

# CAP SUR L'AVENIR

Sommaire annuel 2013-2014



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 économique<sup>1</sup>**
- **Permet aux expéditeurs d'économiser 3,6 milliards de dollars en coûts de transport<sup>2</sup>**

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](http://www.grandslacs-voiemaritime.com).

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

••• Le réseau Grands Lacs-Voie maritime s'étend sur 3700 kilomètres de l'océan Atlantique à la tête du lac Supérieur.

● Les 15 écluses de la Voie maritime du Saint-Laurent relient le fleuve Saint-Laurent aux Grands Lacs.

🇨🇦 Administré par la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent

🇺🇸 Administré par la Saint Lawrence Seaway Development Corporation

⚓ Ports majeurs

# TABLE DES MATIÈRES

- 2 CAP SUR L'AVENIR
- 4 VISION
- 4 BUTS ET RÉSULTATS RECHERCHÉS
- 5 MISSION
- 5 NOS VALEURS

## 6 MESSAGE DU PRÉSIDENT

## 9 CROISSANCE DES AFFAIRES

- 10 RÉSULTATS DU TRAFIC
- 11 NOUVELLES AFFAIRES ET PROGRAMMES INCITATIFS
- 12 PÉAGES DE LA VOIE MARITIME
- 12 PLAN DE MARKETING BINATIONAL
- 13 ACTIVITÉS DE DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL DE L'AUTOROUTE H<sub>2</sub>O
- 14 CONFÉRENCES ET EXPOSITIONS

## 15 EXCELLENCE OPÉRATIONNELLE

- 16 PROJET DE MODERNISATION
- 17 LONGUEUR DE LA SAISON DE NAVIGATION
- 17 SÉCURITÉ ET SÛRETÉ MARITIMES
- 18 PRÉPARATION AUX SITUATIONS D'URGENCE
- 18 GESTION DE L'EAU DE BALLAST
- 19 DES INFRASTRUCTURES FIABLES
- 20 GESTION DE L'INFRASTRUCTURE
- 22 SANTÉ ET SÉCURITÉ EN MILIEU DE TRAVAIL
- 22 SÉCURITÉ DE L'INFORMATION

## 23 MAIN-D'ŒUVRE TRÈS PERFORMANTE

- 23 RENFORCEMENT DE LA GESTION DU RENDEMENT
- 24 FAVORISER LE MIEUX-ÊTRE DU PERSONNEL
- 24 RECONNAISSANCE DE L'ENGAGEMENT DES EMPLOYÉS
- 24 SOUTIEN À L'ÉQUITÉ EN EMPLOI

## 25 ENGAGEMENT DES PARTIES PRENANTES

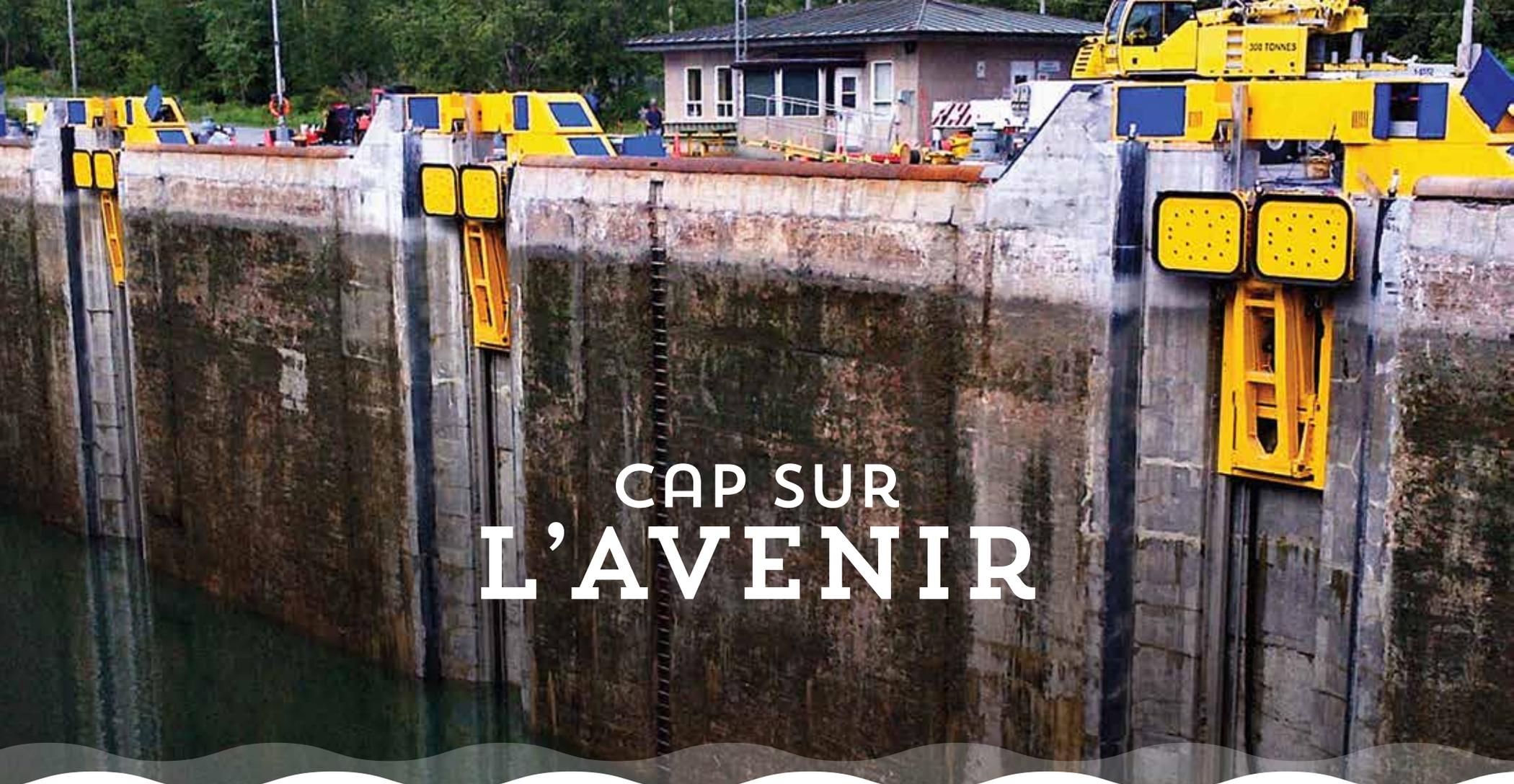
- 25 L'ALLIANCE VERTE
- 26 ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE
- 27 SYSTÈME DE GESTION ENVIRONNEMENTALE
- 27 SOUTIEN À NOS COMMUNAUTÉS
- 27 VISITE DE RICK MERCER

## 28 DURABILITÉ FINANCIÈRE

- 29 PRINCIPALES DONNÉES FINANCIÈRES

## 30 RÉGIE INTERNE

- 31 CONSEIL D'ADMINISTRATION
- 31 DIRIGEANTS
- 32 MEMBRES DE L'INDUSTRIE 2013-2014



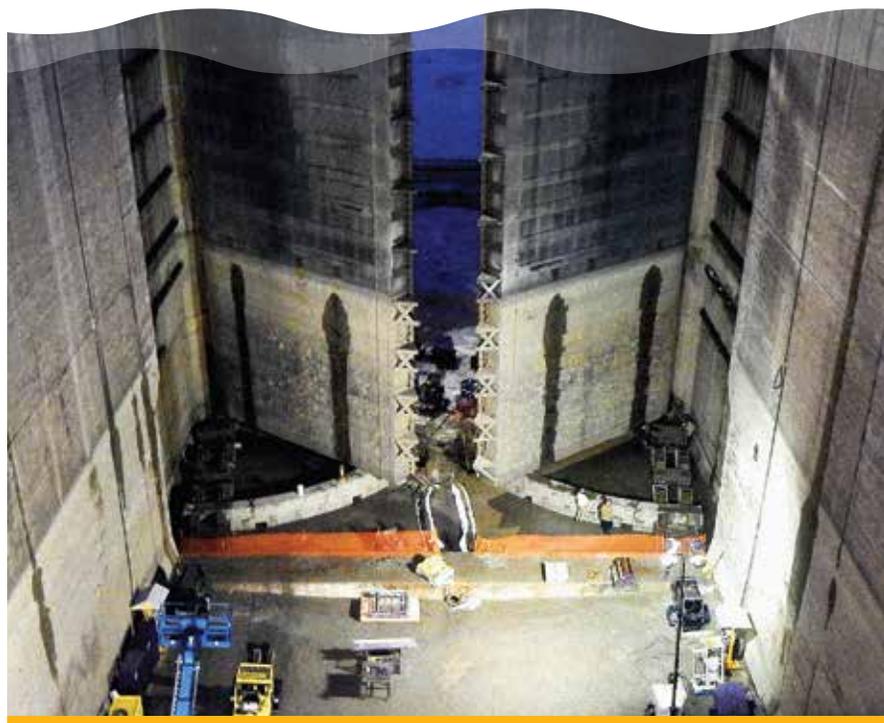
# CAP SUR L'AVENIR

## 1 MODERNISER LES OPÉRATIONS DE LA VOIE MARITIME

Pour transformer les opérations de la Voie maritime et accroître l'efficacité, toutes les écluses à grandes élévations sont en voie de conversion à l'amarrage mains libres (AML). Une fois effectué le passage aux commandes à distance, les écluses seront principalement gérées à partir des centres de contrôle des opérations.

## 2 INVESTIR DANS LE RENOUELEMENT DES ACTIFS

La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent investit 395 millions de dollars sur cinq ans (d'ici 2018). La fiabilité exceptionnelle de la Voie maritime, constamment supérieure à 99 %, est vitale au réseau Grands Lacs-Voie maritime. Le transport de marchandises dans le réseau soutient 227 000 emplois et 35 milliards de dollars par année d'activité économique.



## 3 1 MILLIARD DE DOLLARS DE NOUVEAUX NAVIRES

Les transporteurs expriment toute leur confiance dans l'avenir de la Voie maritime en investissant 1 milliard de dollars dans de nouveaux navires conçus spécifiquement pour la Voie maritime du Saint-Laurent. Par rapport aux autres modes de transport, les nouveaux navires offrent le moyen le plus écologique pour le déplacement des marchandises : moindre consommation de carburant et très faible bilan de carbone.





## VISION

La CGVMSL et ses partenaires... un réseau de transport essentiel pour le 21<sup>e</sup> 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 des résultats 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.

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.

## 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](http://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 titre du rapport de cette année, *Cap sur l'avenir*, traduit notre conviction que nous réalisons de grands progrès en vue d'un avenir plus prospère pour la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent et pour ses employés, ainsi que pour l'industrie maritime dans son ensemble. C'est au total presque 500 millions de dollars qui seront

investis dans les programmes de modernisation et de renouvellement des actifs de la Corporation. Le résultat final sera une Voie maritime du Saint-Laurent qui continuera de servir d'artère des transports extrêmement efficace, sûre et fiable dans les décennies futures.

L'hiver difficile que nous avons connu en 2013-2014 restera sans doute longtemps dans les annales. Il a commencé tôt, et nous avons rapidement été confrontés à une abondante présence de glace. Par conséquent, la Voie maritime est restée ouverte jusqu'au 1er janvier 2014 pour que tous les navires puissent achever leurs transits. Cette date de fermeture est la plus tardive que nous ayons eue, et cette saison de navigation de 286 jours est la plus longue de l'histoire de la Voie maritime.

Malgré l'hiver plus rude et la vaste couverture de glace dans la voie navigable, la Voie maritime a été rouverte le 28 mars, à peine six jours plus tard qu'en 2013 quand la météo avait été bien plus clémente. Bien que la navigation ait été difficile les premières semaines de la saison, nous devons louer les efforts remarquables du personnel de la Voie maritime et de l'industrie maritime et, en particulier, le dévouement et la persévérance de la Garde côtière qui a effectué un travail exceptionnel en dégageant la glace et en escortant des navires commerciaux.

Sur le plan des opérations, la Voie maritime a de nouveau connu de solides résultats l'année dernière, la disponibilité du réseau excédant les 99 %. En outre, nous avons sensiblement réduit les taux de dommages à des navires par rapport à l'année précédente. Les normes sur la durée des transits ont été respectées dans la Région Niagara; dans la Région Montréal-lac Ontario toutefois, nous n'avons pas atteint l'objectif, en grande partie du fait des conditions météorologiques hivernales précoces et extrêmes que nous avons connues pendant la période de la fermeture.

Un important jalon a été franchi en 2013-2014 : l'installation et la mise en service d'unités d'amarrage mains libres (AML) à une écluse, à Beauharnois (Québec). Les éclusages recourant à l'équipement AML sont maintenant la façon normale de procéder à cette écluse. Nous avons aussi reçu l'approbation de Transports Canada pour l'installation d'équipement AML aux autres écluses élevées de la Voie maritime. Les travaux de civil requis ont été réalisés à trois de ces écluses au cours de l'hiver, en vue de l'installation de l'équipement au cours de la saison de navigation 2014. À la fin du plan d'entreprise quinquennal actuel, en 2018, toutes les écluses élevées seront dotées de l'équipement AML. D'ici là, la Saint Lawrence Seaway Development Corporation des États-Unis installera aussi l'équipement AML dans ses écluses.

Dans la prochaine année, nous consacrerons davantage d'efforts à la santé-sécurité. Même s'il n'y a pas eu de blessures majeures en 2013-2014,

nous avons enregistré une hausse du nombre total d'incidents avec perte de temps. Une plus grande sensibilisation à la santé-sécurité et un surcroît de précautions dans l'exécution des tâches sont nécessaires de la part de tous les employés. Des programmes sont en voie d'être mis en œuvre pour réaliser notre objectif de « zéro incident », de sorte qu'à la fin de chaque journée, tous nos employés puissent rentrer à la maison sans souci.

Maintenant, je voudrais aborder nos résultats en matière de trafic et de finances. La saison de navigation 2013 n'a pas répondu à nos attentes quant aux volumes de marchandises. Nos prévisions initiales pour l'année s'appuyaient en partie sur la forte augmentation du trafic que nous avons connue à la fin de la saison 2012. Nous étions loin de penser que la reprise économique continuerait d'être fragile et que des batailles autour du budget du gouvernement américain auraient un effet dissuasif sur les projets d'infrastructure. Nous avons aussi été témoins d'une réorganisation des chaînes d'approvisionnement mondiales qui a mené à une baisse du trafic de certains produits sur la Voie maritime. Dernier élément mais non le moindre, les rudes conditions hivernales de la période de fermeture ont fait que certaines expéditions prévues, notamment de céréales, n'ont pas eu lieu.

En conséquence, nous avons terminé l'année avec 37 millions de tonnes de marchandises, contre 39 millions de tonnes l'année précédente. Après une augmentation de 3 % des taux de péages, nous avons recueilli 63,3 millions de dollars en revenus des péages, contre 66,6 millions de dollars l'année précédente. Dans l'ensemble, bien que nous espérions en début d'année recouvrer nos frais d'exploitation, le tonnage plus faible que prévu ne nous a pas permis de le faire. Nous avons terminé l'année avec un déficit (sur la base des revenus et charges d'exploitation) de 3,7 millions de dollars.

En ce qui concerne les dépenses, les « salaires et avantages » ont connu une forte hausse en raison d'une augmentation de 2,0 millions de dollars des cotisations que nous avons dû verser au régime de retraite. Les « autres dépenses » ont aussi augmenté du fait des rudes conditions hivernales à la fin de la saison de navigation. La cotisation exigée au régime de retraite a été en partie compensée par l'excellent rendement des placements du régime; les crédits hors trésorerie ont ainsi progressé de 5,4 millions de dollars par rapport à l'année précédente. Dans l'ensemble, ces changements ont eu pour effet de réduire le total des coûts contrôlables à 70,5 millions de dollars, contre 72,5 millions de dollars l'année précédente. Cependant, nous ne pouvons pas dresser des plans en supposant que les placements du



régime produiront le même rendement à l'avenir, étant donné le caractère volatil et imprévisible des marchés financiers.

Je suis fier de souligner le fait que nous avons continué d'exercer une grande discipline en matière opérationnelle et dans la réalisation de nos projets de renouvellement des actifs. Par exemple, nous avons recouvré certains frais engagés en raison de transits tardifs, et nous avons réussi à réduire nos primes d'assurance en négociant une baisse du montant d'assurance que nous devons souscrire selon les exigences du gouvernement. En outre, les dépenses consacrées au renouvellement des actifs ont été de 90,3 millions de dollars alors que la limite autorisée était de 95,6 millions de dollars. Nous avons réalisé des économies grâce à des contrats à moindre prix que prévu pour des travaux de génie civil; par ailleurs, une part des réserves prévues pour éventualités n'a pas été dépensée.

Pour 2014-2015, nous prévoyons actuellement 38 millions de tonnes de marchandises. Compte tenu de l'augmentation de 2,5 % de nos taux des péages, nos perspectives financières, bien qu'encore fragiles, sont ainsi améliorées. La croissance économique constatée aussi bien en Amérique du Nord qu'en Europe nous permet de considérer l'avenir avec un optimisme renouvelé. Nous savons aussi que l'excédent de céréales restant des récoltes

records de l'année passée doit maintenant être exporté; nous nous attendons par conséquent à ce que ce segment du marché soit vigoureux.

Dans les années à venir, un accord de libre-échange entre le Canada et l'Europe laisse entrevoir des augmentations du tonnage. Le nouveau service de fret océanique express Cleveland-Europe, lancé en 2014, offre une liaison régulière entre les Grands Lacs et l'Europe. Par ailleurs, à mesure que les marchés émergents d'Asie, d'Amérique du Sud, du Moyen-Orient et d'Afrique continuent de se développer, je crois que la Voie maritime jouera un rôle important en permettant aux entreprises canadiennes et américaines de diversifier leurs relations commerciales. Dans cette optique, nous continuons de faire diligence dans nos efforts de développement commercial dans divers marchés. Sous la bannière de l'Autoroute H<sub>2</sub>O, nous faisons la promotion du réseau Grands Lacs-Voie maritime de concert avec la Saint Lawrence Seaway Development Corporation des États-Unis, les transporteurs, les administrations portuaires et les entreprises de services logistiques.

Le navire en vedette à la cérémonie d'ouverture de cette année était l'*Algoma Equinox*, le premier de huit nouveaux bâtiments commandés par l'Algoma Central Corporation. Doté de machines à la fine pointe du progrès, l'*Algoma Equinox* transporte des marchandises en consommant 45 % de moins de combustible que ses prédécesseurs et en éliminant 97 % des émissions de dioxyde de soufre grâce à un dispositif d'épuration des gaz d'échappement. Comme Algoma, plusieurs armateurs investissent dans des navires expressément conçus pour la Voie maritime. Voilà qui est un signe encourageant de leur confiance dans la viabilité à long terme de notre voie navigable.

En conclusion, les investissements de la Corporation dans le renouvellement des actifs et la modernisation, en même temps que l'important courant de renouvellement de la flotte, font en sorte que la Voie maritime du Saint-Laurent fait résolument « *cap sur l'avenir* ».

Terence F. Bowles

Président et chef de la direction



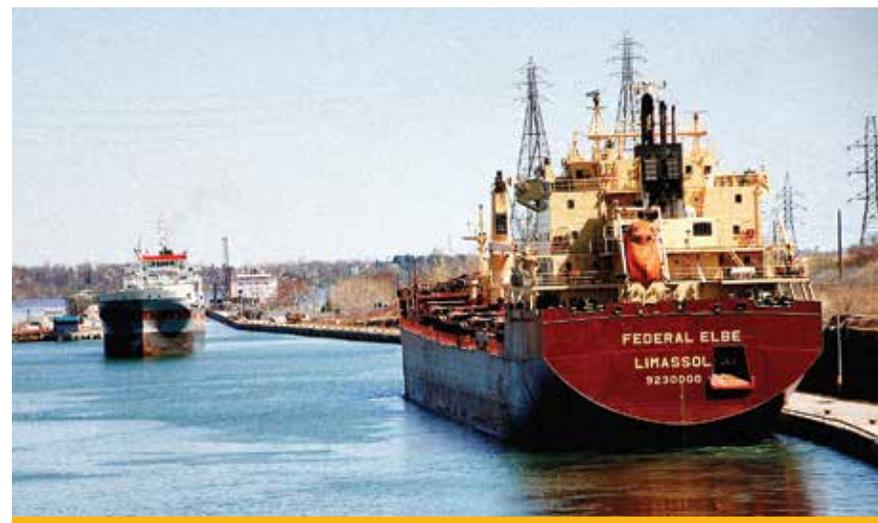
# CROISSANCE DES AFFAIRES

Le trafic sur la Voie maritime du Saint-Laurent a continué de souffrir de la faiblesse de la reprise économique et de changements structurels dans des marchés clés, qui ont nui au tonnage. Le vrac reste la principale source de trafic pour la Voie maritime.

Au vu de la mondialisation et des changements en découlant dans le commerce d'importants produits en vrac, il est essentiel que la Voie maritime adapte à la fois sa stratégie opérationnelle et sa recherche de nouvelles marchandises. La Corporation continue de chercher et d'exploiter des débouchés dans ses marchés traditionnels et dans de nouveaux marchés. Dans le cadre de l'initiative de marketing Autoroute H<sub>2</sub>O, elle collabore avec un large éventail de parties intéressées pour promouvoir la Voie maritime et attirer de nouvelles marchandises.

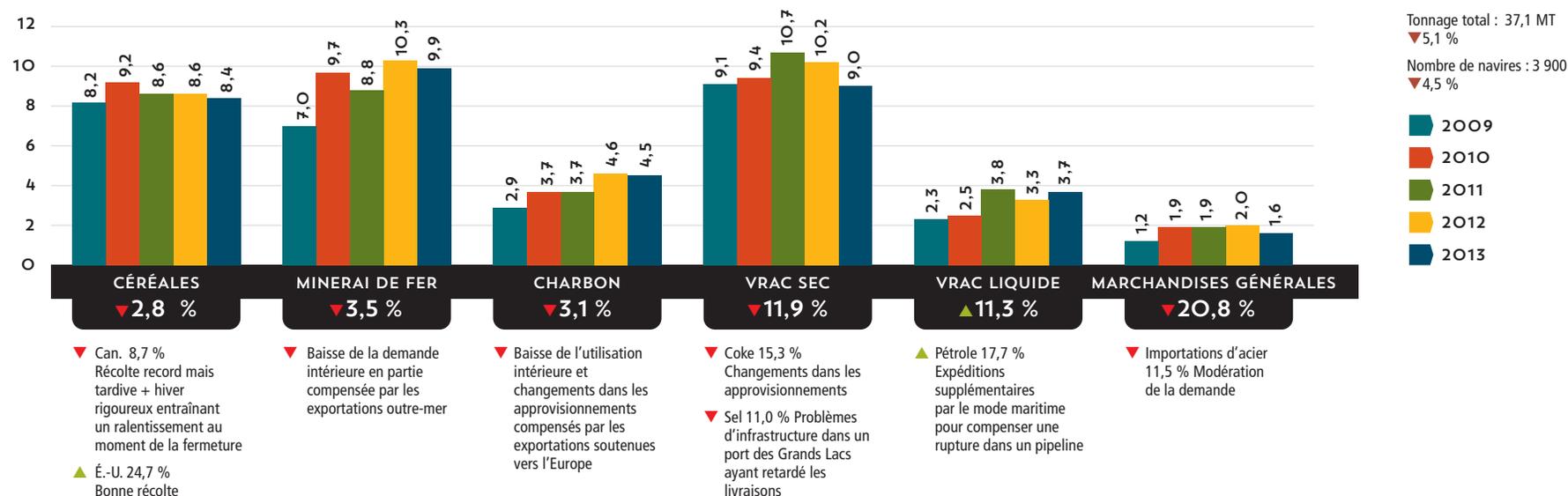
# RÉSULTATS DU TRAFIC

En 2013, le trafic combiné de la Voie maritime a été de 37,1 millions de tonnes, soit 5,1 % ou 2 millions de tonnes de moins qu'en 2012. La faiblesse de la conjoncture économique et des changements dans l'industrie sidérurgique ont eu une grande incidence sur le tonnage de la Voie maritime. La réduction du tonnage a été accompagnée d'une réduction de 4,5 % du trafic de navires.



## RÉSULTATS DU TRAFIC : COMBINÉ

(en millions de tonnes)



## NOUVELLES AFFAIRES ET PROGRAMMES INCITATIFS

Les programmes incitatifs à la nouvelle clientèle et au service continuent de susciter de l'intérêt auprès des clients actuels et de clients potentiels. L'intérêt porté au programme incitatif au volume, en particulier, a récemment augmenté à la faveur d'une amélioration des conditions du marché. En outre, un nouvel incitatif « Porte d'entrée » a été autorisé. Lorsqu'il sera mis en place, il pourrait servir de catalyseur pour attirer des clients qui utilisent actuellement d'autres portes d'entrée des transports.

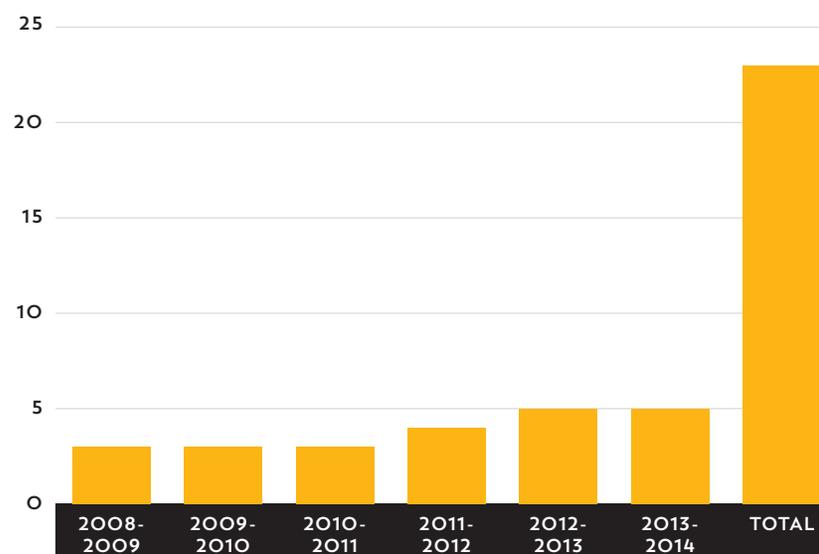
En 2013, le Programme incitatif à la nouvelle clientèle, qui offre des réductions de tarif pour les « nouvelles » expéditions de marchandises (définies généralement comme étant soit des marchandises existantes transportées en fonction de nouvelles combinaisons lieu d'origine/ destination, soit des marchandises qui n'avaient pas été transportées sur la Voie maritime au cours d'une période donnée), a suscité 92 demandes dont 81 ont été approuvées.

Il y a eu en tout 296 mouvements au titre de la nouvelle clientèle, correspondant à 3,5 millions de tonnes, en 2013. En tête de liste figuraient les exportations de charbon vers les marchés d'outre-mer.

Les revenus attribuables au Programme incitatif à la nouvelle clientèle se sont élevés à 4,9 millions de dollars en 2013. Depuis six ans, la Corporation a récolté 22,5 millions de dollars de revenus grâce à ce programme.

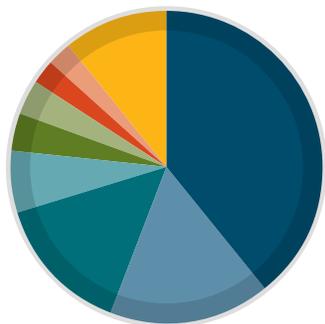
## NOUVELLES AFFAIRES : RÉSULTATS

(en millions de dollars)



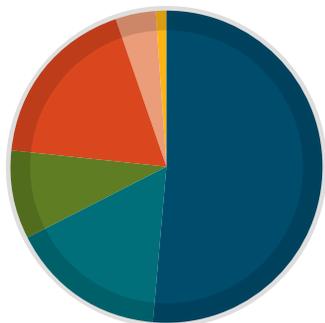
## NOUVELLES AFFAIRES : RÉSULTATS

Tonnage total : 3,5 MT  
Expéditions : 296



- Charbon
- Minerai de fer
- Céréales
- Pétrole
- Coke
- Pierre et gravier
- Fer et acier
- Biocarburants
- Autres

PAR PRODUIT (TONNES)



- Transbordement
- Exportations
- Importations
- Intérieur
- Côtier
- Arctique

PAR SECTEUR (TONNES)

## PÉAGES DE LA VOIE MARITIME

La Corporation a annoncé à la fin de 2013 que les taux des péages augmenteraient de 2,5 % pour la saison de navigation 2014. Ses divers programmes de péages incitatifs restent en vigueur, et le nouvel incitatif Porte d'entrée s'y ajoutera.



### ÉCONOMISEZ JUSQU'À 40 %

**Réductions PLUS IMPORTANTES grâce  
au Programme incitatif au service!**

Si vous faites partie de la nouvelle clientèle de la Voie maritime, vous pouvez économiser jusqu'à 20 % en péage. Les transporteurs qui offrent en plus un « nouveau service » peuvent économiser 20 % supplémentaires, pour des économies de péage totalisant 40 %!

Ces économies s'ajoutent aux avantages de transiter par le Réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Visitez notre site Web pour de plus amples détails ou communiquez avec le développement des marchés au 905-641-1932, poste 5438.  
[www.auth2o.com/fr/peagesincitatifs.html](http://www.auth2o.com/fr/peagesincitatifs.html)

## PLAN DE MARKETING BINATIONAL

Les équipes du développement des marchés 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 faire œuvre commune pour planifier des initiatives stratégiques et les réaliser. En font partie des moyens d'attirer de nouveaux clients à la Voie maritime ainsi que des stratégies visant à préserver et augmenter les parts de marché pour diverses marchandises, comme les céréales.

## ACTIVITÉS DE DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL DE L'AUTOROUTE H<sub>2</sub>O

La Corporation a continué sa campagne publicitaire faisant la promotion de l'Autoroute H<sub>2</sub>O. Elle utilise divers messages faisant valoir en quoi la Voie maritime est un réseau de transport attrayant pour l'expédition de vrac et de marchandises générales. De plus, des publicités sur les programmes de péages incitatifs ont été ajoutées à l'éventail afin de rappeler aux clients que la Voie maritime est extrêmement concurrentielle.

Le site Web Autoroute H<sub>2</sub>O a été mis à jour pour y ajouter un « Centre clients ». Il s'y trouve de l'information sur les divers programmes de péages incitatifs de la Corporation. En outre, le Centre donne accès à un calculateur des péages, un calculateur de voyage et de l'information sur les niveaux d'eau. Une autre nouveauté est la liste des services maritimes réguliers, où les transporteurs peuvent publier leurs calendriers pour les divers ports des Grands Lacs. D'autres renseignements seront ajoutés, à mesure que les membres de l'Autoroute H<sub>2</sub>O transmettront des commentaires.

Le compte Twitter de l'Autoroute H<sub>2</sub>O, @hwyh2o, a suscité de l'intérêt au sein du milieu maritime et auprès de clients potentiels. Il a attiré 449 abonnés, et plus de 900 messages y ont été transmis depuis ses débuts en 2011. Twitter s'est révélé comme un outil efficace pour joindre des clients potentiels, le grand public et les membres de l'Autoroute H<sub>2</sub>O. Les gazouillis servent à encourager les abonnés à visiter le site Web Autoroute H<sub>2</sub>O pour trouver de l'information plus détaillée sur la Voie maritime.

Le 19 juin 2013, un atelier sur le concept de port pivot a été organisé sous forme de webinaire. La formule du webinaire a permis à un plus grand nombre d'entités d'outre-mer de participer à l'atelier. Les participants ont discuté de l'intérêt potentiel de la création d'un port pivot dans le Midwest américain.



## CONFÉRENCES ET EXPOSITIONS

La 9<sup>e</sup> édition annuelle de la Conférence Autoroute H<sub>2</sub>O a eu lieu les 13 et 14 novembre 2013 à Toronto. Elle portait le thème de l'adaptation à des marchés changeants. Pendant les deux jours de la rencontre, des points de vue ont été échangés sur les tendances en matière d'économie et de marchandises, sur les recherches menées par le Conseil consultatif de l'Autoroute H<sub>2</sub>O, sur les améliorations de l'infrastructure qui pourraient favoriser de nouveaux débouchés d'affaires et sur l'innovation en cours dans l'industrie maritime mondiale. La Conférence a



Conférenciers à la 9<sup>e</sup> Conférence Autoroute H<sub>2</sub>O (de gauche à droite) : Benoît Nolet, gestionnaire, Le Transit de l'avenir à la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent; Martin T. Hettel, directeur principal, Programmes de réglementation de la voie navigable, AEP River Operations; Erich Staake, président-directeur général, Duisport; Maria Eugenia de Sánchez, spécialiste principale du commerce international, responsable du segment du vrac sec, Cabinet de la vice-présidence exécutive de la planification et du développement commercial, Autorité du canal de Panama; Hazem Ghonima, président, TAF Consultants.

attiré un nombre record de 149 délégués et un appui record de la part des commanditaires.

De concert avec des ports partenaires et des membres de l'Autoroute H<sub>2</sub>O, l'équipe du développement des marchés de la Corporation a participé à divers événements du monde des transports au cours de l'année. Utilisant le stand d'exposition de l'Autoroute H<sub>2</sub>O, les participants ont fait mieux connaître le réseau Grands Lacs-Voie maritime lors des conférences-salons Breakbulk d'Anvers et de La Nouvelle-Orléans ainsi qu'à la première exposition et conférence Cargo Logistics Canada tenue à Vancouver.



Participants à l'exposition Breakbulk Americas 2014 (de gauche à droite) : Tim Heney, président-directeur général, Administration portuaire de Thunder Bay; Bruce Hodgson, directeur du développement des marchés, St. Lawrence Seaway Management Corporation; Ron Johnson, directeur, Développement commercial, Administration du port de la Voie maritime de Duluth; Vince D'Amico, directeur, Développement des marchés, Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent.

Navire immobilisé au moyen du dispositif d'amarrage mains libres à l'écluse n° 4 de Beauharnois (sans câbles d'amarrage)

# EXCELLENCE OPÉRATIONNELLE

La Corporation et ses employés excellent à transporter des marchandises efficacement en assurant le transit de navires dans un réseau navigable sûr et fiable, de façon économique. La Corporation aborde une phase de profondes transformations de ses opérations, avec les débuts de son programme de modernisation (y compris l'amarrage mains libres). Les changements

qui en découlent pour les modalités d'éclusage d'un navire permettront à la Corporation de réaliser des gains sur les plans de l'efficacité des opérations, de la sécurité et de la durée des transits des navires. Ces progrès sont garants de la viabilité à long terme de la Voie maritime du Saint-Laurent.

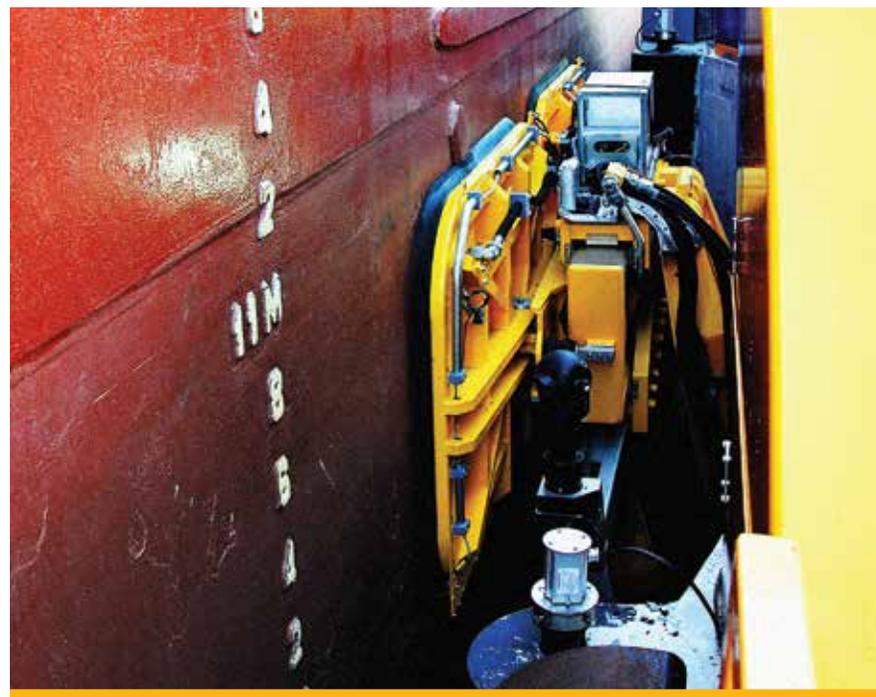
## PROJET DE MODERNISATION

Le programme d'amarrage mains libres (AML) de la Corporation est la plus grande transformation dans les transits des navires depuis la construction de la Voie maritime au cours des années 1950. En décembre 2013, la Corporation a reçu l'autorisation de doter chacune de ses écluses élevées de trois unités à double ventouse.

Comme son nom l'indique, l'amarrage mains libres permet d'immobiliser un navire pendant un éclusage sans recourir aux câbles ou amarres traditionnels et à la main-d'œuvre qu'ils exigent. Une fois qu'un navire s'arrête dans le sas de l'écluse, chaque unité AML s'étend depuis le mur jusqu'à la coque du navire et positionne verticalement ses ventouses sur une surface lisse de la coque. Une fois fixées par succion, les unités AML immobilisent le navire. Quand le niveau d'eau dans l'écluse commence à monter ou descendre, les unités AML continuent de maintenir le navire, montant ou descendant en couissant sur des rails encastrés dans le mur de béton de l'écluse. Après que le navire a été soulevé ou abaissé, la succion est relâchée et les ventouses se rétractent. Le navire peut alors quitter l'écluse. D'ici 2018, toutes les écluses à grandes élévations de la Voie maritime seront dotées d'unités AML.

À mesure que les unités AML seront installées, le processus d'éclusage sera graduellement automatisé. L'automatisation exigera l'enchaînement des étapes clés de l'éclusage; elle a pour but de permettre le maniement des unités AML par télécommande à partir des divers centres de contrôle des opérations de la Voie maritime.

La technologie d'autopositionnement des navires de la Corporation, élément nécessaire à l'automatisation des écluses, est en voie de mise au point. Dans le dernier mois de la saison de navigation 2013, une mise à jour du logiciel du système d'autopositionnement a été installée à toutes les écluses. En outre, le système de messages automatisés (qui diffuse des messages par radio VHF) a été amélioré. Des travaux sont en cours pour compléter le dispositif de messages radio automatisés à toutes les écluses. En 2013, plus de 90 % des transits de navires



Ventouses AML fixées sur la coque du navire

dans la Voie maritime satisfaisaient aux conditions pour recourir à l'autopositionnement à l'entrée d'une écluse.

L'automatisation complète des éclusages se fera seulement au terme du projet AML en 2018. Pour faciliter ce travail, une étroite collaboration se poursuit entre les ingénieurs de la Corporation, son équipe des Opérations et divers acteurs de l'industrie des transports maritimes.

Le projet de modernisation transformera les opérations d'éclusage sur la Voie maritime et accroîtra l'efficacité opérationnelle, ce qui est essentiel à la viabilité à long terme de la Voie maritime. La modernisation mènera aussi à des éclusages plus rapides et à un environnement de travail plus sûr pour tous concernés.

## LONGUEUR DE LA SAISON DE NAVIGATION

La Voie maritime du Saint-Laurent a entamé sa 55<sup>e</sup> saison de navigation le 22 mars 2013. L'ensemble du réseau, c'est-à-dire la Région Montréal-lac Ontario (MLO) et la Région Niagara, est resté ouvert pendant une période record de 286 jours. Le dernier transit de navire dans chaque région a été effectué le 1<sup>er</sup> janvier 2014.

La fermeture de la Région MLO avait initialement été prévue le 30 décembre 2013; des températures inhabituellement froides ont toutefois occasionné des retards dans les transits, ce qui exigé deux jours supplémentaires d'activité. La diligence du personnel de la Corporation et des équipes de tous les secteurs de l'industrie maritime a permis d'assurer une fermeture en bon ordre et en toute sécurité.



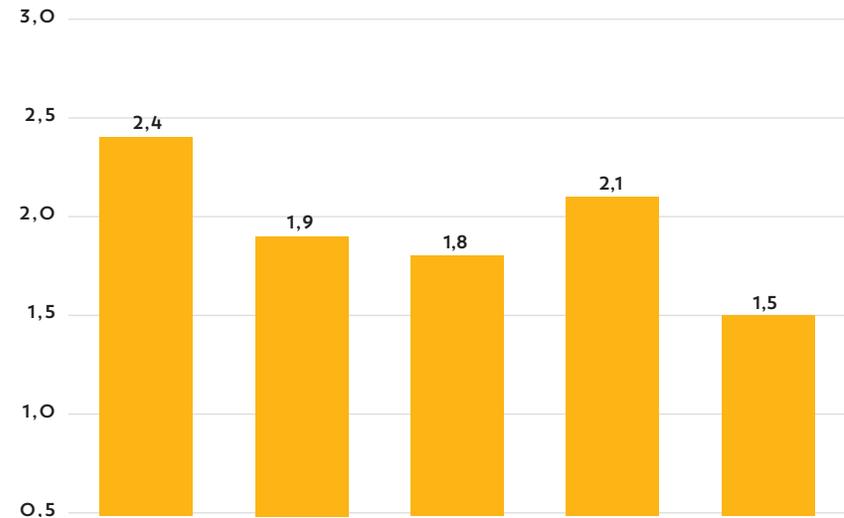
## SÉCURITÉ ET SÛRETÉ MARITIMES

Au cours de la saison de navigation 2013, il y a eu 9 incidents occasionnant des dommages à des navires, principalement des navires qui ont heurté un mur, un quai ou la berge du canal. Le taux est de 1,5 incident par 1000 transits, ce qui est une amélioration notable par rapport à l'année précédente.

Le transport maritime reste le moyen le plus sûr et le plus fiable de transporter des marchandises. Une étude publiée récemment concluait que les navires du réseau Grands Lacs-Voie maritime, au Canada et aux États-Unis, ont transporté plus de 1,5 milliard de tonnes de marchandises sur la période de 10 ans de 2002 à 2011 « sans accident compromettant la sécurité publique ». Selon l'étude, pour les navires de cette région, le taux de blessures liées aux transports est 17 fois

### TAUX D'INCIDENTS DE NAVIRES

(Nombre d'incidents par 1 000 transits)



moindre que le taux national pour les trains de marchandises canadiens et 70 fois moindre que pour les chemins de fer de marchandises de catégorie 1 aux États-Unis. (Source : *Safety Profile of the Great Lakes-St. Lawrence Seaway System*, mars 2014, Research and Traffic Group)

## PRÉPARATION AUX SITUATIONS D'URGENCE

En 2013, la Corporation a continué de veiller à son état de préparation aux urgences en fournissant à son personnel les connaissances requises pour gérer efficacement un large éventail de situations possibles. Des exercices ont été organisés pour valider le plan d'intervention en cas d'urgence et parfaire la formation du personnel.

- En mars, le personnel de l'exploitation de la Région MLO a participé à divers scénarios d'urgence dans le centre de contrôle des opérations (CCO) avant l'ouverture de la saison de navigation.
- En octobre, des membres de l'équipe d'intervention d'urgence de la Région MLO ont participé à un exercice « sur table » de simulation d'urgence. Les principaux acteurs ont ainsi pu se familiariser davantage avec leurs divers rôles et responsabilités.
- En décembre, la Région Niagara a tenu un exercice interne « sur table » de simulation explorant les incidences qu'aurait la nécessité d'évacuer le CCO de la Région. L'exercice a permis d'évaluer la capacité du personnel de mobiliser rapidement les ressources nécessaires à l'établissement d'un CCO provisoire, et de l'utiliser pour continuer de gérer les opérations de la Voie maritime.

Ces exercices permettent au personnel de la Corporation de repérer et rectifier les faiblesses éventuelles du plan des mesures d'urgence et de renforcer leurs compétences, de sorte qu'en cas d'urgence réelle, il puisse réagir de façon optimale.



Le centre de contrôle des opérations de la Région Niagara

## GESTION DE L'EAU DE BALLAST

Le Groupe de travail sur l'eau de ballast dans les Grands Lacs et la Voie maritime (GTEB) comprend des représentants de la Garde côtière américaine (USCG), de la Saint Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC) des États-Unis, de Transports Canada - Sécurité et sûreté maritimes et de la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent. Il a pour mandat d'élaborer, de rehausser et de coordonner les efforts binationaux consacrés à la conformité aux règles et à l'application des règles en vue de réduire l'introduction d'espèces aquatiques envahissantes par l'eau de ballast et ses sédiments.

En 2013, 100 % des navires en route vers la Voie maritime et les Grands Lacs depuis l'extérieur de la zone économique exclusive (ZEE) ont été soumis à des examens de la gestion de l'eau de ballast.

Au total, les examens des 371 transits de navires ont contrôlé les 6803 citernes de ballast à bord. En outre, 100 % des formulaires de rapport sur l'eau de ballast ont été vérifiés pour évaluer les antécédents en matière d'eau de ballast, l'observation des règlements, les détails du voyage et le lieu de vidange prévu. Tout navire qui n'avait pas échangé son eau de ballast ou vidangé ses citernes de ballast a été tenu soit de conserver à bord l'eau de ballast et ses sédiments, soit de traiter l'eau de ballast en recourant à des méthodes sûres pour l'environnement et approuvées, soit de retourner en mer pour effectuer un échange de l'eau de ballast. Tous les navires qui devaient conserver l'eau de ballast à bord ont été vérifiés au cours de leur transit sortant, avant leur sortie de la Voie maritime.

Les vérifications du GTEB indiquent qu'aucune eau de ballast non conforme n'a été rejetée dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime pendant la saison de navigation 2013. Le GTEB prévoit que les taux de conformité des navires resteront élevés en 2014.

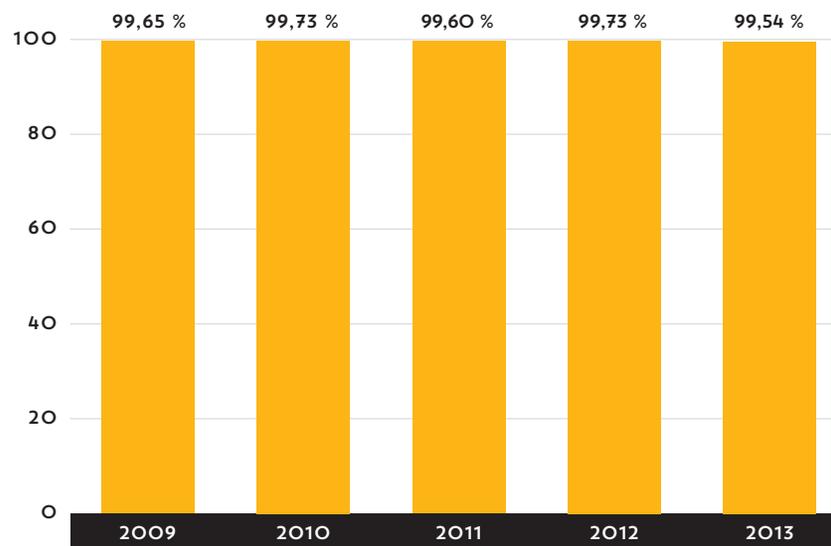
## DES INFRASTRUCTURES FIABLES

Le maintien d'un réseau de transport sûr, fiable et économique est essentiel à la compétitivité de la Voie maritime. Au cours de la saison de navigation 2013, le taux de fiabilité du réseau (qui prend en compte les retards attribuables à des pannes et à des travaux d'entretien) a été de 99,71 %, soit un peu moins que l'objectif de 99,75 %. Le taux de disponibilité du réseau (qui prend en compte la fiabilité du réseau ainsi que les retards dus à d'autres facteurs comme les chemins de fer ou le niveau de l'eau) a été de 99,54 %, soit mieux que l'objectif de 99,0 %.

En ce qui concerne la durée des transits, le retard moyen par transit était de 20 minutes dans la Région Niagara, ce qui est satisfaisant. Il était de 29 minutes dans la Région MLO, ce qui est sensiblement plus que l'objectif. Les retards sont attribuables principalement à l'imposition d'une navigation à sens unique dans certains secteurs pendant la période de fermeture de la Voie maritime, en raison d'une abondance

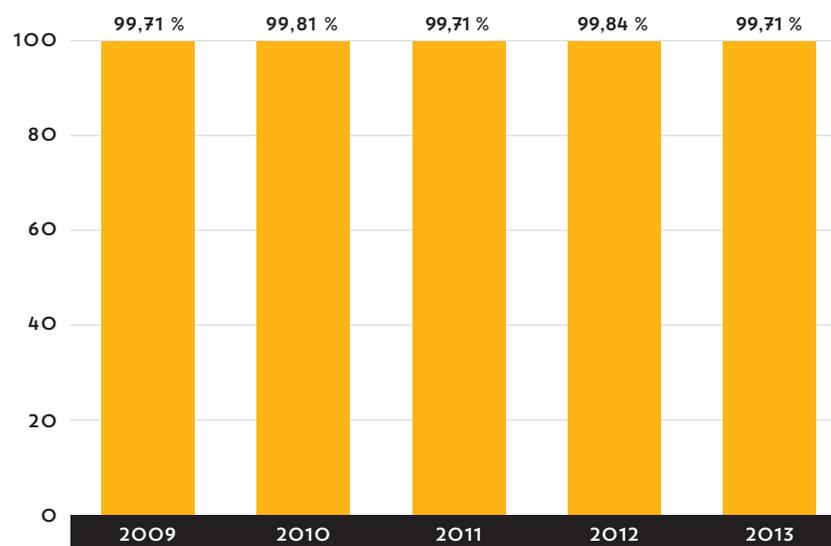
### DISPONIBILITÉ DU RÉSEAU

Objectif 99,00 %



### FIABILITÉ DU RÉSEAU

Objectif 99,75 %



exceptionnelle de glaces. Selon l'équipe des Services opérationnels de la Corporation, qui a analysé les données historiques sur le nombre moyen de degrés-jours de gel, des conditions aussi difficiles ne surviennent que tous les 30 ans.

## GESTION DE L'INFRASTRUCTURE

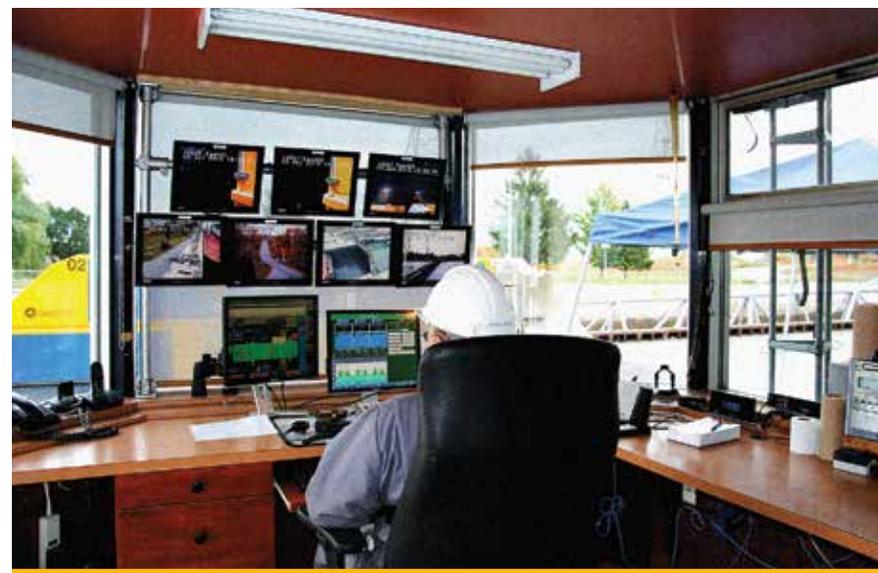
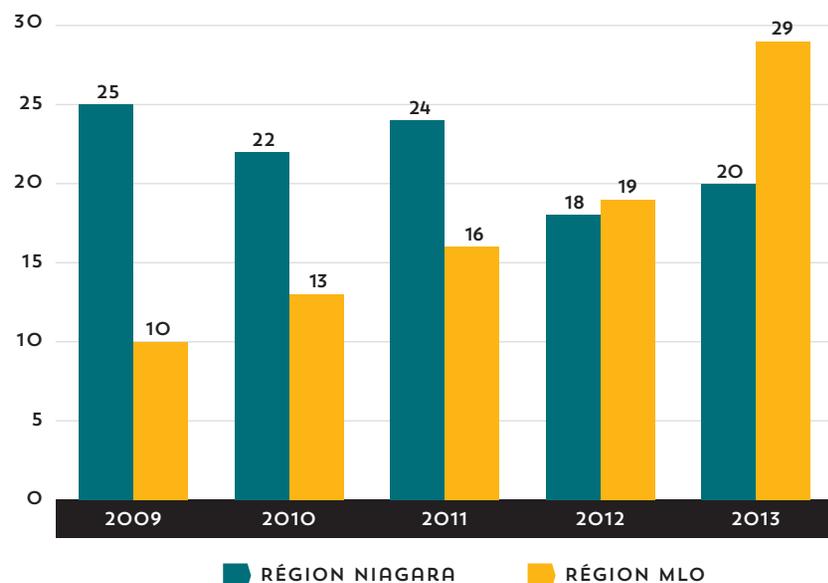
Le système de soutien à la gestion de l'infrastructure, un outil éprouvé, fournit le moyen de planifier et gérer efficacement l'entretien des actifs de la Voie maritime du Saint-Laurent et ainsi d'assurer sa fiabilité et sa viabilité à long terme. Le système permet une affectation optimale des ressources; la planification à long terme des mesures correctives est fondée sur des moyens efficaces de repérage des risques

et d'établissement des priorités. Depuis 20 ans, la méthode a assuré d'importants avantages, y compris des niveaux constamment élevés de disponibilité et de fiabilité du réseau.

Divers projets de renouvellement des actifs ont été menés à bien dans la dernière année. Le plus grand projet de renouvellement des actifs en cours concerne le remplacement de 1,88 kilomètre de murs d'amarrage en bois dans le canal Welland. Il a été structuré comme un seul projet de conception-soumission-construction. Le contrat a été octroyé à une entreprise de renommée internationale, qui a entrepris les travaux en fonction d'un calendrier de quatre ans. La première phase, consistant à remplacer le mur d'amarrage à l'extrémité supérieure de l'écluse 2, a été terminée pendant la période de fermeture de l'hiver 2013-2014 au coût de presque 30 millions de dollars; le chantier a employé jusqu'à 200 ouvriers. Sur les quatre ans du projet, on estime que les travaux s'élèveront à 95 millions de dollars.

### RETARDS ATTRIBUABLES AU RÉSEAU, PAR TRANSIT

Objectif : moins de 20 minutes par transit



D'autres projets majeurs ont été réalisés au cours de l'année :

## RÉGION MONTRÉAL-LAC ONTARIO

### Écluse de Saint-Lambert

- Découpe de créneaux pour les unités d'amarrage mains libres
- Remise en état du mur d'amont
- Phase finale du remplacement des derricks à jambes de force
- Projet pilote de ventilation et de chauffage des galeries de câbles pour réduire l'humidité excessive
- Remise en état des portes (remplacement des diagonales sur les portes amont no° 5 et no° 6 et remise en état des blocs de contact de la porte busquée aval no° 2)

### Écluses de Beauharnois

- Remplacement de couvercles structurels de puits de vanne
- Découpe de créneaux pour les unités d'amarrage mains libres à l'écluse inférieure de Beauharnois

## RÉGION NIAGARA (CANAL WELLAND)

- Découpe de créneaux pour les unités d'amarrage mains libres à l'écluse 3
- Protection et stabilisation des berges du canal au déversoir 2 et au bief 2
- Remise en état des vannes à l'écluse 6
- Remise en état des portes à l'écluse 4
- Remise en état du brise-vent sur les berges du canal
- Remplacement de câbles et de supports de câbles obsolètes dans les galeries des câbles des écluses 4, 5 et 6
- Remise en état des portes à secteurs à l'écluse 7



Section complétée d'un nouveau mur d'amarrage dans le canal Welland

## SANTÉ ET SÉCURITÉ EN MILIEU DE TRAVAIL

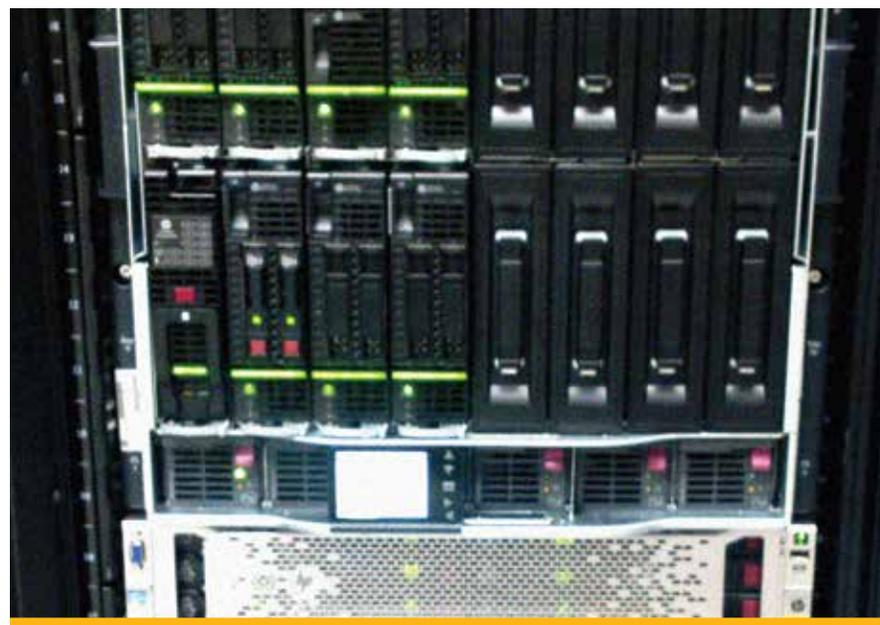
Dans la période du 1<sup>er</sup> avril 2013 au 31 mars 2014, la Corporation a enregistré 9 accidents avec perte de temps, qui peuvent être classés surtout comme des « glissades et trébuchements ». Ce résultat se traduit par un taux de 2,14 accidents par 100 personnes par année (et 177 jours perdus), ce qui appelle à une vigilance accrue vu l'objectif de la Corporation, de « 0 » incidents causant une perte de temps. Dans cette optique, des efforts seront déployés pour continuer de cerner les risques et les incidents, y compris par la déclaration des « quasi-incidents ». En outre, la sensibilisation à la sécurité sera renforcée grâce à l'installation de panneaux d'affichage électroniques indiquant des thèmes mensuels de sécurité, et des séances régulières de communication/d'échange d'information sur la sécurité serviront à propager une culture où prime la sécurité.



## 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 et son information en utilisant une technologie de pointe pour la prévention des intrusions et en formant ses employés de sorte qu'ils respectent des pratiques sécuritaires.

Une étude sur la reprise après sinistre a été réalisée en 2013. Les conclusions serviront de base à une nouvelle version de la stratégie de continuité des activités qui sera mise en place dans un proche avenir.





# MAIN-D'ŒUVRE TRÈS PERFORMANTE

À la Voie maritime, un réseau moderne s'appuie d'abord sur un effectif motivé, responsable, compétent et polyvalent, pouvant travailler de façon aussi productive que possible grâce aux outils et à l'environnement de travail qui lui sont fournis.

## RENFORCEMENT DE LA GESTION DU RENDEMENT

En 2013, la Corporation a mis en place une nouvelle structure organisationnelle pour que la haute direction puisse mieux s'attaquer à ses objectifs stratégiques : croissance des affaires;

excellence opérationnelle; main-d'œuvre très performante; engagement des intervenants; et durabilité financière. La nouvelle structure englobe la Région MLO et la Région Niagara, réunissant toutes les activités relevant des opérations sous l'autorité d'un seul vice-président, Opérations, et toutes les activités relevant de l'ingénierie et des services techniques sous l'égide d'un seul vice-président, Ingénierie et Technologie. Cette restructuration concentre mieux les énergies au sein de ces groupes à l'heure où la Corporation poursuit son projet de modernisation.

S'appuyant sur les efforts déployés l'année précédente et tenant compte du changement dans la structure organisationnelle, la Corporation a renforcé sa planification de la relève en investissant dans des plans de perfectionnement pour les employés. Dans cette optique, elle a augmenté les possibilités de perfectionnement et offert des rôles plus diversifiés dans le milieu de travail.

## FAVORISER LE MIEUX-ÊTRE DU PERSONNEL

Les membres du comité du mieux-être des deux régions et du siège social ont réussi à attirer l'attention sur la santé et le bien-être au cours de l'année. Par exemple, pendant le Mois du mieux-être, en octobre, des efforts ont été déployés pour susciter un engagement en faveur de principes clés du bien-être, et les employés ont été encouragés à participer à diverses activités. La Corporation a ainsi créé une culture favorable à des modes de vie sains. Le travail effectué en ce sens a valu au siège social, pour une septième année de suite, 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

En 2013, tous les employés ont été invités à participer à un sondage sur l'engagement des employés. La Corporation a enregistré un taux de réponse de 68 %, et les résultats indiquent que le taux global d'engagement des employés a augmenté de 6 % depuis le sondage précédent, en 2009. L'engagement des employés est un facteur essentiel au succès sur le marché concurrentiel d'aujourd'hui.

En 2010, la Corporation a institué le Prix commémoratif Bob Swenor pour reconnaître chaque année un employé de la Voie maritime qui incarne les valeurs de la Corporation. En 2013, le Prix a été décerné à Daniel Roy, superviseur de la comptabilité des coûts de revient au siège social de Cornwall et celui-ci a été remis en juin 2013, quand un hommage lui a été rendu pour son engagement, son dévouement et l'ensemble de sa contribution à la Voie maritime, à ses collègues et à sa communauté locale.



Dan Roy, superviseur de la comptabilité des coûts de revient, reçoit le Prix Bob Swenor des mains de Terence Bowles, président et chef de la direction de la CGVMSL

## SOUTIEN À L'ÉQUITÉ EN EMPLOI

À titre d'employeur régi par la législation fédérale, la Corporation est assujettie à la *Loi sur l'équité en matière d'emploi*, et elle doit faire rapport sur la représentation des groupes désignés dans son effectif. Les résultats de la Corporation sur ce plan sont évalués et publiés chaque année dans le rapport que publie le ministre du Travail en vertu de la *Loi sur l'équité en matière d'emploi*. Dans le rapport de 2013, la Corporation a reçu une note de « A » (rendement supérieur) à l'égard des Autochtones et des personnes handicapées, et une note de « C » (rendement moyen à inférieur à la moyenne) à l'égard des membres de minorités visibles. Pour la cinquième année consécutive, elle a reçu une note de 5 sur 5 pour la conformité des rapports.

Un examen du plan d'action sur l'équité en emploi est en cours. Il vise à cerner les réussites et les aspects qu'il faudrait continuer d'améliorer.



# ENGAGEMENT DES PARTIES PRENANTES

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'ALLIANCE VERTE

La Corporation est un membre actif et un promoteur de l'Alliance verte, une initiative binationale Canada-États-Unis. L'Alliance verte est un des plus éminents programmes au monde de mesure de la

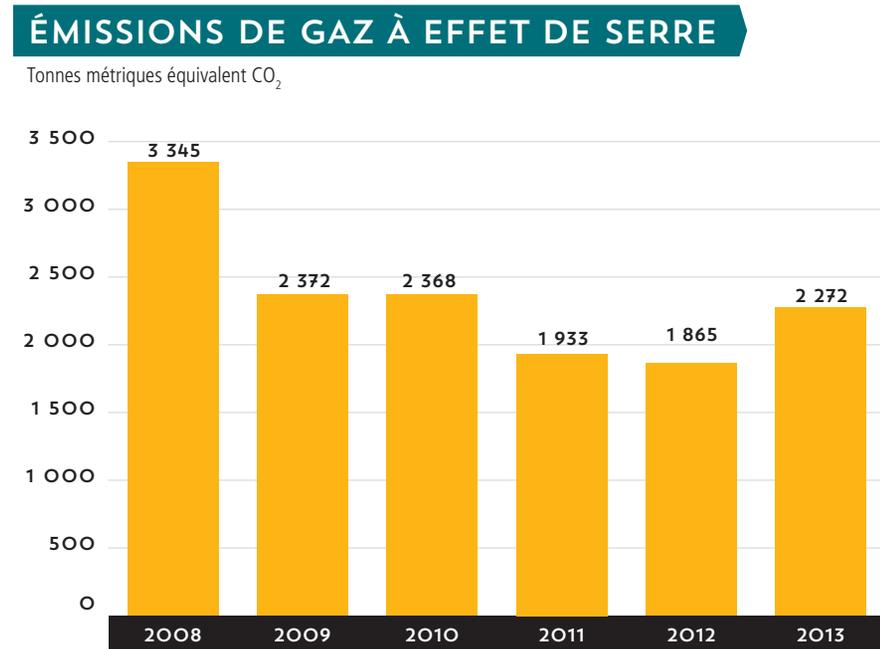
performance environnementale de l'industrie maritime. Les résultats sont soumis à une vérification indépendante. Le programme vise à encourager les ports, les terminaux et les transporteurs, partout en Amérique du Nord, à adopter des pratiques exemplaires dans la gestion de leur empreinte environnementale. Chaque participant est soumis à une évaluation selon une série de critères dont la gestion des espèces aquatiques envahissantes, les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants atmosphériques, la prévention de la pollution de l'eau et des sols, la gestion des questions communautaires et le leadership environnemental.

La décision a été prise de rapprocher les résultats de la Corporation et ceux de son homologue américain, la Saint Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC). En 2013, les deux entités ont pour la première fois dressé un rapport commun sur leur performance environnemental et leurs réalisations.

L'évaluation commune sous l'égide de l'Alliance verte a révélé que les entités de la Voie maritime ont réalisé d'importants progrès sur divers plans, y compris l'amélioration des mesures de prévention de la pollution de l'eau et des sols. Dans l'ensemble, les entités de la Voie maritime ont obtenu en 2013 un score de 3,6 sur 5.

## ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

En 2013, les émissions de gaz à effet de serre (GES) de la Corporation équivalaient à 2272 tonnes de CO<sub>2</sub>, 22 % de plus qu'en 2012.



L'augmentation des émissions de GES peut être attribuée aux températures sensiblement plus froides de la fin de la saison de navigation 2013. Celles-ci ont entraîné une plus grande consommation d'énergie par les divers équipements utilisés pour empêcher la formation de glace dans les écluses de la Voie maritime. Même si les émissions totales de GES de la Corporation ont augmenté en 2013, il faut noter que la Corporation a réduit sa consommation d'énergie pour chauffer ses immeubles administratifs, grâce à diverses mesures d'amélioration de l'efficacité énergétique.



Cette photo a été prise depuis le toit du siège social de la Corporation un jour d'hiver particulièrement froid, alors que le brouillard s'élevait des eaux de la Voie maritime, au-delà de l'île de Cornwall

## SYSTÈME DE GESTION ENVIRONNEMENTALE

Dans le cadre de son processus d'amélioration continue de son système de gestion environnementale (SGE), la Corporation a entamé un examen en vue de rendre le SGE conforme à la norme ISO 14001. Cet examen devrait aboutir en 2014.

## SOUTIEN AUX COMMUNAUTÉS

En 2013, les employés de la Corporation ont contribué à diverses campagnes de financement d'œuvres de bienfaisance, dont la campagne annuelle de Centraide. En comptant les fonds équivalents versés par la Corporation, les employés y ont fourni environ 75 000 \$.

La Corporation continue de renforcer ses relations avec les résidents des localités le long de la Voie maritime. L'été dernier, les employés ont participé au festival Journées du canal, à Port Colborne. Ils ont accueilli les visiteurs à la tente de la Corporation, où ils distribuaient des dépliants sur la Voie maritime et répondaient aux questions. À Montréal, les employés ont participé au Salon nautique, où les plaisanciers pouvaient se renseigner sur les activités de la Voie maritime et sur la sécurité nautique. La Corporation a aussi témoigné de son engagement en faveur des communautés locales en commanditant la conférence 2013 de l'Institut du fleuve Saint-Laurent tenue à Cornwall. Un large éventail de sujets ont été abordés à cette conférence, concernant le fleuve Saint-Laurent et son écosystème.

## VISITE DE RICK MERCER

Le 18 novembre 2013, la Corporation et Canada Steamship Lines (CSL) ont accueilli l'émission *Rick Mercer Report*. Celle-ci, diffusée à la télévision de la CBC, attire jusqu'à 2 millions de téléspectateurs. Elle a permis de faire mieux connaître le rôle de la Voie maritime comme artère vitale des transports, et de faire découvrir ce qu'est un navire moderne de l'industrie maritime intérieure.



Rick Mercer se prépare à monter à bord du Whitefish Bay de CSL, en aval de l'écluse 1 du canal Welland

L'animateur Rick Mercer a passé la journée dans le canal Welland, à bord du laquier ultramoderne de la classe Trillium *Whitefish Bay*, de CSL, et à terre en compagnie des éclusiers de la Corporation. L'épisode a été diffusé le 3 décembre, suscitant d'excellents commentaires. Les téléspectateurs ont pu constater et apprécier l'ampleur des moyens et l'efficacité que les transports maritimes apportent à l'industrie de la logistique.



# DURABILITÉ FINANCIÈRE

Les résultats de 2013-2014 couvrent la période du 1<sup>er</sup> avril 2013 au 31 mars 2014.  
Les résultats présentés aux fins de comparaison couvrent la période correspondante  
d'exercices précédents.

## PRINCIPALES DONNÉES FINANCIÈRES

	2013/2014	2012/2013	2011/2012
ÉQUIVALENTS TEMPS PLEIN (ETP)	584	584	574
TONNAGE (EN MILLIERS DE TONNES)	37 055	39 055	37 540
<b>REVENUS (EN MILLIERS)</b>			
Péages	63 252 \$	66 555 \$	62 967 \$
Autres revenus	3 507	3 673	3 537
<b>Total – Revenus</b>	<b>66 759</b>	<b>70 228</b>	<b>66 504</b>
<b>CHARGES DE FONCTIONNEMENT (EN MILLIERS)</b>			
Salaires et avantages*	74 181	71 555	66 867
Autres dépenses	12 509	11 734	12 303
Avantages sociaux futurs des employés (hors trésorerie)	(16 202)	(10 817)	(7 722)
<b>Total – Charges de fonctionnement</b>	<b>70 488</b>	<b>72 472</b>	<b>71 448</b>
<b>EXCÉDENT DES REVENUS SUR LES CHARGES DE FONCTIONNEMENT (EXCÉDENT DES CHARGES DE FONCTIONNEMENT SUR LES REVENUS)</b>	<b>(3 729) \$</b>	<b>(2 244) \$</b>	<b>(4 944) \$</b>
<b>DÉPENSES DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS (EN MILLIERS)</b>			
Entretien régulier	5 683 \$	4 657 \$	5 330 \$
Entretien majeur	82 847	54 643	48 334
Acquisitions d'immobilisations	1 721	1 987	1 667
<b>Total – Dépenses de renouvellement des actifs</b>	<b>90 251 \$</b>	<b>61 287 \$</b>	<b>55 331 \$</b>

\*Comprend des paiements spéciaux de solvabilité de 17 611 \$ (2013-2014), 15 553 \$ (2012-2013) et 11 662 \$ (2011-2012).



# RÉGIE INTERNE

**(AU 31 MARS 2014)**

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 du président et chef de la direction de la Corporation et de

représentants du secteur des céréales, du secteur du minerai de fer et de l'acier, des autres industries, des armateurs domestiques et des armateurs internationaux 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

**Robert J. Armstrong**  
Gouvernement de l'Ontario

**Jonathan Bamberger (président)**  
Autres industries

**Terence F. Bowles**  
Président et chef de la direction

**Gerald Carter**  
Gouvernement du Québec

**Wayne Devlin**  
Gouvernement du Québec

**Tim Dool**  
Armateurs domestiques

**David Muir**  
Gouvernement fédéral

**Georges Robichon**  
Armateurs internationaux

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

## DIRIGEANTS

**Terence F. Bowles**  
Président et chef de la direction

**Guy Yelle**  
Vice-président, Opérations  
Responsable de la santé et  
de la 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



Assis, de gauche à droite : Tim Dool, Jonathan Bamberger, Terence F. Bowles, Wayne Devlin  
Debout, de gauche à droite : James Wilson, Georges Robichon, Gerald Carter, Robert J. Armstrong, David Muir



Assis, de gauche à droite : Karen Dumoulin, Bruce Hodgson, Terence F. Bowles, Yvette Hoffman  
Debout, de gauche à droite : Jean Aubry-Morin, Guy Yelle, Sophia Trottier, Stephen Kwok

## MEMBRES DE L'INDUSTRIE 2013-2014

### 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)

**McAsphalt Marine  
Transportation Limited**  
Toronto (Ontario)

**McKeil Marine Limited**  
Hamilton (Ontario)

**St. Marys Cement Co.**  
Toronto (Ontario)

### 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 Commodities  
Canada Ltd.**  
Calgary (Alberta)

**Richardson International  
Limited**  
Winnipeg (Manitoba)

**Viterra Inc.**  
Regina (Saskatchewan)

### ARMATEURS INTERNATIONAUX

**Agence Tanker SMK Inc.**  
Montréal (Québec)

**Colley Motorships Ltd.**  
Montréal (Québec)

**Fednav International Ltd.**  
Montréal (Québec)

**Gresco Ltée**  
Montréal (Québec)

**McLean Kennedy Inc.**  
Halifax (Nouvelle-Écosse)

**Robert Reford,  
A Division of 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)

**K+S Sel Windsor Ltée**  
Pointe-Claire (Québec)

**Lafarge Canada Inc.**  
Concord (Ontario)

**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 Inc.**  
Hamilton (Ontario)



CAP SUR  
L'AVENIR



Corporation de Gestion  
de la Voie Maritime  
du Saint-Laurent

The St. Lawrence  
Seaway Management  
Corporation

[WWW.GRANDSLACS-VOIEMARITIME.COM](http://WWW.GRANDSLACS-VOIEMARITIME.COM)