d'une attention particulière; des enquêtes s'y poursuivront en 2004. Également dans la région Maisonneuve, des enquêtes ont été prévues dans certains secteurs suspects du canal de la Rive Sud – y compris une décharge à neige à Saint-Lambert, le centre d'entretien de Brossard et le quai Baillargeon à la Côte Sainte-Catherine. Dans la région Niagara, des consultants ont étudié neuf sites le long du canal Welland; leurs rapports sont en voie d'analyse.

Les réservoirs souterrains de produits pétroliers ont été enlevés partout dans le réseau et toute contamination a été nettoyée. Le seul tel réservoir que la CGVMML continue d'exploiter au Québec est au siège régional de Saint-Lambert. Il respecte toutes les lignes directrices locales et provinciales. En Ontario, ces réservoirs ont été enlevés et le nettoyage a été terminé lorsque cela a été demandé, à l'exception d'un réservoir au siège social de Cornwall, qui a été rempli de sable. Le site sera analysé cette année.

Les réservoirs en surface désuets qui servaient à contenir du carburant pour l'équipement de la CGVMML

ainsi que des huiles usées et des solvants ont été remplacés ou améliorés conformément au plan dressé.

La Corporation exploite encore des sites de stockage de BPC à Melocheville et à St. Catharines. Ils seront désaffectés dès que possible.

L'an dernier, la CGVMML a créé des bases de données accessibles à tous les employés grâce à l'intranet, pour améliorer l'exactitude de son inventaire d'halocarbures ainsi que ses pratiques de gestion. Les halocarbures sont réglementés par le gouvernement fédéral en raison de leur effet sur la couche d'ozone.

Une étude environnementale préliminaire sur un projet d'entretien des chenaux du canal de la Rive Sud a été soumise pour approbation aux instances fédérales en 2003. Ce projet est prévu pour l'automne 2004 et 2005. Comme l'exige la *Loi sur les pêches*, des mesures seront prises pour réduire au minimum les effets du projet pour les poissons; en particulier, le projet sera programmé de façon à éviter les périodes de fraie. Avec l'aide des services environnementaux de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, des mesures de compensation seront déterminées et convenues avec le ministère fédéral des Pêches et Océans, comme l'exige la politique du ministère visant à éviter toute perte nette de productivité des poissons.

DÉVELOPPEMENT DES AFFAIRES

Conformément à sa nouvelle vision, la CGVMML coopère avec la SLSDC à diverses initiatives conjointes pour encourager les clients actuels à utiliser davantage le réseau, percer de nouveaux marchés et attirer de nouvelles marchandises. Une des initiatives prévues à ce titre est la promotion du transport maritime à courte distance – le déplacement de marchandises par navire entre des ports qui sont relativement proches. Il peut s'agir de marchandises qui sont actuellement transportées par d'autres moyens, comme les camions, ou de marchandises qui sont nouvelles pour le réseau

**Dégagez
vos
passages**



**Appuyez
le transport
maritime**



MOINS DE POLLUTION, MOINS DE CONGESTION ROUTIERE, MOINS DE CARBURANT

de la Voie maritime. L'Europe a commencé à développer les transports maritimes à courte distance il y a environ 15 ans et ils forment maintenant un élément essentiel de leur réseau de transport, représentant plus de 42 % de toutes les cargaisons européennes du commerce international. Un protocole d'entente visant la promotion des transports maritimes à courte distance intérieurs et entre le Canada et les États-Unis a été paraphé le 22 juillet 2003 par le ministre des Transports David Collenette et le secrétaire américain aux Transports Norman Mineta.

L'aluminium, les granulats, les produits de bois, les scories et même les déchets sont considérés comme des cargaisons possibles pour les navires et les chalandes remorquées. La recherche de coopération entre les divers modes de transport et les efforts déployés en commun avec tous les intéressés – comme les ports des Grands Lacs – permettront de rehausser la compétitivité générale de l'offre, d'augmenter la capacité des transports au Canada et aux États-Unis et d'apporter une solution logistique compétitive à forte valeur ajoutée pour nos industries des Grands Lacs.

Les efforts de développement visent aussi l'expédition par conteneurs. Au printemps 2003, une autre initiative conjointe des deux entités de la Voie maritime a consisté à créer un groupe de discussion en vue d'augmenter le trafic de conteneurs dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime. Ce groupe réunissait un échantillon représentatif des parties intéressées des deux pays. Il a formé un sous-comité pour évaluer la viabilité commerciale d'un service tout conteneurs entre un port de la côte est et un port des Grands Lacs, comme service d'apport pour les grands cargos océaniques. Un certain nombre d'obstacles doivent être surmontés avant que ce genre de service ne soit compétitif, comme notre saison de navigation limitée – en regard de la demande qui s'étend sur l'année entière et qui privilégie le juste-à-temps – ainsi que le coût d'exploitation d'un navire immatriculé au Canada et doté d'un équipage canadien. Nous sollici-

tions l'aide du gouvernement pour prévoir un contexte réglementaire et économique qui permettrait l'exploitation rentable d'un tel service d'apport. En outre, nous étudions des concepts de navires innovateurs qui réduiraient les frais d'exploitation et le potentiel d'un agencement plus rentable des marchandises internationales et intérieures.

Ces initiatives sont réunies, avec d'autres, dans un plan de marketing qui a été élaboré conjointement par les deux entités. Ce plan structure la stratégie, les tactiques et les programmes de marketing en vue de réaliser les buts et objectifs de notre « Vision 2012 ».

Campagne de panneaux-réclame

Des panneaux-réclame soulignant les avantages des transports maritimes ont commencé à apparaître le 29 mars 2004 sur les autoroutes de la série 400 dans le corridor Toronto-Hamilton-Windsor. Cette campagne vise à faire mieux connaître du public les atouts des transports maritimes par rapport aux autres modes, de façon à éventuellement influencer les décideurs et les chefs de file de l'opinion. Trois images tournant autour d'un même thème seront utilisées pendant jusqu'à six mois. Elles seront appuyées par l'information supplémentaire offerte sur le site Web hwyh2o.com. Des annonces ont commencé à être diffusées à la radio et dans les journaux le 10 mai. Le tout sera complété par une campagne de relations avec les médias. Ce concept est échelonnable et pourra servir ailleurs pour promouvoir les transports maritimes.



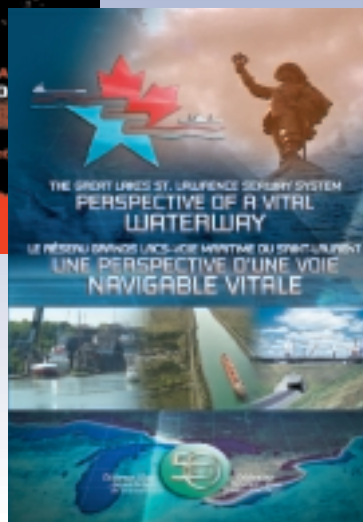
La CGVMSL recherche de nouvelles marchandises.



Concours de rédaction sur les transports maritimes

Comme élément supplémentaire à l'appui de la campagne de panneaux-réclame et pour sensibiliser encore davantage aux avantages des transports maritimes, la CGVMSL a lancé un concours de rédaction pour les élèves de 12^e année dans les 785 écoles secondaires de l'Ontario et de secondaire 5 dans les 485 écoles secondaires du Québec. Chaque participant présente un texte (d'au plus 1 500 mots) en anglais ou en français sur les avantages et retombées des transports maritimes au Canada par rapport aux autres modes de transport, leurs aspects environnementaux et leur potentiel d'avenir.

Six bourses individuelles sont offertes aux auteurs des textes classés respectivement premier, deuxième et troisième des catégories anglais et français. Les deux premiers prix sont des bourses de 3 000 \$; les deuxièmes prix, des bourses de 1 500 \$; et les troisièmes prix, des bourses de 1 000 \$. En outre, chaque école d'où provient un ou plusieurs textes primés reçoit une prime de 1 000 \$. Un comité indépendant regroupant deux experts des affaires maritimes et deux spécialistes de la langue a été prévu pour juger les textes et accorder les prix à sa seule discrétion. Les gagnants seront annoncés en juin 2004.



Vidéo grand public

Après un an de travaux de la part de trois organismes (la CGVMSL, la SLSDC et le U.S. Army Corps of Engineers), la nouvelle vidéo grand public de 22 minutes intitulée *Le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent : Une voie navigable vitale* est

maintenant disponible en anglais et en français en format VHS ou DVD. Ce film binational met en valeur la riche histoire, la grandeur et la diversité de la voie navigable. Il a été produit à la fois comme outil éducatif à l'intention des gens qui veulent se renseigner sur le réseau et comme outil de promotion pour sensibiliser un plus vaste public. Jusqu'à présent, il a été distribué à 1 270 écoles secondaires en Ontario et au Québec. Il a également été prévu d'envoyer une copie du film, en même temps qu'un communiqué, à toutes les stations de télévision le long des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent ainsi qu'aux musées qui souhaitent faire mieux connaître la voie navigable.

Mission commerciale en Belgique et aux Pays-Bas

Les deux entités de la Voie maritime ont dirigé une mission commerciale en Belgique et aux Pays-Bas, du 3 au 11 octobre 2003. Vingt cadres canadiens et américains des Grands Lacs y ont participé, représentant l'éventail du secteur maritime : exploitants de ports et terminaux; propriétaires et exploitants de navires; agents maritimes; et milieu ouvrier.

En Belgique, les délégués ont visité les ports de Gand, Zeebrugge et Anvers – un des plus grands ports à conteneurs en Europe. La délégation a également passé deux jours aux Pays-Bas, partageant son temps entre les ports d'Amsterdam et de Rotterdam.

En plus de rencontrer des experts de la sidérurgie et de rechercher de nouveaux clients, les participants se sont renseignés sur les transports maritimes à courte distance et sur la façon dont ce concept pourrait être adapté au réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-

Laurent. Des discussions intéressantes ont aussi eu lieu au sujet des politiques généralisées favorisant l'utilisation des voies navigables intérieures en Europe, de la taxe routière adoptée en Allemagne et de ses effets possibles sur le réseau de navigation intérieure, de la diversification des revenus (production électrique, éoliennes) largement pratiquée par les ports, de la nature de la concurrence (service ferroviaire pour passagers uniquement), de la mise en place d'un programme de « prix verts » au port de Rotterdam, de l'amalgamation future des services portuaires dans un seul et même site Web ainsi que d'un terminal tout temps.

Délégation chinoise

En novembre 2003, un groupe de huit ingénieurs et administrateurs de haut rang de la division des écluses du projet de barrage des Trois Gorges de la rivière Yangtze (Three Gorges Dam Project – TGP) ont assisté à un cours de 10 jours sur l'exploitation, la gestion et l'entretien des écluses en paliers du canal Welland. La formation a été prévue à la demande de la société TGP Development Corporation; elle a fait l'objet d'un partenariat entre la CGVMSL et les services d'éducation permanente de l'Université Dalhousie. La CGVMSL a préparé le programme, présenté la formation et fourni à cette fin les installations et ressources de la Corporation. L'Université Dalhousie a préparé la proposition de cours en consultation avec la CGVMSL, mis au point et administré le contrat, choisi le traducteur sur place et pris les dispositions logistiques nécessaires à l'accueil du groupe.

Le cours, qui a été présenté à St. Catharines, comprenait des séances en salle de classe, des visites sur le terrain et de la pratique grâce au simulateur d'écluses en paliers de la Voie maritime. Le programme du cours portait sur les éléments suivants : la structure organisationnelle de la Voie maritime; les dispositions législatives habilitantes et les dispositions réglementaires; le SIA et la gestion du trafic; les principes et modalités d'exploitation des écluses en paliers; la gestion du risque; les mesures de sécurité; les



mesures d'urgence; l'entretien; les inspections de navire; l'évaluation et le perfectionnement des employés. Les visiteurs ont exprimé un grand intérêt envers le genre d'équipement de contrôle utilisé par la Voie maritime, le SIA, les concepts de la gestion des risques d'entreprise et la façon dont le cadre réglementaire et les politiques de la Voie maritime favorisent une gestion efficace en définissant clairement l'autorité et les responsabilités des employés.

Chaque organisation a exposé ses perspectives à l'égard de la technologie, de la gestion et des questions opérationnelles en tenant compte des traditions culturelles, politiques et techniques différentes des participants. Les visiteurs ont pour leur part présenté un exposé sur le projet des Trois Gorges au personnel de la CGVMSL. Celui-ci s'est vivement intéressé aux installations de pointe des nouvelles écluses du projet des Trois Gorges, et notamment le centre de contrôle des opérations et les mécanismes hydrauliques utilisés pour toutes les portes et vannes des écluses. De tels mécanismes sont en voie d'être posés dans le canal Welland. Le cours a été jugé une réussite; une nouvelle séance a été prévue en mai 2004 pour 10 représentants supplémentaires du projet des Trois Gorges.

Journées maritimes

La troisième Journée maritime québécoise a été organisée le 28 octobre 2003 à Québec. Plus de 60 représentants de l'industrie maritime se sont réunis pour faire mieux connaître l'importance que revêtent les transports maritimes pour la province. Une Journée maritime ontarienne a été organisée le 24 mars 2004 à Toronto. La CGVMSL a participé aux deux journées.



Parmi les centaines d'éléments se trouvant dans notre site Web, un diagramme interactif permet de retracer l'histoire de la Voie maritime.

WWW.GRANDSLACS-VOIEMARITIME.COM

En septembre 2003, le site Web binationnel de la Voie maritime est devenu millionnaire – pour ce qui est du nombre de requêtes d'impression de pages enregistrées depuis le début de l'année. Le site, qui est en ligne depuis février 2001, a connu une faveur et un essor impressionnants surtout depuis un an.

Il exploite la technologie de l'information la plus à jour et offre aux parties intéressées à la Voie maritime un guichet unique qui est amplement utilisé. On y trouve notamment des renseignements complets et actuels pour la navigation : d'importants messages de la Voie maritime; des données sur la navigation; des annonces visant la sécurité; des communiqués et des rapports; et des applications plus spécialisées relevant du cybercommerce, accessibles sur abonnement.

Les statistiques sur le trafic du site Web révèlent que les cartes de la Voie maritime et les profils de ports, les déclarations de transit et d'autres formulaires exigés par diverses instances de réglementation suscitent la plus grande demande. Les pages sur les transits des

navires, qui montrent où se trouve un navire à un moment précis, sont également populaires. Vient ensuite la carte du site de la Voie maritime, puis diverses pages d'information générale sur les écluses et les chenaux de la Voie maritime, la compétitivité de la voie navigable, son histoire, les possibilités d'emploi qui s'y trouvent, les communiqués de presse, les liens aux agents, aux transporteurs et à d'autres pages Web pertinentes à la Voie maritime.

Tous les éléments prévus du site Web ont été institués et sont en place depuis assez longtemps pour que l'on dispose de données d'évaluation. Par conséquent, la CGVMSL et la SLSDC ont lancé l'an dernier un examen des activités du Web en général et des applications de cybercommerce en particulier. Il en découlera une certaine rationalisation des applications et l'abandon possible des frais d'abonnement, qui ne produisent que des revenus modestes et que certains clients perçoivent comme un obstacle.

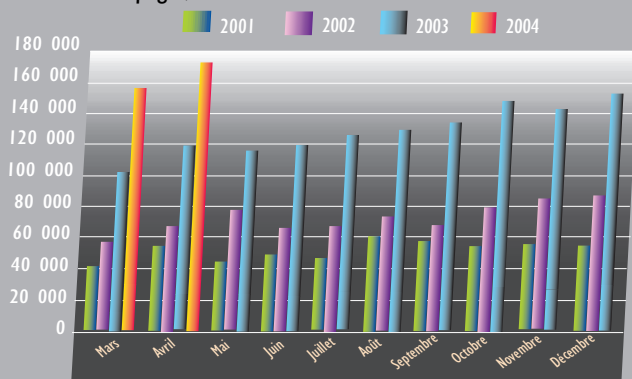
INITIATIVES IMPÉRATIVES

Comité consultatif sur les pensions

Le Comité consultatif sur les pensions a été créé en juin 2003 conformément aux exigences du régime de pension de la CGVMSL et de la *Loi sur les normes de prestation de pension* du Canada. Les principales fonctions du comité sont les suivantes :

- faire connaître et comprendre le régime de pension parmi les adhérents et les employés qui pourraient y adhérer;

Traffic mensuel sur le Web
Demandes de pages, mars à décembre



- examiner au moins une fois par année les aspects financiers, actuariels et administratifs du régime;
- exécuter les autres tâches et fonctions administratives prescrites par la *Loi sur les normes de prestation de pension*.

Une évaluation actuarielle du régime de pension a été entreprise en 2003 pour garantir que le régime puisse continuer de respecter ses obligations. Le rapport, assorti de recommandations, sera produit en 2004.

Équité en matière d'emploi

En 2001, la Commission canadienne des droits de la personne (CCDP) a mené une vérification visant la conformité de la Corporation à la *Loi sur l'équité en matière d'emploi*. La CGVMSL a fait suite aux recommandations figurant dans le rapport préliminaire de la CCDP et publié un rapport final à ce sujet le 27 juin 2003. Ce rapport contient un résumé du travail que nous avons accompli dans plusieurs domaines :

- sondage sur l'équité en emploi (taux de participation de 93 p. 100);
- analyse de l'effectif et établissement de buts pour l'embauche et la promotion;

- plan d'action pour l'élimination des obstacles à l'équité en emploi;
- examen des systèmes d'emploi;
- plan de suivi, d'examen et de communication des progrès.

La mise en œuvre des recommandations de la CCDP se poursuit dans les délais convenus avec la Commission.

Protection des renseignements personnels

Toutes les entités commerciales, y compris les organisations relevant de la réglementation fédérale sont maintenant tenues de respecter la *Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques* (LPRPDE). Celle-ci définit des règles de base sur la façon dont les organisations peuvent utiliser ou communiquer des renseignements personnels dans le cadre d'activités commerciales. Elle confirme en outre l'obligation de protéger les renseignements personnels. La CGVMSL a mis sur pied une équipe chargée de lancer un programme de conformité.



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 résultats financiers et l'orientation future de la CGVMSL, il fixe des limites à l'autorité de la direction, aux 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 **Conseil d'administration**

Robert J. Swenor ^{1 2}
Président du conseil
Représentant le secteur fer et acier

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

Marc Dulude ²
Représentant le gouvernement québécois
Vice-président exécutif et chef des opérations
IMTT-Québec

W. Nick Fox ²
Représentant le secteur du grain
Vice-président, terminaux et opérations dans l'Est
James Richardson International

Alan R. Holt ^{2* 4*}
Représentant les autres industries et groupes

Ian MacGregor ³
Représentant le gouvernement ontarien
Fasken Martineau DuMoulin LLP

Georges H. Robichon ^{1*}
Représentant les armateurs internationaux
Premier vice-président et conseiller
juridique principal
Fednav Limitée

J. Douglas Smith ^{3 4}
Représentant les armateurs domestiques

Denise Verreault ^{1 3*}
Représentant le gouvernement fédéral
Présidente
Groupe maritime Verreault Inc.

Membres du :

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

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, Finances et Administration

Camille G. Trépanier
Vice-président, Développement stratégique
et des affaires
Jusqu'au 1^{er} octobre 2003

Yvette Hoffman
Avocat-conseil et secrétaire

Membres de l'industrie **2003-2004**

Céréales

ADM Agri-Industries Ltd.
Windsor (Ontario)

Agricore United
Winnipeg (Manitoba)

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

Bunge Canada Ltd.
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)

Acier et minerai de fer

Compagnie minière IOC
Montréal (Québec)

Compagnie minière Québec Cartier
Montréal (Québec)

Dofasco
Hamilton (Ontario)

Stelco Inc.
Hamilton (Ontario)

Autres

AGP Grain Ltd.
Minneapolis (Minnesota)

Essroc Canada Inc.
Mississauga (Ontario)

IMC Canada Ltd.
Regina (Saskatchewan)

Keystone Industry Co.
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)

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

Agences maritimes Scandia Inc.
Montréal (Québec)

Canfornav Limited
Montréal (Québec)

Christensen Shipping Corp.
Montréal (Québec)

Colley Motorships Limited
Westmount (Québec)

Fednav International Ltée
Montréal (Québec)

Montship Inc.
Montréal (Québec)

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

Robin Maritime Inc.
Montréal (Québec)

Services maritimes Inchcape
Montréal (Québec)

