



L'INNOVATION EN ACTION

Sommaire annuel
2015-2016



Corporation de Gestion
de la Voie Maritime
du Saint-Laurent

The St. Lawrence
Seaway Management
Corporation

LE RÉSEAU GRANDS LACS-VOIE MARITIME

-  Le réseau Grands Lacs-Voie maritime s'étend sur 3 700 kilomètres de l'océan Atlantique à la tête du lac Supérieur.
-  Écluses gérées par la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent
-  Écluses gérées par la Saint Lawrence Seaway Development Corporation
-  Ports majeurs



Le réseau Grands Lacs-Voie maritime est une « autoroute maritime » de 3700 km qui s'étend de l'océan Atlantique jusqu'aux Grands Lacs. Plus de 160 millions de tonnes de marchandises sont transportées sur la voie navigable tous les ans.

LE TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LE RÉSEAU GRANDS LACS-VOIE MARITIME SOUTIENT :



35 MILLIARDS \$
d'activité économique



227 000
emplois



14,6 MILLIARDS \$
en salaires

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

TABLE DES MATIÈRES

AVANTAGES DE L'EXPÉDITION DE MARCHANDISES SUR LE RÉSEAU GRANDS LACS-VOIE MARITIME..... 2

LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT..... 3

AU SUJET DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT..... 4

Principales cargaisons sur la Voie maritime..... 5

Vision..... 6

Buts et résultats recherchés..... 6

Mission..... 7

MESSAGE DU PRÉSIDENT..... 8

CROISSANCE DES AFFAIRES..... 11

Résultats du trafic..... 12

Résultats des nouvelles affaires en 2015..... 12

Péages de la Voie maritime..... 13

Péages incitatifs de la Voie maritime..... 13

Plan de marketing binational..... 13

Site Web Autoroute H₂O..... 14

EXCELLENCE OPÉRATIONNELLE..... 15

Saison de navigation..... 16

Système d'information sur le tirant d'eau..... 16

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..... 20

Cybersécurité..... 23

Santé et sécurité..... 23

Initiatives de sécurité..... 24

Prix du président pour la sécurité..... 24

MAIN-D'ŒUVRE TRÈS PERFORMANTE 25

Hommage à l'engagement du personnel..... 26

Renforcer la gestion du rendement et tirer parti de la technologie..... 26

Soutien à l'équité en emploi..... 27

Favoriser le mieux-être du personnel..... 27

RELATIONS AVEC LES PARTIES PRENANTES..... 28

L'Alliance verte..... 29

Émissions de gaz à effet de serre..... 29

Système de gestion environnementale..... 29

Soutien à nos communautés..... 30

Promotion du mode maritime..... 31

Développement durable de la corporation..... 32

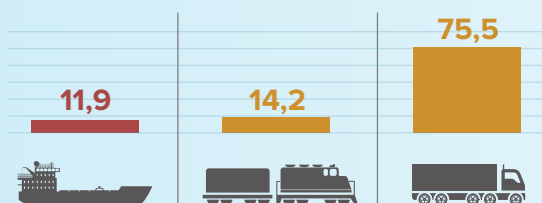
DURABILITÉ FINANCIÈRE..... 34

Principales données financières..... 35

RÉGIE INTERNE..... 36

AVANTAGES DE L'EXPÉDITION DE MARCHANDISES SUR LE RÉSEAU GRANDS LACS-VOIE MARITIME

Navires = Le meilleur bilan carbone



▲ Grammes de CO₂ par tonne-km ▲

Transférer des marchandises d'un mode terrestre au mode maritime



réduit la congestion sur nos routes et nos chemins de fer

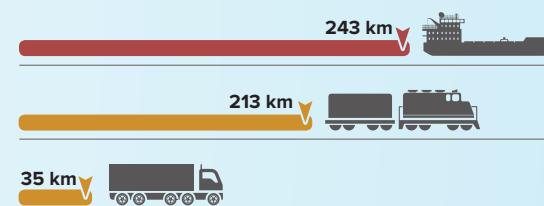


augmente notre efficacité énergétique globale

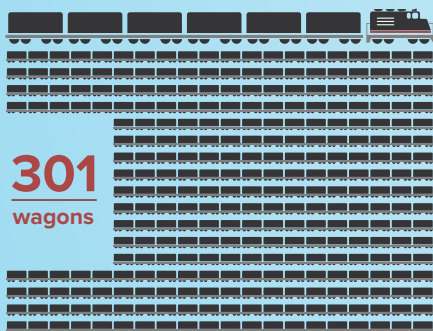


réduit le total des émissions de gaz à effet de serre

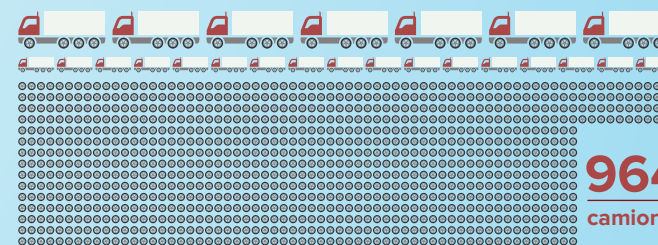
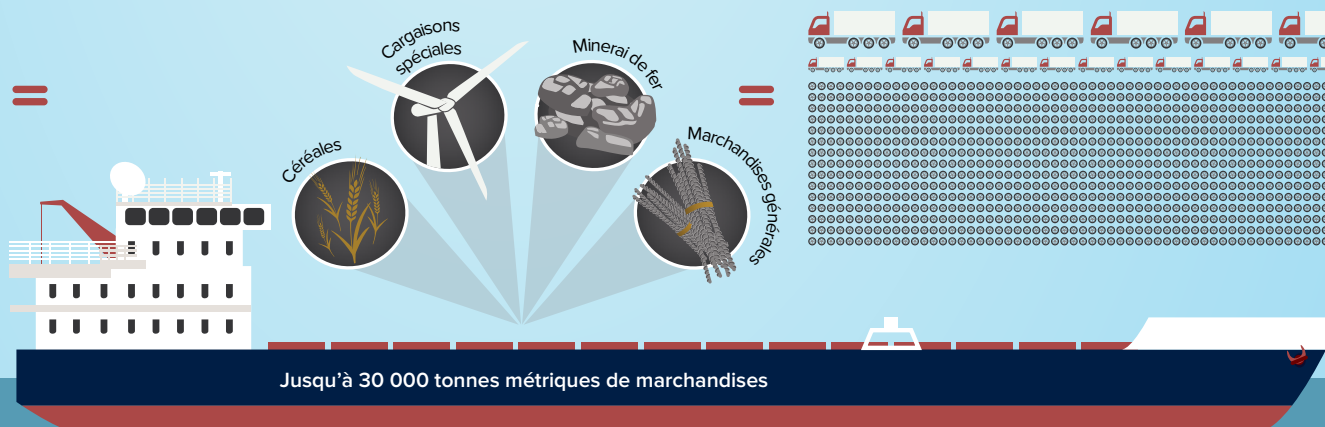
Navires = La meilleure efficacité énergétique



▲ Distance (en kilomètres) parcourue par 1 tonne de marchandises sur 1 litre de carburant ▲



=



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

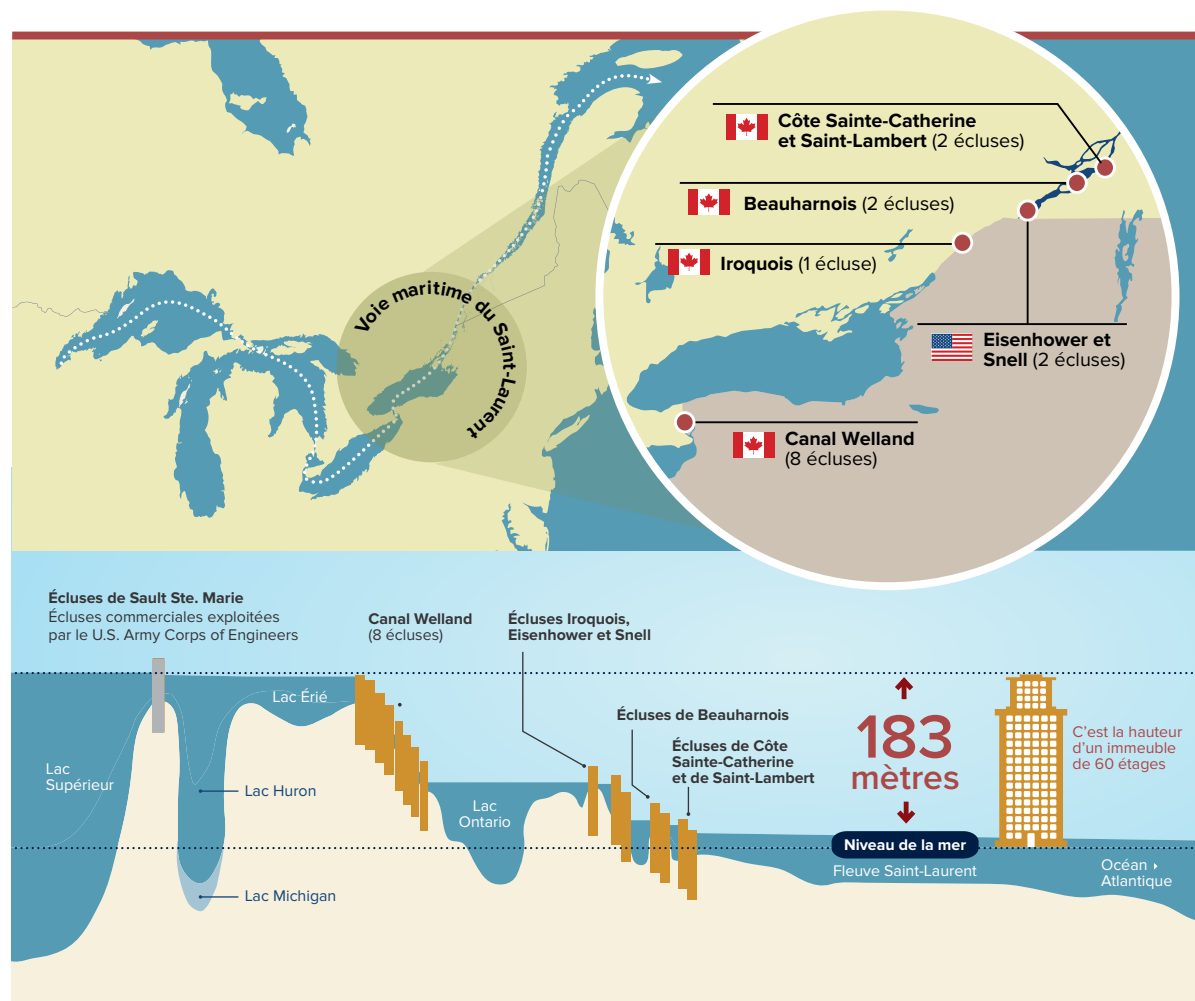
LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

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.

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.

Les écluses de Sault Ste. Marie, gérées par le U.S. Army Corps of Engineers, permettent aux navires de parvenir au lac Supérieur (183 mètres au-dessus du niveau de la mer).



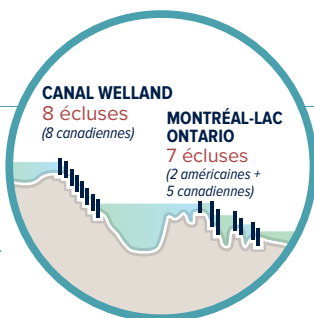
AU SUJET DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT



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 ÉCLUSES

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)

LONGUEUR MAXIMALE
225,5 m (740 pi)

CAPACITÉ
Transporte jusqu'à 30 000 tm par voyage

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)

Océan Atlantique

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

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).





VISION

La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent et ses partenaires – un réseau de transport essentiel et flexible, reliant le cœur de l'Amérique du Nord au reste du monde.

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.

VALEURS



RESPECT



COLLABORATION



SÉCURITÉ



INNOVATION



INTÉGRITÉ

MISSION

Nous sommes au service de nos clients en faisant transiter les navires de façon économique, efficace, écologique et socialement responsable dans un réseau de voies navigables sûres, sécuritaires et fiables afin d'apporter une valeur à l'économie nord-américaine.



MESSAGE DU PRÉSIDENT



Le thème *L'innovation en action*

décrit bien l'exercice qui s'est terminé le 31 mars 2016. Nous avons réalisé de grands progrès dans le sens de notre objectif principal : moderniser le réseau. Le projet d'amarrage mains libres (AML) a suscité des éloges au pays et à l'étranger, recevant des prix d'innovation de l'Ordre des ingénieurs de l'Ontario et du Forum international des transports de l'OCDE.

Terence Bowles s'adresse aux délégués à la conférence *Stratégie maritime*, le 20 octobre 2015 à Montréal.

Photo – Geneviève Giguère

Nous avons conclu la saison de navigation 2015 sur un peu plus de 36 millions de tonnes de marchandises, résultat témoignant de la conjoncture économique difficile qui a sévi à l'échelle mondiale en 2015. Les volumes de céréales ont été largement supérieurs à la moyenne quinquennale, ce qui prouve de nouveau à quel point la Voie maritime est vitale, permettant aux agriculteurs d'expédier leurs récoltes vers les marchés intérieurs et outre-mer. Il faut noter par ailleurs que le charbon a connu une forte baisse, expliquant la plus grande part de la diminution du tonnage.

Même si les transports sur la Voie maritime ont baissé, les revenus ont couvert les frais d'exploitation, qui ont fait l'objet de rigoureuses mesures de contrôle. Nous avons bouclé l'exercice 2015-2016 avec des revenus de 70,2 millions de dollars, dont 66,4 millions de dollars en péages et 3,9 millions de dollars en « autres » revenus. Les revenus ont excédé les coûts contrôlables de 7,1 millions de dollars.

Depuis 10 ans, la Voie maritime est soumise à d'importantes pressions par suite de vastes changements dans les secteurs du minerai de fer et de l'acier, combinés à une baisse générale de la demande de charbon. Face à ces pressions persistantes, il est d'autant plus nécessaire de trouver des gains en efficacité dans la façon dont nous gérons les transits des navires et de réduire nos coûts. Le programme de modernisation de la CGVMSL, qui est en voie d'aboutir, satisfera à ce besoin.

L'hiver dernier, des créneaux ont été découpés dans le mur du côté est des écluses 4, 5 et 6 du canal Welland. Lorsque l'AML sera mis en service à ces écluses en 2016, il restera à installer l'AML



Ventouses d'AML prêtes à amarrer un navire à l'écluse 3 (canal Welland)

du côté ouest des écluses jumelées en 2017. Les changements aux effectifs de travailleurs liés au programme de modernisation se font par voie d'attrition.

Jusqu'à présent, aux écluses dotées du matériel AML, plus de 85 % des transits se font sans recours à des câbles d'amarrage. Ce pourcentage augmentera encore, à mesure que les exploitants de chalands modifieront leurs bateaux pour qu'ils soient compatibles avec les ventouses de l'AML.

Sur le plan de la sécurité, nous avons effectué plus de 3 100 interventions et constaté de grandes améliorations par rapport à l'année passée. Le nombre de blessures entraînant une perte de temps de travail a baissé de neuf à cinq, et le nombre de cas de soins de santé a baissé de dix à huit.

Le travail se poursuit aussi pour renforcer les mesures de sécurité, et nous sommes bien en voie d'achever un projet de deux ans et de 15 millions de dollars. Cet investissement apportera des améliorations dans la surveillance et la détection d'intrusion, le contrôle du périmètre et de l'accès ainsi que la sécurité virtuelle.

La CGVMSL a mené à bien l'exercice d'examen stratégique en 2015. Nous avons consulté divers groupes, y compris expéditeurs, transporteurs, associations sectorielles et instances gouvernementales. Tous reconnaissent que l'initiative Autoroute H₂O est un véritable catalyseur d'une coopération plus étroite entre les acteurs de l'industrie maritime.

L'équipe de l'Autoroute H₂O, regroupant les corporations canadienne et américaine de la Voie maritime, des ports, des exploitants de

terminaux et de nombreux autres membres du milieu de la logistique, s'emploie à attirer de nouvelles cargaisons sur la Voie maritime du Saint-Laurent. De fait, 2016 est l'année du lancement d'un nouvel incitatif « Portail » conçu pour attirer des cargaisons qui sont transportées vers l'Intérieur à partir d'autres points d'accès maritimes, comme les ports du golfe du Mexique ou de la côte Est.

Nous avons lancé une version révisée du site Web Autoroute H₂O, axée sur le thème « Le transport simplifié ». Le site démontre pourquoi la voie navigable est la solution tout indiquée pour de nombreux besoins logistiques, et il facilite l'accès des expéditeurs aux membres de l'équipe de l'Autoroute H₂O.

Que réserve 2016 au secteur maritime? Nous continuons assurément de voir une grande volatilité sur les marchés financiers mondiaux. La baisse du dollar canadien, depuis 12 mois, pourrait stimuler l'activité manufacturière au Canada. Cette reprise, combinée à la vigueur de l'économie américaine et à la perspective d'un commerce accru avec l'Europe, pourrait mener à une augmentation du tonnage sur la Voie maritime. Nous ne pouvons guère maîtriser les facteurs qui déterminent la demande de nos services, mais nous mettons en place des changements qui rendent le modèle d'entreprise de la CGVMSL plus apte à s'adapter et à réagir à des conditions commerciales changeantes.

Tel qu'indiqué plus haut, l'innovation est « en action » à la Voie maritime. Outre la technologie de l'amarrage mains libres, nous avons entrepris de convertir nos écluses à la commande à distance. Les armateurs continuent aussi d'investir dans de nouveaux navires recourant à des technologies de pointe, témoignant ainsi de leur confiance dans l'avenir de la voie navigable.

L'avenir se prépare de sorte que la Voie maritime du Saint-Laurent serve efficacement ses clients et ses partenaires dans les décennies à venir, en réalisant des progrès décisifs en matière de rendement, de sécurité et de capacité d'adaptation face à des conditions de marché changeantes.



De gauche à droite : José Viegas, secrétaire général du Forum international des transports (FIT), a présenté le Prix 2015 de l'innovation d'avenir dans les transports à la CGVMSL, représentée par son président et chef de la direction Terence Bowles, en présence de Louis Lévesque, sous-ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités du Canada. La présentation a eu lieu lors de la cérémonie de remise des prix du Sommet 2015 du FIT « Transports, commerce et tourisme », le 28 mai 2015 à Leipzig (Allemagne).

CROISSANCE DES AFFAIRES



Les résultats de 2015-2016 englobent la saison de navigation qui s'est étendue du 2 avril 2015 au 31 décembre 2015.

La Corporation continue à chercher activement d'augmenter le tonnage sur la Voie maritime par la diversification des marchandises et des marchés, principalement au moyen des initiatives de marketing de l'Autoroute H₂O.

Le fort volume de transport de céréales, largement supérieur à la moyenne quinquennale malgré une baisse annuelle, a consolidé le rôle clé que joue la Voie maritime du Saint-Laurent pour combler la demande de services de transport du secteur du vrac. Cette demande peut évoluer radicalement d'une année à l'autre, sans guère de préavis.

Un navire autodéchargeur se positionne en vue de décharger sa cargaison au port de Johnstown.

RÉSULTATS DU TRAFIC

En 2015, le trafic sur la Voie maritime a été de 36,3 millions de tonnes, soit 9 % ou 3,6 millions de tonnes de moins qu'en 2014. Les exportations de céréales et les importations d'acier ont continué de surpasser leur moyenne quinquennale respective, mais elles sont restées en deçà des niveaux exceptionnels de 2014. La baisse du tonnage a été accompagnée d'une diminution de 4,0 % du trafic de navires.

RÉSULTATS DES NOUVELLES AFFAIRES EN 2015

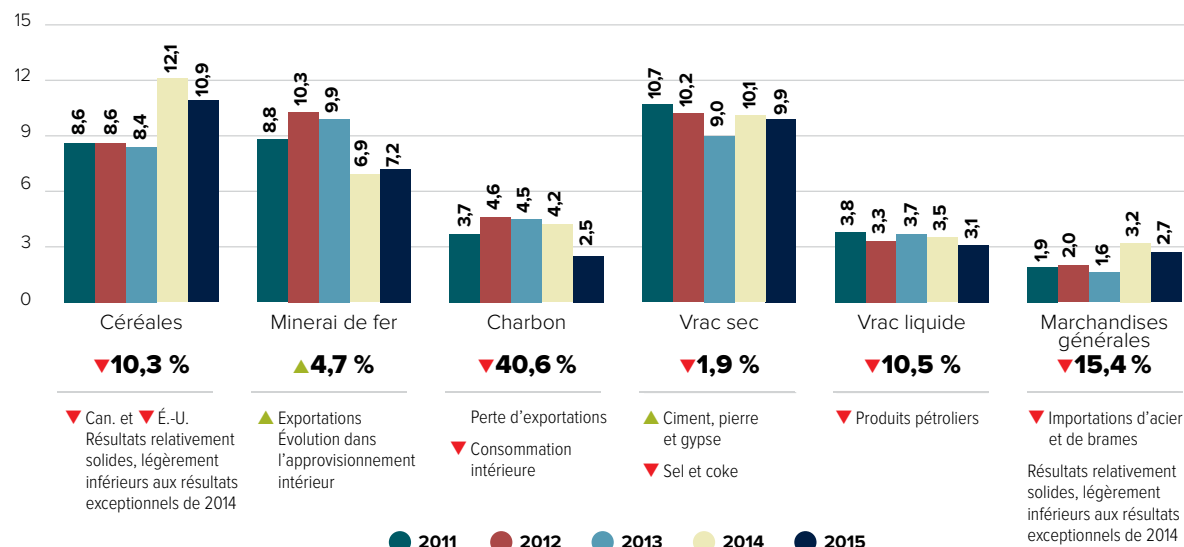
Le Programme incitatif à la nouvelle clientèle offre des réductions de tarif pour les « nouvelles » expéditions de marchandises. Il a suscité 288 demandes en 2015, dont 266 ont été approuvées.

Il y a eu en tout 538 mouvements au titre de la nouvelle clientèle en 2015, correspondant à 1,8 millions de tonnes. En tête de liste figurent des importations d'acier et des exportations de céréales. Les revenus attribuables au Programme incitatif à la nouvelle clientèle se sont élevés à 3,3 millions de dollars en 2015.

RÉSULTATS DU TRAFIC

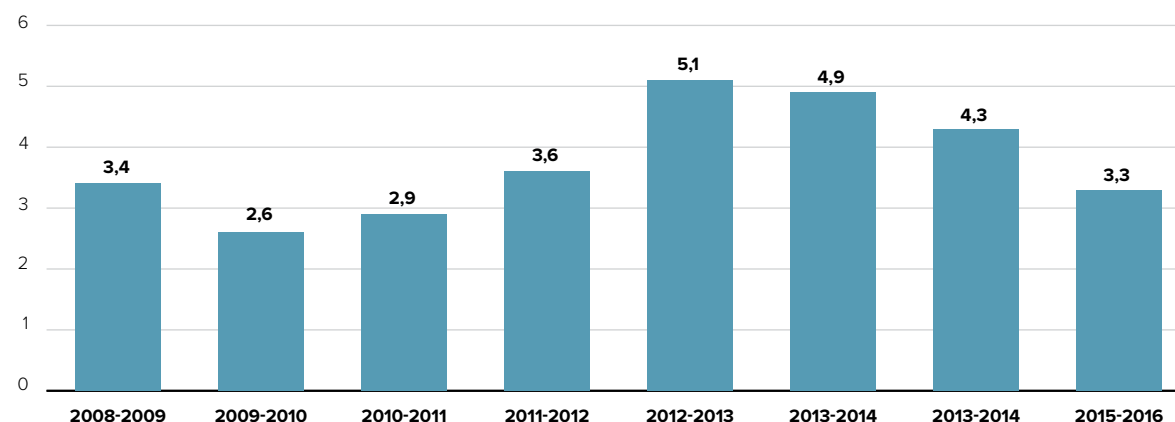
(total des cargaisons en millions de tonnes)

Tonnage total 36,3 MT ▼9,1 %
Nombre de navires 3 781 ▼4,0 %



NOUVELLES AFFAIRES : REVENUS

(en millions de dollars)





CHANGEZ ET ÉCONOMISEZ

Grâce à notre nouveau programme incitatif de portail, le moment est venu d'expédier vos cargaisons sur les Grands Lacs via l'Autoroute H₂O.

Pour plus d'informations, communiquez avec nous au :
1-905-641-0309



AUTH20.COM

Publicité du Programme de portail de l'Autoroute H₂O

PÉAGES DE LA VOIE MARITIME

Les péages ont augmenté de 2 % pour la saison de navigation 2015, et ils augmenteront de 2 % pour la saison de navigation 2016.

PÉAGES INCITATIFS DE LA VOIE MARITIME

Les divers programmes de péages incitatifs de la Corporation resteront en place pour la saison de navigation 2016. En font partie les programmes incitatifs de nouvelles affaires, de rabais de volume et de service ainsi que le nouveau Programme incitatif de portail.

Les programmes des nouvelles affaires et du service continuent de susciter l'intérêt des clients actuels et potentiels. Le nouveau Programme de portail offre aux expéditeurs un pourcentage négocié de réduction des taux des péages sur les cargaisons, visant à attirer sur la Voie maritime de nouvelles expéditions qui passent actuellement par d'autres points d'accès.

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. Ces initiatives sont ancrées par le programme Autoroute H₂O, et elles comprennent diverses campagnes de marketing, la participation à des salons commerciaux, l'organisation d'ateliers et la conférence annuelle Autoroute H₂O.



Un autodéchargeur livre de la pierre concassée au chantier du nouveau pont Champlain de Montréal.

Photo – Mario Faubert



Conférence Autoroute H₂O 2015

De gauche à droite : Ernie Perry, Université du Wisconsin – Madison; Bruce Hodgson, directeur, Développement des marchés, Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent; Marc-André Roy, vice-président (Amérique du Nord), CPC

SITE WEB AUTOROUTE H₂O

Le site Web Autoroute H₂O a été révisé en 2015 en tenant compte du nombre croissant d'utilisateurs qui y accèdent au moyen de téléphones intelligents ou de tablettes. La navigation simplifiée produit les gains recherchés

sur le nombre de visiteurs et le nombre de visites. L'image de marque rafraîchie du site Web traduit le thème central de la campagne de marketing, « Le transport simplifié ».



LE TRANSPORT SIMPLIFIÉ



PROXIMITÉ

PLANIFIEZ VOTRE PARCOURS »

L'Autoroute H₂O comprend les 5 Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent. Nous fournissons un accès direct à l'Amérique du Nord.



ARRIVEZ À BON PORT

DÉCOUVREZ COMMENT ÉCONOMISER AVEC L'AUTOROUTE H₂O »

Faisant affaires dans plus de 50 marchés mondiaux – y compris en Europe, en Afrique et en Amérique du Sud – depuis plus de 40 ports, notre autoroute maritime offre des solutions intégrées pour mener vos marchandises à bon port.



MARCHANDISES

CALCULEZ VOS FRAIS D'EXPÉDITION »

Le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent sert à transporter chaque année 164 millions de tonnes de matières premières et de produits finis.



RÉSEAU

COMMUNIQUEZ AVEC NOUS POUR EXPÉDIER VOS CARGAISONS »

Grâce à une chaîne d'approvisionnement et un réseau sur lesquels on peut toujours compter, nous assurons des transits plus rapides. Choisissez l'Autoroute H₂O pour économiser temps et argent.

Page d'accueil révisée du site www.auth2o.com

EXCELLENCE OPÉRATIONNELLE



La Corporation et son personnel

s'emploient à transformer la nature des transits de navires sur la Voie maritime, en installant l'amarrage mains libres (AML) et en passant à la commande à distance des écluses. Les investissements en ce sens, en même temps que le renouvellement constant des éléments d'actif de la Voie maritime, apporteront des gains en efficacité opérationnelle, en fiabilité et en sécurité. Ils feront que la Voie maritime puisse servir efficacement ses clients dans les décennies à venir.

Éclusage d'un navire avec l'AML
(aucun recours requis à des câbles d'amarrage)

SAISON DE NAVIGATION

En 2015, la Voie maritime du Saint-Laurent a commencé sa 57^e saison de navigation le 2 avril. Les deux sections devaient initialement ouvrir le 27 mars, mais la date a dû être repoussée en raison de l'état des glaces. La section Montréal-lac Ontario (MLO) est restée ouverte 273 jours, et la section Niagara, 274 jours. Le dernier transit s'est fait le 30 décembre dans la section MLO, et le 31 décembre dans la section Niagara.

En ce qui concerne la durée des transits, le retard moyen par transit a été de 30 minutes dans la section Niagara, et de 32 minutes dans la section MLO. Dans les deux cas, les résultats dépassent l'objectif d'un retard maximal de 20 minutes. L'état des glaces, source de difficultés dans les premières semaines de la saison 2015, a été une importante cause de retards. La congestion lors de périodes de pointe du trafic a également été un facteur, quoique moins important. Dans la saison de navigation 2016, la Corporation s'attachera à améliorer ses résultats en matière de durée des transits.

SYSTÈME D'INFORMATION SUR LE TIRANT D'EAU

Le nombre d'exploitants de navire utilisant le système d'information sur le tirant d'eau (SIT) a constamment augmenté depuis son lancement en 2012. La première année, 18 navires étaient dotés du SIT et 36 transits ont tiré parti des 3 pouces supplémentaires de tirant d'eau autorisés en conséquence. En 2015, on a dénombré non moins de 43 navires et 680 transits, soit sensiblement plus qu'en 2014.

PRÉPARATION AUX SITUATIONS D'URGENCE

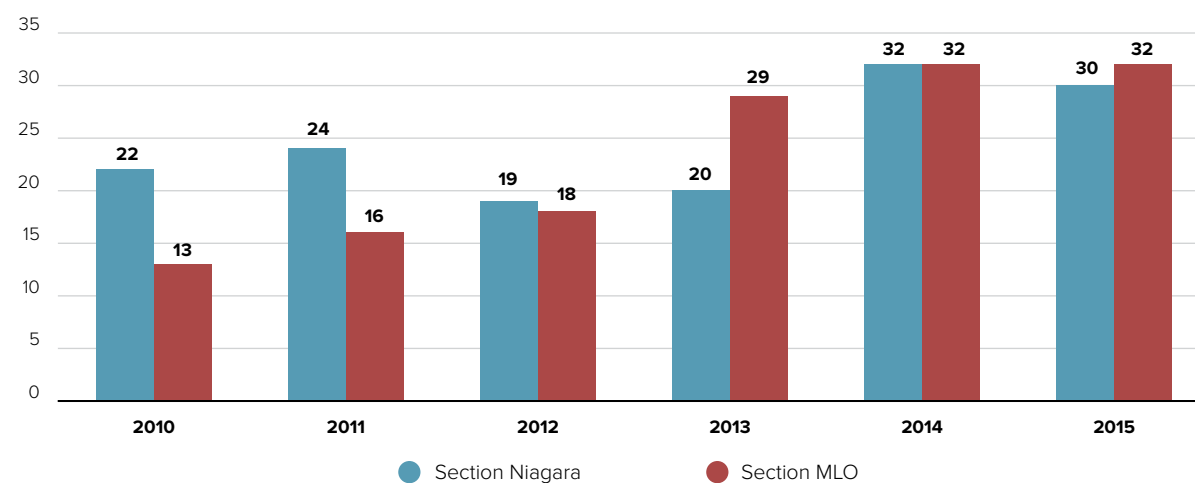
La Corporation a organisé des exercices pendant la saison 2015 pour valider le plan d'intervention en cas d'urgence, former le personnel et

améliorer les communications et la coordination avec des organismes externes.

En novembre, il y a eu une simulation d'incendie à bord d'un navire amarré à un quai. Tous les participants à l'exercice – le personnel de la CGVMSL, les pompiers locaux et l'équipage du

RETARDS PAR TRANSIT ATTRIBUABLES AU RÉSEAU

Objectif : moins de 20 minutes par transit



NOMBRE DE TRANSITS SIT	2014	2015
Section MLO	251	320
Section Niagara	308	360
Total	559	680
Nombre de navires dotés du SIT	39	43



Exemple d'ancrage de barrage de rétention d'hydrocarbures posé dans le canal Welland

navire – ont acquis des connaissances et de nouvelles perspectives, rehaussant leur capacité d'action face à un tel événement.

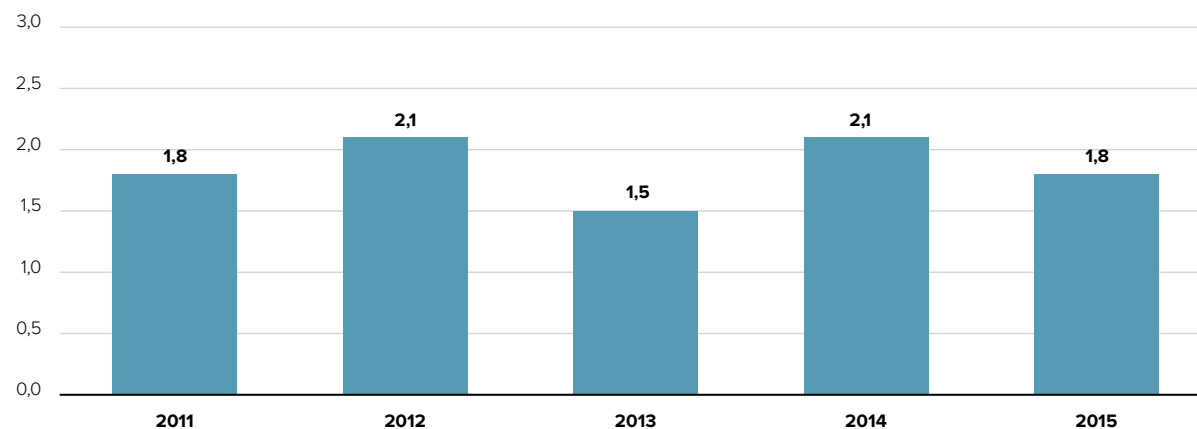
Dans la section Niagara, des ancrages de barrage de rétention d'hydrocarbures ont été posés dans le canal Welland, près de Port Colborne. Le dispositif d'ancrage permettra aux intervenants de travailler plus rapidement en cas de déversement dans le canal. Des ancres seront aussi posées aux jetées de Port Weller et dans le secteur du pont 11 à Allanburg (Ontario).

SÉCURITÉ MARITIME

Au cours de la saison de navigation 2015, il y a eu 10 incidents occasionnant des dommages à un navire. Trois de ces incidents ont causé plus de 90 % des coûts estimés des dommages à des navires. Les 10 incidents, qui comprennent un échouement de navire et un heurt de

TAUX D'INCIDENTS DE NAVIRES

(nombre d'incidents par 1 000 transits)



l'infrastructure de la Voie maritime par un navire, correspondent à un taux de 1,8 incident par 1000 transits. Le mode maritime reste le moyen le plus sûr et le plus fiable de transporter des marchandises.

GESTION DE L'EAU DE BALLAST

En 2015, 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, 8361 citernes de ballast ont été contrôlées à l'occasion de 455 transits de navires. 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.



L'inspecteur de la Voie maritime Robert Elliott vérifie la salinité d'un échantillon d'eau de ballast.

Les vérifications ont indiqué qu'il n'y a eu aucun cas où de l'eau de ballast non conforme a été rejetée dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime. Les navires qui n'avaient pas échangé leur eau de ballast ou vidangé leurs citernes de ballast étaient tenus soit de conserver leur 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.

Le Groupe de travail sur l'eau de ballast dans les Grands Lacs et la Voie maritime (GTEB), composé de 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 (TCSSM) et de la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (CGVMSL), a préparé le rapport sur la gestion de l'eau de ballast dans les Grands Lacs et la Voie maritime en 2015. Le Groupe 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.

Depuis 2006, les exigences concernant la gestion de l'eau de ballast dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent sont les plus rigoureuses au monde. Les règlements sur l'eau de ballast appliqués par l'USCG, TCSSM et la Voie maritime prévoient le rinçage à l'eau de mer, une documentation détaillée, des inspections plus serrées et des pénalités civiles. Ils constituent un régime réglementaire détaillé protégeant le réseau Grands Lacs-Voie maritime. Selon des recherches indépendantes menées par Pêches et Océans Canada (Sciences), le risque d'introduction dans les Grands Lacs



Gros plan d'une unité AML avec ses doubles ventouses

d'espèces aquatiques envahissantes transportées par l'eau de ballast est extrêmement faible.

PROJET DE MODERNISATION

Le programme de modernisation de la Corporation met l'accent sur la technologie pour accroître l'efficacité et la sécurité des opérations d'éclusage. Ce projet est principalement axé sur le premier système au monde d'amarrage au moyen de ventouses, qu'on appelle amarrage mains libres (AML), utilisé aux écluses élevées.

La mise au point de la technologie AML a suscité de l'attention internationale en 2015. En mai, la Corporation a reçu le Prix de l'innovation d'avenir dans les transports, décerné par le Forum international des transports de l'OCDE, lors du



Benoît Nolet, gestionnaire, Services opérationnels, a représenté la Corporation lors du banquet de l'Ordre des ingénieurs de l'Ontario, le 21 novembre 2015 (recevant le prix du projet de l'année pour la mise au point de l'amarrage mains libres).

Sommet 2015 des ministres des transports tenu à Leipzig (Allemagne). Le projet AML a aussi été désigné projet de l'année par la Société des ingénieurs professionnels de l'Ontario, lors de son banquet annuel tenu le 21 novembre 2015.

À la fin de la saison de navigation 2015, huit des écluses élevées de la Voie maritime avaient été dotées de cette technologie éliminant la nécessité de câbles d'amarrage pour l'éclusage des navires. Les travaux sont déjà en cours pour implanter l'AML dans la série finale d'écluses – les écluses en paliers – du canal Welland. Ils seront terminés d'ici la fin de la saison de navigation 2017.

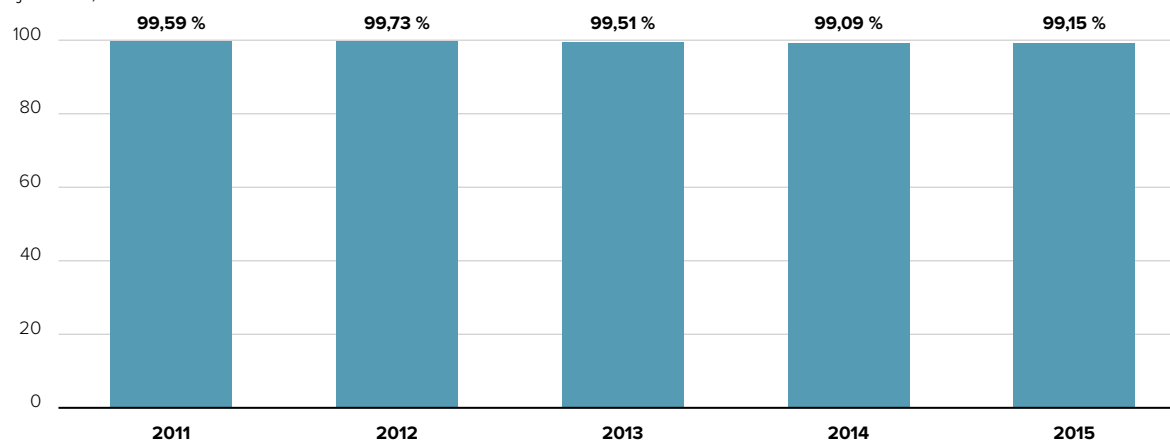
Dans le cadre du programme d'amélioration continue de la Corporation, en vue d'optimiser le rendement de l'AML, de nouveaux joints ont été prévus pour les ventouses qui se fixent sur la coque d'un navire. Le matériau utilisé dans les nouveaux joints rehaussera l'efficacité des ventouses par temps froid.

Outre l'AML, le programme de modernisation comprend l'adoption de la commande à distance aux écluses de la Voie maritime. Les contrôleurs travailleront à partir de deux centres de contrôle des opérations de calibre mondial situés à Saint-Lambert (Québec) et St. Catharines (Ontario). Cette initiative est bien entamée. La transition s'échelonnera sur les deux années à venir, et aboutira en 2018.

Dans tous ces efforts, la Corporation continue de penser d'abord aux besoins des utilisateurs, dialoguant régulièrement avec les transporteurs, les capitaines de navires et les pilotes. Leur apport permet d'établir des bilans du rendement et de dégager de nouvelles perspectives sur la façon d'améliorer encore diverses technologies.

DISPONIBILITÉ DU RÉSEAU

Objectif 99,50 %



Navire transitant dans le canal Welland

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 2015, 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 aides à la navigation, a été de 99,15 %.

Afin d'assurer en tout temps un taux de disponibilité élevé, la Corporation continue d'investir dans le renouvellement des actifs et dans l'entretien proactif du réseau. Le renouvellement est géré par le biais du système de gestion des actifs (SGA) qui, depuis 20 ans, permet d'aborder de façon systématique et rigoureuse l'affectation de fonds pour la remise en état et l'entretien courant des actifs de la Voie maritime. Le SGA sert notamment à définir chaque année un portefeuille de projets. Pour l'exercice 2015-2016, celui-ci prévoyait 75 millions de dollars de renouvellement d'actifs et d'activités majeures d'entretien (sans compter les fonds affectés au programme de modernisation).

Le plus grand projet de renouvellement est le remplacement de 1,88 kilomètre de murs d'approche ou d'amarrage dans le canal Welland. Ce projet, géré comme un seul projet de conception-soumission-construction d'une valeur estimée de 95 millions de dollars, consiste à remplacer des murs en pilots de bois construits il y a plus de 40 ans à l'extrémité supérieure des écluses 1, 2 et 3 et à l'extrémité inférieure de l'écluse 3.

Dans l'exercice 2015-2016, correspondant à la phase 3 du projet, le mur d'approche à l'extrémité supérieure de l'écluse 3 a été remplacé, au coût de 23 millions de dollars. En 2016-2017, l'ensemble du projet sera mené à son terme avec le remplacement du mur à l'extrémité inférieure de l'écluse 3.

Un autre important projet de renouvellement des actifs qui a démarré en 2015-2016 est le programme de sécurité maritime. Il s'étendra sur deux ans, et son coût estimé est de 15 millions de dollars. Il améliorera la surveillance et la détection d'intrusion, le contrôle du périmètre et de l'accès ainsi que la sécurité virtuelle.



Vue du mur d'approche à l'extrémité supérieure de l'écluse 3 (en construction, à l'hiver 2016)

AUTRES PROJETS MAJEURS RÉALISÉS AU COURS DE L'EXERCICE 2015-2016

SECTION MONTRÉAL-LAC ONTARIO

PONT 3 À SAINT-LAMBERT : réparations à la structure d'acier



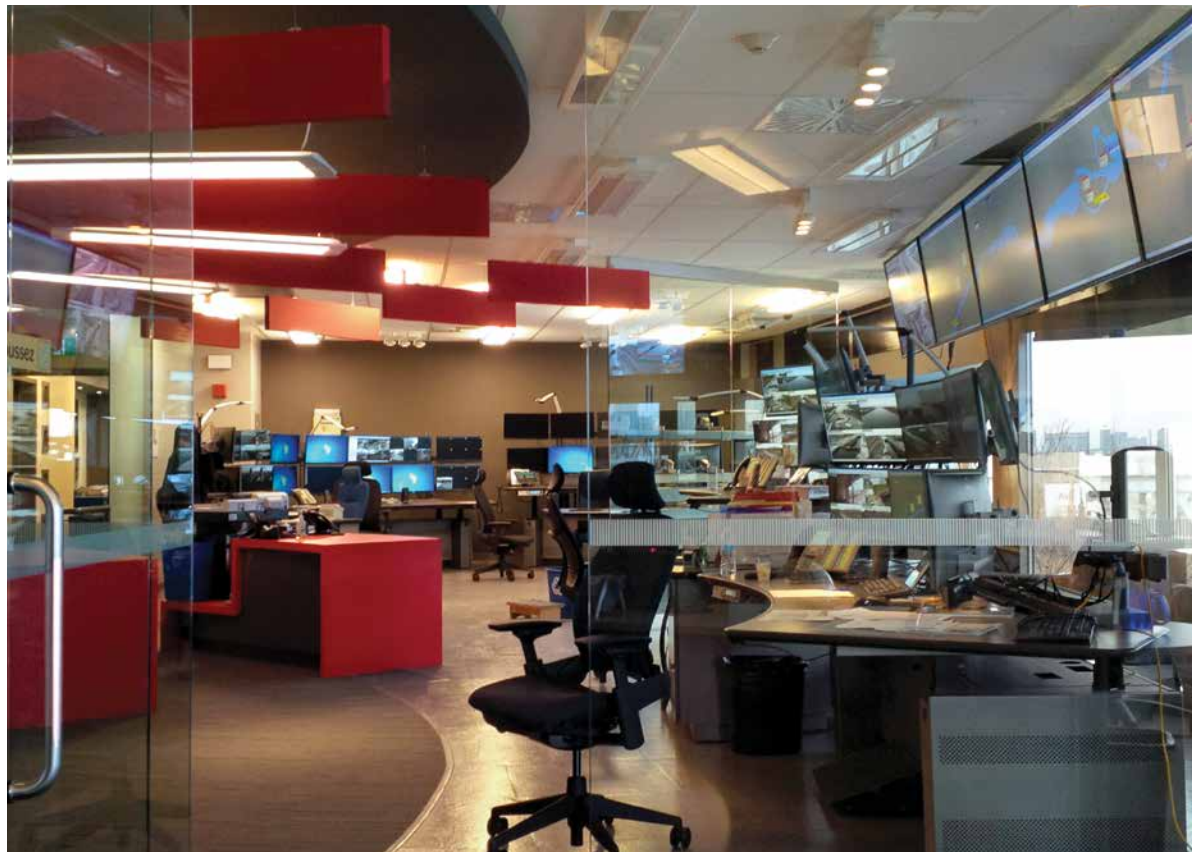
Réparations en cours à la structure d'acier au pont 3

PONT DE VALLEYFIELD : peinture d'une des tours du pont à travée levante



Les tours du pont de Valleyfield

SAINT-LAMBERT : modernisation du centre de contrôle des opérations



Nouveau centre de contrôle des opérations à Saint-Lambert

SECTION NIAGARA (CANAL WELLAND)

DÉVERSOIR 1 : réparations au canal de décharge



Réparations en cours au déversoir 1 (côté est du bassin)

ÉCLUSE 2 : remise en état des portes 1 et 2



Les portes 1 et 2 de l'écluse 2 du canal Welland

ÉCLUSE 7 ET DÉVERSOIR 1 : remise en état des vannes



Installation de la vanne remise en état dans le puits de vanne

CYBERSÉCURITÉ

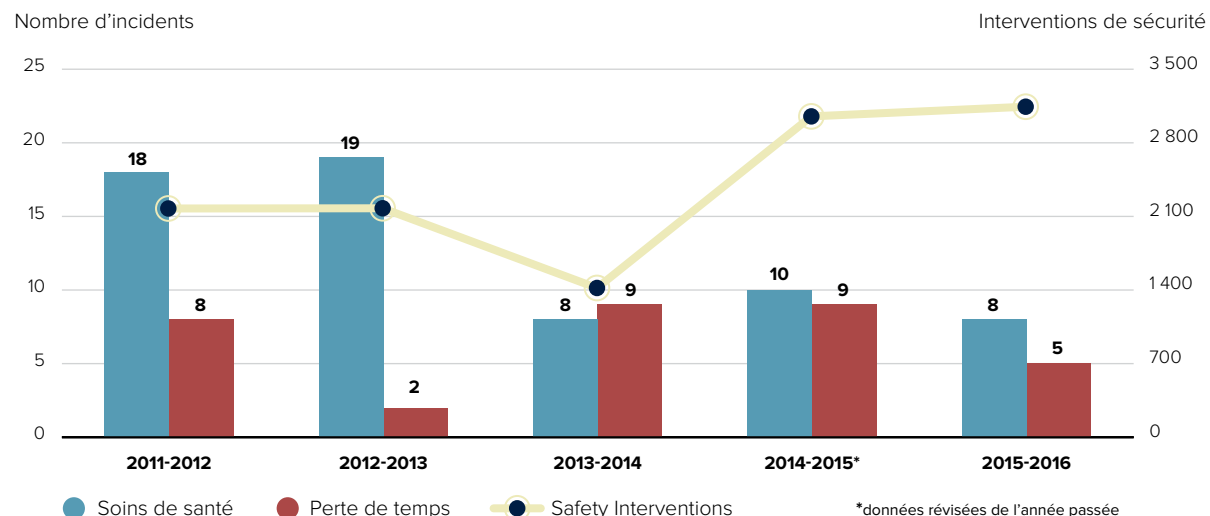
La Corporation a mis sur pied une équipe de cybersécurité qui protège les actifs et les renseignements électroniques de l'organisation contre les cybermenaces. Le recours à une technologie de pointe de prévention des intrusions neutralise proactivement les menaces, dans le cadre d'un éventail de mesures.

SANTÉ ET SÉCURITÉ

Du 1^{er} avril 2015 au 31 mars 2016, la Corporation a enregistré cinq blessures avec perte de temps de travail. Il y a amélioration par rapport aux neuf signalées l'année précédente, mais l'objectif reste zéro accident. Il y a aussi eu huit cas de soins de santé, ce qui est aussi une amélioration : il y en avait eu 10 l'année précédente.

Au cours de l'année, plus de 3100 interventions de sécurité ont été effectuées. Par exemple, il y a eu des réunions de planification sur le lieu de travail, des inspections de sécurité des structures et du matériel ainsi que des observations portant sur les habitudes de travail du personnel.

SANTÉ ET SÉCURITÉ



Des membres du personnel sur la porte de l'écluse 7 (canal Welland)



Plaques du Prix du président pour la sécurité (présentées à chaque membre de l'équipe gagnante)

INITIATIVES DE SÉCURITÉ

La Corporation a organisé une série d'activités dans le cadre de la Semaine nord-américaine de la sécurité et de la santé au travail (SNASST), et elle encourage son personnel à « Faire de la sécurité une habitude ». La semaine du 3 mai 2015 a été marquée dans la Corporation par :

- un lancement officiel de la campagne, avec lever du drapeau et petit déjeuner du personnel;
- des vérifications du matériel de sécurité;
- des exercices de déploiement du matériel de sécurité;
- la présentation d'exposés dans les écoles locales, y compris la vidéo de la CGVMSL sur les dangers que présente l'eau;
- un concours d'affiches sur la sécurité pour les enfants;
- une marche santé pour le personnel.

Au cours de l'année, la mise en place de l'outil d'évaluation des risques et de prévention des accidents « Ma ligne de vie » s'est poursuivie. Cet outil permet aux employés d'examiner une liste de contrôle de facteurs clés de la sécurité afin que les risques possibles soient pris en compte et que les mesures voulues pour y parer soient prévues avant d'entamer une tâche.

En août 2015, la Corporation a terminé l'élimination du plomb dans toutes les galeries de câbles des écluses. Les niveaux résiduels de poussière contaminée au plomb ont été mesurés et sont inférieurs au seuil d'exposition.

PRIX DU PRÉSIDENT POUR LA SÉCURITÉ

En 2015-2016, le Prix du président pour la sécurité a été décerné à l'Équipe technique (ingénierie) de la Région Maisonneuve. L'équipe a mené à bien diverses initiatives visant à faire de la sécurité une priorité, et elle affiche un dossier probant : aucun incident entraînant une perte de temps et aucun cas de soins de santé.



Le Prix du président pour la sécurité a été présenté à l'Équipe technique (ingénierie) de la Région Maisonneuve.

MAIN-D'ŒUVRE TRÈS PERFORMANTE



La vision de la Corporation à

l'égard de son personnel est animée par des chefs de file qui, à tous les échelons, veillent à ce que le personnel soit compétent, polyvalent, engagé et responsable.

Le président Terence Bowles et le vice-président Guy Yelle servent le déjeuner au personnel pendant une séance d'orientation.



Shawn Filiol a reçu le Prix Bob Swenor des mains de Terence Bowles.

HOMMAGE À L'ENGAGEMENT DU PERSONNEL

Chaque année, le Prix Bob Swenor « Vivre les valeurs » est remis 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 la Corporation et envers sa communauté et qui croit profondément que chaque personne peut changer les choses. En 2015, le lauréat a été Shawn Filiol, administrateur du système SAP de la Corporation. Il est à l'emploi de la Voie maritime depuis plus de 10 ans et il travaille au service de la technologie de l'information, s'attachant à acquérir constamment de nouvelles compétences pour progresser dans sa carrière.

RENFORCER LA GESTION DU RENDEMENT ET TIRER PARTI DE LA TECHNOLOGIE

La Corporation a mis en place en 2014 l'outil « Connexions », fourni par l'entreprise Success Factors. Cette application logicielle a été conçue pour rationaliser les processus de gestion des ressources humaines, permettant l'intégration des flux de travail, éliminant de nombreux processus manuels et accroissant l'accès aux données du personnel.

Dans Connexions, les objectifs de rendement et les objectifs des équipes sont traduits en objectifs personnels, permettant à chaque membre du personnel de suivre des indicateurs clés du rendement et sa contribution aux objectifs de la Corporation. En 2015, la Corporation a effectué son premier cycle annuel complet de gestion du rendement avec Connexions. Résultat, elle a établi un nouveau record en ce qui concerne le pourcentage d'évaluations du rendement complétées.



Certains des nombreux membres de l'équipe qui profitent du logiciel Connexions

SOUTIEN À L'ÉQUITÉ EN EMPLOI

Comme l'exige la *Loi sur l'équité en matière d'emploi*, un examen et une vérification du précédent plan d'action triennal de la Corporation ont été effectués en 2015-2016. L'exercice a permis de reconnaître les progrès réalisés par la Corporation, ses succès et les domaines où des améliorations seraient possibles. En outre, la représentation de chaque groupe désigné dans chaque catégorie d'emplois a été évaluée et comparée à la disponibilité de personnel dans le marché du travail local.

À la lumière de cette analyse, les lacunes ont été cernées à l'égard de chaque groupe désigné et prises en compte dans le plan triennal de la Corporation pour la période de 2014 à 2017. Jusqu'à présent, à la suite des efforts déployés par la Corporation, 33 % des 1 794 demandeurs d'emploi ont indiqué volontairement faire partie d'un groupe désigné. La Corporation a aussi ajouté un lien à l'intention des Autochtones dans son réseau carrières, afin d'accroître sa présence auprès de ce groupe désigné.

L'équipe des ressources humaines de la Corporation continuera à s'efforcer d'augmenter la sensibilisation à la diversité et d'éliminer les obstacles potentiels. Elle raffinerait aussi son processus de planification de la relève pour y intégrer des plans de perfectionnement pour les membres de groupes désignés.

FAVORISER LE MIEUX-ÊTRE DU PERSONNEL

Toute l'année, la Corporation a continué d'encourager le personnel à participer à des activités de mise en forme en offrant un programme de remboursement des frais en la matière. De plus, pendant le Mois du mieux-être à la Corporation, le Comité du mieux-être a lancé le défi de la mise en forme pour l'automne. En tout, 27 employés de la Voie maritime y ont répondu, marchant au total 5640 km!

Pour les efforts qu'il a consacrés au mieux-être, le siège social de Cornwall a reçu pour la neuvième 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.



Des employés de la section MLO expriment leur souci pour la santé mentale en soutenant la Journée du chandail rose

RELATIONS AVEC LES PARTIES PRENANTES



En tant que gardien de la Voie maritime du Saint-Laurent, la Corporation reconnaît que la gestion de la voie navigable doit prendre en compte les intérêts d'un éventail de parties intéressées, y compris des entreprises et des industries, des collectivités locales et des plaisanciers.

Des visiteurs du musée de St. Catharines observent le transit d'un navire dans le canal Welland.

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 d'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 2015 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 2015 un score de 4,3 sur 5.

Pour préparer le terrain au nouvel indicateur de rendement « Gestion des déchets » de l'Alliance verte qui sera en vigueur en 2016, la Corporation a effectué une première vérification de référence

dans les sections MLO et Niagara. Les données indiquent que la Corporation a produit au moins 339 tonnes de déchets éliminés et recyclés en 2015. On estime que 77 % des déchets sont détournés des sites d'enfouissement, ce qui témoigne de l'engagement de la Corporation en faveur du recyclage et la situe aux premiers rangs dans son secteur.

ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

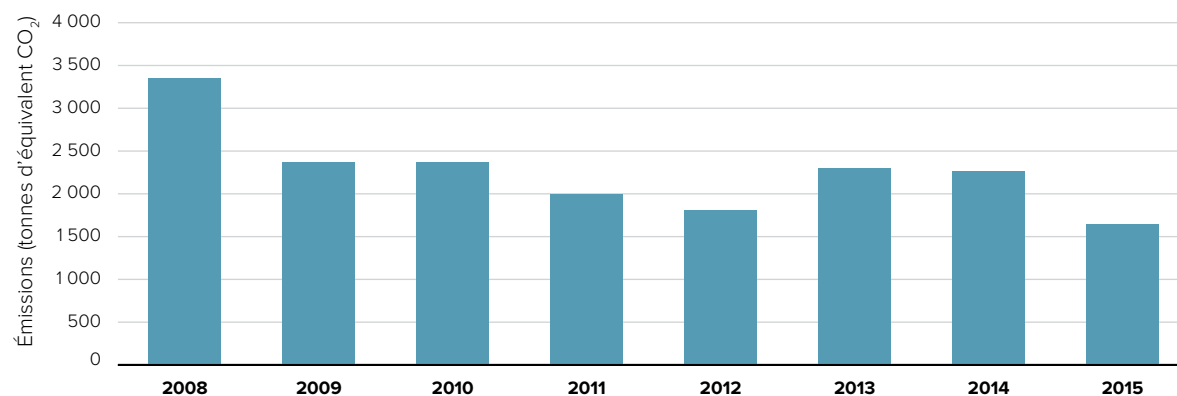
En 2015, les émissions de gaz à effet de serre (GES) de la Corporation ont été l'équivalent de 1 641 tonnes de CO₂, c'est-à-dire 28 % de moins que le 2 266 tonnes de 2014. Le progrès est principalement attribuable au temps exceptionnellement doux que nous avons connu à la fin de la saison 2014. Le matériel conçu pour prévenir la formation de glace dans les écluses n'a donc pas dû être mis en service, et la consommation d'énergie a été réduite d'autant.

Depuis trois ans, la Corporation a réduit de 34 % le niveau global de ses émissions de GES par rapport aux niveaux de la période de référence de 2003 à 2005. Même si les 1641 tonnes d'émissions de la Corporation représentent une part minuscule des 171 millions de tonnes produites par le secteur des transports, la Corporation est déterminée de continuer à réduire ses émissions.

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 a commencé en 2015. L'objectif est de satisfaire à 50 % de ses exigences d'ici 2017.

ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DE LA CGVMSL



SOUTIEN À NOS COMMUNAUTÉS

En 2015, le personnel de la Corporation recueilli plus de 140 000 \$ à l'intention de diverses campagnes Centraide (en comptant les fonds de contrepartie versés par la Corporation).

Pendant l'été 2015, le personnel de la Région Niagara a de nouveau 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.

Le personnel de la Région Niagara a aussi participé à une variété d'autres activités :

- il a pris l'initiative d'une campagne de promotion de la sécurité sur les ponts et sur l'eau, comprenant la présentation d'exposés dans les écoles;
- il a participé à la course Rankin, activité de financement au profit de la lutte contre le cancer;
- il a soutenu la 6^e journée annuelle de sensibilisation à la sécurité et rodéo à vélo de Wainfleet;
- il a organisé une journée « Invitons nos jeunes au travail »;
- il a appuyé l'activité du YWCA « Éclairons la nuit – ensemble contre la violence ».

Dans la Région MLO, la Corporation a continué d'entretenir ses relations avec les communautés vivant le long de la Voie maritime ainsi qu'avec les plaisanciers. L'activité phare a de nouveau



Le personnel du bureau de Cornwall souligne sa contribution à la campagne Centraide.

été la participation, en janvier 2016, au Salon nautique qui a lieu chaque année à Montréal. Le personnel y a tenu un stand d'exposition et rencontré des milliers de plaisanciers. Ce salon présente une excellente occasion de renseigner les plaisanciers sur la navigation et des questions de sécurité, et de répondre à toutes les questions, par exemple sur les horaires d'éclusage.

La Corporation a continué de soutenir les activités de la Garde côtière canadienne sur le canal de la Rive-Sud de la section MLO. Elles visent à sensibiliser les plaisanciers aux pratiques de navigation sûres et à fournir des services de recherche et sauvetage. Une contribution a aussi



La tente de la Voie maritime au festival « Journées du canal » de Port Colborne



Le stand de la Voie maritime au Salon nautique de Montréal

été offerte pour la publication et la diffusion du livret d'information pour plaisanciers du Service hydrographique du Canada. Ce livret présente des données clés et des cartes permettant la navigation en toute sécurité.

Une journée « portes ouvertes » organisée par la ville de Saint-Lambert a permis aux représentants de la Corporation, aux côtés de représentants d'Hydro-Québec, de Transports Canada et de premiers intervenants locaux, de démontrer leur engagement en faveur de la sécurité publique. Ils ont aussi expliqué comment une intervention efficace serait organisée si un incident survenait sur la voie navigable.

Des efforts supplémentaires seront déployés pour se rapprocher des collectivités à l'avenir, y compris en prévoyant la possibilité pour les élus locaux de visiter les écluses de la Voie maritime situées à proximité de leur localité.

PROMOTION DU MODE MARITIME

Ayant le mandat de favoriser des liens plus étroits avec des intervenants externes, la Corporation cherche continuellement des possibilités de soutenir diverses activités et initiatives communautaires.

La Corporation a de nouveau commandité la conférence annuelle de l'Institut du fleuve Saint-Laurent, tenue à Cornwall (Ontario). Un éventail d'enjeux y ont été examinés concernant le fleuve Saint-Laurent et son écosystème. En outre, la Corporation a soutenu financièrement la 10^e campagne estivale annuelle du Comité ZIP du

Haut St-Laurent. Celle-ci fait mieux connaître la valeur et l'importance écologique du fleuve Saint-Laurent ainsi que divers efforts de réhabilitation.

Au printemps 2016, l'Aquarium a ouvert ses portes sur les rives du Saint-Laurent à Brockville (Ontario). Parmi ses attractions, une exposition sur les avantages du transport par bateau illustre la valeur du fleuve comme autoroute maritime. Une vidéo et un kiosque d'information offrent un excellent aperçu du rôle important du transport maritime dans l'économie et la qualité de vie en Amérique du Nord. La Corporation a contribué à la création de l'exposition en aidant le personnel du centre à réunir des documents, des faits et des chiffres, et en participant aux frais globaux.



Exposition vidéo sur la puissance de l'eau à l'Aquarium (Brockville (Ontario))

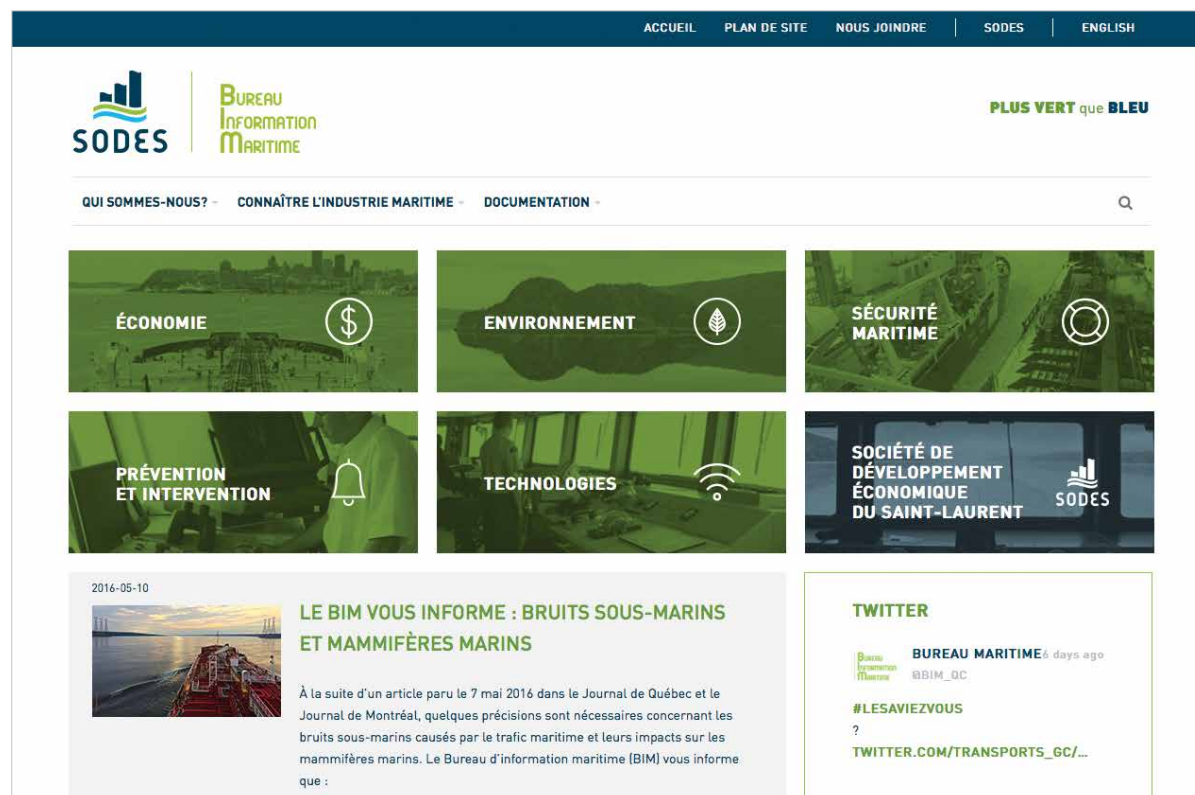
La Corporation a aussi fourni de l'information pour aider à la création du Bureau d'information maritime, parrainé par la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES), de Québec. Le Bureau est une excellente ressource Web qui publie de l'information sur un large éventail d'enjeux vitaux du mode maritime.

DÉVELOPPEMENT DURABLE DE LA CORPORATION

La matrice des facteurs d'influence présente visuellement les divers enjeux que la Corporation croit être les plus importants pour sa durabilité. S'appuyant sur une évaluation des risques et des possibilités, elle classe graphiquement les enjeux indiqués selon trois critères :

- l'incidence actuelle et potentielle de l'enjeu sur la durabilité de la Corporation (graduée sur l'axe horizontal);
- le degré d'influence sur les parties prenantes (indiqué sur l'axe vertical);
- le degré d'influence que la Corporation peut exercer sur l'enjeu.

S'il y a lieu, un plan d'action est prévu pour atténuer les risques en cause et optimiser toute incidence positive et autres avantages.



Le site Web du Bureau d'information maritime de la SODES

MATRICE DES FACTEURS D'INFLUENCE

Degré d'influence sur le développement durable de la CGVMSL

Degré d'influence sur les parties prenantes

	FAIBLE	MOYEN	ÉLEVÉ
ÉLEVÉ	Bourse du carbone pour l'industrie	- Politiques des transports (examen de la LTC) - Nouvelles marchandises - Système d'information sur le tirant d'eau - Système de traitement de l'eau de ballast - Émissions atmosphériques des navires - Relations avec les Premières Nations - Conflit d'utilisations - Commande à distance des ponts - Localités riveraines - Trafic des embarcations de plaisance - Pollution de l'eau par les navires (eaux grises / eaux noires) - Campagnes de sensibilisation	- Sécurité publique - Sécurité du milieu de travail - Sécurité des lieux et cybersécurité - Optimisation de la saison - Mondialisation et santé de l'économie - Compétitivité du réseau de la Voie maritime - Accessibilité du réseau de la Voie maritime - Mondialisation de la flotte - Réglementation du niveau de l'eau - Plan de renouvellement des actifs - Stratégie de remplacement de ponts - Répercussions du changement climatique - Coordination avec la SLSDC
	MOYEN	- Espèces menacées - Habitat protégé - Processus bureaucratique - Droits de la personne (industrie maritime)	- Érosion du rivage - Retards du trafic terrestre - Dragage
FAIBLE		- Gestion des déchets - GES de la Voie maritime	Structure organisationnelle

Degré d'influence que peut exercer la CGVMSL sur chaque enjeu

Faible

Moyen

Élevé

Degré d'influence que peut exercer la CGVMSL sur chaque enjeu

● Faible ● Moyen ● Élevé

DURABILITÉ FINANCIÈRE



Les résultats de 2015-2016

couvrent la période du 1^{er} avril 2015 au 31 mars 2016. Les résultats présentés aux fins de comparaison couvrent la période correspondante d'exercices précédents.

Navire océanique empruntant l'écluse 4 (Beauharnois)

PRINCIPALES DONNÉES FINANCIÈRES

	2015-2016	2014-2015	2013-2014
ÉQUIVALENTS TEMPS PLEIN (ETP)	564	583	584
	(en milliers)		
TONNAGE	36 711	39 887	37 055
PRODUITS			
Péages	66 377 \$	71 489 \$	63 252 \$
Autres	3 868	4 746	3 507
Total – Produits	70 245	76 235	66 759
CHARGES DE FONCTIONNEMENT			
Salaires et avantages *	73 208	73 111	74 181
Autres	13 216	12 772	12 509
Avantages sociaux futurs des employés (hors trésorerie)	(23 324)	(20 082)	(16 202)
Total – Charges de fonctionnement	63 100	65 801	70 488
EXCÉDENT (INSUFFISANCE) DES PRODUITS SUR LES CHARGES DE FONCTIONNEMENT	7 145 \$	10 434 \$	(3 729) \$
FRAIS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS			
Entretien régulier	8 681 \$	6 293 \$	5 683 \$
Entretien majeur	105 888	95 901	82 847
Acquisitions d'immobilisations	2 092	2 372	1 721
Total – Frais de renouvellement des actifs	116 661 \$	104 566 \$	90 251 \$

* Comprend des paiements d'insuffisance de solvabilité de 15 665 \$ (2015-2016), 16 358 \$ (2014-2015) et 17 611 \$ (2013-2014).

RÉGIE INTERNE

(AU 31 MARS 2016)



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.

Vue de l'écluse d'Iroquois

RÉGIE INTERNE

DIRIGEANTS

Terence F. Bowles

Président et chef de la direction

Karen Dumoulin

Chef des services financiers

Mark MacKeigan

Chef des services juridiques
et secrétaire de la société

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 (président)

Armateurs domestiques

David Muir

Gouvernement fédéral

Georges Robichon

Armateurs internationaux

James Wilson

Secteur de l'acier et du minerai de fer



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 2015-2016

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)

Cargill Limitée

Winnipeg (Manitoba)

G3 Canada Limited

Winnipeg (Manitoba)

Louis Dreyfus Commodities Canada ULC

Calgary (Alberta)

Richardson International Limited

Winnipeg (Manitoba)

Viterra Inc.

Regina (Saskatchewan)

ARMATEURS INTERNATIONAUX

Agence maritime Navitrans (Est) Inc.

Laval (Québec)

Colley Motorships Ltd.

Montréal (Québec)

Fednav International Ltée

Montréal (Québec)

Gresco Ltée

Montréal (Québec)

McLean Kennedy Inc.

Halifax (Nouvelle-Écosse)

Protos Shipping Limited

Montréal (Québec)

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)