

DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES EFFICACES

Sommaire 2012-2013



Corporation de Gestion
de la Voie Maritime
du Saint-Laurent

The St. Lawrence
Seaway Management
Corporation

LE RÉSEAU GRANDS LACS-VOIE MARITIME

- Soutient 227 000 emplois et 35 milliards de dollars d'activité économique¹
- Permet aux expéditeurs d'économiser 3,6 milliards de dollars en coûts de transport²

MINNESOTA

Lac Supérieur

WISCONSIN

MICHIGAN

Lac Michigan

ILLINOIS

INDIANA

La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (la « CGVMSL » ou la « Corporation »), qui a remplacé l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, est une société sans but lucratif créée en 1998 par le gouvernement du Canada, les utilisateurs de la Voie maritime et d'autres intervenants clés. Conformément aux dispositions de la *Loi maritime du Canada*, la Corporation gère et exploite les installations canadiennes de la Voie maritime du Saint-Laurent, qui restent la propriété du gouvernement du Canada, en vertu d'un accord à long terme conclu avec Transports Canada.

¹ Les retombées économiques du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent, Martin Associates (octobre 2011) Le texte intégral (en anglais) se trouve à : www.grandslacs-voiemaritime.com.

² Great Lakes Navigation System: Economic Strength to the Nation, U.S. Army Corps of Engineers (janvier 2009)



DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES EFFICACES

UNE ROUTE COMMERCIALE VITALE POUR L'AMÉRIQUE DU NORD

La Voie maritime du Saint-Laurent est la clé de voûte du réseau reliant le fleuve Saint-Laurent et les Grands Lacs. S'étendant depuis Montréal vers l'ouest jusqu'au canal Welland, elle permet aux navires de graver en tout 174 mètres entre le niveau de la mer et le lac Érié. Treize des 15 écluses de la Voie maritime du Saint-Laurent sont situées au Canada, et deux, aux États-Unis.

L'AVANTAGE ENVIRONNEMENTAL DU TRANSPORT MARITIME

Pour de nombreux expéditeurs de marchandises, le transport maritime est la solution la plus économique. Un des nouveaux navires aux dimensions maximales autorisées par la Voie maritime qui commencent à être utilisés peut transporter 30 000 tonnes métriques par voyage, soit autant que 301 wagons ferroviaires ou 964 camions semi-remorques.



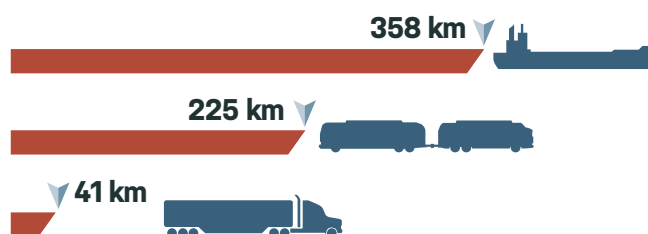
Selon la capacité maximale d'un navire aux dimensions de la Voie maritime

Source : Impacts environnementaux et sociaux du transport maritime dans la région des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent (Research and Traffic Group, 2013)

L'industrie maritime fait depuis longtemps valoir son avantage en matière d'efficacité énergétique. Il a toujours été difficile de quantifier cet avantage faute d'étude comparant le matériel de pointe des divers modes de transport. Pour pallier cette lacune, une coalition d'intervenants de l'industrie a

commandité une étude de comparaison des modes de transport intitulée « Impacts environnementaux et sociaux du transport maritime ».

L'étude évaluée par des pairs a été publiée en février 2013. Elle confirme que le mode maritime est le moyen de transporter des marchandises qui consomme le moins de carburant. Aujourd'hui, le mode maritime en consomme 14 % de moins que le mode ferroviaire. À l'heure où 1 milliard de dollars de nouveaux navires destinés à la Voie maritime ont été mis en service ou le seront prochainement, la flotte est sur le point d'accroître sensiblement cette avance. Une fois achevé le renouvellement de la flotte, le transport maritime consommera 59 % de carburant en moins que le transport ferroviaire.



Distance kilométrique d'une tonne métrique de marchandises parcourue avec 1 litre de carburant

Source : Impacts environnementaux et sociaux du transport maritime dans la région des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent (Research and Traffic Group, 2013) – Après le renouvellement de tous les modes

Compte tenu de leur efficacité énergétique supérieure, les navires offrent un excellent moyen de réduire les émissions nord-américaines de gaz à effet de serre en transportant davantage de marchandises sur l'eau. En comparaison au matériel de pointe utilisé par les autres modes de transport, les nouveaux navires émettent 38 % moins de gaz à effet de serre que les trains, et 88 % de moins que les camions. Le texte intégral de l'étude se trouve à www.grandslacs-voiemaritime.com.

TABLE DES MATIERES

2	Vision	17	MAIN-D'ŒUVRE TRÈS PERFORMANTE
2	Buts et résultats recherchés	17	Renforcement de la gestion du rendement
3	Nos valeurs	17	Favoriser le mieux-être des employés
3	Mission	18	Reconnaissance de l'engagement des employés
4	MESSAGE DU PRÉSIDENT	18	Soutien à l'équité en emploi
6	CROISSANCE DES AFFAIRES	19	ENGAGEMENT DES INTERVENANTS
6	Résultats du trafic	19	L'avantage maritime – Étude d'impact environnemental
6	Nouvelles affaires en 2012	20	Alliance verte
8	Péages de la Voie maritime et mesures incitatives	20	Émissions de gaz à effet de serre
9	Activités de développement commercial de l'Autoroute H ₂ O	20	Soutien à nos communautés
11	EXCELLENCE OPÉRATIONNELLE	21	Application pour téléphone intelligent sur l'état des ponts
11	Santé et sécurité en milieu de travail	21	Information environnementale
11	Sécurité et sûreté maritimes	22	DURABILITÉ FINANCIÈRE
11	Préparation aux situations d'urgence	24	RÉGIE INTERNE
12	Des infrastructures fiables	24	Conseil d'administration
12	Renouvellement des actifs	25	Régie interne
14	Réaction alcali-granulat (RAG)	25	Membres de l'industrie 2012-2013
14	Initiatives stratégiques		
14	Système d'information sur le tirant d'eau		
14	Niveau de l'eau et gestion du tirant d'eau		
15	Amarrage mains libres		
15	Autopositionnement des navires		
16	Sécurité de l'information		
16	Gestion de l'eau de ballast		
16	Durée de la saison de navigation		



VISION

La CGVMSL et ses partenaires... un réseau de transport essentiel pour le 21^e siècle

BUTS ET RÉSULTATS RECHERCHÉS

CROISSANCE DES AFFAIRES

Accroître les bénéfices – économiques, sociaux et environnementaux – du mode maritime en optimisant l'utilisation des écluses et des chenaux de la Voie maritime.

EXCELLENCE OPÉRATIONNELLE

Veiller à ce que tous les utilisateurs de la Voie maritime bénéficient d'un service sûr et fiable, leur permettant de mener leurs activités de transport efficacement.

MAIN-D'ŒUVRE TRÈS PERFORMANTE

Créer un environnement de travail favorable à des employés compétents, mobilisés et polyvalents, qui assument la responsabilité de leur propre succès et celui de la Corporation.

ENGAGEMENT DES INTERVENANTS

En tant que gardiens d'une ressource partagée, aligner les points de vue de tous les intervenants sur la façon dont la Voie maritime peut servir efficacement les intérêts économiques, sociaux et environnementaux.

DURABILITÉ FINANCIÈRE

Gérer les ressources de manière à en assurer l'utilisation optimale, tout en minimisant les coûts pour les utilisateurs et les propriétaires du réseau

MISSION

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

NOS VALEURS

SÉCURITÉ, RESPECT, OUVERTURE, INTÉGRITÉ ET INNOVATION

LA CORPORATION DISPOSE DES ATOUTS SUIVANTS :

- 1** un excellent dossier en matière de sécurité;
- 2** un personnel dévoué et professionnel fier d'offrir un service excellent à sa clientèle;
- 3** une gestion du trafic de haute qualité recourant à l'identification automatique des navires et au suivi en temps réel;
- 4** un réseau fiable offrant une disponibilité constamment supérieure à 99,0 %;
- 5** la capacité d'accueillir de grands navires allant jusqu'à 225,5 m de longueur hors tout et 23,8 m de largeur, avec un tirant d'eau de 8,08 m;
- 6** la certification ISO 9001:2008 pour l'exploitation et l'entretien des secteurs canadiens de la Voie maritime du Saint-Laurent;
- 7** des inspections communes des gouvernements canadien et américain à l'entrée, sans dédoublement, incluant l'inspection des eaux de ballast qui diminue les risques d'introduction d'espèces envahissantes dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent;
- 8** un site Web binational, **www.grandslacs-voiemaritime.com** qui constitue la source d'information la plus complète sur les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent, contenant des données en temps réel sur la navigation, des liens à des sites gouvernementaux et commerciaux sur le transport maritime, des ressources pour la navigation de plaisance et un ensemble complet de services de cybercommerce.





MESSAGE DU PRÉSIDENT

Le rapport annuel de cette année, intitulé Des transports de marchandises efficaces, souligne le fait que le transport maritime est le moyen le plus efficace de déplacer des marchandises, en raison à la fois de sa faible consommation de carburant et de ses faibles émissions de gaz à effet de serre. De concert avec nos transporteurs, qui ont investi plus de 1 milliard de dollars dans de nouveaux navires d'avant-garde, la Corporation rehausse sans cesse son efficacité. Les conditions sont réunies pour que la Voie maritime du Saint-Laurent connaisse la croissance et la prospérité dans les années à venir.

Je suis heureux de rapporter que nous continuons de développer notre activité. En 2012, le trafic combiné s'est élevé à 39 millions de tonnes, 4 % ou 1,5 million de tonnes de plus qu'en 2011.

L'augmentation du volume, en même temps qu'une évolution des cargaisons vers des produits à tarif plus élevé par tonne, a fait augmenter les revenus de 5,6 %, à 70,2 millions de dollars. À la suite d'efforts rigoureux pour maîtriser les coûts, le total des coûts contrôlables a été de 72,5 millions de dollars. Pour 2013, nous prévoyons une augmentation de 2 % du tonnage, ce qui nous amènera à environ 40 millions de tonnes. Compte tenu de la modeste augmentation de 3 % des péages, la première augmentation des tarifs depuis 2008, le volume accru de cargaisons produira des revenus qui devraient permettre à la Corporation de couvrir l'ensemble de ses coûts contrôlables en 2013 – ce qui était la norme jusqu'aux quelques dernières années.

Les écluses et les chenaux existants de la Voie maritime du Saint-Laurent peuvent aisément recevoir 80 millions de tonnes de marchandises par année. Pour que les actifs de la Voie maritime soient utilisés de façon optimale, nous continuons d'offrir des réductions des péages pour les transports de marchandises admissibles. Depuis cinq ans, nous avons enregistré 10,6 millions de tonnes de nouvelles marchandises, grâce en partie à ces mesures incitatives. Compte tenu des efforts persistants que nous consacrons au développement commercial, nous sommes convaincus de pouvoir encore progresser.

Afin de permettre à l'équipe de la direction de continuer à se concentrer sur nos objectifs clés, la structure de la haute direction de la Voie maritime a été modifiée en janvier 2013. Guy Yelle, précédemment vice-président, Maisonneuve, a été nommé vice-président, Opérations; il est responsable des opérations dans les régions Maisonneuve (Montréal-lac Ontario) et Niagara. Stephen Kwok, qui était vice-président, Niagara, est maintenant vice-président, Ingénierie et technologie pour l'ensemble de la Corporation. Enfin, Jean Aubry-Morin, l'ancien vice-président, Développement durable, est devenu vice-président, Relations extérieures; il pourra consacrer plus de temps à collaborer avec les parties intéressées.

Pour que les écluses et les autres structures de la Voie maritime continuent d'assurer un moyen extrêmement fiable et économique de déplacer des marchandises, le gouvernement du Canada investit des centaines de millions de dollars dans le renouvellement des actifs. Dans les cinq dernières années, des projets de renouvellement des actifs de la Voie maritime valant 265 millions de dollars ont été menés à bien. Dans les cinq années à venir, nous investirons encore presque 400 millions de dollars de plus. Ces efforts produisent des dividendes tangibles. En 2012, la Voie maritime du Saint-Laurent a connu un taux de disponibilité du réseau de 99,7 %.

La Corporation demeure inébranlable dans son engagement en faveur de la sécurité en milieu de travail. Dans la période du 1^{er} avril 2012 au 31 mars 2013, elle a connu un taux de 0,4 accident par 100 personnes par année. Ce résultat est une nette amélioration par rapport aux 1,7 accidents

par 100 personnes par année enregistrés l'année précédente. Il illustre la détermination de notre personnel à faire de la sécurité une priorité quotidienne.

Pour renforcer l'efficacité de la Voie maritime et, en dernier ressort, sa compétitivité, la technologie de l'amarrage mains libres (AML) a été raffinée et mise à l'essai dans le canal Welland au cours des dernières années. L'expérience ainsi acquise a contribué à la mise au point d'une version améliorée des unités AML, qui retiennent les navires pendant un éclusage au moyen de ventouses. Cette nouveauté sera mise à l'essai cette année à l'écluse 4 (Beauharnois, Québec). Si les résultats sont probants, nous pourrions commencer à installer la technologie AML à toutes les écluses élevées.

L'ouverture de la 55^e saison de navigation de la Voie maritime, le 22 mars 2013, a marqué le début d'une nouvelle ère de la navigation intérieure. Le premier navire à franchir l'écluse de Saint-Lambert a été le *Baie St. Paul*, du groupe Canada Steamship Lines. Ce groupe figure en bonne place parmi les armateurs canadiens qui consacrent plus de 1 milliard de dollars à la construction de nouveaux navires à la fine pointe de la technologie, témoignant de leur confiance en l'avenir du réseau Grands Lacs-Voie maritime.

Cette année, pour accroître la durabilité de la Corporation, nous avons opté pour un rapport annuel sous forme de sommaire. Il présente un compte rendu plus concis tenant compte des intérêts clés de tous nos interlocuteurs. La version intégrale des états financiers audités de la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent est disponible sur demande.

J'espère que vous trouverez notre rapport annuel à la fois informatif et probant.



Terence F. Bowles
Président et chef de la direction



CROISSANCE DES AFFAIRES

Photo : Fednav (Roger Mastroianni)

Des changements marqués dans les conditions économiques, au cours des dernières années, ont entraîné des transformations dans le transport de marchandises sur la Voie maritime. Les produits en vrac, comme le minerai de fer et les céréales, restent des éléments de base du tonnage de la Voie maritime. Toutefois, le marché s'est avéré volatile, faisant apparaître de nouvelles tendances dont l'exportation aussi bien de charbon que de minerai de fer vers des marchés d'outre-mer. Servant de route vitale depuis les Grands Lacs jusqu'à l'océan Atlantique et aux marchés éloignés, la Voie maritime du Saint-Laurent continue de jouer un rôle essentiel dans la chaîne logistique de milliers d'entreprises.

RÉSULTATS DU TRAFIC

En 2012, le trafic combiné de la Voie maritime s'est élevé à 39 millions de tonnes, soit 4 % ou 1,5 million de tonnes de plus qu'en 2011. Cette progression est en grande partie attribuable aux nouvelles exportations de minerai de fer et de charbon.

Les revenus totaux de 2012 étaient de 70,2 millions de dollars, 3,7 millions (ou 5,6 %) de plus qu'en 2011. L'augmentation est le résultat, en partie, de nouvelles tendances des cargaisons franchissant toutes les écluses des régions Niagara et Montréal-lac Ontario. Ces nouveaux mouvements, concernant surtout du charbon et du minerai de fer, ont joué un rôle clé dans l'augmentation des revenus de péages. En outre, les cargaisons comportaient une proportion accrue de produits à tarif plus élevé par tonne, ce qui a aussi contribué à l'augmentation des revenus.

NOUVELLES AFFAIRES EN 2012

La Corporation continue de développer de nouveaux marchés pour stimuler la croissance du volume de marchandises transportées par les écluses de la Voie maritime. Elle vise ainsi notamment à attirer des marchandises traditionnelles actuellement transportées par d'autres voies, et elle travaille dans le cadre de la chaîne logistique pour créer de nouveaux services qui permettront le transport de cargaisons non conventionnelles dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime.

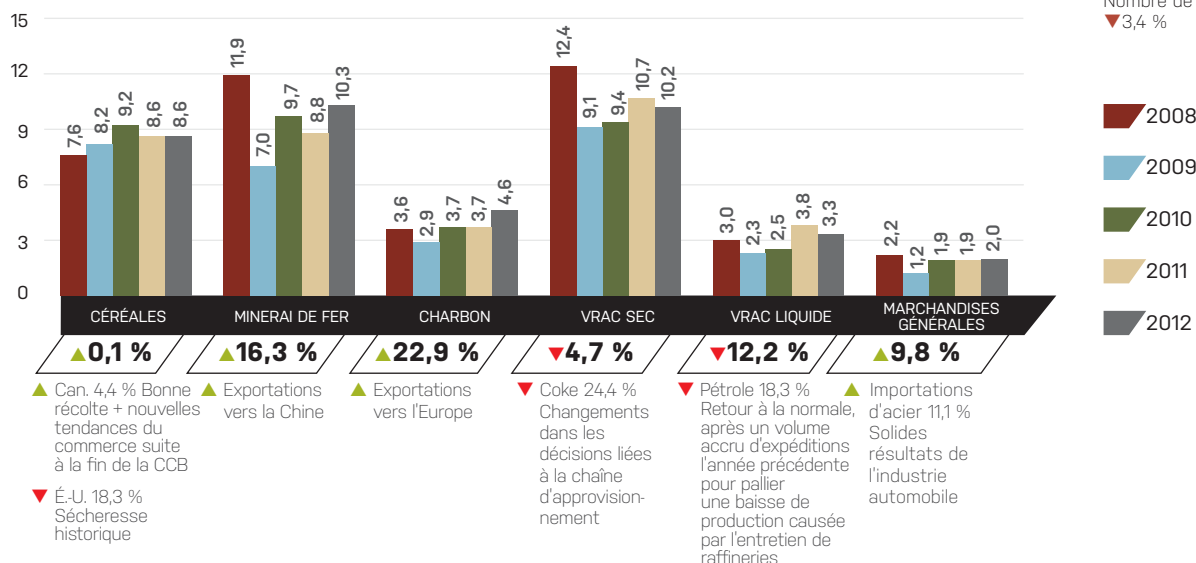
Le Programme incitatif aux nouvelles affaires, qui offre des réductions des péages pour certaines nouvelles expéditions de marchandises (définies généralement comme étant soit des marchandises existantes transportées en fonction de nouvelles combinaisons lieu d'origine/destination, soit des marchandises qui n'avaient pas été transportées sur la Voie maritime au cours d'une période donnée), a suscité 111 demandes en 2012. Parmi elles, 96 ont été approuvées.

RÉSULTATS DU TRAFIC : COMBINÉ

(en million de tonnes)

Tonnage total : 39,1 MT
▲ 4,0 %

Nombre de navires : 4083
▼ 3,4 %

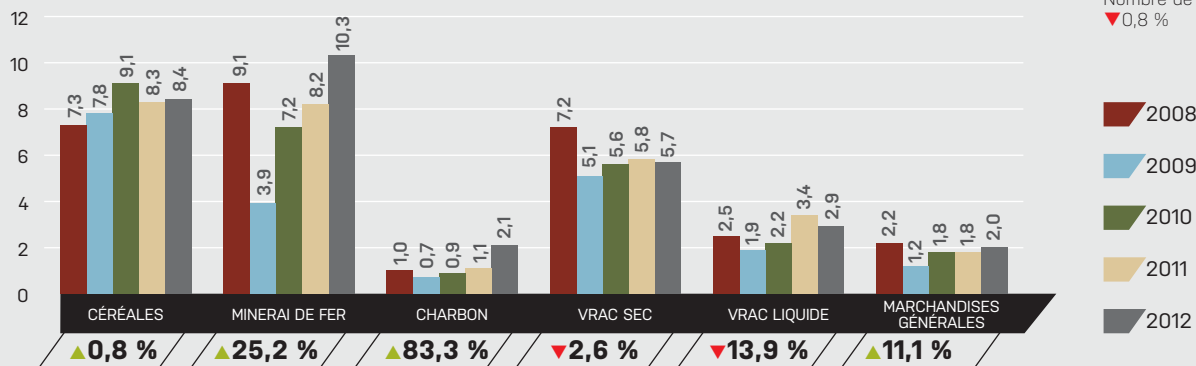


RÉSULTATS DU TRAFIC : RÉGION MLO

(en million de tonnes)

Tonnage total : 31,4 MT
▲ 9,3 %

Nombre de navires : 2975
▼ 0,8 %

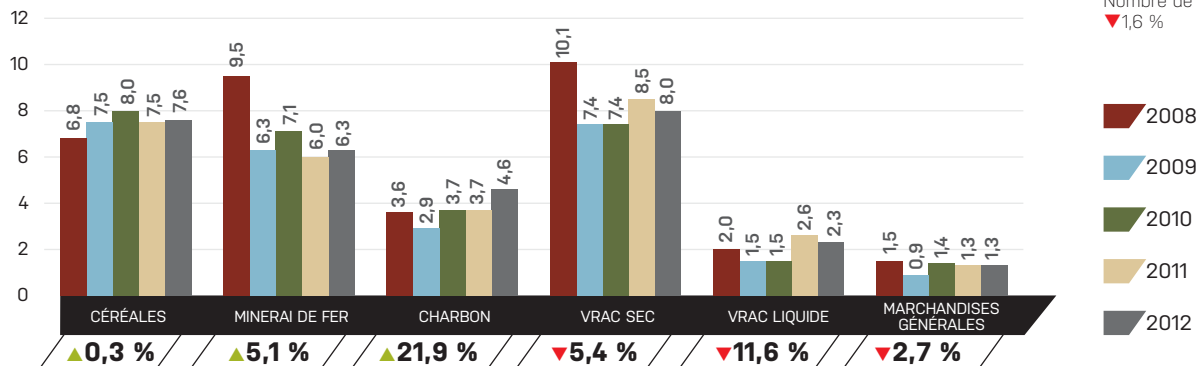


RÉSULTATS DU TRAFIC : RÉGION NIAGARA (CANAL WELLAND)

(en million de tonnes)

Tonnage total : 30,0 MT
▲ 1,2 %

Nombre de navires : 3243
▼ 1,6 %



En tout, 365 mouvements ont été enregistrés au titre des nouvelles affaires en 2012, correspondant à 3,2 millions de tonnes (dont en premier lieu des exportations de charbon).

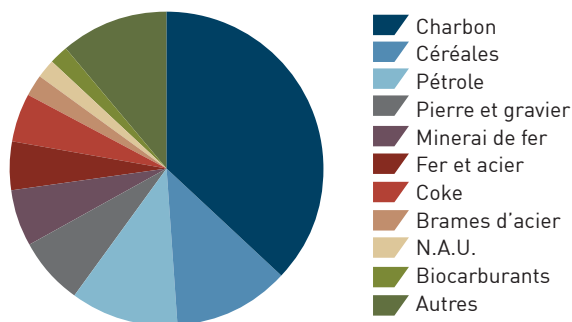
En 2012, des revenus de 5,1 millions de dollars étaient associés au Programme incitatif aux nouvelles affaires, c'est-à-dire 7,7 % des revenus de péages de la Corporation. Depuis cinq ans, la Corporation a gagné 17,6 millions de dollars en revenus grâce à ce programme, soit 5,7 % de ses revenus de péages cumulatifs. Le diagramme intitulé « Nouvelles affaires : Revenus », ci-dessous, présente un bilan des nouveaux transports de marchandises que la Corporation a attirés sur la Voie maritime.

PÉAGES DE LA VOIE MARITIME ET MESURES INCITATIVES

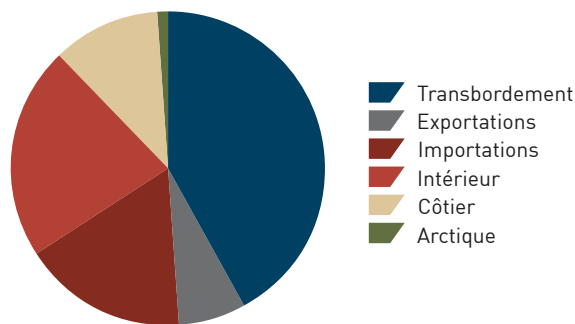
Après avoir gelé les taux de péage pendant cinq années consécutives, une modeste augmentation de 3 % a été appliquée pour la saison de navigation 2013. Afin d'entretenir l'élan créé par ses initiatives de développement commercial, la Corporation continue d'offrir divers programmes de taux incitatifs aux utilisateurs de la Voie maritime. Le Programme incitatif à la nouvelle clientèle et le Programme incitatif au service continuent de susciter l'intérêt chez les clients actuels aussi bien que des nouveaux clients potentiels. En raison de la conjoncture

Nouvelles affaires : Résultats

Tonnage total : 3,2 MT
Expéditions : 365



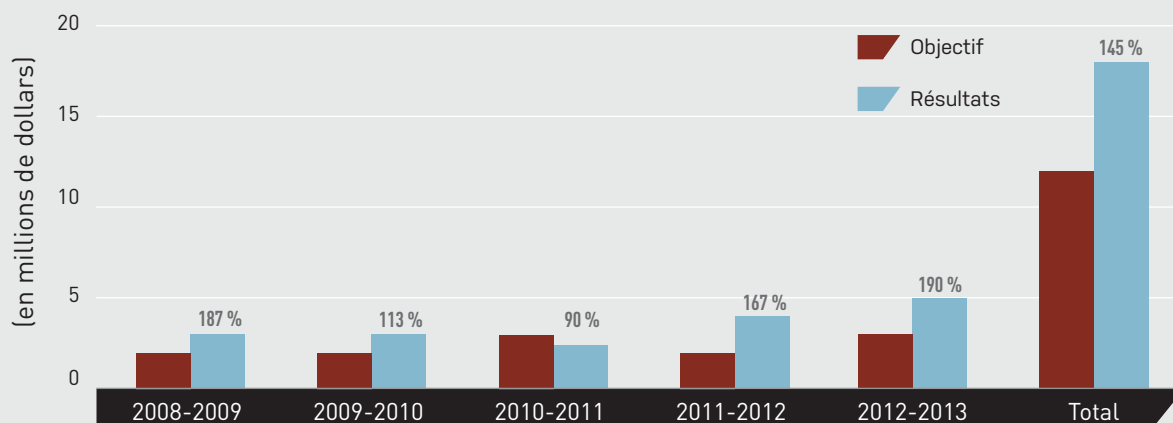
Par produit (tonnes)



Par secteur (%)

économique difficile, l'intérêt porté au Programme incitatif au volume a été très modeste. Toutefois, il a augmenté récemment à la faveur du redressement économique.

Nouvelles affaires : Revenus





Délégués de la mission commerciale de la Voie maritime au port de Gand

(De gauche à droite) Bruce Hodgson, directeur du développement des marchés, Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent; Hendrik Jan van Engelen, directeur commercial, port de Gand; Craig Middlebrook, administrateur intérimaire, Saint Lawrence Seaway Development Corporation; Danny Vancoppenolle, directeur commercial, port de Gand

ACTIVITÉS DE DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL DE L'AUTOROUTE H₂O

L'« Autoroute H₂O » est une initiative de développement commercial qui a été lancée par une alliance d'intervenants du secteur des transports du réseau Grands Lacs-Voie maritime. La Corporation en assume la direction, s'attachant à faire mieux connaître les avantages du réseau et à y attirer de nouveaux transports de marchandises.

Notre campagne de publicité continue d'utiliser le thème Autoroute H₂O. Les publicités portent sur des cargaisons particulières, mettant en valeur les atouts de la Voie maritime pour le transport de marchandises en vrac et de marchandises générales. En outre, des publicités sur les divers péages incitatifs de la Corporation ont été ajoutées à la campagne.

Le compte Twitter de l'Autoroute H₂O, @hwyh2o, bénéficie aujourd'hui d'un nombre considérable d'abonnés. Il s'est avéré un outil efficace pour renseigner les clients potentiels, le grand public et les membres de l'Autoroute H₂O sur les activités de développement commercial. Des microbillets renvoient les abonnés au site Web de l'Autoroute H₂O et à d'autres renseignements pertinents sur le réseau. L'ajout d'Instagram, une application de mise en valeur des photos, a apporté un moyen de diffuser une variété d'images faisant la promotion de la navigation commerciale dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime.

En mai 2012, les délégués de la mission commerciale de la Voie maritime se sont rendus à Anvers (Belgique) pour participer à l'exposition Breakbulk Europe. La délégation regroupait 15 intervenants du réseau Grands Lacs-Voie maritime. Les délégués ont assisté à des exposés présentés par l'AEBIOM (Association européenne de la biomasse), EURACOAL (Association européenne du charbon et du lignite),

U.S. Wheat Associates et Spliethoff. Ils y ont découvert des perspectives sur les défis et les possibilités qui se présentent à ces organisations quand elles font des affaires dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime. De plus, les délégués ont visité le port de Gand et le terminal Fednav au port d'Anvers.

Le 12 septembre 2012, un atelier sur la biomasse a réuni une trentaine de participants à Toronto. Soutenu par le ministère des Richesses naturelles de l'Ontario, il a permis à des fournisseurs de biomasse, des transporteurs et des ports d'examiner ce qui est nécessaire dans l'infrastructure portuaire de la Voie maritime pour faciliter le transport de cargaisons de biomasse.

La 8^e Conférence annuelle Autoroute H₂O a eu lieu les 13 et 14 novembre 2012 à Toronto. Elle s'inscrivait sous le thème de la diversification du réseau. La rencontre qui s'est tenue sur deux jours entiers a permis d'examiner la diversification du réseau selon trois perspectives : produits transportés et routes; possibilités en matière de services aux navires; et développement opérationnel. Les 136 délégués ont entendu divers conférenciers, qui ont décrit certaines des possibilités qui s'offrent dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime.

Les équipes de développement commercial de la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent et de la Saint Lawrence Seaway Development Corporation des États-Unis continuent de travailler de concert à la mise en œuvre d'un plan de marketing pour la promotion du réseau. Le plan commun est un outil servant à intégrer et coordonner chaque année les buts et objectifs de la promotion de la navigation sur l'Autoroute H₂O (le réseau Grands Lacs-Voie maritime).



Robert Lemm, de l'entreprise Aerolift Technologies, a présenté un exposé sur la manutention de marchandises avec des appareils à vide lors de la Conférence de l'Autoroute H₂O. M. Lemm est venu des Pays-Bas pour parler de la façon dont cette technologie innovatrice pourrait profiter aux utilisateurs du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent.

Au confluent des grands axes maritimes

L'**Autoroute H₂O**, votre porte d'entrée vers les grands centres industriels de l'Amérique du Nord. À proximité des fabricants et de leurs clients, l'**Autoroute H₂O** est le choix logique pour le transport en toute efficacité des matières premières et des produits manufacturés. Plus de 150 millions de clients potentiels se trouvent à moins de huit heures de route des ports qui jalonnent notre voie maritime. Le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent continue à répondre aux besoins des clients en offrant un service fiable et rentable. Pour démontrer notre engagement à fournir le meilleur rapport qualité-prix en matière de transport, nous avons lancé un nouveau programme incitatif plus concurrentiel à l'intention de nos clients. Pour en savoir plus sur ces avantages, visitez notre site Web à www.auth2o.com



Situation stratégique



Fiable



Rentable

Ça coule de source!

www.auth2o.com



The St. Lawrence
Seaway Management
Corporation

Corporation de Gestion
de la Voie Maritime
du Saint-Laurent

CAP SUR **AUT
H₂O**

EXCELLENCE OPÉRATIONNELLE

La Voie maritime excelle à transporter des marchandises efficacement en assurant le transit de navires dans un réseau navigable sûr et fiable, de façon économique. La Corporation continue d'investir dans le renouvellement des actifs et de tirer parti de la technologie pour rehausser la compétitivité du transport maritime.

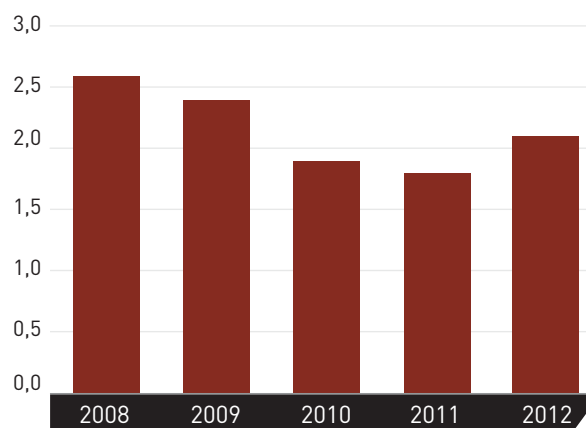
SANTÉ ET SÉCURITÉ EN MILIEU DE TRAVAIL

La Corporation tient à assurer la sécurité en milieu de travail. Dans la période du 1^{er} avril 2012 au 31 mars 2013, elle a connu des taux de 0,4 accident et 6,2 jours perdus par 100 personnes par année. Ces résultats sont une nette amélioration par rapport aux 1,7 accidents et 31 jours perdus par 100 personnes par année enregistrés en 2012.

SÉCURITÉ ET SÛRETÉ MARITIMES

Au cours de la saison de navigation 2012, il y a eu 13 incidents occasionnant des dommages à des navires, soit 2,1 incidents par 1000 transits. Aucun incident n'a causé de pollution ou de blessures. Le transport maritime reste le moyen le plus sûr et le plus fiable de transporter des marchandises.

Taux d'incidents de navires
(Nombre d'incidents par 1000 transits)



PRÉPARATION AUX SITUATIONS D'URGENCE

En 2012, la Corporation a continué de veiller à son état de préparation aux urgences. Les employés ont acquis des connaissances et des perspectives en participant à divers exercices de formation.

- Le 14 septembre 2012, les membres de l'équipe d'intervention d'urgence de la Région MLO ont participé à une séance de formation. Chacun a été appelé à préciser son rôle et ses responsabilités face aux problèmes soulevés par un scénario fictif.
- Le 31 octobre 2012, la Région Niagara a organisé un exercice interne sur table, sur la base d'un scénario où un navire heurtait les portes de

l'extrémité aval d'une écluse, et d'importants dommages étaient occasionnés au navire et à l'infrastructure de la Voie maritime. L'exercice a permis d'examiner ce qui pourrait se produire si la navigation devait être suspendue pendant une période prolongée. En conclusion, un bilan a été dressé pour dégager les leçons à retenir.

- En mars 2013, des membres du personnel opérationnel de la Région MLO ont participé à diverses simulations d'urgences au centre de contrôle du trafic. Cette séance a servi à préparer l'ouverture de la saison de navigation.

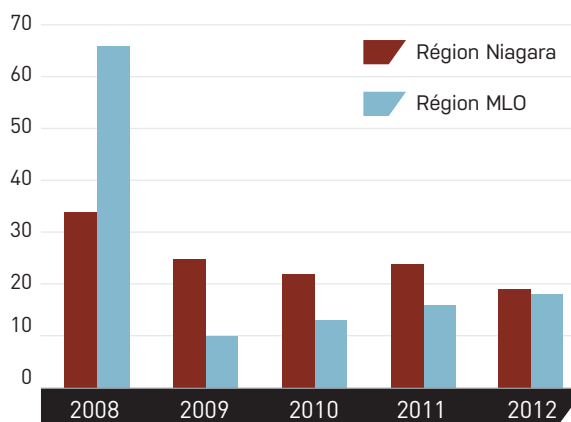
En décembre, dans le cadre de l'amélioration continue de son programme de gestion des urgences, la Corporation a procédé à un examen de son état de préparation. Les recommandations découlant de l'examen seront traitées en 2013.

DES INFRASTRUCTURES FIABLES

Le maintien d'un réseau de transport sûr, fiable et économique est essentiel à la capacité de la Voie maritime de faciliter le mouvement efficace de marchandises. La saison de navigation 2012 a de nouveau démontré la fiabilité remarquable de la Voie maritime. Aussi bien la disponibilité que la fiabilité du réseau ont été supérieures aux objectifs.

Retards attribuables au réseau, par transit

(Objectif depuis 2007 : moins de 20 minutes par transit)



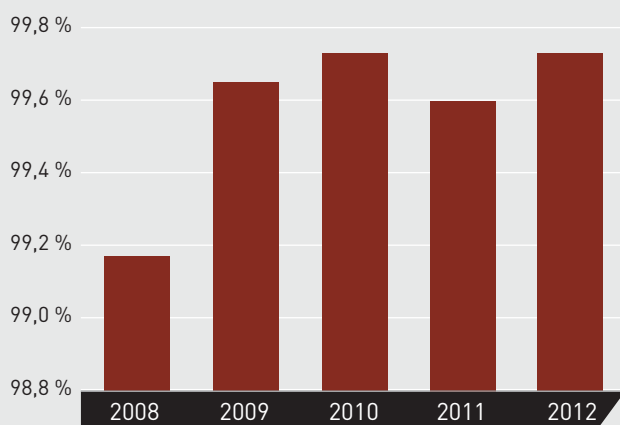
La Corporation a maintenu le retard moyen attribuable à ses opérations à moins des 20 minutes par transit prévues par son objectif, et ce, dans les deux régions.

RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

La Corporation a mené à bien divers projets de renouvellement des actifs dans l'année écoulée, qui était la dernière de son plan 2008-2013 en la matière. Ce plan prévoyait en tout des investissements de 265 millions de dollars.

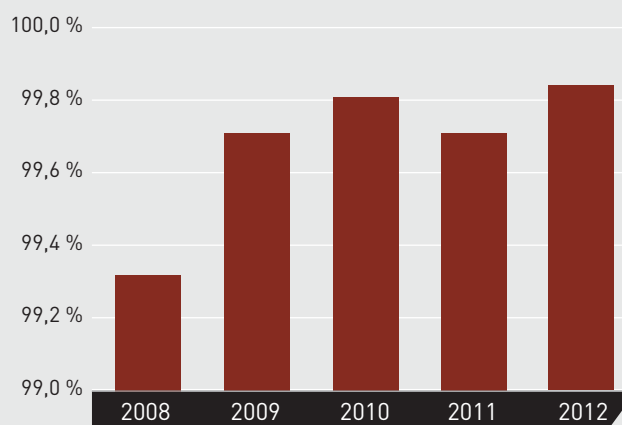
Disponibilité du réseau

(Objectif : 99,00 %)



Fiabilité du réseau

(Objectif : 99,75 %)





Découpe de créneaux dans le mur de l'écluse supérieure de Beauharnois, en vue de l'installation d'unités d'amarrage mains libres.



Réparation des portes à secteurs à l'écluse 7 (canal Welland).

Les projets majeurs suivants ont été réalisés l'année passée :

RÉGION MONTRÉAL-LAC ONTARIO

- Remplacement de l'ancrage des défenses et réparation du béton au mur d'approche en amont de l'écluse de Saint-Lambert
- Remplacement des mécanismes et des moteurs à l'écluse de Saint-Lambert
- Remise en état des pompes d'assèchement à l'écluse de la Côte Sainte-Catherine
- Remplacement des moteurs et démarreurs au pont 10
- Remplacement des protections des mécanismes des vannes et des portes de l'extrémité amont de l'écluse inférieure de Beauharnois
- Remise en état de la vanne 1 à l'écluse supérieure de Beauharnois et réparations au béton du ponceau
- Remise en état des glissières de la vanne 3 à l'écluse supérieure de Beauharnois et réparations au béton
- Découpe de créneaux dans le mur de l'écluse supérieure de Beauharnois, en vue de l'installation d'unités d'amarrage mains libres
- Remplacement de la génératrice et des câbles d'alimentation à l'écluse d'Iroquois

- Pose de panneaux en vue du remplacement futur des mécanismes et des moteurs à l'écluse d'Iroquois

RÉGION NIAGARA

- Remise en état de la pompe d'assèchement n° 3 et du puisard de l'écluse 1
- Remplacement du mur d'amarrage ouest, en bois, en aval de l'écluse 2
- Réparation des piliers des murs d'amarrage dans les biefs 1, 2 et 3
- Stabilisation du mur de soutènement au déversoir 3
- Remise en état des pierres d'angle des portes busquées, des buscs et des charnières à l'écluse 4 (portes 1 et 2)
- Remise en état des vannes 3 à 6, des joints latéraux et des tourillons à l'écluse 5
- Remise en état du mécanisme d'entraînement au déversoir 7
- Réparation des portes à secteurs à l'écluse 7
- Remplacement du tablier de béton du pont 11
- Remplacement des cloisons des vannes de remplissage à l'écluse 8
- Réparation des quais 12, 16 et 18.1

RÉACTION ALCALI-GRANULAT (RAG)

La réaction alcali-granulat (RAG) est une réaction chimique qui produit un gonflement du béton au fil du temps. Le béton des écluses de Saint-Lambert, de la Côte Sainte-Catherine et de Beauharnois (écluses inférieure et supérieure) est touché par la RAG. Le gonflement mène à deux genres de problèmes : réduction progressive du dégagement latéral dans les écluses et désalignement progressif de matériel mécanique lourd tel que vannes et portes des écluses.

Des programmes correctifs sont en place depuis 10 ans pour rectifier le désalignement du matériel mécanique causé par le gonflement du béton. En 2012, des réparations ont été effectuées au béton dans les ponceaux à l'écluse de la Côte Sainte-Catherine et à l'écluse inférieure de Beauharnois pour assurer le fonctionnement fiable des vannes. Les glissières de certaines vannes ont aussi été remplacées par un nouveau modèle qui permet une plus grande plage de réglages pour compenser le gonflement du béton. Ce genre d'innovation prolongera l'intervalle entre les interventions.

La Corporation a aussi effectué des simulations pour modéliser deux blocs à l'écluse de la Côte Sainte-Catherine. Les tests ont servi à recueillir de l'information sur les techniques de construction qui peuvent être utilisées pour remettre en état des structures d'écluses assujetties à un gonflement. En plus des inspections routinières des murs d'écluse pour surveiller la progression du gonflement du béton, une nouvelle technique de balayage tridimensionnel a été mise en œuvre dans la dernière année. L'information plus détaillée ainsi obtenue donnera aux ingénieurs le moyen de prendre des décisions critiques au sujet du genre de travail de remise en état qui est requis, de sa portée et du moment où il doit être effectué.

INITIATIVES STRATÉGIQUES

SYSTÈME D'INFORMATION SUR LE TIRANT D'EAU

Le 14 mai 2012, le *MV Atlantic Huron* de Canada Steamship Lines a transité dans la Voie maritime en exploitant un tirant d'eau de 26 pi 9 po (3 pouces de plus que le maximum publié), grâce à l'utilisation d'un système d'information sur le tirant d'eau (SIT) à bord. Ce succès est le fruit de six ans de recherche, de développement et d'essais.

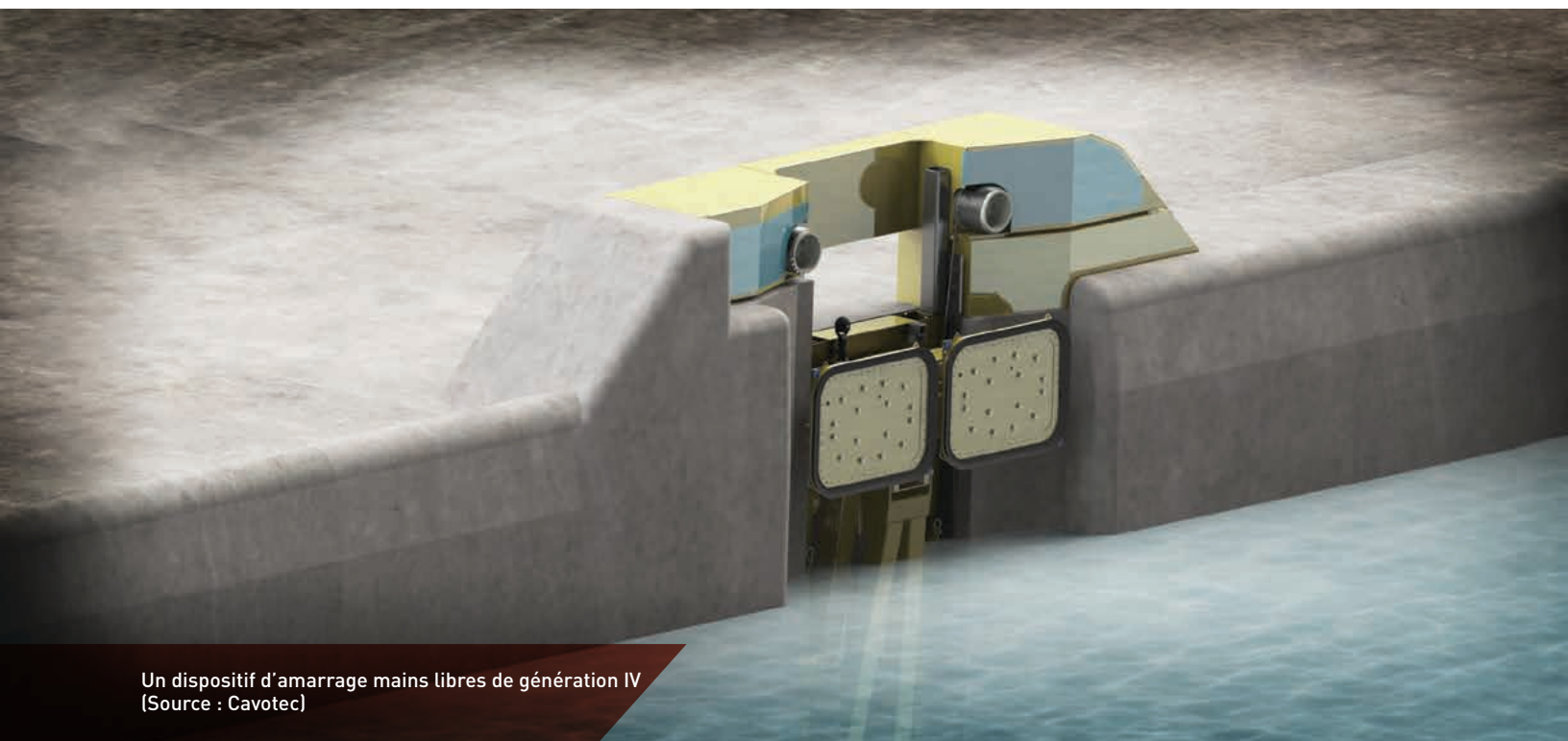
Le SIT est une importante percée technologique. Il procure aux navires un moyen d'utiliser de façon optimale la colonne d'eau disponible, en toute sécurité. Pendant la saison de navigation 2012, des navires bénéficiant des 3 pouces supplémentaires de tirant d'eau autorisés pour les navires dotés d'un SIT ont effectué 34 transits dans la Région MLO et 26 dans la Région Niagara.

Divers magazines et revues de l'industrie maritime ont largement fait état de la mise en œuvre du SIT. Des exposés sur le SIT ont aussi été présentés au Comité national sur les aides électroniques à la navigation ainsi qu'à la rencontre Mariners' Workshop, à Vancouver.

NIVEAU DE L'EAU ET GESTION DU TIRANT D'EAU

En raison des faibles niveaux de l'eau par suite des précipitations minimales de 2012, la Corporation a soigneusement surveillé les conditions de navigation. Elle a recouru à diverses stratégies pour optimiser l'utilisation de la colonne d'eau disponible.

- Le 25 juin, les faibles niveaux de l'eau sur le lac Saint-Louis ont mené à une réduction du tirant d'eau maximum autorisé pour certains types de navires dans la Région MLO, à 26 pi 3 po. La réduction est restée en vigueur jusqu'à la fin de la saison.
- En septembre, le niveau du lac Ontario était à son plus bas depuis 1964, pour ce stade de la saison. Par conséquent, des restrictions ont été imposées en octobre aux transits des navires ayant un tirant d'eau supérieur à 25 pi 7 po, dans le port de Port Weller.



Un dispositif d'amarrage mains libres de génération IV
(Source : Cavotec)

- En novembre, une réduction de 3 po du tirant d'eau a été annoncée pour les navires transitant à la fois dans la Région Niagara et la Région MLO. Elle devait entrer en vigueur le 11 décembre, mais des précipitations suffisantes ont permis de reporter plusieurs fois la réduction. La mesure a finalement été annulée le 20 décembre.

Pendant toute la saison de navigation, le Conseil international de contrôle du fleuve Saint-Laurent a maintenu un niveau d'eau minimum de 67 pi 7 po (20,6 m) dans le lac Saint-Louis. Cet appui vital a permis de parer à la nécessité de toute réduction supplémentaire du tirant d'eau autorisé dans la Région MLO.

Compte tenu des mesures évoquées ci-dessus, de concert avec l'introduction du SIT, la Corporation a réussi à minimiser l'incidence des faibles niveaux de l'eau pour la navigation. En 2012, malgré des niveaux relativement bas, 4083 transits de navires ont permis de transporter 39 millions de tonnes de marchandises sur la Voie maritime; en comparaison, dans la saison plus « humide » de 2011, 4227 transits avaient servi à transporter 37,5 millions de tonnes. En 2013, la Corporation continuera de surveiller activement les conditions et de faire un usage optimal des niveaux d'eau disponibles.

AMARRAGE MAINS LIBRES

En 2012, les détails de conception du système d'amarrage mains libres (AML) de génération IV ont été mis au point. L'installation de trois doubles ventouses de génération IV à l'écluse supérieure de Beauharnois commencera ce printemps. La phase finale des essais est prévue cet été. Les unités de génération IV sont complètement mobiles sur le plan vertical, de sorte qu'elles pourront être placées de façon à éviter les barres d'usure des navires. Les unités peuvent aussi s'avancer jusqu'à 2 mètres dans l'écluse, et saisir un navire pour le maintenir en place dans l'écluse sans qu'il touche le mur de béton (évitant que la coque frotte contre le béton pendant l'éclusage).

AUTOPOSITIONNEMENT DES NAVIRES

Dans l'autopositionnement des navires, la nouvelle séquence de pré-repérage s'est avérée très efficace pour mesurer la position d'un navire pendant l'éclusage. En 2013, la validation du processus pour les ensembles remorqueur-chaland se poursuivra.

La pleine mise en œuvre de la nouvelle séquence de pré-repérage devrait être achevée dans la Région MLO en 2013. Dans la Région Niagara, la pose de scanners supplémentaires aux écluses 4, 5 et 6 du canal Welland est en cours, et les tests de la séquence de pré-repérage continueront en 2013.

SÉCURITÉ DE L'INFORMATION

Le groupe chargé de la sécurité de la technologie de l'information a continué la mise en œuvre de mesures de surveillance, de détection et de prévention afin d'assurer la sécurité de l'information électronique de la Corporation. La Corporation vise à protéger ses actifs à la fois en utilisant une technologie de pointe pour la prévention des intrusions et en formant ses employés de sorte qu'ils respectent des pratiques sécuritaires dans les activités quotidiennes.

GESTION DE L'EAU DE BALLAST

En 2012, 100 % des navires entrant dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime et provenant d'au-delà de la zone économique exclusive (386 transits en tout) ont été soumis à un examen de la gestion de l'eau de ballast visant toutes leurs citernes de ballast. À la suite des évaluations précédant leur arrivée, 11 navires ont changé de cap afin de pouvoir procéder à un renouvellement de l'eau de ballast satisfaisant.

Tous les formulaires de rapport sur l'eau de ballast ont été examinés pour évaluer l'historique de l'eau de ballast, la conformité aux règles, les renseignements sur l'itinéraire et le lieu de rejet proposé. À l'issue de 6974 évaluations, la conformité de 6841 citernes à la réglementation sur l'eau de ballast a été constatée, et des avis de conservation ont été délivrés à l'égard de 133 citernes (de 36 transits de navires). Un tel avis ordonne que le navire conserve à bord toute l'eau de ballast (des citernes non conformes) jusqu'à ce que le navire quitte le réseau Grands Lacs-Voie maritime.

Des vérifications ultérieures ont indiqué qu'aucune eau de ballast non conforme n'a été rejetée dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime. Dans la saison de navigation 2013, le taux de conformité devrait demeurer tout aussi élevé.

DURÉE DE LA SAISON DE NAVIGATION

La durée de la saison de navigation 2012 s'inscrit dans la norme de la dernière décennie. La Voie maritime a ouvert sa 54^e saison de navigation le 22 mars 2012. Le réseau est resté ouvert pendant 283 jours dans la Région MLO, et 285 jours dans la Région Niagara (canal Welland). Le dernier navire à transiter la section MLO a quitté l'écluse d'Iroquois le 29 décembre. Le même navire a été le dernier à transiter dans le canal Welland, quittant l'écluse 8 le 31 décembre.



Un effectif motivé, compétent et polyvalent qui assume ses responsabilités est essentiel pour assurer le transport efficace des marchandises. C'est pourquoi la Corporation veille à ce que son personnel possède à la fois les outils voulus et un environnement propice à une forte productivité.

RENFORCEMENT DE LA GESTION DU RENDEMENT

La Corporation a mis en place une nouvelle structure organisationnelle afin de servir chaque objectif associé à ses cinq piliers stratégiques, y compris une main-d'œuvre très performante. Ces changements assurent une plus grande clarté quant aux divers rôles. Ils créent aussi une synergie en réunissant des groupes ayant des buts communs et les compétences voulues pour réaliser les objectifs de la Corporation en vue d'un avenir durable.

En outre, en offrant de la formation et en adoptant de nouvelles méthodes, la Corporation a appuyé ses responsables de la gestion de l'élément humain. Elle a aussi accru la responsabilisation et la transparence. Faisant suite aux efforts de l'année précédente, la Corporation a continué de renforcer son plan de relève en investissant dans la perfectionnement de futurs chefs de file, offrant des possibilités de formation et de développement du leadership.

FAVORISER LE MIEUX-ÊTRE DES EMPLOYÉS

La Corporation reconnaît l'importance que revêtent les programmes visant le mieux-être des employés pour accroître la mobilisation et la productivité et réduire l'absentéisme. Tout au long de l'année, diverses initiatives ont été lancées pour favoriser le mieux-être des employés. De plus, la Corporation a coordonné une campagne d'un mois vouée au mieux-être, coïncidant avec le Mois de la santé au travail au Canada.

Grâce à ces mesures et en encourageant à la fois la participation des employés et l'engagement des gestionnaires, la Corporation a créé une culture de soutien favorisant des modes de vie plus sains. En

reconnaissance de ces efforts, la Région Niagara a reçu les prix Diamant et Platine 2012 de l'organisme Healthy Living Niagara. Ces prix mettent en valeur les environnements de travail qui encouragent, appuient et soutiennent des choix sains. Le siège social de Cornwall a reçu le niveau Or de la Distinction de mérite pour la santé en milieu de travail décernée par le Bureau de santé de l'est de l'Ontario. Ce prix reconnaît les milieux de travail qui encouragent les employés à adopter un style de vie sain.

RECONNAISSANCE DE L'ENGAGEMENT DES EMPLOYÉS

L'engagement des employés est un facteur essentiel au succès des entreprises compte tenu de la concurrence sur les marchés d'aujourd'hui. En 2010, le Prix commémoratif Bob Swenor a été institué en hommage au premier président de la Corporation. Il vise à reconnaître un employé de la Voie maritime qui incarne les valeurs de la Corporation. En 2012, il a été décerné à Shirley Bissonnette. Shirley est entrée au service de la Voie maritime en 2003; elle est agente de la paie et des pensions au siège social de Cornwall. Le prix lui a été présenté en juin 2012, quand elle a été reconnue pour son engagement, son dévouement et l'ensemble de ses contributions à ses collègues, à sa communauté et à la Voie maritime du Saint-Laurent.

SOUTIEN À L'ÉQUITÉ EN EMPLOI

Dans le rapport 2012 sur l'équité en matière d'emploi, la Corporation a été évaluée et son rendement a été comparé à celui d'autres employeurs assujettis à la *Loi sur l'équité en matière d'emploi*. Il a été jugé que la Corporation avait amélioré ses données globales sur l'équité en matière d'emploi, et elle a reçu une cote « au-dessus de la moyenne » par rapport aux employeurs du secteur des transports maritimes.



Dans l'ensemble, la représentation des personnes handicapées est excellente, se situant à un niveau sensiblement supérieur à la disponibilité sur le marché du travail. En ce qui concerne les femmes, la Corporation a aussi obtenu des résultats supérieurs à ceux du secteur des transports maritimes.

Des progrès supplémentaires sont nécessaires à l'égard des « autres groupes désignés », en particulier des Autochtones. Le plan de la Corporation pour l'équité en matière d'emploi sera examiné cette année. Les buts à court terme et à long terme seront passés en revue, ainsi que les échéanciers et les stratégies en vue d'éliminer les obstacles et d'assurer une représentation adéquate des quatre groupes désignés.



ENGAGEMENT DES INTERVENANTS

La Corporation reconnaît qu'à titre de gardien de la Voie maritime du Saint-Laurent, elle doit gérer la voie navigable en tenant compte des intérêts d'un large éventail de parties intéressées, y compris des entreprises et des industries, des communautés locales et des plaisanciers.

L'AVANTAGE MARITIME – ÉTUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL

La Corporation est un acteur clé appuyant L'avantage maritime, une initiative binationale de communication et d'éducation parrainée par l'industrie maritime. Le mandat de L'avantage maritime est de faire connaître les avantages économiques et environnementaux à transporter des marchandises dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime.

Avec l'avènement de la nouvelle génération de navires qui commencent à apparaître sur notre voie navigable, comme les navires de la classe Trillium de Canada Steamship Lines et de la classe Equinox de l'Algoma Central Corporation, les transports maritimes vont encore augmenter leur avantage en tant que moyen le plus économe

en carburant pour le transport des marchandises. Afin de quantifier l'avantage véritable du mode maritime sur le plan de l'efficacité énergétique, L'avantage maritime a parrainé une étude entreprise par le Research and Traffic Group.

Comme il en a été question plus haut dans ce rapport, l'étude évaluée par des pairs intitulée *Impacts environnementaux et sociaux du transport maritime* a été publiée en février 2013. Elle confirme que le transport maritime est le moyen de transporter des marchandises qui consomme le moins de carburant et qui émet le moins de gaz à effet de serre (GES), en comparaison des modes ferroviaire et routier.

Transporter davantage de marchandises à bord de navires est un moyen facile de réduire le bilan carbone global de l'industrie des transports tout en favorisant le commerce et la croissance économique. Les navires qui transportent des marchandises dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime soutiennent 227 000 emplois et 35 milliards d'activité économique par année³. L'avantage maritime continuera de faire connaître ces faits importants à toutes les parties intéressées, de façon à ce que le rôle vital des transports maritimes et leur contribution à notre qualité de vie soient bien compris.

³ Les retombées économiques du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent, Martin Associates (octobre 2011)

ALLIANCE VERTE

La Corporation est un membre actif et un promoteur de l'Alliance verte, une initiative canado-américaine. Le programme de l'Alliance verte, qui est soumis à une vérification indépendante, a pour but d'encourager les ports, les terminaux et les transporteurs partout en Amérique du Nord à adopter des pratiques exemplaires dans la gestion de leur empreinte environnementale.

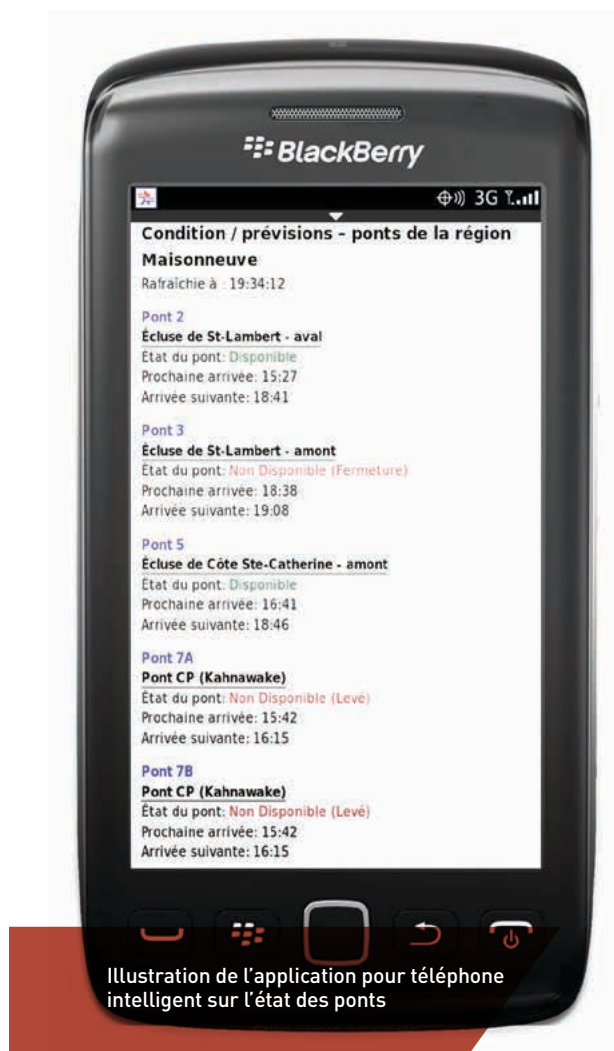
En 2012, une vérification externe a évalué le rendement de la Corporation en fonction d'une série de critères, y compris la gestion des espèces aquatiques envahissantes, les émissions de gaz à effet de serre, la prévention de la pollution dans les voies navigables et sur terre, la gestion des questions communautaires et le leadership en matière environnementale.

L'évaluation a révélé que la Corporation a réalisé des progrès notables sur divers plans, y compris en rehaussant les mesures de prévention de la pollution sur l'eau et sur terre. Globalement, la Corporation a obtenu en 2012 un score de 3,7 sur 5.

ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

En 2012, les émissions de gaz à effet de serre (GES) de la Corporation équivalaient à 1807 tonnes de CO₂ (7 % de moins qu'en 2011).

Une part importante de la réduction s'explique par les températures plus élevées enregistrées au printemps et à l'automne de la saison de navigation : le matériel utilisé pour prévenir la formation de glace dans les écluses de la Voie maritime a consommé moins d'énergie. De fait, le temps relativement doux des quelques derniers hivers a permis de maintenir les émissions totales de GES sous la moyenne annuelle à long terme. Par ailleurs, le chauffage des structures et immeubles de la Corporation a exigé moins d'énergie.



SOUTIEN À NOS COMMUNAUTÉS

La Corporation a continué de resserrer ses liens avec les communautés le long de la Voie maritime. Le festival Beauventois, à Beauharnois, a de nouveau connu un grand succès, de nombreux résidents et visiteurs participant à l'animation de la célébration – y compris les traditionnels vols de cerfs-volants. Le festival du patrimoine maritime Journées du canal, à Port Colborne, est un autre événement que la Corporation continue d'appuyer. Les employés de la Corporation participant à ces activités profitent de l'occasion pour sensibiliser le public à l'importance de la sécurité sur la voie

Information environnementale

Niveaux d'eau (MLO) Niveaux d'eau (Welland) Températures de l'eau Information sur les vents

Températures de l'eau

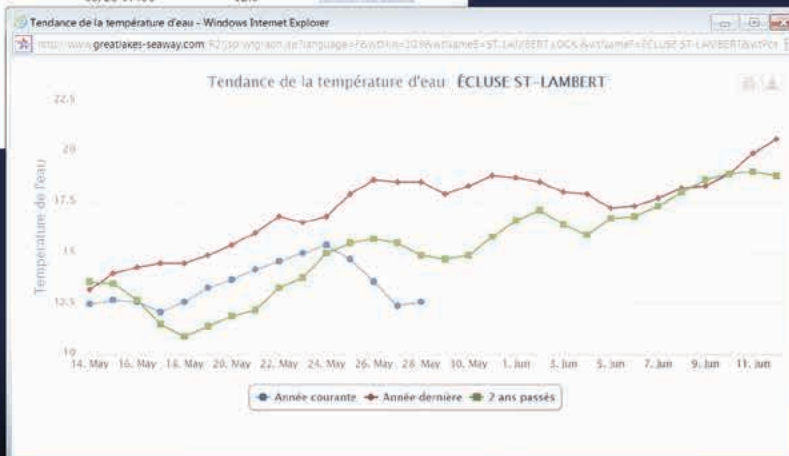
Montréal au lac Ontario

Jauge	Endroit
SLB	ÉCLUSE ST-LAMBERT
CSC	ÉCLUSE CÔTE STE CATHERINE
P09	PONT ST-LOUIS
IRO	ÉCLUSE D'IRCOQUIS

Canal Welland

Jauge	Endroit
L01	ÉCLUSE 1
L07	ÉCLUSE 7
L08	ÉCLUSE 8

Date/Heure	Temp(C)	Tendance
05/28 07:00	12.6	Afficher les détails
05/28 07:00	12.8	Afficher les détails



L'information environnementale présentée dans www.grandslacs-voiemaritime.com comprend maintenant des diagrammes illustrant les tendances.

navigable et autour des structures de navigation de la Voie maritime. Cette année, les conseils portaient notamment sur la nécessité de respecter les indications et avertissements de la signalisation autour des ponts et des terrains de la Voie maritime.

Les employés ont contribué à diverses campagnes de financement, y compris celles de Centraide et de l'Armée du Salut. Les résultats témoignent éloquentement de la générosité des employés de la Voie maritime. Dans le cadre de son engagement en matière de responsabilité sociale des entreprises, la Corporation a versé à Centraide un montant équivalent aux contributions des employés. Au total, la Corporation et ses employés ont donné en 2012 environ 100 000 \$ à diverses campagnes de bienfaisance.

APPLICATION POUR TÉLÉPHONE INTELLIGENT SUR L'ÉTAT DES PONTS

Le 24 octobre 2012, la Corporation a tenu une conférence de presse conjointe avec l'organisme CAA Niagara, à St. Catharines (Ontario), pour annoncer que l'information sur l'état des ponts serait désormais présentée d'une façon compatible avec les navigateurs Web des téléphones intelligents.

Les membres des médias ont été renseignés sur la façon dont les résidents peuvent, avec un téléphone intelligent, vérifier l'état de tous les ponts franchissant le canal Welland et déterminer si un pont qu'ils comptent emprunter est disponible. Les résidents du Québec peuvent utiliser la même fonction pour vérifier l'état des ponts sur le canal de la Rive Sud et le canal de Beauharnois.

INFORMATION ENVIRONNEMENTALE

En réponse à des demandes de nos interlocuteurs, une série d'améliorations ont été apportées en décembre 2012 à la présentation des conditions environnementales dans notre site Web binational www.grandslacs-voiemaritime.com. Les données environnementales courantes et les tendances passées sont maintenant présentées à la fois en chiffres et par des graphiques qui illustrent mieux les tendances sous-jacentes.



DURABILITÉ FINANCIÈRE

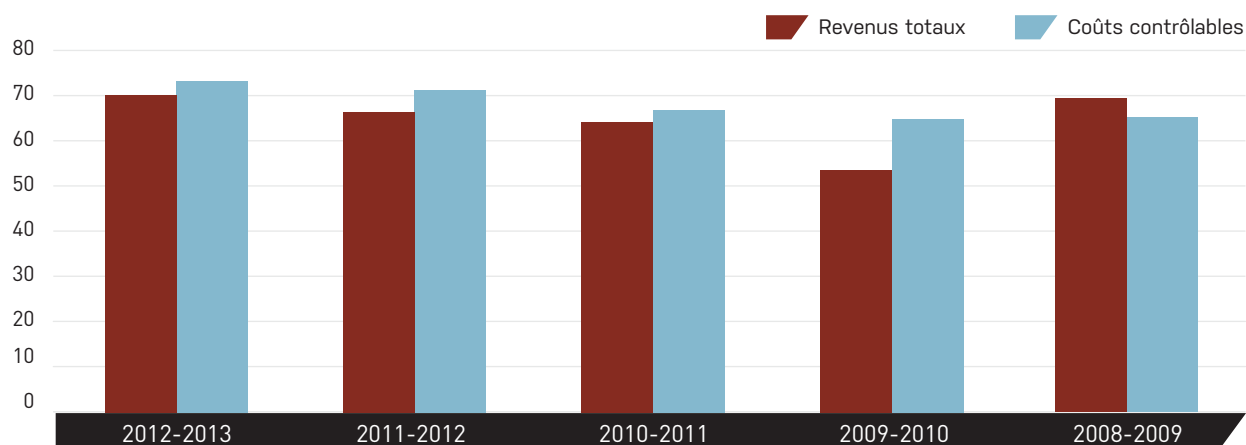
Les résultats de 2012-2013 couvrent la période du 1^{er} avril 2012 au 31 mars 2013. Les résultats présentés aux fins de comparaison couvrent la période correspondante d'exercices précédents.

PRINCIPALES DONNÉES FINANCIÈRES

	2012-2013	2011-2012	2010-2011	2009-2010	2008-2009
Équivalents temps plein (ETP)	584	574	575	572	576
DÉPENSES DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS (en milliers)					
Entretien régulier	4 657 \$	5 330 \$	4 599 \$	4 159 \$	4 389 \$
Entretien majeur	54 643	48 334	44 677	41 056	43 834
Acquisitions d'immobilisations	1 987	1 667	1 492	1 730	2 818
Total – Dépenses de renouvellement des actifs	61 287 \$	55 331 \$	50 768 \$	46 945 \$	51 041 \$

	2012-2013	2011-2012	2010-2011	2009-2010	2008-2009
TONNAGE (en milliers de tonnes)	39 070	37 558	36 548	30 708	40 798
REVENUS (en milliers)					
Péages	66 555 \$	62 967 \$	60 651 \$	50 147 \$	66 272 \$
Autres revenus	3 673	3 537	3 754	3 643	3 088
Total – Revenus	70 228	66 504	64 405	53 790	69 360
COÛTS CONTRÔLABLES (en milliers)					
Salaires et avantages	48 506	48 027	46 282	44 559	44 428
Prestations de retraite et avantages sociaux futurs	12 232	11 118*	8 509	8 610	7 452
Autres dépenses	11 734	12 303	12 207	11 843	13 334
Total – Coûts contrôlables	72 472	71 448*	66 998	65 012	65 214
EXCÉDENT DES (COÛTS CONTRÔLABLES SUR LES REVENUS) / REVENUS SUR LES COÛTS CONTRÔLABLES	(2 244) \$	(4 944*) \$	(2 593) \$	(11 222) \$	4 146 \$

* Après retraitement par suite d'une modification des principes comptables ayant réduit les prestations de retraite et avantages sociaux futurs de 2 140 000 \$.



La version intégrale des états financiers audités de la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent est disponible sur demande.



RÉGIE INTERNE

(AU 31 MARS 2013)

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 Voie maritime en tant que partie intégrante de l'infrastructure des transports du Canada. Le conseil d'administration est composé de représentants du secteur des céréales, du secteur du minerai de fer et de l'acier, des autres industries, des armateurs internationaux et des armateurs domestiques ainsi que d'un représentant respectivement du gouvernement fédéral, du gouvernement du Québec et du gouvernement de l'Ontario. Des comités du conseil d'administration veillent sur la régie interne, la gestion des ressources humaines, l'audit et le renouvellement des actifs.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Jonathan Bamberger (président)
Autres industries

Terence F. Bowles
Président et chef de la direction

Robert J. Armstrong
Gouvernement de l'Ontario

Wayne Devlin
Secteur des céréales

Tim Dool
Armateurs domestiques

Ralph Mercier
Gouvernement du Québec

David Muir
Gouvernement fédéral

Georges Robichon
Armateurs internationaux

James Wilson
Secteur de l'acier et du minerai de fer

RÉGIE INTERNE

DIRIGEANTS

Terence F. Bowles

Président et chef de la direction

Guy Yelle

Vice-président, Opérations
Responsable de la santé et sécurité

Stephen Kwok

Vice-président, Ingénierie et technologie

Jean Aubry-Morin

Vice-président, Relations extérieures
Responsable de l'environnement

Karen Dumoulin

Chef des services financiers

Yvette Hoffman

Avocate-conseil et secrétaire

MEMBRES DE L'INDUSTRIE 2012-2013

ARMATEURS DOMESTIQUES

Algoma Central Corporation

St. Catharines (Ontario)

**Canada Steamship Lines,
Division du groupe CSL Inc.**
Montréal (Québec)

Groupe Desgagnés Inc.
Québec (Québec)

Lower Lakes Towing Ltd.
Port Dover (Ontario)

McKeil Marine Limited
Hamilton (Ontario)

St Marys Cement Inc.
Toronto (Ontario)



Assis, de gauche à droite : Robert J. Armstrong,
Terence F. Bowles, Jonathan Bamberger, David Muir

Debout, de gauche à droite : James Wilson, Tim Dool,
Georges Robichon, Ralph Mercier, Wayne Devlin

CÉRÉALES

ADM Agri-Industries Company
Windsor (Ontario)

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

Bunge du Canada Ltée
Québec (Québec)

Cargill Limited
Winnipeg (Manitoba)

La Commission canadienne du blé
Winnipeg (Manitoba)

Louis Dreyfus Canada Ltd.
Calgary (Alberta)

Richardson International Limited
Winnipeg (Manitoba)

Viterra Inc.
Regina (Saskatchewan)

ARMATEURS INTERNATIONAUX

Agence maritime Navitrans inc.
Laval (Québec)

Colley Motorships Ltd.
Montréal (Québec)

Fednav International Limitée
Montréal (Québec)

Gresco Ltée
Montréal (Québec)

Maritime Laden Inc.
Montréal (Québec)

McLean Kennedy Inc.
Halifax (Nouvelle-Écosse)

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

Services Marine Montréal Inc.
Longueuil (Québec)

Services maritimes Inchcape
Dorval (Québec)

AUTRES MEMBRES

Columbia Grain, Inc.
Minneapolis (Minnesota)

Essroc Italcementi Group
Orillia (Ontario)

Keystone Anthracite Inc.
Repentigny (Québec)

Lafarge Canada Inc.
Concord (Ontario)

Société canadienne de sel limitée
Pointe-Claire (Québec)

Sucre Redpath Ltée
Toronto (Ontario)

Suncor Énergie
Mississauga (Ontario)

ACIER ET MINÉRAI DE FER

ArcelorMittal Dofasco Inc.
Hamilton (Ontario)

Compagnie minière IOC
Montréal (Québec)

U.S. Steel Canada
Hamilton (Ontario)