

UNE VOIE NAVIGABLE VITALE

CORPORATION DE GESTION DE
LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

Sommaire annuel
2014-2015



Corporation de Gestion
de la Voie Maritime
du Saint-Laurent

The St. Lawrence
Seaway Management
Corporation



LE RÉSEAU GRANDS LACS-VOIE MARITIME



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.

- 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 UNE VOIE NAVIGABLE VITALE

- 3 PRINCIPALES CARGAISONS SUR LA VOIE MARITIME
- 6 VISION
- 6 BUTS ET RÉSULTATS RECHERCHÉS
- 7 MISSION
- 7 NOS VALEURS

8 MESSAGE DU PRÉSIDENT

10 CROISSANCE DES AFFAIRES

- 11 RÉSULTATS DU TRAFIC
- 11 RÉSULTATS DES NOUVELLES AFFAIRES EN 2014
- 12 PÉAGES DE LA VOIE MARITIME
- 12 PLAN DE MARKETING BINATIONAL
- 13 AUTOROUTE H₂O
- 13 CONFÉRENCES ET EXPOSITIONS

14 EXCELLENCE OPÉRATIONNELLE

- 14 SAISON DE NAVIGATION
- 15 PRÉPARATION AUX SITUATIONS D'URGENCE
- 16 SÉCURITÉ MARITIME
- 17 GESTION DE L'EAU DE BALLAST
- 17 PROJET DE MODERNISATION
- 18 FIABILITÉ DE L'INFRASTRUCTURE ET RENOUVELLEMENT DES ACTIFS
- 22 SANTÉ ET SÉCURITÉ

24 MAIN-D'ŒUVRE TRÈS PERFORMANTE

- 24 RENFORCER LA GESTION DU RENDEMENT ET TIRER PARTI DE LA TECHNOLOGIE
- 24 FAVORISER LE MIEUX-ÊTRE DU PERSONNEL
- 25 RECONNAÎTRE L'ENGAGEMENT DES EMPLOYÉS
- 25 SOUTIEN À L'ÉQUITÉ EN EMPLOI

26 ENGAGEMENT DES PARTIES PRENANTES

- 26 L'ALLIANCE VERTE
- 27 ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE
- 27 SYSTÈME DE GESTION ENVIRONNEMENTALE
- 28 SOUTIEN AUX COMMUNAUTÉS
- 28 PROMOTION DU MODE MARITIME

30 DURABILITÉ FINANCIÈRE

32 RÉGIE INTERNE

- 33 CONSEIL D'ADMINISTRATION
- 33 DIRIGEANTS
- 34 MEMBRES DE L'INDUSTRIE 2014-2015

UNE VOIE NAVIGABLE VITALE

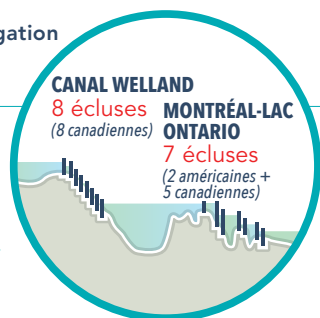
Le réseau Grands Lacs-Voie maritime est une « autoroute maritime » qui s'étend sur quelque 3700 km de l'océan Atlantique jusqu'aux Grands Lacs. Environ 160 millions de tonnes de marchandises sont transportées chaque année sur l'ensemble du réseau, ce qui soutient plus de 227 000 emplois et 35 milliards de dollars d'activité économique.

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

FAITS ET CHIFFRES SUR LA VOIE MARITIME

1959 Ouverture à la navigation en eau profonde

Le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent est la voie navigable à fort tirant d'eau la plus longue au monde.



DIMENSIONS DES ÉCUSES

LONGUEUR
233,5 m (766 pi)

LARGEUR
24,4 m (80 pi)

PROFONDEUR DE L'EAU
9,1 m (30 pi)

DIMENSIONS MAXIMALES DES NAVIRES



LARGEUR MAXIMALE
23,77 m (78 pi)

CAPACITÉ
Transporte jusqu'à 30 000 tm par voyage

LONGUEUR MAXIMALE
225,5 m (740 pi)

TIRANT D'AIR MAXIMAL
35,5 m (116 pi, 6 po)

TIRANT D'EAU MAXIMAL
8,08 m (26 pi, 6 po)*

* Les navires commerciaux dotés de la technologie du système d'information sur le tirant d'eau (SIT) sont autorisés à exploiter un tirant d'eau maximal de 8,15 m (26 pi, 9 po).



DULUTH (MINNESOTA)
sur le lac Supérieur

Durée du transit = 8,5 jours de navigation

Distance = 2038 milles nautiques (2342 milles terrestres ou 3700 kilomètres)

Comprend environ 245 750 kilomètres carrés (95 000 milles carrés) d'eaux navigables.

OCÉAN ATLANTIQUE



PRINCIPALES CARGAISONS SUR LA VOIE MARITIME



CÉRÉALES

Blé, maïs, soya, orge, canola et avoine figurent parmi les principaux produits transportés.

MINÉRAI DE FER

Le minerai de fer est le principal ingrédient de l'acier, matière essentielle pour des centaines d'industries manufacturières.



MARCHANDISES GÉNÉRALES

Les marchandises générales englobent de nombreux produits, comme des brames de fer ou d'acier, des machines ou des éoliennes.



VRAC SEC

Le vrac sec est constitué de produits non conditionnés tels que pierre ou gravier, sable, sel, ciment, potasse et gypse.

VRAC LIQUIDE

Le vrac liquide peut être des produits pétroliers raffinés (essence, carburant diesel, kérosène, carburant aviation) ou des carburants de remplacement (éthanol, biodiesel).



La **Voie maritime du Saint-Laurent** est un atout binational et la pièce maîtresse du réseau Grands Lacs-Voie maritime reliant le bas du fleuve Saint-Laurent aux Grands Lacs. Vers l'ouest à partir de Montréal, la Voie maritime compte 15 écluses (13 canadiennes et 2 américaines) qui permettent aux navires de grimper en tout de 168 mètres depuis le niveau de la mer jusqu'au lac Érié.

Depuis son ouverture en 1959, la Voie maritime a servi au transport de presque 3 milliards de tonnes métriques de marchandises valant plus de 400 milliards de dollars.

La capacité de la Voie maritime de servir au transport économique de dizaines de millions de tonnes de marchandises, combinée à sa fiabilité exceptionnelle, fait d'elle un élément essentiel du réseau logistique nord-américain. Cette opinion est partagée par de nombreux acteurs des secteurs public et privé, comme en témoignent les investissements records dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime.



Selon un récent relevé des investissements dressé par les conseillers économiques Martin Associates, des dépenses en immobilisations de 7,1 milliards de dollars sont en voie d'être consacrées aux navires, aux ports, aux terminaux et à l'infrastructure de la voie navigable du réseau Grands Lacs-Voie maritime.

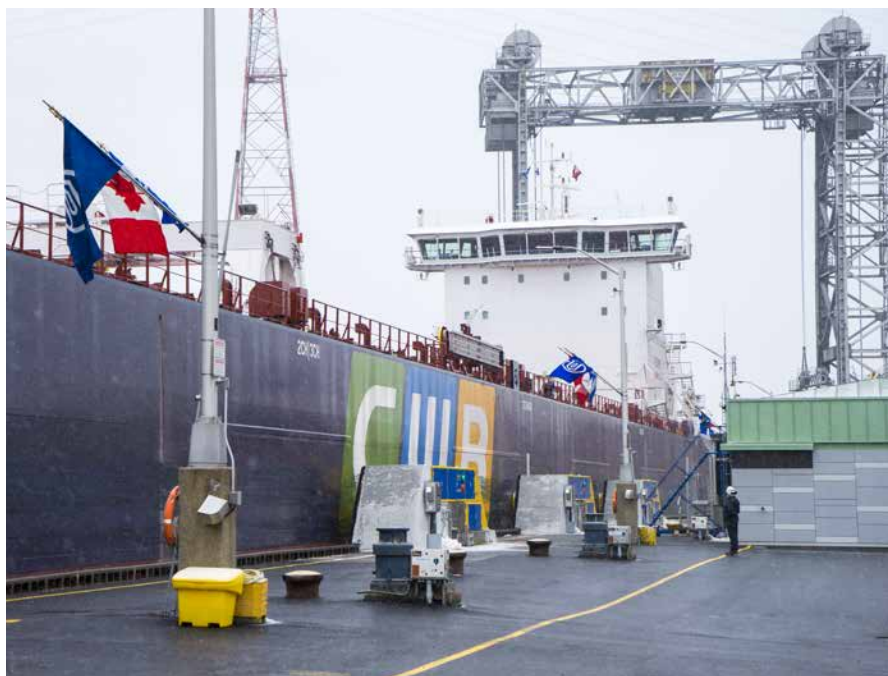
INVESTISSEMENTS – SECTEURS PRIVÉ ET PUBLIC (2009 À 2018)

	CANADA	ÉTATS-UNIS	INTERNATIONAL	TOTAL
Navires	2 297 100 000 \$	344 481 000 \$	1 455 799 000 \$	4 097 380 000 \$
Ports et terminaux	1 290 620 000 \$	463 703 000 \$	–	1 754 323 000 \$
Infrastructure de la voie navigable	891 287 000 \$	350 739 000 \$	–	1 242 026 000 \$
Total	4 479 007 000 \$	1 158 923 000 \$	1 455 799 000 \$	7 093 729 000 \$

Source : Sondage sur les investissements dans les infrastructures du réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent (Martin Associates, janvier 2015)

Le relevé révèle que plus de 4,8 milliards de dollars ont été investis dans le réseau de navigation entre 2009 et 2013, et 2,3 milliards de dollars de plus ont été prévus pour des améliorations entre 2014 et 2018. Presque 70 % du capital provient d'entreprises privées, et le solde, de divers programmes de financement d'infrastructure des gouvernements du Canada et des États-Unis.

Comme des armateurs canadiens, américains et internationaux sont en voie de dépenser 4,1 milliards de dollars pour le plus grand renouvellement de la flotte des Grands Lacs depuis 30 ans, il ne fait guère de doute que les transporteurs ont pleine confiance en l'avenir de la Voie maritime du Saint-Laurent. En même temps, d'autres acteurs se livrent à une activité intense, comme les ports et terminaux qui bonifient leurs quais, leur matériel, leurs installations et leurs connexions intermodales. Le tout renforce le rôle de la Voie maritime du Saint-Laurent comme voie navigable vitale.



CITATIONS PROVENANT DU NUMÉRO DE JANVIER 2015 DU MAGAZINE *MARINE DELIVERS*

« Le Saint-Laurent est devenu un corridor très important en raison de la courte distance [depuis les Prairies] jusqu'à Thunder Bay, où le transbordement des wagons peut se faire rapidement. »

— CARSTEN BREDIN, VICE-PRÉSIDENT,
Commercialisation des céréales, Richardson International

« D'un point de vue coût-efficacité, l'expédition par bateau revient à environ la moitié du coût du train et un cinquième du coût du camionnage. »

— TARA HART, PORTE-PAROLE DE COMPASS MINERALS,
exploitant de la mine de sel de Goderich (Ontario)

« La Voie maritime est particulièrement importante pour le transport de nos produits de Port-Cartier jusqu'aux Grands Lacs. »

— CATHERINE DE GRANDPRÉ, CHEF, COMMUNICATIONS INTERNES,
ArcelorMittal

« Depuis cinq ans, nous avons constaté une transformation inédite dans la navigation sur le réseau Grands Lacs-Voie maritime. »

— STEPHEN BROOKS, PRÉSIDENT,
Chambre de commerce maritime



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 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.

MISSION

Nous servons nos clients en faisant 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 :

un excellent dossier en matière de sécurité;

un personnel dévoué et professionnel fier d'offrir un service excellent à sa clientèle;

une gestion du trafic de haute qualité recourant à l'identification automatique des navires et au suivi en temps réel;

un réseau fiable offrant une disponibilité constamment supérieure à 99,0 %;

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;

la certification ISO 9001:2008 pour l'exploitation et l'entretien des secteurs canadiens de la Voie maritime du Saint-Laurent;

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;

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

Il ne fait aucun doute qu'en 2014, la Voie maritime du Saint-Laurent a de nouveau prouvé sa valeur comme *une voie navigable vitale*. Elle a bouclé l'année avec un volume de quelque 40 millions de tonnes de marchandises, un sommet depuis la crise financière de 2009. En réponse aux agriculteurs et aux marchands de céréales qui cherchent à expédier la récolte record qui encombrait les lignes ferroviaires, les transporteurs maritimes ont déplacé plus de 12 millions de tonnes de céréales en empruntant les écluses de la Voie maritime. C'était le plus fort volume depuis le tournant du siècle.

La Voie maritime est une artère des transports possédant une grande capacité et la souplesse voulue pour servir à des navires chargés d'un large éventail de marchandises. La remontée jusqu'à 40 millions de tonnes en 2014, 7 % de plus qu'en 2013, est principalement attribuable à l'augmentation des expéditions de céréales ainsi qu'aux importantes quantités de produits de fer et d'acier ainsi que du sel de voirie destiné à regarnir les stocks à la suite d'un hiver rigoureux. Le transport de céréales a bien illustré le rôle vital de la Voie maritime en 2014, mais il y a eu d'autres exemples au cours de la dernière décennie – comme les expéditions effectuées par les pétrolières en 2013 pour rééquilibrer les stocks de carburant pendant les interruptions de production dans les raffineries.

En 2014, la CGVMSL a commandé l'installation du dispositif d'amarrage mains libres (AML) à trois écluses de plus. Il y a ainsi quatre écluses dotées de ventouses pour amarrer les navires. Dans le cadre de son investissement de 500 millions de dollars sur cinq ans dans le renouvellement des actifs, le programme de modernisation accroîtra la sécurité et l'efficacité de la voie navigable. D'ici 2018, toutes les écluses élevées seront équipées de cet équipement d'amarrage automatisé.

Malgré des conditions hivernales rigoureuses au cours des trois premiers mois de 2015, les travaux de construction aux quatre écluses qui doivent passer à l'AML en 2015 ont été menés à bien. Le remplacement du mur d'amarrage de l'écluse 1 du canal Welland a aussi été terminé. En outre, des travaux préliminaires ont été effectués pour des projets pilotes de commande à distance de certaines écluses qui seront entrepris cette année.

Sur la plan de la santé et de la sécurité, huit accidents avec perte de temps ont été signalés en 2014-2015, contre neuf l'année précédente. Quatre accidents étaient attribuables à des glissades, trébuchements et chutes de plain-pied, ce qui démontre clairement qu'il reste à faire pour atteindre notre objectif de zéro accident. La rigueur et la fréquence des interventions de sécurité effectuées par les superviseurs et les gestionnaires ont fait l'objet d'une attention particulière cette année. Il y a eu plus de 2800 interventions, deux fois autant qu'en 2013. Nous croyons

que la sensibilisation aux risques potentiels est un facteur majeur de réduction des accidents.

L'année financière 2014-2015 a été bouclée avec des revenus de 76,2 millions de dollars, ce qui est sensiblement mieux que prévu. Les revenus des péages s'élèvent à 71,5 millions de dollars, soit 8,2 millions de dollars ou 13,0 % de plus que l'année précédente. Les « autres » revenus sont de 4,7 millions de dollars.

Les revenus ont dépassé les coûts contrôlables, de 10,4 millions de dollars. C'est la première fois que nous réalisons cet objectif depuis six ans, à la suite de la crise financière mondiale. Ce résultat est assurément positif pour nous, et le prochain défi à relever est de le reproduire de façon plus constante. À cette fin, l'équipe du développement des marchés de la Voie maritime poursuit ses efforts pour accroître le tonnage.

Je suis heureux de signaler que nous avons conclu une convention collective qui assurera un contexte stable jusqu'au moins le 31 mars 2018. L'entente avec le personnel syndiqué garantit un avenir viable à la Corporation grâce à une réduction de ses frais d'exploitation, tout en



préservant à long terme la stabilité de l'emploi et un régime de retraite pour son personnel.

La Voie maritime a entamé la dernière période de cinq ans sur son entente initiale de 20 ans avec Transports Canada, qui prend fin le 31 mars 2018. En abordant 2015-2016, en plus de mettre en œuvre les éléments de notre plan d'entreprise quinquennal, nous examinons et révisons nos stratégies en vue de la négociation d'une nouvelle entente. Nous continuerons de surveiller l'évolution de la *Loi sur les transports au Canada* pour déterminer dans quelle mesure elle pourrait avoir des répercussions pour la Voie maritime.

En raison de la volatilité persistante des marchés mondiaux, il est difficile d'arrêter des prévisions sur le volume de marchandises en 2015. Depuis 57 ans, la Voie maritime a certainement constaté d'importants changements dans la nature et le volume des marchandises. Ce qui n'a toutefois pas changé est le rôle de la Voie maritime en tant qu'artère des transports vitale, fournissant une route économique et fiable pour les expéditeurs et les transporteurs de marchandises à destination ou en provenance du cœur de l'Amérique du Nord.

Nous avons la capacité voulue pour transporter sensiblement plus de marchandises destinées aux marchés du monde entier, et nous nous efforçons d'être prêts à saisir les possibilités qui se présentent. Il n'y a qu'à se rappeler l'essor des expéditions de céréales l'an dernier et le rôle qu'ont joué les transporteurs de la Voie maritime afin de livrer ces céréales aux marchés pour comprendre toute l'importance du réseau Grands Lacs-Voie maritime.

A handwritten signature in black ink, reading "Terence F. Bowles".

Terence F. Bowles
Président et chef de la direction



CROISSANCE DES AFFAIRES

En 2014, le tonnage transporté sur la Voie maritime du Saint-Laurent est remonté à son niveau d'avant la crise financière. Il y a eu entre autres une poussée dans le trafic de céréales. Les revenus totaux de 2014-2015 se sont ainsi élevés à 76,2 millions de dollars, soit 14,2 % ou 9,5 millions de dollars de plus que pour l'exercice précédent.



La Corporation continue d'être touchée par la faiblesse des prix des produits de base sur le marché – qui limite le transport de produits comme le charbon et le minerai de fer – et par les effets de la mondialisation sur les tendances du commerce international, en particulier dans la sidérurgie. En collaborant avec d'autres intervenants du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent à des initiatives comme le programme Autoroute H₂O, la Corporation continue à rechercher et travailler de nouveaux marchés pour diversifier les marchandises et en augmenter le volume. En même temps, elle continue de renforcer le rôle de la Voie maritime dans ses marchés actuels et de faire connaître les avantages concurrentiels de la Voie maritime pour diverses catégories de marchandises.

RÉSULTATS DU TRAFIC

En 2014, le trafic de la Voie maritime a été de 39,9 millions de tonnes, soit 7,6 % ou 2,8 millions de tonnes de plus qu'en 2013. Le transport de céréales a augmenté par suite des importants stocks excédentaires restant de la récolte record de 2013. Le sel et l'acier ont aussi connu une forte progression. La Voie maritime a ainsi pu réaliser un solide volume malgré le début de la saison qui a été lent en raison d'une importante couverture de glace. Comme le nombre de transits de navires, en hausse de 1 %, n'a pas augmenté autant que le volume de marchandises, les transporteurs ont bénéficié d'une plus grande productivité de leur flotte. Du reste, un plus petit nombre de navires ont transité à vide.

RÉSULTATS DES NOUVELLES AFFAIRES EN 2014

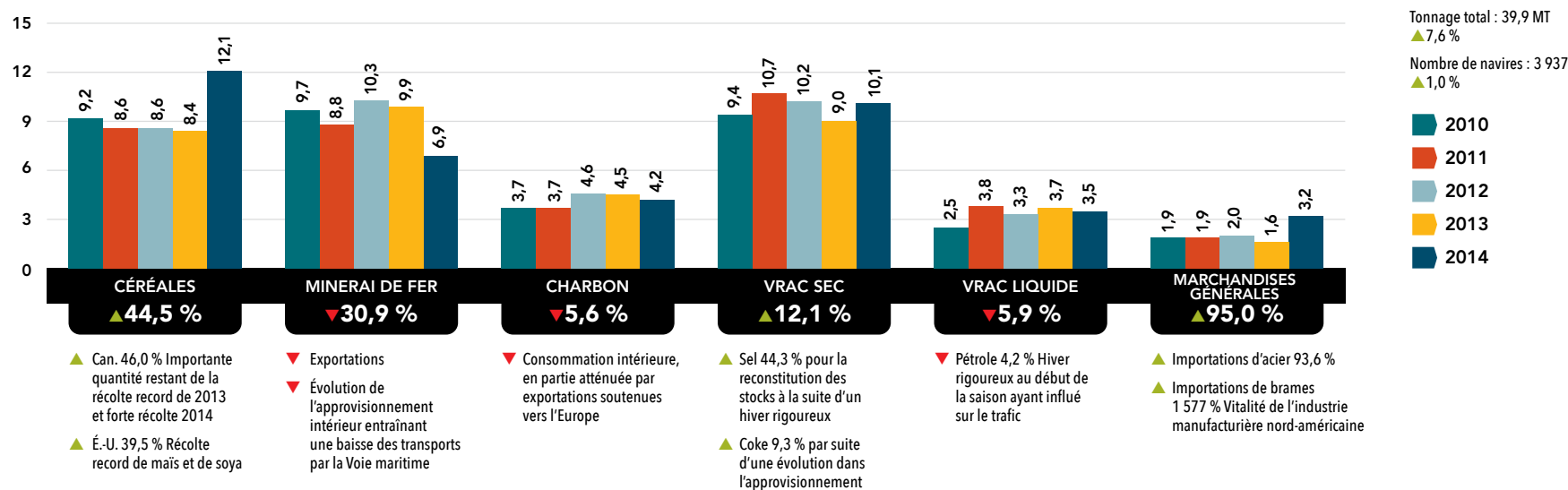
Le Programme incitatif à la nouvelle clientèle offre des réductions de tarif pour les « nouvelles » expéditions de marchandises (définies généralement comme étant soit de nouvelles combinaisons lieu d'origine / destination pour des marchandises actuelles, soit des marchandises qui n'avaient pas été transportées sur la Voie maritime au cours d'une période donnée). Il a suscité 133 demandes en 2014, dont 119 ont été approuvées.

Il y a eu en tout 357 mouvements au titre de la nouvelle clientèle en 2014, correspondant à 2,5 millions de tonnes. En tête de liste figurent des importations de sel et des exportations de céréales.

Les revenus attribuables au Programme incitatif à la nouvelle clientèle se sont élevés à 4,3 millions de dollars en 2014. Depuis sept ans, la Corporation a récolté 26,9 millions de dollars de revenus grâce à ce programme.

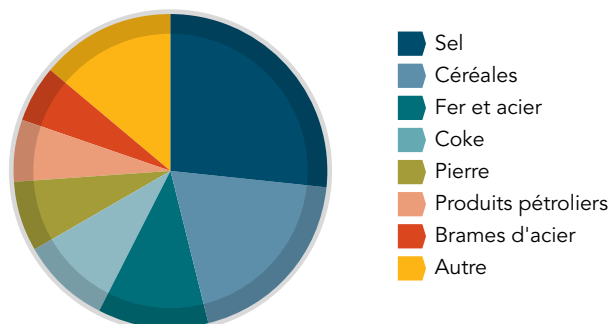
RÉSULTATS DU TRAFIC : COMBINÉ

(Total des cargaisons en millions de tonnes)

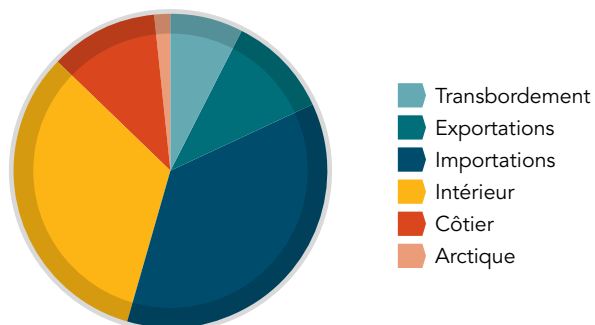


NOMBRE DE NAVIRES : 3 937

Total tonnage : 2,5 MT
Expéditions : 357



Par produit (tonnes)



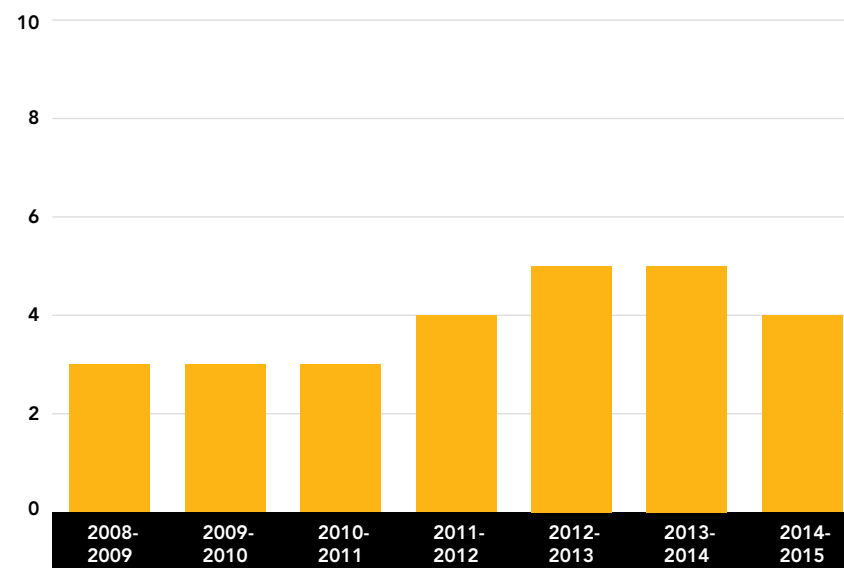
Par Secteur (tonnes)

PÉAGES DE LA VOIE MARITIME

Les péages ont augmenté de 2,5 % pour la saison de navigation 2014, et ils augmenteront de 2 % en 2015. La Corporation continue d'offrir divers programmes de péages incitatifs pour attirer de nouvelles expéditions de marchandises : le Programme incitatif aux nouvelles affaires, le Programme incitatif au volume et le Programme incitatif au service.

NOUVELLES AFFAIRES : REVENUS

En millions de dollars



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 et réaliser des initiatives stratégiques. 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.

AUTOROUTE H₂O

La campagne Autoroute H₂O continue sa campagne de promotion de l'Autoroute H₂O, faisant de la publicité pour attirer du vrac et des marchandises générales sur la Voie maritime. Une nouvelle annonce publicitaire qui fait valoir à quel point il est facile d'expédier des marchandises sur le réseau Grands Lacs-Voie maritime a été créée; elle sera ajoutée à la campagne en 2015.

Le compte Twitter de l'Autoroute H₂O (@hwyh2o) est utilisé pour partager des photos et entretenir des conversations sur la navigation dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime. Le mot-clic #hwyh2o amène les abonnés au site Web auth2o.com, où ils peuvent trouver d'abondants renseignements sur le réseau.

La 10^e édition annuelle de la Conférence Autoroute H₂O a eu lieu les 19 et 20 novembre 2014 à Toronto. Elle a réuni un nombre record de 150 participants. Son thème, « De solides assises pour aller plus loin », est à la fois un hommage aux efforts passés et une inspiration pour les projets futurs. Des plaques commémoratives soulignant le 10^e anniversaire de l'Autoroute H₂O ont été présentées aux ports partenaires et aux membres.

CONFÉRENCES ET EXPOSITIONS

La Corporation a participé à divers événements du monde des transports, en coopération avec des ports partenaires et des membres de l'Autoroute H₂O. Utilisant le stand d'exposition de l'Autoroute H₂O, les participants ont fait mieux connaître le réseau Grands Lacs-Voie maritime lors des conférences-salons Breakbulk d'Anvers (Belgique) et de Houston (Texas) ainsi qu'à l'exposition et conférence Cargo Logistics Canada tenue à Vancouver.



Terence Bowles (président et chef de la direction de la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent) et Betty Sutton (administratrice de la Saint Lawrence Seaway Development Corporation) ont présenté à Errol Francis (vice-président, Opérations de CanforNav Inc.) une plaque commémorative du 10^e anniversaire de l'Autoroute H₂O.



EXCELLENCE OPÉRATIONNELLE

La Corporation et son personnel veillent à ce que la voie navigable soit efficace et que les navires transitent de façon sûre, fiable et économique. Elle poursuit un programme de modernisation qui transforme profondément les activités de la Voie maritime. L'introduction de l'amarrage mains libres apporte des gains en efficacité, accroît la sécurité et réduit la durée des transits, ce qui aidera à assurer la compétitivité et la viabilité de la Voie maritime du Saint-Laurent à long terme.

SAISON DE NAVIGATION

En 2014, la Voie maritime a entrepris sa 56^e saison de navigation le 28 mars dans la section Niagara et le 31 mars dans la section Montréal-lac Ontario (MLO). La section MLO est restée ouverte 277 jours, et la section Niagara, 279 jours. Le dernier transit a eu lieu le 1^{er} janvier 2015 dans la section MLO, et le 31 décembre 2014 dans la section Niagara.

L'ouverture de la section MLO avait initialement été prévue le 28 mars 2014, mais elle a dû être retardée de trois jours en raison des conditions de glace. Les 10 premiers jours de la saison, le total des retards par transit dépassait de 23 heures le total des 10 premiers jours de la saison 2013.

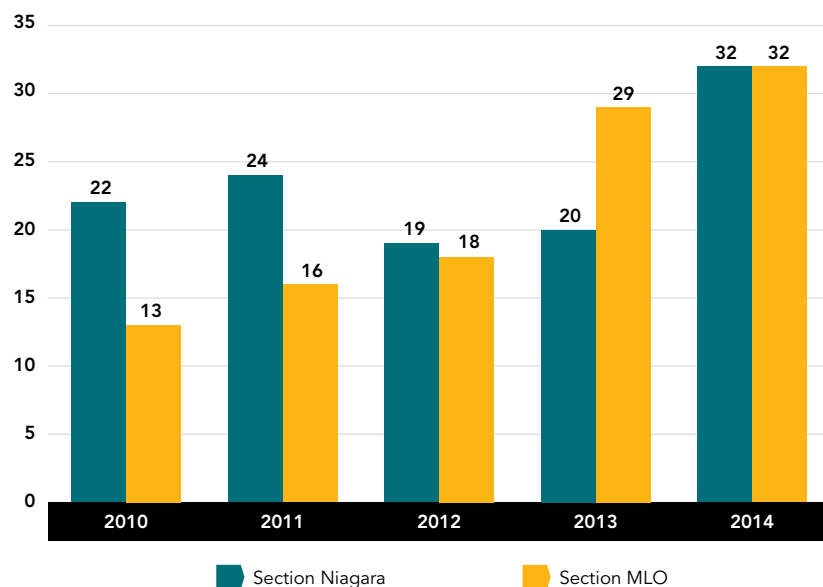
Dans les deux sections, le retard moyen par transit était de 32 minutes, alors que l'objectif est de 20 minutes. Dans la section MLO, les retards étaient principalement attribuables à l'abondance exceptionnelle de glace lors de l'ouverture de la Voie maritime.

La glace était aussi abondante sur les Grands Lacs dans les premiers mois de la saison, ce qui a amené les transporteurs à reporter des transits et causé par la suite un surcroît de trafic dans la section Niagara. Une certaine congestion en a résulté dans le canal Welland, occasionnant des retards. D'autres facteurs ont été sources de retards : le mauvais fonctionnement de l'équipement d'une écluse; une panne de courant due à la foudre dans une partie des écluses en palier; et un écoulement d'hydrocarbures, d'une source terrestre étrangère à la Voie maritime, dans le canal Welland – fuite qui a été contenue et nettoyée.

En 2014, 11 navires de plus ont été dotés de la technologie du système d'information sur le tirant d'eau (SIT). Cet équipement permet à un navire d'exploiter 3 pouces de plus de tirant d'eau, ce qui se traduit par 400 tonnes de plus par trajet. Le nombre de transits de navires profitant d'un tirant d'eau supplémentaire grâce au SIT a plus que doublé par rapport à 2013.

RETARDS PAR TRANSIT ATTRIBUABLES AU RÉSEAU

(Objectif : moins de 20 minutes par transit)



Note : Les statistiques sur cinq ans ont été révisées par rapport à celles des rapports précédents, par suite d'un changement de sources de données.

NOMBRE DE TRANSITS SIT SECTION	2013	2014
Section Montréal-lac Ontario	123	253
Section Niagara	103	311
Total	226	564
Nombre de navires dotés du SIT	28	39

PRÉPARATION AUX SITUATIONS D'URGENCE

La Corporation a organisé divers exercices pendant la saison 2014 pour valider le plan d'intervention en cas d'urgence, former le personnel et améliorer les communications et la coordination avec des organismes externes.

En septembre, les membres de l'équipe d'intervention d'urgence de la section MLO ont participé à un exercice complet d'intervention d'urgence fondé sur un déversement simulé de pétrole dans le canal de Beauharnois. Un centre de commandement a été établi à Saint-Lambert, avec des représentants de divers organismes externes. Un deuxième centre de commandement a été créé sur place, en amont des écluses de Beauharnois, pour observer le déploiement de barrages flottants.



Déploiement d'un barrage flottant aux écluses de Beauharnois pendant une simulation de déversement de pétrole, en 2014.

En novembre, la section Niagara a aussi effectué un exercice de déversement simulé de pétrole, à Port Colborne. Le pétrole était censé compromettre la qualité de l'eau et entraver le fonctionnement de la station de pompage adjacente au canal. Dans l'exercice, les discussions ont porté sur les points d'ancrage des barrages flottants, la répartition des compétences entre les intervenants et l'harmonisation des plans d'intervention proposés par les partenaires externes.

Grâce à ces exercices, le personnel de la Corporation peut reconnaître et corriger les faiblesses éventuelles du plan d'intervention en cas d'urgence. Il peut aussi approfondir ses aptitudes de sorte qu'en cas d'urgence réelle, il puisse intervenir rapidement et efficacement.



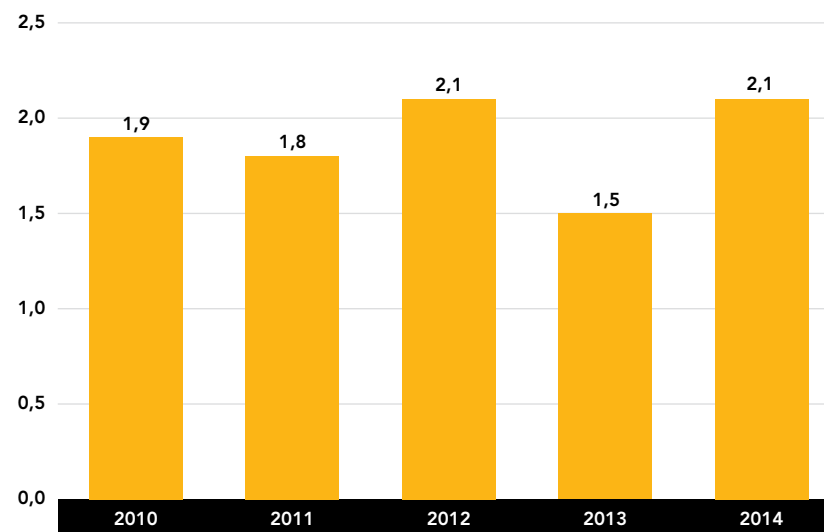
Les participants à l'exercice d'intervention d'urgence de la section Niagara.

SÉCURITÉ MARITIME

Au cours de la saison de navigation 2014, il y a eu 12 incidents occasionnant des dommages à des navires, ce qui se traduit par un taux de 2,1 incidents par 1000 transits. Il s'agit principalement de cas où des navires ont heurté un mur, un quai ou la berge du canal. Aucun des incidents n'a occasionné de pollution ou de blessures. Le transport maritime reste le moyen le plus sûr et le plus fiable pour le transport des marchandises.

TAUX D'INCIDENTS DE NAVIRES

(nombre d'incidents par 1000 transits)



GESTION DE L'EAU DE BALLAST

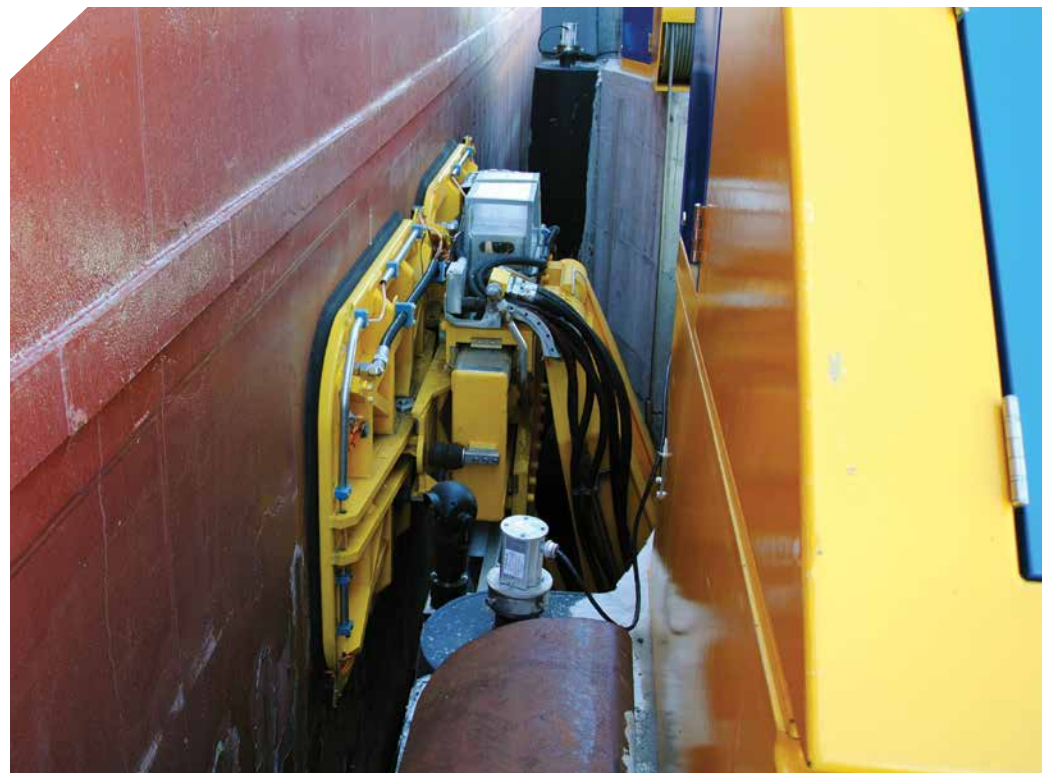
Le Groupe de travail sur l'eau de ballast dans les Grands Lacs et la Voie maritime (GTEB) comprend des représentants de la Garde côtière américaine (USCG), de la Saint Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC) des États-Unis, de Transports Canada – Sécurité et sûreté maritimes et de la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (CGVMSL). 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 2014, 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. Toutes les citernes de ballast ont été contrôlées à chaque transit; il y a eu 454 transits et 8 497 contrôles de citernes. 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 les lieux de vidange prévus.

Tout navire qui n'avait pas échangé son eau de ballast ou vidangé ses citernes de ballast a été tenu soit de conserver son eau de ballast et ses sédiments à bord, 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. Aucun cas n'a été signalé où de l'eau de ballast non conforme aurait été rejetée dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime en 2014.

PROJET DE MODERNISATION

Le programme de modernisation de la Corporation vise notamment à remplacer les câbles d'amarrage par un dispositif d'amarrage mains libres (AML) qui immobilise un navire dans le sas d'une écluse en utilisant des ventouses. Cette technologie innovatrice a été installée à quatre écluses, et toutes les écluses élevées en seront dotées d'ici mars 2018. En 2014, une nouvelle fonctionnalité a été mise au point pour les unités AML, permettant de positionner un navire idéalement, à une distance prédéterminée dans l'écluse, avant que le sas soit rempli ou vidé. En outre, des améliorations possibles ont été cernées et mises en œuvre pour améliorer l'efficacité du matériel par temps froid.



Un des trois jeux de ventouses d'amarrage mains libres servant à immobiliser un navire dans une écluse.

La prochaine phase du programme de modernisation, la commande à distance des écluses, commencera bientôt. La Corporation commande les ponts mobiles à distance depuis des années, et les connaissances aussi bien que l'infrastructure nécessaires à la commande à distance des écluses existent déjà. Dans le cadre de la transition, un examen approfondi des activités entourant les opérations d'éclusement a été entrepris pour veiller à ce que les clients de la Voie maritime continuent de bénéficier d'un excellent niveau de service. L'examen tient compte des opérations d'approvisionnement des navires, de relève de l'équipage et de relève des pilotes. En outre, le cas des embarcations de plaisance est soigneusement évalué dans l'optique du nouveau modèle de fonctionnement.

Lorsque l'idée de recourir à des ventouses pour amarrer les navires dans les écluses a d'abord été envisagée au milieu des années 2000, nombreux étaient ceux qui croyaient que ce ne serait pas possible. Grâce à la diligence du personnel de la Voie maritime, la Corporation en est maintenant au stade où les avantages de cette technologie se réalisent. Comme toute nouvelle technologie, celle-ci n'est pas à l'abri de problèmes, mais l'équipe de l'AML de la Corporation apporte les ajustements voulus pour accroître l'efficacité et la fiabilité du système. Grâce à la solide coopération qu'offrent

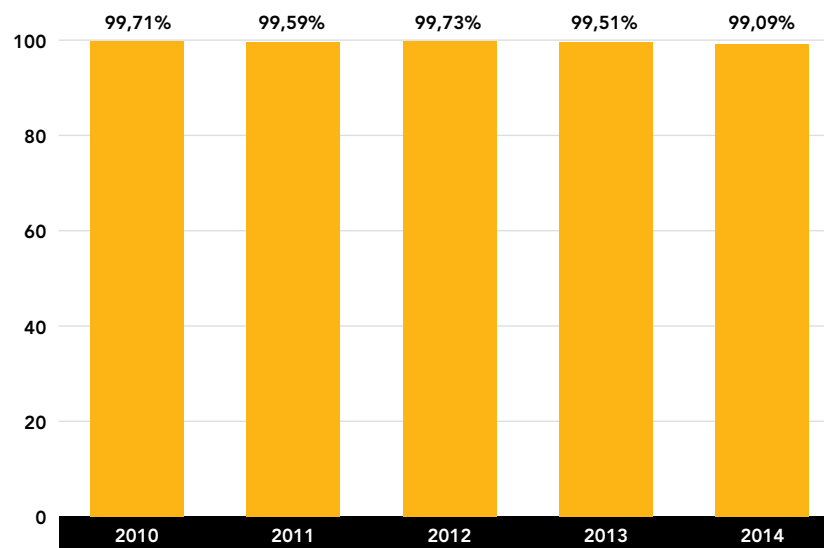
les propriétaires et les exploitants de navires ainsi que les fournisseurs, le résultat final sera un système d'éclusement résolument moderne fournissant un rendement, des services et une fiabilité de calibre mondial.

FIABILITÉ DE L'INFRASTRUCTURE ET RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

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 2014, le taux de disponibilité du réseau (qui prend en compte la fiabilité du réseau ainsi que les retards attribuables à d'autres facteurs comme les chemins de fer ou les niveaux de l'eau) a été de 99,1 %, soit un peu moins qu'en 2013 par suite de l'abondance de glaces au début de la saison. Le taux de disponibilité de la Voie maritime, qui est constamment supérieur à l'objectif de 99 %, contribue à la réputation de la Voie maritime comme artère des transports extrêmement fiable.

DISPONIBILITÉ DU RÉSEAU

(objectif 99,00 %)



Navire immobilisé au moyen de l'amarrage mains libres (aucun câble d'amarrage n'est nécessaire).



La fiabilité et la durabilité à long terme des actifs de la Voie maritime sont tributaires de l'efficacité éprouvée du Système de gestion de l'infrastructure (SGI) de la Corporation. Le SGI permet d'aborder de façon systématique, rigoureuse et économique l'entretien des actifs de la Voie maritime.

Le SGI soutient les buts précis suivants : veiller à ce que l'infrastructure soutienne des niveaux de service constants aux clients de la Voie maritime; optimiser les coûts du cycle de vie sans négliger la santé, la sécurité et la performance environnementale; gérer les risques et prévenir les crises potentielles (comme des pannes majeures); et soutenir la planification financière et l'affectation optimale des ressources. Depuis 20 ans, il a apporté d'importants avantages, y compris des taux constamment élevés de disponibilité et de fiabilité du réseau.

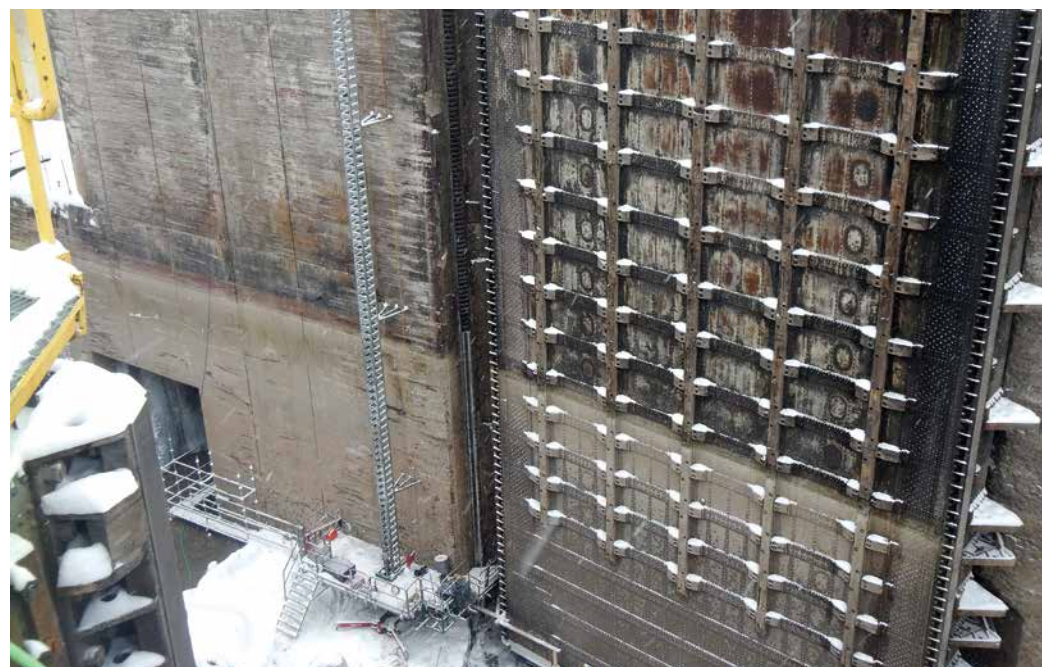
Un des résultats obtenus grâce au processus du SGI est un programme annuel optimisé des grands travaux d'entretien et de renouvellement des actifs. Au cours de l'exercice 2014-2015, le portefeuille de projets valait presque 75 millions de dollars, uniquement pour le renouvellement des actifs et les travaux d'entretien majeurs, sans compter la modernisation.

Le plus grand projet en cours de renouvellement des actifs est le remplacement de 1,88 kilomètre de quais dans le canal Welland. Les structures d'origine, qu'on appelait historiquement les murs d'amarrage en bois, étaient construites avec des pieux en bois. Le projet de remplacement des murs en bois à l'extrémité supérieure des écluses 1, 2 et 3 et à l'extrémité inférieure de l'écluse 3 a été abordé comme un seul projet de conception-soumission-construction. Il a commencé à l'automne 2013, et il est prévu qu'il sera terminé au printemps 2017.

En 2013-2014, la première phase (le remplacement du mur d'amarrage à l'extrémité supérieure de l'écluse 2) a été terminée. En 2014-2015, des travaux de presque 20 millions de dollars ont été effectués à l'extrémité supérieure de l'écluse 1. Le coût évalué pour l'ensemble du projet de quatre ans est de 95 millions de dollars.



Vue du mur d'approche à l'extrémité supérieure de l'écluse 1 en construction (hiver 2015).



Remise en état d'une porte d'écluse.

D'AUTRES PROJETS MAJEURS ONT ÉTÉ MENÉS À BIEN AU COURS DE L'ANNÉE :



Le pont de Valleyfield.

SECTION MONTRÉAL-LAC ONTARIO

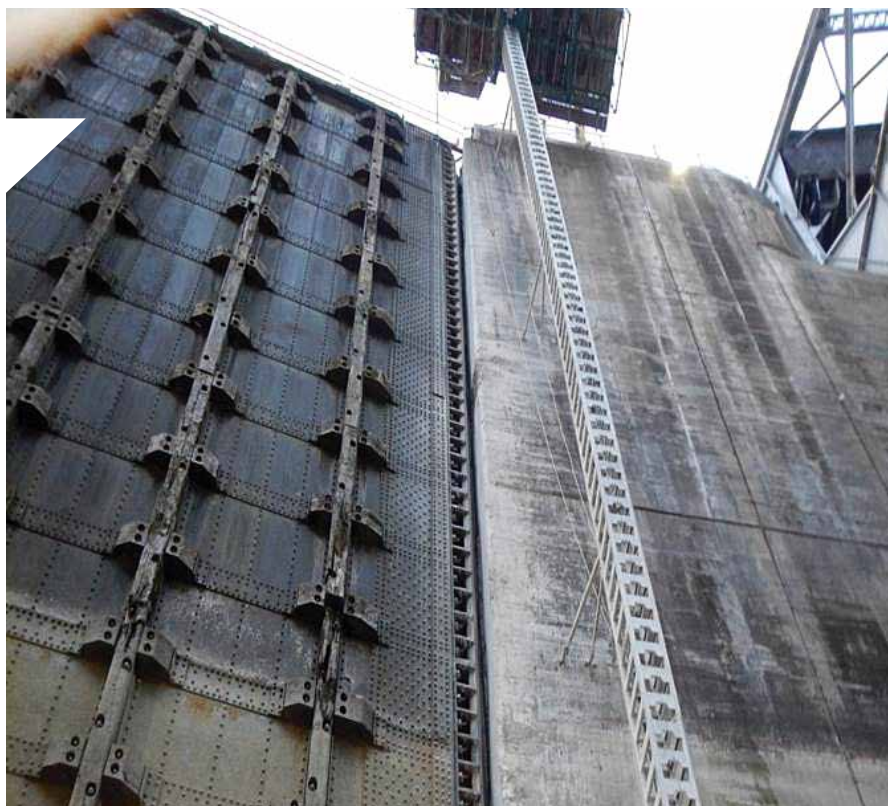
- ▲ Amélioration de la ventilation dans toutes les galeries de câbles des écluses
- ▲ Écluses 3 et 4 de Beauharnois : amélioration de l'éclairage en surface
- ▲ Pont de Valleyfield : peinture d'une des tours du pont à travée levante
- ▲ Écluse 3 de Beauharnois : remise en état et alignement des portes busquées inférieures
- ▲ Ponts 7A et 7B de Kahnawake : remplacement des signaux de CP Rail
- ▲ Écluse d'Iroquois : remplacement et déplacement de matériel et câbles électriques



Vue des portes inférieures désalignées de l'écluse 3 de Beauharnois, avant leur remise en état.

SECTION NIAGARA (CANAL WELLAND)

- ▲ Remise en état et amélioration du câblage électrique, et élimination du plomb dans les galeries de câbles des écluses
- ▲ Écluse 3 : phase finale du programme de réfection des murs d'écluse
- ▲ Écluses 4 et 8 : réparations aux murs d'approche inférieurs
- ▲ Écluse 1 : remise en état des portes 1 et 2
- ▲ Écluse 6 et déversoir 3 : remise en état des vannes



Exemple de réparation de tourillons dans le canal Welland.



Réinstallation d'une vanne d'écluse après sa remise en état.



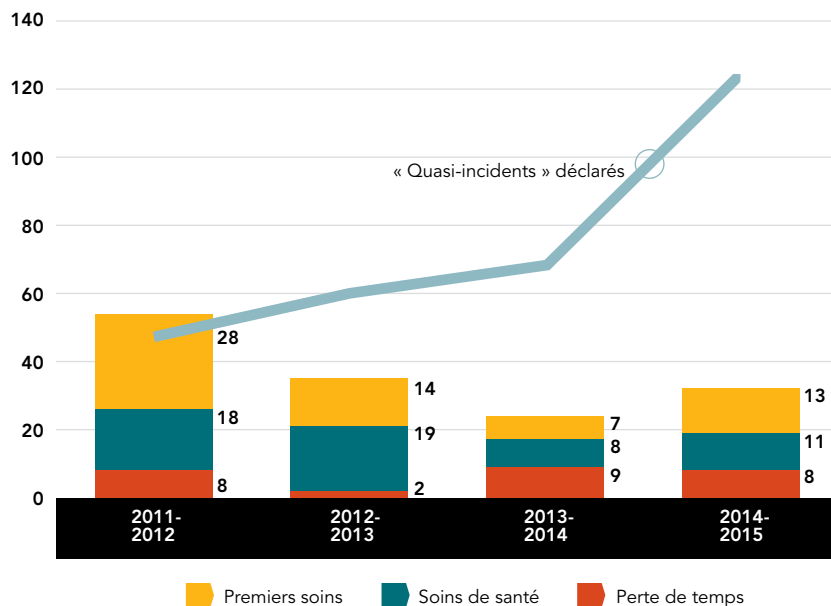
Vue du fonctionnement de vannes de déversoir.

SANTÉ ET SÉCURITÉ

Du 1^{er} avril 2014 au 31 mars 2015, la Corporation a enregistré huit blessures avec perte de temps. Il y a amélioration par rapport aux neuf signalées l'année précédente, mais l'objectif reste zéro accident. Il y a aussi eu 11 cas de soins de santé et 13 cas de premiers soins. Les 125 « quasi-incidents » déclarés traduisent une augmentation. Ils ont ceci d'encourageant qu'ils permettent de repérer des risques et d'y réagir proactivement en vue d'éviter des blessures futures.

SANTÉ ET SÉCURITÉ

Nombre d'incidents



Sur les huit accidents avec perte de temps rapportés au cours de l'exercice, quatre relevaient de glissades, trébuchements et chutes de plain-pied. Pour parer à ce type de risque, un programme de prévention des glissades, trébuchements et chutes a été élaboré et mis en œuvre. En plus de fournir des lignes directrices pour réduire les risques associés à ces accidents, étant donné que ceux-ci se produisent surtout durant l'hiver, un examen détaillé des pratiques de déneigement a été effectué. Le processus de prévention des risques a aussi été examiné pour faire en sorte que tous les risques présents en milieu de travail soient repérés de façon continue et que les mesures voulues soient prises pour réduire les risques de blessures.

Également en 2014, un groupe de travail a été mis sur pied pour concevoir un outil d'évaluation des risques. Cette initiative a donné lieu à des projets pilotes avec les groupes de l'entretien et des inspections de la section MLO et avec le groupe de l'entretien mécanique de la section Niagara. Ces efforts ont abouti à la production d'un livret, intitulé *Ma ligne de vie*, qui servira d'outil d'évaluation des risques et de prévention des accidents. L'ouvrage définit une démarche standardisée par laquelle les membres du personnel peuvent repérer et évaluer les risques avant d'entamer une tâche. Il fait partie intégrante du plan visant à réaliser le but de zéro accident.

L'équipe de l'écluse d'Iroquois a reçu le Prix du président pour la sécurité de 2014. Ce prix vise à augmenter la sensibilisation aux exigences de la santé et de la sécurité en milieu de travail, et à encourager, reconnaître et féliciter les équipes de travail qui apportent d'importantes contributions en vue d'améliorer la sécurité à la Corporation.

L'équipe d'Iroquois a déployé des efforts louables : elle a effectué 215 interventions de sécurité au cours de l'année. Du reste, 2014 était la 21^e année consécutive sans blessures avec perte de temps parmi le personnel d'Iroquois.

Pendant la Semaine de la santé et de la sécurité 2014, du 4 au 10 mai, une série d'activités ont été organisées dans la Voie maritime, y compris une simulation de sauvetage d'urgence, la présentation d'exposés dans les écoles locales et des BBQ. Dans le cadre d'une simulation, le Service d'incendie de St. Catharines s'est exercé aux techniques de sauvetage en hauteur par câble : il a descendu du château d'eau situé à l'écluse 4 du canal Welland une « victime » blessée incapable d'utiliser l'escalier. La nécessité d'un tel sauvetage pourrait survenir puisque la Corporation gère un certain nombre de tours et de ponts. Le fait d'appeler les services de secours locaux à effectuer périodiquement des exercices garantit que les structures de la Voie maritime leur soient familières et qu'ils soient bien préparés à intervenir au besoin.



L'équipe de l'écluse d'Iroquois, récipiendaire du Prix du président pour la sécurité de 2014.



Le Service d'incendie de St. Catharines a réalisé un exercice de sauvetage en hauteur en mai 2014 (au château d'eau situé à l'écluse 4 du canal Welland).



MAIN-D'ŒUVRE TRÈS PERFORMANTE

En s'assurant un effectif compétent, polyvalent, motivé et responsable, la Corporation parvient à réaliser sa mission : *« Nous servons nos clients en faisant 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. »*

RENFORCER LA GESTION DU RENDEMENT ET TIRER PARTI DE LA TECHNOLOGIE

En 2014, la Corporation a lancé l'outil en ligne « Connexions », fourni par l'entreprise Success Factors. Il est conçu pour aider à rationaliser les processus de gestion des ressources humaines et assurer leur cohérence à l'échelle de la Corporation. Il le fait en intégrant les flux de travail, en simplifiant les processus manuels et en accroissant l'accès aux données du personnel. Le premier module, consacré aux objectifs et au rendement, a été lancé en 2014; des modules supplémentaires s'y ajouteront à mesure qu'ils seront mis au point.

FAVORISER LE MIEUX-ÊTRE DU PERSONNEL

Des études démontrent que les programmes de mieux-être réduisent l'absentéisme, accroissent la productivité, améliorent le moral, attirent de nouveaux employés et aident à conserver les employés en place. Par conséquent, un programme de mieux-être du personnel est avantageux aussi bien pour la Corporation que pour son personnel.

La Corporation a continué d'encourager son personnel à s'adonner à des activités de mise en forme, par le biais de son programme de remboursement des frais en la matière. Au cours de l'année, les membres du personnel ont profité de cet incitatif en s'inscrivant à diverses activités, telles que karaté, yoga, hockey ou soccer.

Pendant le Mois du mieux-être, le Comité du mieux-être de la Corporation a lancé la campagne AUT H₂O pour la santé. Le personnel était invité à marcher, virtuellement, la distance de l'Autoroute H₂O. La campagne a connu un grand succès : 110 participants ont complété le parcours de 5704 km. Les membres de comités locaux du mieux-être ont aussi

coordonné une variété d'autres initiatives, comme le défi « prenez les escaliers », des séances d'information et la distribution d'une trousse d'outils pour la santé mentale.

Pour les efforts qu'il a consacrés au mieux-être, le siège social de Cornwall a reçu pour la huitième 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 rend hommage aux milieux de travail qui encouragent le personnel à adopter un style de vie sain.

RECONNAÎTRE L'ENGAGEMENT DES EMPLOYÉS

À la lumière des résultats des sondages de 2009 et de 2013 sur l'engagement des employés, la Corporation a déployé d'importants efforts pour accroître la visibilité des cadres supérieurs, mieux reconnaître les employés et améliorer la gestion du rendement. En 2014, elle a organisé diverses assemblées, institué un programme d'amélioration continue Lean Six Sigma et lancé un module sur les objectifs et la gestion du rendement dans Connexions.

Le Prix commémoratif Bob Swenor, décerné chaque année, a été présenté en 2014 à Jason Rodgers, superviseur, Services du canal. Ce prix rend hommage à un membre du personnel de la Voie maritime qui incarne les valeurs de la Corporation, qui est soucieux de développement personnel continu, qui fait preuve d'engagement envers son milieu de travail et sa communauté locale, et qui croit profondément que chaque personne peut changer les choses. Jason a été reconnu pour le rôle essentiel qu'il a joué dans la mise sur pied du centre de contrôle de secours à l'écluse de la Côte Sainte-Catherine, l'organisation de simulations d'urgences et la production d'un livret sur la sécurité à l'intention des plaisanciers.



Jason Rodgers
Superviseur, Services du canal

Terence F. Bowles
Président et chef de la direction

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 de groupes désignés dans son effectif. Depuis des années, la Corporation reçoit constamment une note de 5 sur 5 pour la conformité de ses rapports.

Dans le cadre de sa stratégie de recrutement, la Corporation s'est efforcée de mieux joindre les quatre groupes désignés afin d'accroître leur représentation dans le milieu de travail. Par exemple, elle a recouru à « Indeed », un moteur de recherche semblable à Google que les chercheurs d'emploi utilisent pour chercher un travail donné dans un secteur géographique donné. Indeed fait la promotion de possibilités d'emploi par le biais d'un réseau d'associations des groupes désignés. Afin de joindre un public plus vaste et d'accroître sa visibilité, la Corporation y a diffusé des offres d'emplois commanditées pour des postes clés, de sorte qu'ils figurent au sommet de la liste des résultats de recherche et que la Corporation jouisse d'une plus grande visibilité auprès des chercheurs d'emploi. D'avril 2014 à mars 2015, Indeed a produit 774 candidatures à un emploi, soit 30 % du total des candidatures reçues.

ENGAGEMENT DES PARTIES PRÉNANTES

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.

En 2013, 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), et de présenter des résultats communs. L'évaluation conjointe effectuée en 2014 par l'Alliance verte révèle que les entités de la Voie maritime ont réalisé des progrès notables à divers égards, y compris l'amélioration des mesures de prévention des répercussions environnementales pour les voies navigables et les sols.

Dans l'ensemble, les entités de la Voie maritime ont obtenu en 2014 un score de 4,3 sur 5.



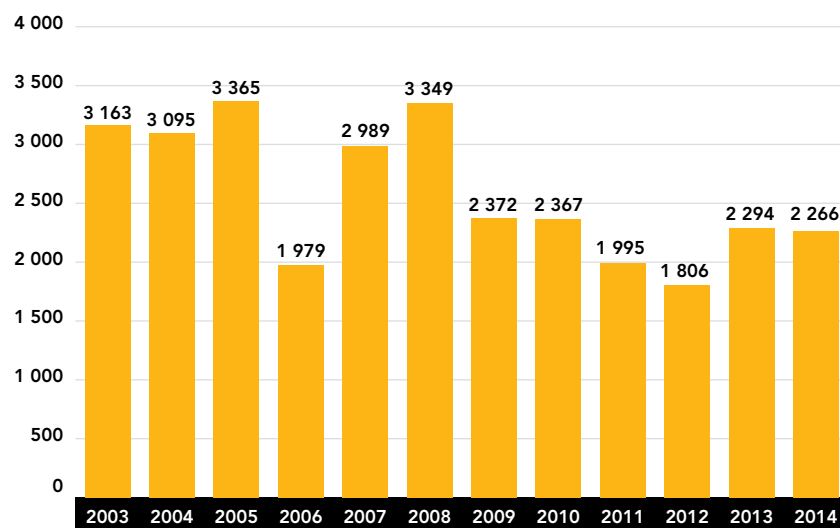
ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

En 2014, les émissions de gaz à effet de serre (GES) de la Corporation équivalaient à 2266 tonnes de CO₂, soit un peu moins qu'en 2013.

En 2014 et 2013, les émissions de GES doivent être considérées en tenant compte des températures froides enregistrées au début des deux dernières saisons de navigation : elles ont exigé une plus grande consommation d'énergie pour l'équipement empêchant la formation de glace dans les écluses.

ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DE LA CGVMSL

Émissions (tonnes d'équivalent CO₂)



Le niveau global des émissions de GES de la Corporation ces deux dernières années est d'environ 30 % inférieur aux niveaux de la période de 2003 à 2005. Au titre de ses efforts constants visant à réduire les émissions de GES, la Corporation a acheté son premier véhicule entièrement électrique, pour son personnel des bureaux de Saint-Lambert et de Brossard.

SYSTÈME DE GESTION ENVIRONNEMENTALE

Dans le cadre de son processus d'amélioration continue, la Corporation a révisé son système de gestion environnementale (SGE) pour le rendre conforme à la norme ISO 14001. La mise en œuvre de cette norme commencera en 2015, l'objectif étant de mettre en œuvre 50 % de ses exigences d'ici 2017.

SOUTIEN AUX COMMUNAUTÉS

En 2014, le personnel de la Corporation a contribué à diverses campagnes de financement d'œuvres de bienfaisance. En comptant les fonds équivalents versés par la Corporation, il a recueilli environ 100 000 \$ pour Centraide.

La Corporation continue de renforcer ses relations avec les résidents des localités le long de la Voie maritime. L'été dernier, le personnel de la section Niagara a participé au festival annuel des Journées du canal à Port Colborne. Il a accueilli les visiteurs à la tente de la Corporation, où il distribuait des dépliants sur la Voie maritime et répondait aux questions.

Dans la section Niagara, le personnel de la Voie maritime a aussi apporté son soutien à d'autres activités :

- ▲ course Rankin au profit de la lutte contre le cancer – mai 2014;
- ▲ 20^e journée annuelle de sensibilisation à la sécurité et rodéo à vélo de Port Colborne – mai 2014;
- ▲ 5^e journée annuelle de sensibilisation à la sécurité et rodéo à vélo de Wainfleet – juin 2014;
- ▲ 6^e édition annuelle de la Big Move Cancer Ride – septembre 2014;
- ▲ journée Invitons nos jeunes au travail – novembre 2014;
- ▲ « Éclairons la nuit – ensemble contre la violence », du YWCA – décembre 2014.

À Montréal, le personnel de la section MLO a de nouveau participé au Salon nautique. Il y a renseigné les propriétaires d'embarcations de plaisance sur les opérations de la Voie maritime et sur la sécurité nautique.

Le personnel de la section MLO a aussi apporté son soutien :

- ▲ au 11^e festival annuel du cerf-volant « BeauVENTois », à Beauharnois;
- ▲ au Comité ZIP du Haut Saint-Laurent, qui a pour mandat de protéger, de réhabiliter et de mettre en valeur le fleuve Saint-Laurent;
- ▲ à la Garde côtière auxiliaire canadienne, qui fait la promotion de la sécurité nautique et fait connaître les règlements de la Voie maritime régissant la navigation de plaisance.

Au nom de sa volonté d'assumer son rôle de gardien de la voie navigable, la Corporation a commandité la conférence 2014 de l'Institut du fleuve Saint-Laurent, tenue à Cornwall (Ontario). Lors de cette conférence annuelle, un large éventail de sujets sont abordés concernant le fleuve Saint-Laurent et son écosystème.

PROMOTION DU MODE MARITIME

La Corporation recherche constamment des possibilités de soutenir des événements et des initiatives du milieu où le rôle et l'intérêt du transport maritime peuvent être mis en valeur efficacement auprès de divers groupes.

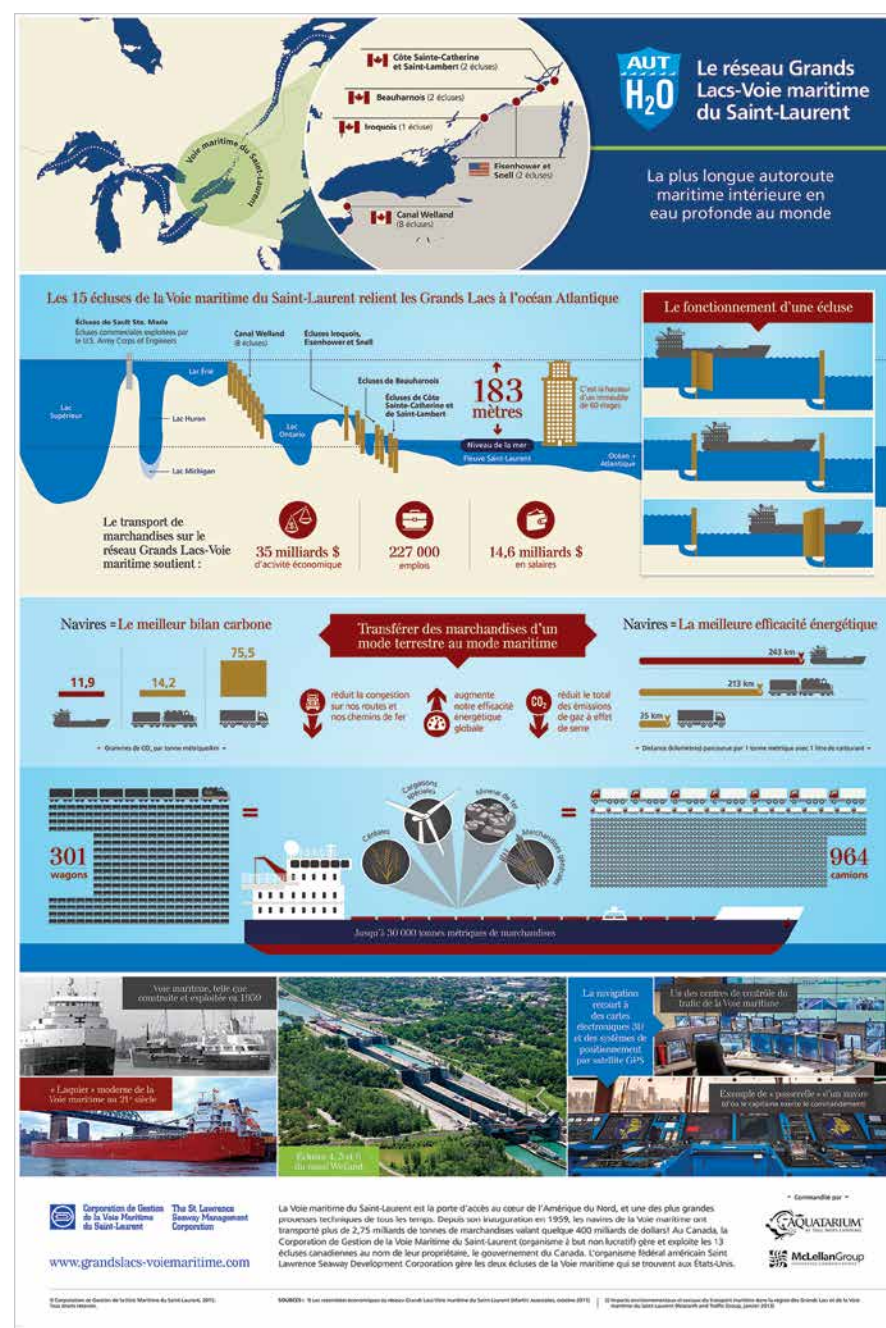
En 2014, l'équipe des relations extérieures de la Corporation a collaboré avec McLellan Group Integrated Communications à la création d'une nouvelle vidéo sur les avantages du transport par bateau. Cet outil présente une excellente vue d'ensemble de ce qui fait du transport maritime le moyen de déplacer des marchandises en consommant le moins d'énergie, soutenant l'économie nord-américaine d'une façon éminemment durable.



Image tirée d'une vidéo sur *les avantages du transport maritime*.

Comme complément, la Corporation a chargé le groupe McLellan de réaliser une affiche illustrant les nombreuses façons dont le réseau Grands Lacs-Voie maritime soutient une grande qualité de vie pour les résidents du Canada et des États-Unis. Cette affiche sera un moyen de promotion que les membres de la Corporation pourront utiliser dans leurs rapports avec des parties prenantes.

En plus du travail entrepris avec le groupe McLellan, l'équipe des relations extérieures continue de renforcer ses relations avec une variété de groupes d'intérêt et de participer à des dialogues touchant la dimension économique, l'écologie et les politiques publiques en général. Des discours ont été prononcés et des exposés ont été présentés en 2014 auprès de publics au Québec et en Ontario, pour mettre en relief tout ce que la Voie maritime du Saint-Laurent apporte à tous les membres de la communauté.



Affiche réalisée par le groupe McLellan.

DURABILITÉ FINANCIÈRE



Les résultats de 2014-2015 couvrent la période du 1^{er} avril 2014 au 31 mars 2015. Les résultats présentés aux fins de comparaison couvrent la période correspondante d'exercices précédents.

PRINCIPALES DONNÉES FINANCIÈRES

	2014-2015	2013-2014	2012-2013
ÉQUIVALENTS TEMPS PLEIN (ETP)	583	584	584
	(‘000s)		
TONNAGE (EN MILLIERS DE TONNES)	39 887	37 055	39 055
REVENUS (EN MILLIERS)			
Péages	71 489 \$	63 252 \$	66 555 \$
Autres revenus	4 746	3 507	3 673
Total – Revenus	76 235	66 759	70 228
CHARGES DE FONCTIONNEMENT (EN MILLIERS)			
Salaires et avantages*	73 111	74 181	71 555
Autres dépenses	12 772	12 509	11 734
Avantages sociaux futurs des employés (hors trésorerie)	(20 082)	(16 202)	(10 817)
Total – Charges de fonctionnement	65 801	70 488	72 472
EXCÉDENT DES REVENUS SUR LES CHARGES DE FONCTIONNEMENT (EXCÉDENT DES CHARGES DE FONCTIONNEMENT SUR LES REVENUS)	10 434 \$	(3 729) \$	(2 244) \$
DÉPENSES DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS (EN MILLIERS)			
Entretien régulier	6 293 \$	5 683 \$	4 657 \$
Entretien majeur	95 901	82 847	54 643
Acquisitions d’immobilisations	2 372	1 721	1 987
Total – Dépenses de renouvellement des actifs	104 566 \$	90 251 \$	61 287 \$

*Comprend des paiements spéciaux de solvabilité de 16 358 \$ (2014-2015), 17 611 \$ (2013-2014) et 15 553 \$ (2012-2013).



RÉGIE INTERNE

(AU 31 MARS 2015)

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
Autres membres

Terence F. Bowles
Président et chef de la direction

Gerald Carter
Gouvernement du Québec

Wayne Devlin
Secteur des céréales

Tim Dool (Chair)
Armateurs domestiques

David Muir
Gouvernement fédéral

Georges Robichon
Armateurs internationaux

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

DIRIGEANTS

Terence F. Bowles
Président et chef de la direction

Stephen Kwok
Vice-président, Ingénierie et
technologie

Jean Aubry-Morin
Vice-président, Relations extérieures
Responsable de l'environnement

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

Karen Dumoulin
Chef des services financiers

Mark MacKeigan
Chef des services juridiques et
secrétaire de la société



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



MEMBRES DE L'INDUSTRIE 2014-2015

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 Ltd.**
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)

**Louis Dreyfus Commodities
Canada Ltd.**
Calgary (Alberta)

Richardson International Limited
Winnipeg (Manitoba)

The Canadian Wheat Board
Winnipeg (Manitoba)

Viterra Inc.
Regina (Saskatchewan)

ARMATEURS INTERNATIONAUX

Agence maritime Navitrans inc.
Laval (Québec)

Colley Motorships Ltd.
Montréal (Québec)

Fednav International Ltée
Montréal (Québec)

Gresco Ltée
Montréal (Québec)

McLean Kennedy Inc.
Halifax (Nouvelle-Écosse)

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

Services Marine Montréal Inc.
Longueuil (Québec)

Services maritimes Inchcape
Dorval (Québec)

AUTRES MEMBRES

Columbia Grain, Inc.
Minneapolis (Minnesota)

Groupe Essroc Italcementi
Orillia (Ontario)

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)



Corporation de Gestion
de la Voie Maritime
du Saint-Laurent

The St. Lawrence
Seaway Management
Corporation

www.grandslacs-voiemaritime.com