

20 ans de progrès à célébrer



La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent, 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 à 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 conclu avec Transports Canada.

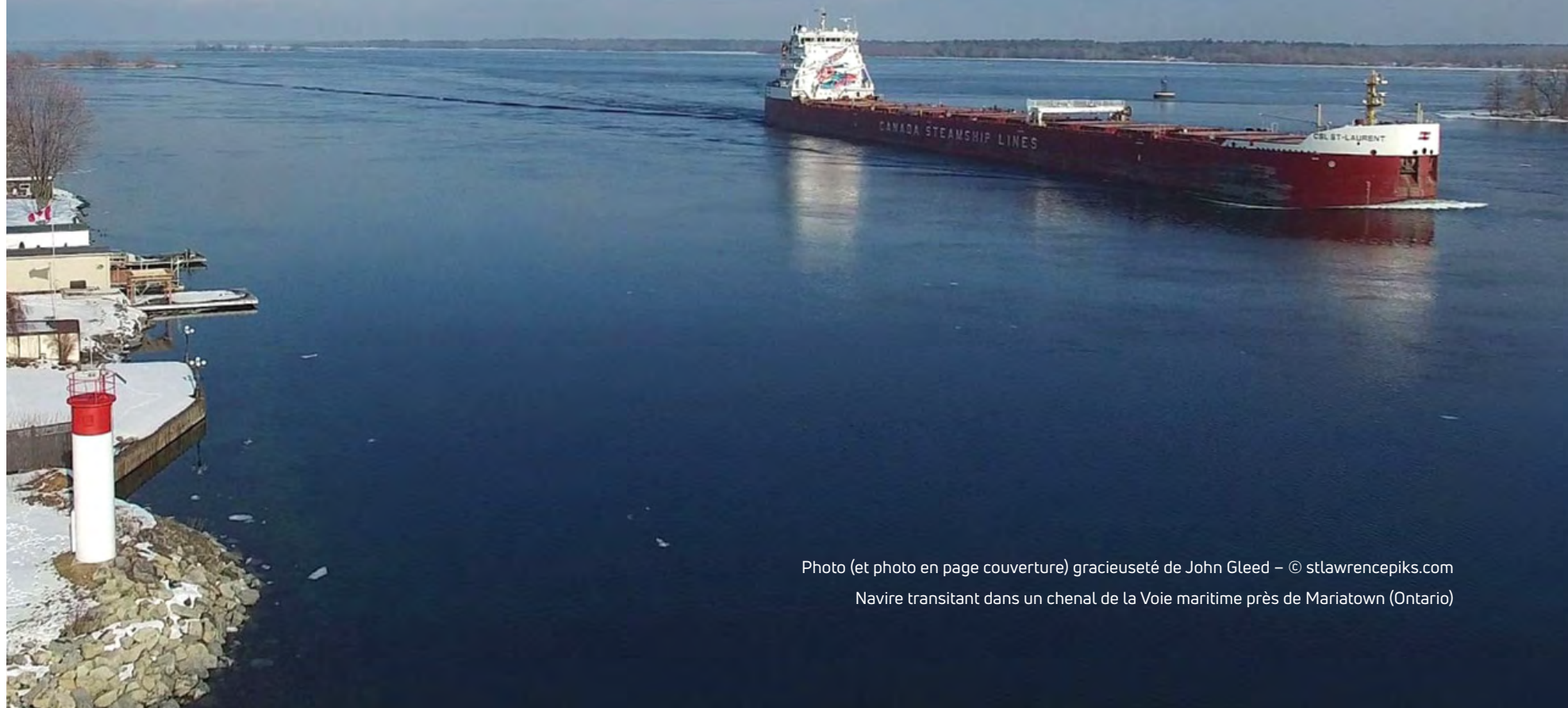


Table des matières

Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent	2	Croissance des affaires	15	Main-d'œuvre très performante	29
BUTS ET RÉSULTATS RECHERCHÉS	3	RÉSULTATS DU TRAFIC	16	PRIX BOB SWENOR	30
Le réseau Grands Lacs-Voie maritime	4	RÉSULTATS DES NOUVELLES AFFAIRES EN 2017	17	L'AMÉLIORATION CONTINUE	30
La Voie Maritime du Saint-Laurent – Une voie navigable vitale	5	PÉAGES DE LA VOIE MARITIME	17	PRIX DU PRÉSIDENT POUR LA SÉCURITÉ	31
Les navires transportent des marchandises de façon sûre, fiable et efficace	6	PÉAGES INCITATIFS DE LA VOIE MARITIME	17	RENFORCER LES PROGRAMMES DES RH GRÂCE À LA TECHNOLOGIE	31
C'est possible, grâce aux écluses de la Voie maritime	7	INITIATIVES DE MARKETING BINATIONALES	17	FAVORISER LA SANTÉ ET LE MIEUX-ÊTRE DU PERSONNEL	31
FAITS ET CHIFFRES SUR LA VOIE MARITIME	7	Excellence opérationnelle	19	SOUTIEN À L'ÉQUITÉ EN EMPLOI	32
Les écluses de la Voie maritime permettent de transporter des marchandises efficacement	8	SAISON DE NAVIGATION	20	Engagement des parties prenantes	33
Transporter des marchandises sur l'eau est une solution intelligente	9	ÉTAT DE PRÉPARATION AUX SITUATIONS D'URGENCE	20	L'ALLIANCE VERTE	34
Une voie navigable prête pour l'avenir	10	SYSTÈME D'INFORMATION SUR LE TIRANT D'EAU	21	ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE	34
Message du président	11	SÉCURITÉ ET SÛRETÉ MARITIME	21	SYSTÈME DE GESTION ENVIRONNEMENTALE	35
		GESTION DE L'EAU DE BALLAST	22	SOUTIEN À NOS COMMUNAUTÉS	35
		FIABILITÉ DE L'INFRASTRUCTURE ET RENOUVELLEMENT DES ACTIFS	23	RÔLE D'AMBASSADEUR DE LA VOIE MARITIME	36
		EXEMPLES DE PROJETS MAJEURS RÉALISÉS AU COURS DE L'EXERCICE 2017-2018	25	Durabilité financière	37
		SANTÉ ET SÉCURITÉ	28	Régie interne	39
				CONSEIL D'ADMINISTRATION	40
				RÉGIE INTERNE	41
				MEMBRES DE L'INDUSTRIE 2017-2018	41

Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent

RÉALISATIONS (1998 À 2018)*

- 1 milliard de dollars investis dans le renouvellement des actifs
- Mise en place du système d'identification automatique
- Création du programme de développement commercial Autoroute H₂O
- Mise en œuvre du système d'information sur le tirant d'eau
- Conception et mise en œuvre de l'amarrage mains libres et de l'opération à distance des écluses
- Optimisation de la saison de navigation

*Pour de plus amples renseignements sur ces réalisations, voir le message du président.



Photo : Francis Fontaine
Vue de l'écluse de Saint-Lambert

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.

VISION

*La CGVMSL 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 avantages – économiques, sociaux et environnementaux – du mode maritime en optimisant l'utilisation des écluses et des canaux 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.

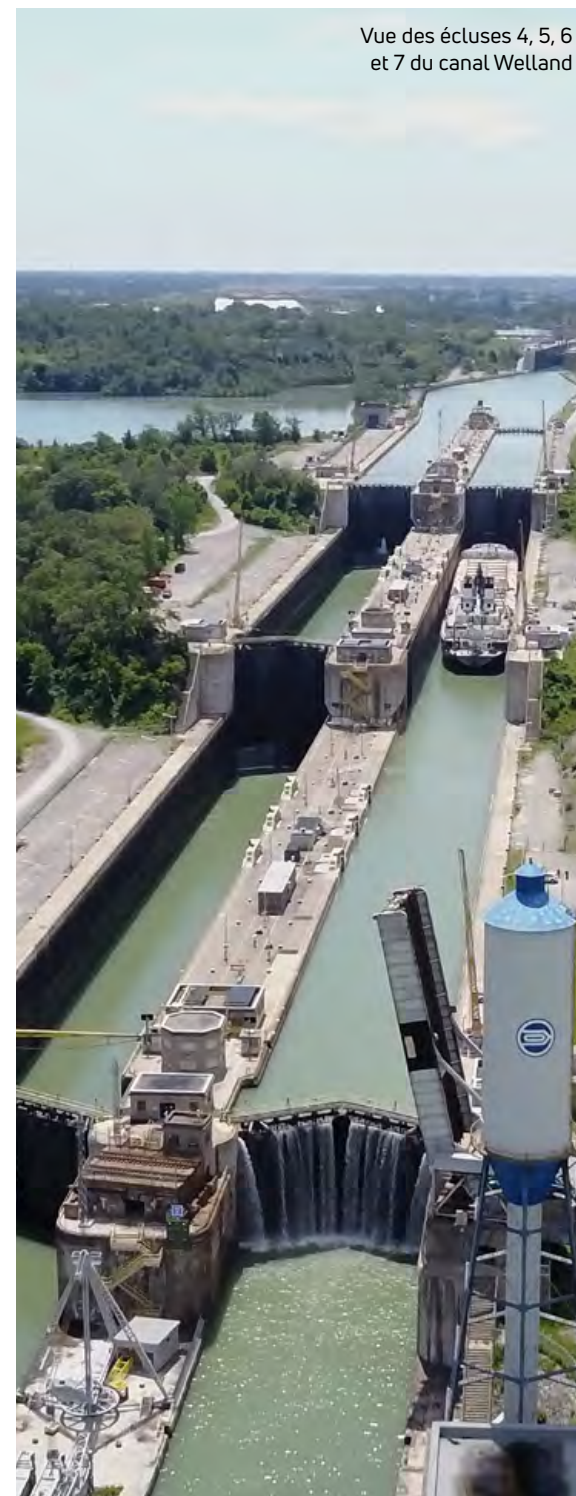
ENGAGEMENT DES INTERVENANTS

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.

Vue des écluses 4, 5, 6 et 7 du canal Welland





Le réseau Grands Lacs-Voie maritime

Maillon clé de la chaîne
d'approvisionnement de la
3^e plus grande économie

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.

Les deux provinces et huit États riverains du réseau Grands Lacs-Voie maritime constituent la 3^e plus grande économie mondiale.

- PIB de 6000 milliards \$ US (2017, est.)
- Population : 108 millions (2017)
- 52 millions d'emplois
- 30 % de la population active et de l'activité économique Canada/É.-U.
- Plus de la moitié du commerce transfrontalier Canada/É.-U.

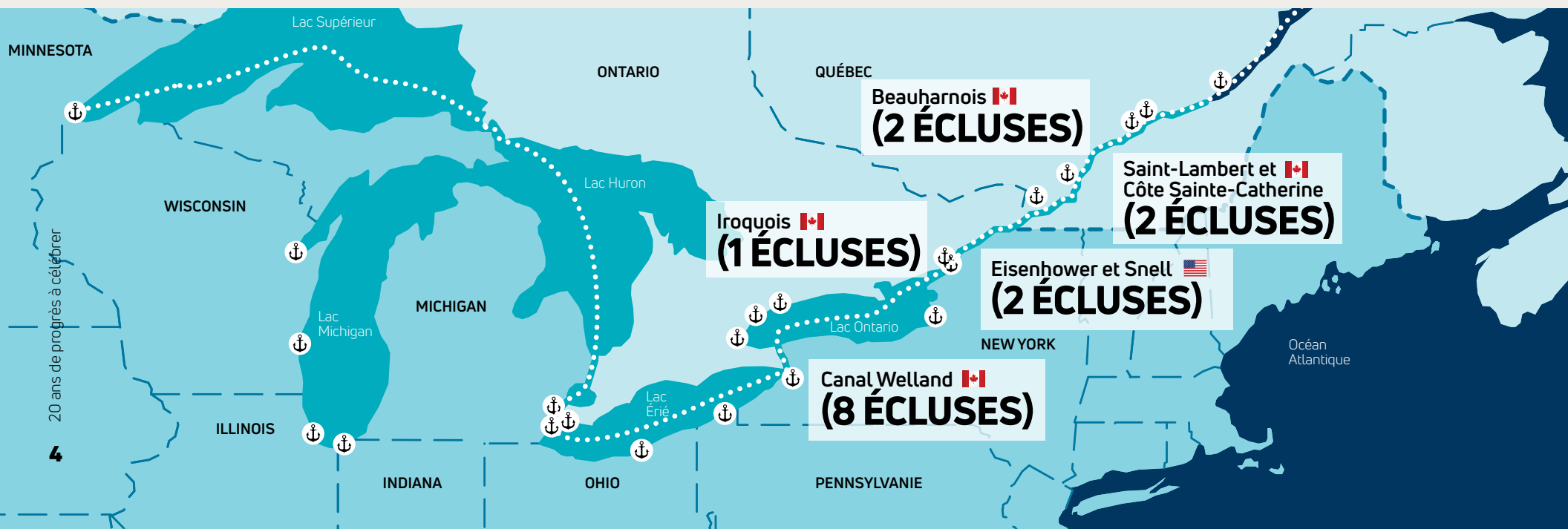
(Source : BMO Marchés des capitaux, printemps 2018)

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

Ports majeurs

Écluses gérées par la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent

Écluses gérées par la Saint Lawrence Seaway Development Corporation



La Voie Maritime du Saint-Laurent – Une voie navigable vitale

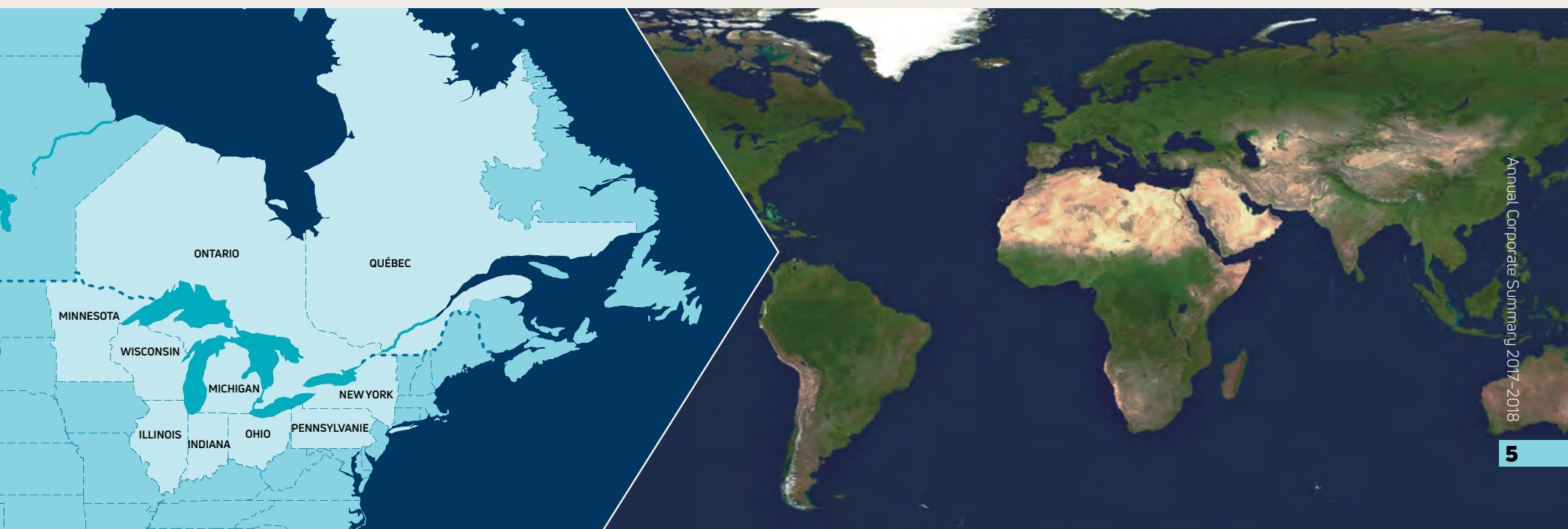
Elle relie le cœur de l'Amérique du Nord au monde entier

La Voie maritime du Saint-Laurent est une entité binationale et la pièce maîtresse du vaste réseau reliant le bas du fleuve Saint-Laurent aux Grands Lacs.

La région Grands Lacs-Saint-Laurent est **une plaque tournante névralgique du commerce en Amérique du Nord**. En 2017, environ le quart de toutes les exportations de marchandises des États-Unis provenaient des États de la région, et 60 % des expéditions canadiennes provenaient de l'Ontario et du Québec. La machinerie et le matériel de transport sont les principaux moteurs de ce commerce, mais les produits agricoles et alimentaires, les métaux et les produits chimiques contribuent à un large éventail d'exportations.

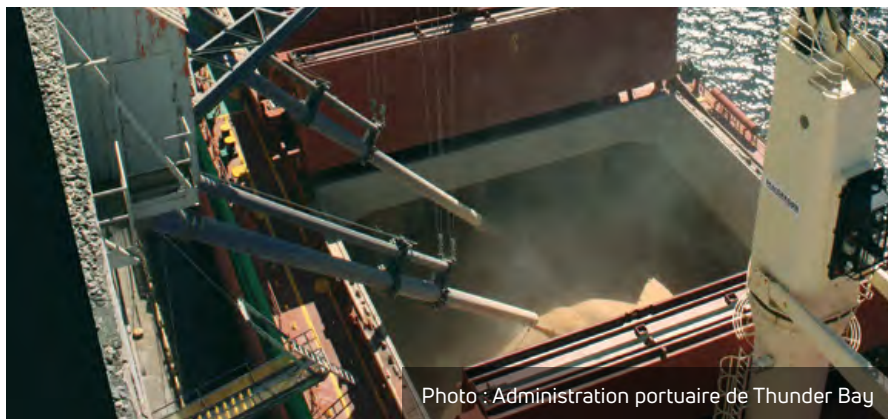
(Source : BMO Marchés des capitaux, printemps 2018)

La voie maritime du Saint-Laurent facilite le commerce avec plus de 50 nations. Depuis que la voie maritime a été achevée en 1959, plus de 2,9 milliards de tonnes de marchandises ont été transportées sur ses eaux.



Les navires transportent des marchandises de façon sûre, fiable et efficace

Tous les secteurs de l'économie en profitent



CÉRÉALES

Le blé, le maïs, le soya, le canola et l'avoine figurent parmi les principaux produits transportés.



VRAC SEC

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



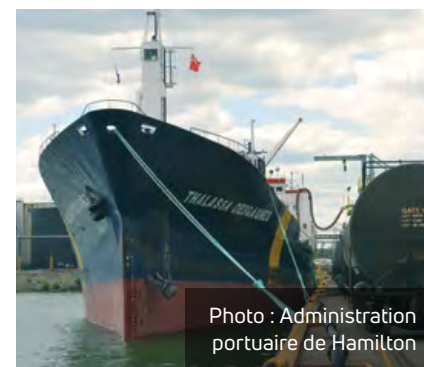
MINÉRAI DE FER

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 LIQUIDE

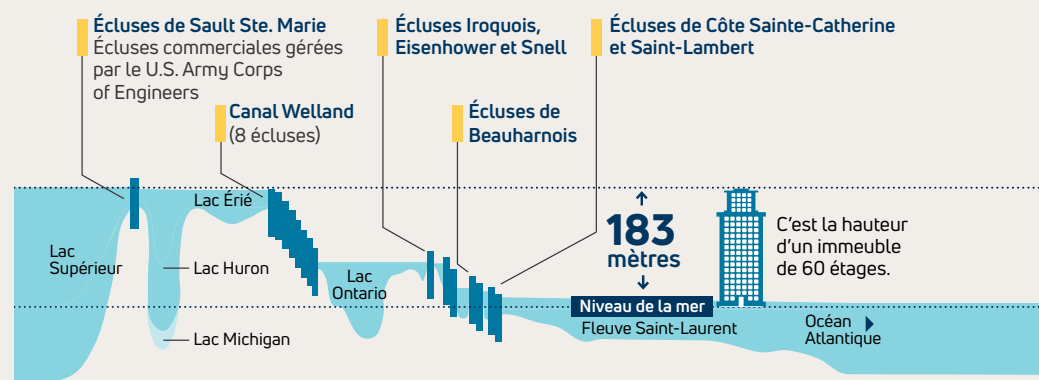
Le vrac liquide consiste en des produits pétroliers raffinés (essence, carburant diesel, kérosène, carburant d'avion) ou des carburants de remplacement (éthanol, biodiesel).

C'est possible, grâce aux écluses de la Voie maritime

Le réseau d'écluses est
une merveille d'ingénierie

Les 15 écluses du réseau bi-national de la Voie maritime du Saint-Laurent (13 canadiennes et 2 américaines) permettent aux navires de naviguer entre Montréal et le lac Érié, dont l'écart d'élévation atteint 168 mètres. 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).

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



DULUTH (MINNESOTA)
sur le lac Supérieur

Durée du transit = 8,5 jours de navigation

OCÉAN ATLANTIQUE

Distance = 2 038 milles nautiques (2 342 milles terrestres ou 3 700 kilomètres)
Comprend environ 245 750 kilomètres carrés (95 000 milles carrés) d'eaux navigables.

FAITS ET CHIFFRES SUR LA VOIE MARITIME

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)
Capacité
Transporte jusqu'à
30 000 TM
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).

Les écluses de la Voie maritime permettent de transporter des marchandises efficacement

La modernisation a accru l'avantage concurrentiel du transport maritime

La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (CGVMSL) a modernisé ses opérations d'éclusement par la mise au point et l'implantation de l'amarrage mains libres (AML) et de l'opération à distance de ses écluses.

La modernisation est le plus grand changement dans les opérations de la Voie maritime depuis sa construction dans les années 1950. Elle augmente à la fois l'efficacité et la sécurité, rendant la voie navigable encore plus concurrentielle.

Pour le rôle qu'elle a joué dans la mise au point de la technologie d'amarrage au moyen de ventouses dans une voie navigable intérieure, la CGVMSL a reçu le Prix de l'innovation d'avenir dans les transports, parrainé par le Forum international des transports de l'OCDE, une organisation intergouvernementale du secteur des transports.



Dispositif d'amarrage mains libres aux écluses en paliers (canal Welland)

Centre de contrôle des opérations de la Voie maritime à Saint-Lambert (Québec)



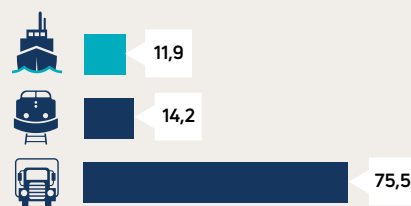
Transporter des marchandises sur l'eau est une solution intelligente

Une façon durable d'alimenter la croissance économique

Transférer des marchandises d'un mode terrestre au mode maritime

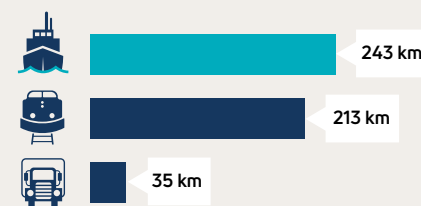
- **réduit** la congestion sur nos routes et nos chemins de fer
- **augmente** notre efficacité énergétique globale
- **réduit** le total des émissions de gaz à effet de serre

NAVIRES = LE MEILLEUR BILAN CARBONE

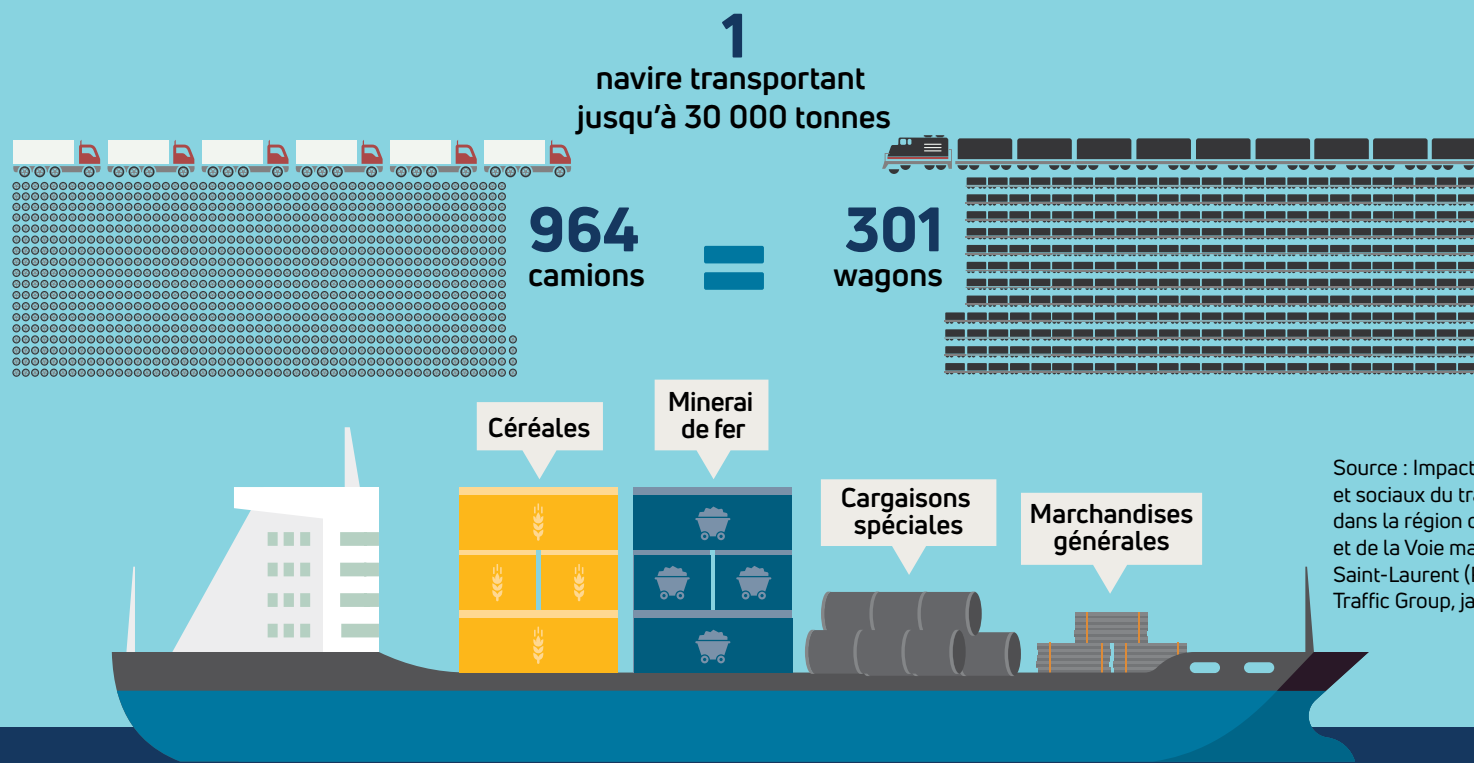


Grammes de CO₂ par tonne-km

NAVIRES = LA MEILLEURE EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE



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



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

Une voie navigable prête pour l'avenir



Acheminer davantage de marchandises sur le réseau Grands Lacs-Voie maritime est **la solution la plus efficace sur le plan énergétique et celle qui a l'empreinte carbone la plus basse**. Voilà qui en fait un excellent moyen d'assurer une croissance économique durable dans la troisième plus grande économie régionale au monde.



AMARRAGE MAINS LIBRES

« Je suis impressionné par la vitesse à laquelle se font l'amarrage et le largage. »

— Observations de
l'examen stratégique

Message du président

Le 29 mars 2018, des acteurs du secteur maritime se sont réunis au Welland Canals Centre pour souligner l'ouverture de la 60^e saison de navigation de la Voie maritime, alors que le tout nouveau *Algoma Niagara* franchissait l'écluse 3 voisine du Centre.



Le président et chef de la direction Terence Bowles prend la parole lors de l'inauguration de la saison de navigation 2018.



L'Algoma Niagara dans l'écluse 3 (voisine du Welland Canals Centre)

Des navires à la fine pointe de la technologie comme l'*Algoma Niagara* rappellent éloquentement que la Voie maritime d'aujourd'hui est très différente de la voie navigable inaugurée en 1959. À l'heure où des armateurs consacrent plus de 1 milliard de dollars au renouvellement de leur flotte sur la Voie maritime, nous savons que la confiance dans l'avenir de notre voie navigable est solide. Et elle est justifiée!

À la veille du 60^e anniversaire de la Voie maritime du Saint-Laurent, en 2019, nous célébrons le 20^e anniversaire de la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (CGVMSL) en tant qu'organisation à but non lucratif. Succédant à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, la CGVMSL gère et exploite les écluses, structures et canaux canadiens pour le compte du gouvernement du Canada, les utilisateurs de la Voie maritime et d'autres intervenants clés. Après 20 ans de progrès, nous avons de bonnes raisons de célébrer.

Un élément clé de tout le travail accompli se retrouve dans l'excellente relation entretenue avec notre homologue des États-Unis, la Saint Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC). En tant que gardiens d'une voie navigable binationale, nos équipes respectives coopèrent étroitement, et ont réalisé d'importantes avancées dans les opérations, le renouvellement de l'infrastructure et la technologie, tout en préservant un excellent niveau de service à la clientèle.

Les solides rapports de travail entre la SLSDC et la CGVMSL étaient manifestes dans l'année écoulée. Lorsque le débit de l'eau a atteint des niveaux records à l'été 2017, nos équipes des opérations ont élaboré et implanté des mesures spéciales pour soutenir la navigation laquelle s'est poursuivie sans interruption même quand les débits ont largement surpassé les niveaux historiques.

Encore une fois, à la fin de la saison de navigation,

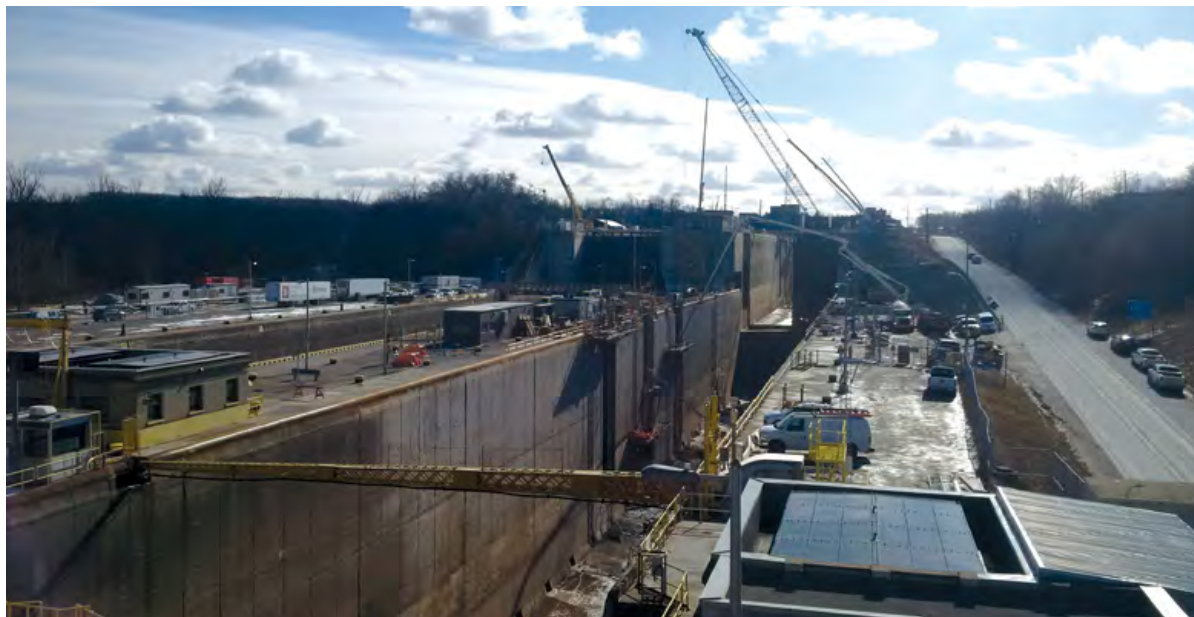
nous nous sommes ralliés pour faire face à une masse d'air arctique qui s'est attardée dans la région et a accéléré la formation de glace sur la Voie maritime. Lorsqu'un navire s'est trouvé prisonnier de la glace, nos équipes ont uni leurs forces pour le libérer malgré les températures glaciales. Je suis très fier du professionnalisme, de la détermination et de la ténacité dont le personnel de la Voie maritime a fait preuve de sorte que tous les navires ont pu quitter le réseau de la Voie maritime en toute sécurité.

Depuis 20 ans, la CGVMSL travaille en collaboration avec ses partenaires de l'industrie pour renforcer la compétitivité de la Voie maritime et son rôle comme artère vitale des transports. Qu'elle ait été, en 2003, la première voie navigable intérieure à adopter le système d'identification automatique qui suit les navires à la trace par satellite, ou qu'elle ait procédé à la mise en place du système d'information sur le tirant d'eau qui fournit un modèle 3D du chenal, lequel permet aux navires de transporter jusqu'à 400 tonnes de plus par voyage, la CGVMSL a été à la pointe du progrès dans le secteur maritime.

Le récent parachèvement de notre programme de modernisation, qui comprend l'amarrage mains libres et l'opération des écluses à partir de nos centres de contrôle des opérations, constitue la plus grande avancée dans les opérations de la Voie maritime depuis son ouverture en 1959. Pour le rôle qu'elle a joué dans la mise au point de la technologie d'amarrage mains libres dans un réseau d'écluses, la CGVMSL a reçu le Prix de l'innovation d'avenir dans les transports, parrainé par le Forum international des transports de l'OCDE, une organisation intergouvernementale regroupant 35 des premiers pays avancés et émergents.

En conséquence, la Voie maritime est devenue encore plus concurrentielle. Avec l'élimination des câbles d'amarrage pour la plupart des navires, les risques pour la sécurité du personnel de la Voie maritime et des équipages des navires sont réduits. En outre, les navires subissent moins d'usure lors d'éclusages. En somme, la Voie navigable devient plus facile à utiliser. Et grâce à l'appui de longue date du gouvernement du Canada, la CGVMSL a investi plus de 1 milliard de dollars dans le renouvellement de ses installations depuis 20 ans. Notre détermination constante à entretenir et à renouveler nos actifs fait en sorte que la Voie maritime peut préserver son excellent bilan en matière de fiabilité. Nous enregistrons année après année des taux supérieurs à 99 %.

La production de recettes et le contrôle des coûts sont aussi d'importants éléments de la compétitivité. Pour accroître les revenus, la Voie maritime a lancé le programme de développement commercial Autoroute H₂O en 2003, puis divers programmes de péages incitatifs visant à attirer de nouvelles cargaisons. Quant aux coûts, nous avons constamment respecté nos objectifs grâce à une planification et une surveillance consciencieuses des coûts contrôlables et des projets de renouvellement des actifs. Nous sommes ainsi parvenus à maintenir l'augmentation globale des péages sous le niveau de l'inflation depuis 10 ans.



Les ultimes étapes dans l'installation des unités de l'amarrage mains libres aux écluses en paliers du canal Welland

Nous avons aussi optimisé la période de navigation en ajoutant graduellement des jours à la saison. Aujourd'hui, la saison s'étend habituellement de la troisième semaine de mars jusqu'au 31 décembre. Ainsi, les transporteurs bénéficient, à chaque saison, de 6 jours de navigation supplémentaire (en moyenne) que dans les années 1990. Nous continuons d'examiner des possibilités de réaliser encore des gains quand les conditions le permettent.

Tous ces efforts portent fruit, comme le montrent les résultats de l'exercice terminé le 31 mars 2018. Nous avons bouclé l'année avec des revenus de péages de 75 millions de dollars, grâce à une augmentation du tonnage et à une combinaison favorable de cargaisons de valeur supérieure. Des revenus supplémentaires de 3,8 millions de dollars provenant d'autres sources ont fait grimper le total à 78,8 millions de dollars. Les frais d'exploitation s'établissant à 60 millions de dollars, le résultat final en est un excédent de 18,8 millions de dollars des revenus sur les frais d'exploitation. À l'exception de quelques années dans la foulée de la crise financière mondiale, nous avons toujours couvert nos frais d'exploitation et contribué de façon significative au renouvellement des actifs, comme l'exige notre contrat avec le gouvernement du Canada.

En ce qui concerne le tonnage, la solide croissance économique de 2017 a entraîné des gains marquants pour divers types de cargaisons. Le tonnage de la Voie maritime a augmenté de 9 %, dépassant les 38 millions de tonnes de marchandises. Que ce soit pour les expéditions de minerai de fer alimentant les aciéries aussi bien d'Amérique du Nord que d'Asie ou pour la pierre, le ciment et l'acier qui ont permis à l'industrie de la construction d'entretenir son élan, ou encore pour les céréales qui nourrissent nos populations, la Voie maritime du Saint-Laurent a de nouveau prouvé qu'elle est un axe de transport binational vital, soutenant pratiquement tous les secteurs de l'économie nord-américaine.

Au-delà des résultats sur les plans financiers et du trafic, nous savons que la responsabilité sociale d'entreprise est essentielle à l'avenir de toute organisation. En tant que membre fondateur de l'Alliance verte, la CGVMSL a démontré son engagement en faveur de la protection de l'environnement et de la durabilité. Travaillant de près avec Transports Canada, la Garde côtière américaine et la Saint Lawrence Seaway Development Corporation des États-Unis, nous jouons un rôle essentiel en vue d'assurer le respect de la réglementation sur la gestion de l'eau de ballast. Depuis 2006, il n'y a pratiquement pas eu d'apparition de nouvelles espèces invasives amenées dans la voie navigable par l'eau de ballast de navires océaniques.

Tout a été mis en place pour une voie maritime qui serve efficacement toutes les parties prenantes pour des décennies à venir, avec des progrès importants en matière d'efficacité, de sécurité et de souplesse. Alors que la croissance de l'économie met sous pression diverses parties du réseau de transport, le fait d'encourager davantage d'expéditeurs à utiliser la Voie maritime est un excellent moyen de favoriser à la fois la croissance économique et une économie à faibles émissions de carbone. Après tout, le transport maritime est le moyen de déplacer des marchandises qui consomme le moins d'énergie et qui émet le moins de gaz à effet de serre par tonne-kilomètre. En même temps, il réduit la congestion routière et l'usure de nos routes.

En conclusion, je suis heureux d'affirmer que la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent fait honneur à son énoncé de mission et à son engagement envers le gouvernement du Canada.

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.

En célébrant les progrès réalisés depuis 20 ans, nous pouvons véritablement affirmer que nous sommes prêts pour l'avenir!



Centre de contrôle des opérations de la Voie maritime à St. Catharines (Ontario)

Croissance des affaires

Les résultats de 2017-2018 englobent ceux des activités maritimes dans la période entre le 20 mars 2017 et le 11 janvier 2018.

Simple. Concurrentielle. Branchée.

Simple. La Corporation s'attache à créer, par l'entremise de l'Autoroute H₂O, une façon simple, intégrée de faire des affaires dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime.

Concurrentielle. Les péages incitatifs et la capacité unique de réunir les décideurs du secteur des transports font de l'Autoroute H₂O un réseau économique et concurrentiel.

Branchée. Le réseau de contacts et de relations accessibles par l'Autoroute H₂O est vaste et expérimenté.

La Corporation tient, de concert avec diverses parties prenantes, à diversifier les possibilités de transport de marchandises et à augmenter le tonnage sur le réseau.



RÉSULTATS DU TRAFIC

En 2017, le trafic sur la Voie maritime a atteint 38,3 millions de tonnes, soit 9,3 % ou 3,3 million de tonnes de plus qu'en 2016. Le commerce international – y compris les exportations de vrac sec telles que minerai de fer, coke et potasse, et importations de marchandises générales telles que produits de fer et d'acier,

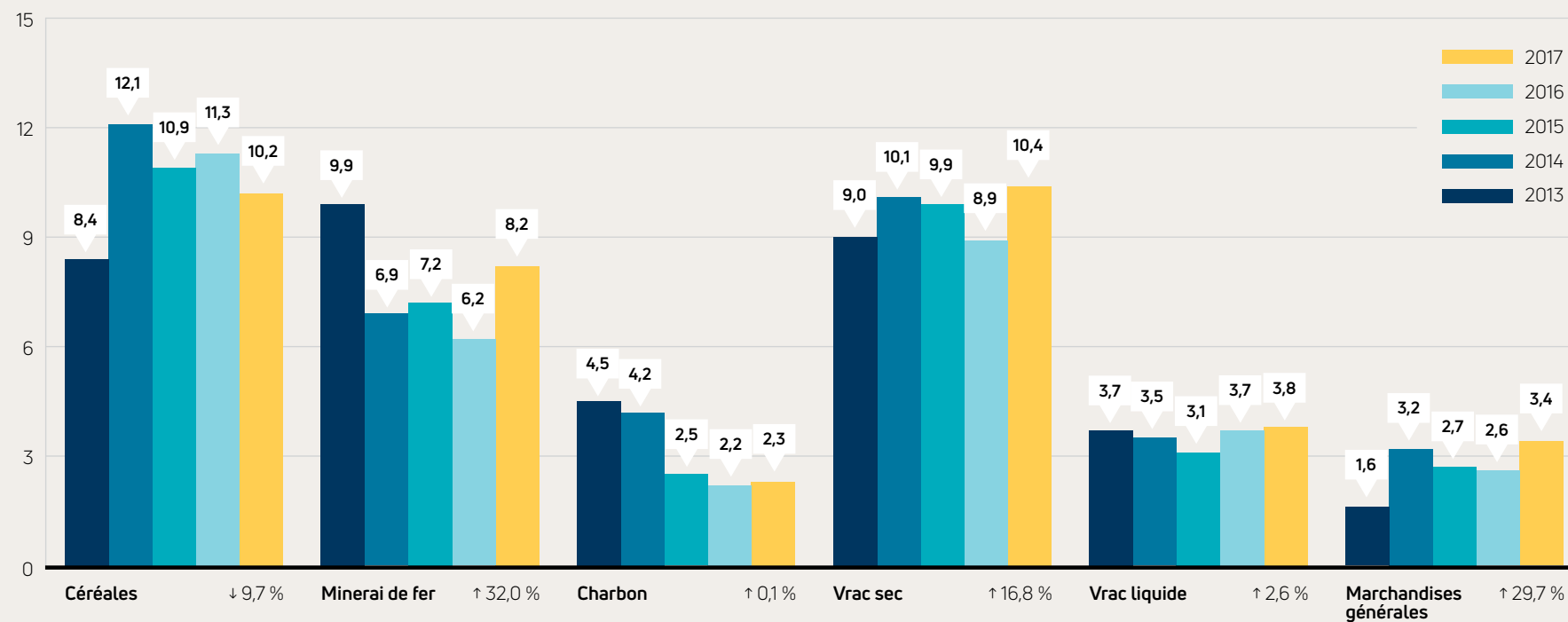
aluminium et équipement manufacturé – a été un facteur important dans l'augmentation du tonnage. Le trafic de navires a augmenté en même temps que le tonnage.

RÉSULTATS DU TRAFIC – COMBINÉ

(total des cargaisons en millions de tonnes)

Tonnage total : 38,3 MT ↑ 9,3 %

Nombre de navires : 4 127 ↑ 9,4 %



Stabilité relative pour les céréales canadiennes, combinée à des vents contraires pour les céréales américaines

↑ Exportations

Volume global stable

↑ Sel, coke et potasse

↑ Produits pétroliers

Vigueur soutenue des importations d'acier

RÉSULTATS DES NOUVELLES AFFAIRES EN 2017

Le Programme incitatif de nouvelles affaires, qui offre des réductions de tarif pour toute « nouvelle » expédition éligible de marchandises, a suscité 91 demandes en 2017, dont 80 ont été approuvées. Il y a eu en tout 382 transits catégorisés comme nouvelles affaires en 2017. Ils correspondent à 1,5 million de tonnes de cargaisons et des recettes de 3,5 millions de dollars. En tête de liste figurent des expéditions sortantes de coke et des expéditions entrantes d'acier.

PÉAGES DE LA VOIE MARITIME

Les péages ont augmenté de 2 % pour la saison de navigation 2017, et ils augmenteront encore de 1 % en 2018.



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.

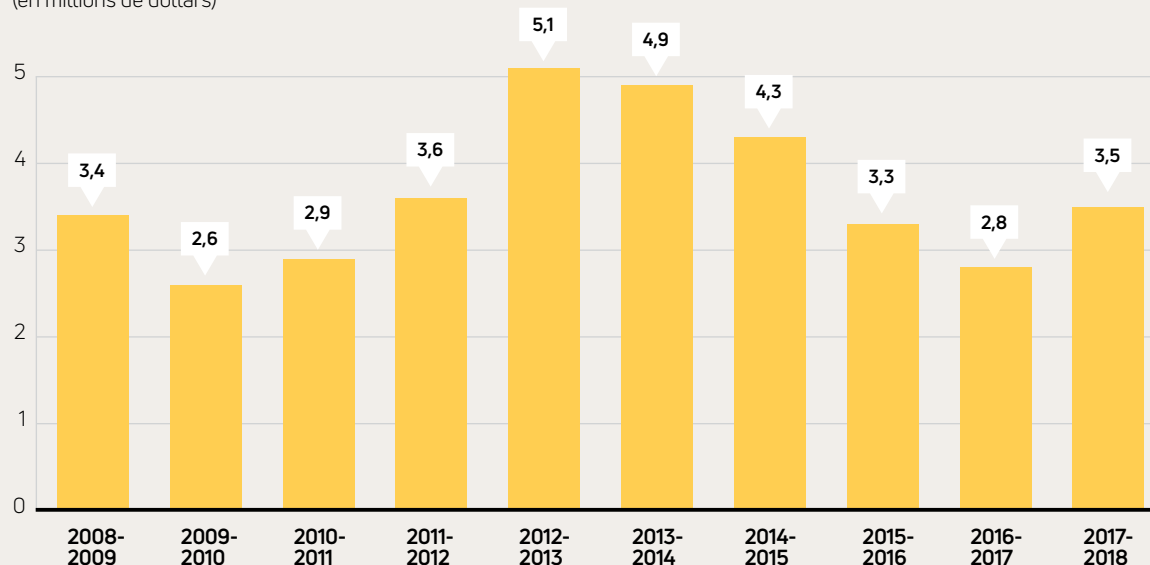
Pour plus d'informations, communiquez avec nous au : **1-905-641-0309**

Autoroute H₂O
AUTH2O.COM

RÉSULTATS DES NOUVELLES AFFAIRES

(en millions de dollars)

Tonnage total : 1,5 MT
Expéditions : 382



PÉAGES INCITATIFS DE LA VOIE MARITIME

Les divers programmes incitatifs de péages de la Corporation restent en place pour la saison de navigation 2018. En font partie les programmes incitatifs de nouvelles affaires, de rabais de volume et de service ainsi que le Programme incitatif de portail.

Le Programme incitatif de portail, la plus récente nouveauté, 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.

INITIATIVES DE MARKETING BINATIONALES

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 travailler ensemble pour planifier et réaliser des initiatives stratégiques. Ces initiatives sont accessibles par le programme Autoroute H₂O, et elles comprennent le parrainage de diverses campagnes de marketing, la coordination de la conférence annuelle Autoroute H₂O et la participation à des salons commerciaux et des ateliers.

SÉRIE DE WEBINAIRES

Les webinaires bimestriels Autoroute H₂O, lancés en décembre 2017 fournissent des renseignements utiles aux membres, et ce, sans frais. Les deux premiers portaient sur le manuel du financement fédéral de l'infrastructure des transports maritimes aux États-Unis et sur le marché canadien des céréales. À l'avenir, ils se pencheront sur divers marchés de produits de base et sur des possibilités de développement commercial (entre autres).

CONFÉRENCE AUTOROUTE H₂O

Ayant réuni 160 délégués de divers secteurs de l'industrie maritime, la Conférence Autoroute H₂O de 2017 a suscité, encore une fois un vif intérêt. La rencontre annuelle, tenue à Toronto, est une activité clé de l'Autoroute H₂O où les intervenants du réseau Grands Lacs-Voie maritime peuvent y faire du réseautage, se renseigner et développer leurs affaires.

CONFÉRENCES SECTORIELLES

Dans la dernière année, l'Autoroute H₂O a participé aux salons Breakbulk Europe et Breakbulk Americas. Breakbulk Europe est le plus grand salon commercial au monde pour le transport de vrac et de cargaisons spéciales, regroupant plus de 400 exposants. Breakbulk Americas est le plus grand événement dans l'hémisphère occidental.

Le stand Autoroute H₂O a accueilli de nombreux visiteurs lors de ces salons, créant de nouvelles possibilités d'accroître le tonnage de la Voie maritime par le biais du réseautage et du repérage de clients potentiels.



Stand de l'Autoroute H₂O à l'exposition Breakbulk Americas de Houston (Texas)

De gauche à droite : Joseph Cappel (vice-président, Développement commercial, Toledo-Lucas Port Authority), Chris Blessing, (Marketing et service à la clientèle, Midwest Terminals of Toledo International), Erica Frili (spécialiste en marketing, Fednav), Adam Schlicht (représentant régional des Grands Lacs, Saint Lawrence Seaway Development Corporation), David Gutheil, directeur des affaires commerciales, Port de Cleveland

Excellence opérationnelle

L'installation de l'amarrage mains libres aux écluses en paliers du canal Welland marque l'aboutissement du projet de modernisation. Il s'agit du plus grand changement dans les opérations de la Voie maritime depuis son ouverture en 1959.

Toutes les écluses élevées canadiennes sont maintenant dotées de l'amarrage mains libres et opérées à distance à partir des centres de contrôle des opérations de la Voie maritime, à Saint-Lambert (Québec) et à St. Catharines (Ontario).

Les navires peuvent maintenant franchir toutes les écluses élevées sans avoir à recourir à des câbles d'amarrage. Les éclusages sont ainsi plus sécuritaires pour les employés des écluses et pour les équipages des navires, tout en gagnant en efficacité opérationnelle. Durant la saison de navigation de 2017, presque 90 % des éclusages se sont faits sans câbles d'amarrage. Ce taux augmentera à l'avenir, lorsque les armateurs auront complété les modifications nécessaires aux navires afin de les rendre compatibles pour l'amarrage mains libres.

Navires transitant dans l'écluse 6 Est et l'écluse 6 Ouest du canal Welland, immobilisés au moyen de l'amarrage mains libres (avec des ventouses)

SAISON DE NAVIGATION

La Voie maritime du Saint-Laurent a commencé sa 59^e saison de navigation le 20 mars 2017. La section du canal Welland est restée ouverte 287 jours, jusqu'au 31 décembre. Dans la section MLO, la météo éprouvante des deux dernières semaines de décembre a eu pour conséquence d'immobiliser un navire dans la glace à l'écluse américaine Snell. Tandis qu'une équipe binationale s'efforçait de libérer le navire, le personnel de la Corporation faisait le nécessaire pour que toutes les écluses en aval de Snell restent fonctionnelles et prêtes à recevoir les autres navires attendant derrière le navire immobilisé. Grâce au dévouement et aux efforts inlassables de tous, le navire a été libéré le 6 janvier 2018. La Voie maritime du Saint-Laurent a réussi à clôturer en bon ordre sa 59^e saison de navigation, le dernier navire quittant l'écluse de Saint-Lambert le 11 janvier 2018, 298 jours après l'ouverture de la section.

En ce qui concerne la durée des transits, la section Niagara a enregistré un retard moyen de 30 minutes. Ce retard est attribuable en partie à la navigation à sens unique imposée au début de la saison dans la section des écluses jumelées, pour permettre de parachever l'installation de l'équipement d'amarrage mains libres. Dans la section MLO, le retard moyen par transit était de 39 minutes. Divers facteurs y ont contribué, dont les conditions météorologiques défavorables à la fin de la saison ainsi que les niveaux d'eau et le débit élevés constatés plus tôt dans l'année, lesquels ont entraîné des réductions des limites de vitesse et d'autres restrictions.



Navire transitant le canal Welland

ÉTAT DE PRÉPARATION AUX SITUATIONS D'URGENCE

En 2017, la Corporation a continué de veiller à son état de préparation aux urgences en fournissant de la formation et en menant divers exercices.

- En octobre, dans la section Niagara, une simulation a été organisée où, selon le scénario, des substances étrangères avaient été déversées dans les eaux de la Voie maritime. L'exercice a permis au personnel de la Corporation de démontrer sa capacité à assurer le rôle d'organisme responsable d'une intervention, aux côtés d'autres organismes et autorités.
- Une formation sur le déploiement de barrages flottants a été donnée, à travers la Corporation. Cette formation, tenue à Niagara, incluait une séance d'exercices au cours de laquelle un nouveau barrage lourd était utilisé.
- La Corporation a aussi donné l'opportunité à des employés de participer à des exercices tenus par d'autres organismes.



Des employés de Niagara collaborant avec ceux d'autres organismes et autorités dans un exercice de formation aux interventions d'urgence



Exercice de déploiement d'un barrage dans la région de Port Colborne

SYSTÈME D'INFORMATION SUR LE TIRANT D'EAU (SIT)

Les navires dotés d'un système d'information sur le tirant d'eau approuvé et fonctionnel, continuent de profiter des 7 cm supplémentaires de tirant d'eau qui sont permis. Ils peuvent ainsi transporter jusqu'à 400 tonnes de marchandises de plus. Cette innovation illustre les progrès réalisés par la Corporation pour augmenter à la fois la sécurité des transits et la productivité. Les armateurs de la Voie maritime peuvent ainsi accroître encore leur compétitivité.

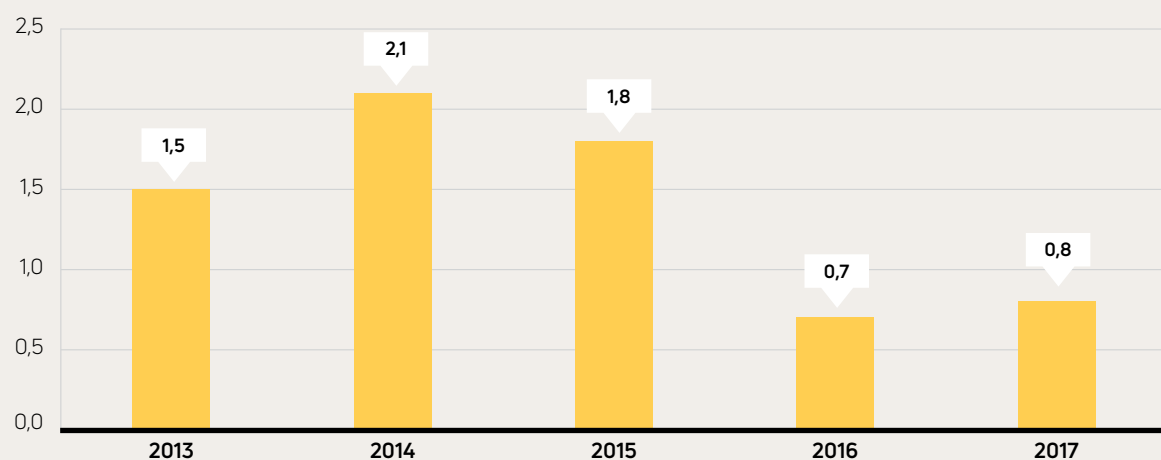
NOMBRE DE TRANSITS SIT	2016	2017
MLO	297	313
Welland	245	421
Total	542	734



Photo : John Glead. Navire transitant dans la Voie maritime près de Morrisburg (Ontario)

TAUX D'INCIDENTS DE NAVIRES

(nombre d'incidents par 1000 transits)



SÉCURITÉ ET SÛRETÉ MARITIME

Au cours de la saison de navigation 2017, il y a eu six incidents occasionnant des dommages à des navires, soit 0,8 incident par 1000 transits, une légère hausse comparée à 2016. Dans la majorité de ces incidents, il y a eu contact entre un navire et une structure, ou un autre navire. Aucun de ces incidents n'a causé de pollution dans les eaux de la Voie maritime.

GESTION 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 de 2017 sur la gestion de l'eau de ballast dans les Grands Lacs et la Voie maritime. 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.

En 2017, 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. Les vérifications ont indiqué qu'il n'y a eu aucun cas de rejet d'eau de ballast non conforme dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime. Sur les 457 transits de navires, quelque 8 350 citernes de ballast ont été contrôlées, et 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. Les inspecteurs ont repéré 54 transits – pour un total de 112 citernes – dans lesquels l'eau de ballast n'était pas conforme; les navires en cause ont été tenus soit de conserver leur eau de ballast et ses sédiments à bord, soit de traiter l'eau de ballast en ayant recours à des méthodes sûres et approuvées pour l'environnement, soit de retourner en mer pour effectuer un échange de l'eau de ballast.

Depuis 2006, les exigences concernant la gestion de l'eau de ballast dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime sont les plus rigoureuses au monde. Les règlements sur l'eau de ballast appliqués par l'USCG, TCSSM et la Voie maritime prévoient, entre autres, le rinçage à l'eau de mer, une documentation détaillée, des inspections accrues et des pénalités civiles. Ils constituent un régime complet d'application de la réglementation, protégeant le réseau Grands Lacs-Voie maritime. Selon des recherches indépendantes menées par Pêches et Océans Canada (Sciences), le risque d'introduction d'espèces aquatiques envahissantes transportées par l'eau de ballast, dans les Grands Lacs, est extrêmement faible.



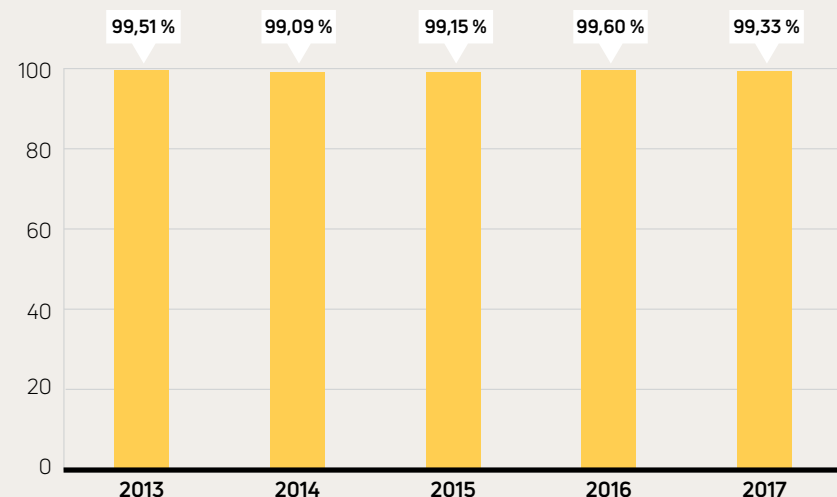
Photo : John Gleed

FIABILITÉ DE L'INFRASTRUCTURE ET RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

Au cours de la saison de navigation 2017, le taux de disponibilité du réseau, qui prend en compte les retards attribuables à la Voie maritime, a été de 99,33 %; l'objectif était de 99,00 %.

DISPONIBILITÉ DU RÉSEAU

(objectif 99,00 %)



Le maintien d'un réseau de transport sûr, fiable et économique est essentiel à la compétitivité de la Voie maritime. La Corporation utilise un système bien rodé de gestion des actifs afin d'optimiser la valeur de ses actifs et de contribuer à la planification sur le long terme, de sorte que les dépenses en immobilisations répondent aux objectifs opérationnels et mènent à des niveaux constamment élevés de disponibilité du réseau.



Photo d'une partie des 1,9 km de murs d'amarrage du canal Welland au cours de la reconstruction

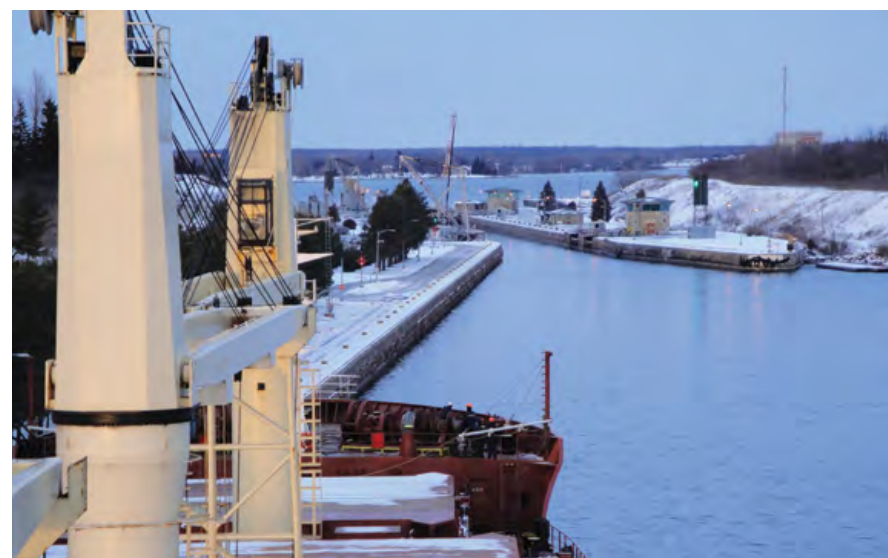
La Corporation a reçu le prix Infrastructure au banquet 2017 de l'Ontario Concrete Association, pour le programme de reconstruction des murs d'approche dans le canal Welland. Dans ce projet, géré comme un seul projet de conception-soumission-construction, d'une valeur estimée de 95 millions de dollars sur quatre ans, la Corporation a remplacé 1,9 kilomètres des murs en pilots de bois du canal Welland par des murs de béton. Grâce à des pratiques exemplaires de planification et à un suivi rigoureux, le projet a respecté le budget et les délais tout au long des quatre ans de sa réalisation.



L'équipe d'ingénierie de Niagara au banquet 2017 de remise des prix de l'Ontario Concrete Association

Le système de gestion des actifs de la Corporation est fondé sur un cycle d'activités d'inspection et d'évaluation, ainsi que sur un processus décisionnel en fonction des risques pour la planification des travaux de correction. Il en résulte un portefeuille de projets établis chaque année. En 2017-2018, il représentait 44 millions de dollars en renouvellement des actifs (« travaux majeurs d'entretien ») et 11 millions de dollars pour compléter les travaux de modernisation.

La fermeture tardive, en janvier 2018, a compliqué la réalisation des inspections planifiées et la livraison des projets prévus, laissant moins de temps pour ce faire. Grâce à des méthodes innovatrices et à une étroite collaboration entre tous les intervenants, tous les projets ont été menés à bien en respectant les délais et les budgets.



Navire aux écluses de Beauharnois

Exemples de projets majeurs réalisés au cours de l'exercice 2017-2018

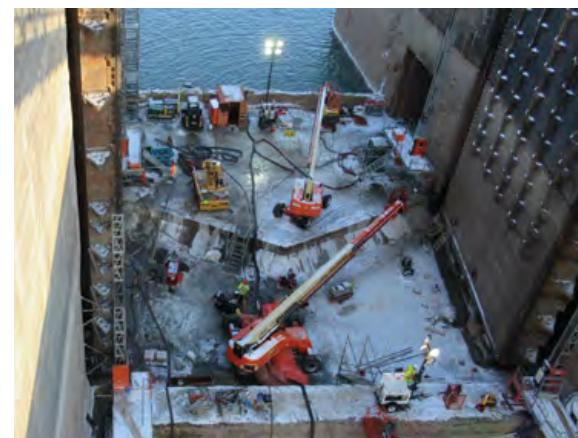
SECTION NIAGARA (CANAL WELLAND)

INSTALLATION DU DISPOSITIF D'AMARRAGE MAINS LIBRES AUX ÉCLUSES EN PALIERS OUEST (ÉCLUSES 4, 5 ET 6)

Le parachèvement de cette section était l'ultime étape dans le déploiement de l'amarrage mains libres.



ÉCLUSE 3 : REMISE EN ÉTAT DES TOURILLONS DE PORTE BUSQUÉE, DES BUSCS ET DES CHARNIÈRES



Ce projet comprenait le remplacement des tourillons des portes, des plaques d'appui des buscs, des charnières supérieures et inférieures et des joints en caoutchouc.

ÉCLUSE 8 : REMPLACEMENT DE POMPES D'ASSÈCHEMENT



Les anciennes pompes centrifuges (photo de droite) ont été retirées du puits, et quatre nouvelles pompes à turbine verticale ont été installées (ci-dessus).



ÉCLUSE 8 : RÉPARATIONS AU TOIT DE LA GALERIE DE CÂBLES DU MUR EST



Ce projet consistait à enlever le toit de la galerie de câbles et à le remplacer par un toit au renforcement fortifié. Deux trappes s'ouvrant sur des échelles ont été installées à chaque extrémité de la galerie, ainsi qu'un accès à double porte et un escalier, près du centre.

SECTION MLO (MONTRÉAL-LAC ONTARIO)

ÉCLUSE DE CÔTE SAINTE-CATHERINE : REEMPLACEMENT ET DÉPLACEMENT DE MATÉRIEL ÉLECTRIQUE ET DE CÂBLAGE



Ce projet visait à accroître la fiabilité en construisant quatre nouveaux locaux pour abriter tout le matériel électrique. Le travail incluait le remplacement complet du câblage électrique et du câblage des télécommunications, la conception et l'installation d'un nouveau système de gestion du câblage, et le remplacement et le déplacement des panneaux de contrôle de la distribution électrique, de l'automatisation et des télécommunications.

ÉCLUSE DE CÔTE SAINTE-CATHERINE : REMPLACEMENT DE ROULEMENTS À ROULEAUX DE CHARIOT ET REMISE À NEUF DES CHARNIÈRES DES PORTES D'ÉCLUSE



Ce projet intégrait une nouvelle conception des chemins de roulement qui améliorera son efficacité et prolongera sa vie utile. Dans la remise à neuf des éléments à l'issue de presque 60 ans d'utilisation, de nouveaux rails plus robustes ont été mis au point et installés pour les roulements. Ensuite, les charnières des portes d'écluse ont été remises à neuf.

ÉCLUSE DE LA CÔTE SAINTE-CATHERINE : REPLACEMENT DES POTEaux DES PORTES BUSQUÉES



Ce projet consistait à remplacer les poteaux des portes busquées 3 et 4, qui dataient de 1959, et à ajuster le seuil des portes.

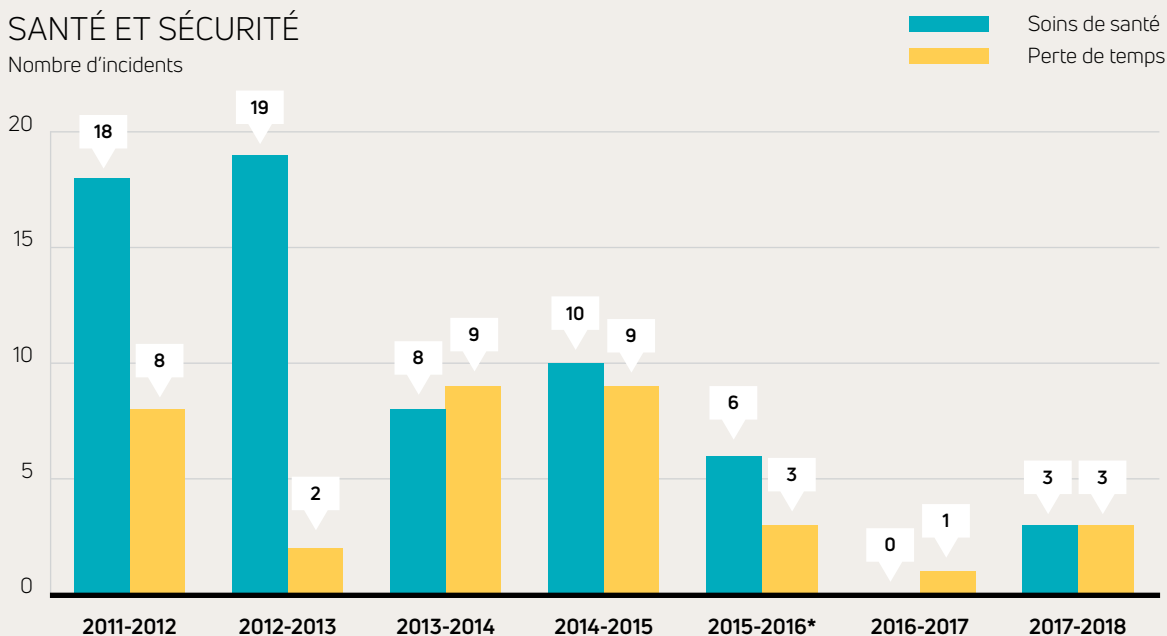
SANTÉ ET SÉCURITÉ

Entre le 1^{er} avril 2017 et le 31 mars 2018, la Corporation a enregistré trois accidents avec perte de temps, soit un taux d'incidents avec perte de temps de 0,7, et seulement 16 jours perdus. Ces excellents résultats ont été obtenus grâce au fait que le personnel de la Corporation a effectué 3520 interventions de sécurité, y compris des entretiens de sécurité, des inspections de sécurité réalisées sur les diverses écluses, structures et installations techniques, ainsi des observations sur les habitudes de travail du personnel.

Pour améliorer le processus d'enquête sur les accidents, des intervenants ont été formés en fonction d'une nouvelle méthode plus rigoureuse. Une formation a aussi été donnée à tous les responsables qui ont des objectifs en matière d'observation de sécurité, afin qu'ils comprennent mieux le but du système d'observation, la façon d'en maximiser l'efficacité et la façon d'éviter des écueils.

SANTÉ ET SÉCURITÉ

Nombre d'incidents



*données révisées de l'année passée

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.



Michael Guindon, récipiendaire du Prix Bob Swenor, en compagnie de Terence Bowles, président et chef de la direction

PRIX BOB SWENOR

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 son 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 2017, le récipiendaire était Michael Guindon, superviseur de la comptabilité financière au siège social.

Michael travaille à la Corporation depuis 16 ans. Il cumule plusieurs responsabilités au sein du département des finances, y compris l'établissement de budgets et la réalisation d'audits financiers. Il fournit avis et conseils judicieux sur des questions financières au personnel de l'organisation. Il a été sélectionné pour recevoir la formation de ceinture verte en amélioration continue. Mettant à profit les connaissances acquises, il a mené à bien un projet d'amélioration des formulaires de remboursement des frais des employés. Désormais, un seul formulaire suffit alors qu'il en fallait cinq auparavant. Le processus simplifié permet un gain en efficacité tant pour les employés demandant un remboursement, que pour le personnel des comptes payables devant traiter les formulaires.

L'AMÉLIORATION CONTINUE

Le programme d'amélioration continue de la Corporation comprend la méthode Lean Six Sigma, dans laquelle les employés participant à la formation peuvent obtenir une certification de ceinture jaune, verte ou noire. Plusieurs d'entre eux l'ont fait dans la dernière année : la Corporation compte maintenant 10 ceintures jaunes et 6 ceintures vertes. Une plateforme consacrée aux idées d'innovations (iGen), accessible sur l'intranet de la Corporation, fournit une foule d'idées utiles à l'amélioration continue. Les divers services les évaluent et, selon le cas, les mettent en œuvre. Dans la dernière année, on estime que la valeur des gains obtenus grâce aux projets d'amélioration continue dépasse 1,7 million de dollars.

Le Prix 2017 pour la personne ou le projet ayant apporté le rendement le plus précieux pour l'amélioration continue a été présenté à Jean-Sébastien Drolet, lors de la réunion annuelle du président, en juin. Les efforts soutenus qu'il consacre à l'amélioration continue dans ses activités lui ont valu cet honneur. Jean-Sébastien est coordonnateur à Iroquois, il est reconnu pour l'encouragement et le soutien qu'il offre à son équipe dans la mise en œuvre de nouvelles idées qui apporteront un changement véritable.



Jean-Sébastien Drolet recevant le Prix RPP 2017 pour la personne ou le projet ayant apporté le rendement le plus précieux pour l'amélioration continue, qui lui est remis par le président et chef de la direction Terence Bowles et le vice-président, Ingénierie et Technologie, Jim Athanasiou

PRIX DU PRÉSIDENT POUR LA SÉCURITÉ

Le Prix du président pour la sécurité a été décerné à l'équipe de l'entretien de Beauharnois, dans la section MLO. Elle compte à son actif plusieurs réalisations dans une grande variété d'activités et de disciplines professionnelles, ayant ainsi aidé à rendre de nombreuses tâches plus sécuritaires. Le prix a été remis dans le cadre des activités de la Semaine de la sécurité de la Corporation, qui offrent aux employés l'occasion de discuter de sujets liés à la sécurité et de célébrer leurs réalisations.



L'équipe de l'entretien de Beauharnois a reçu le Prix du président pour la sécurité.

RENFORCER LES PROGRAMMES DES RH GRÂCE À LA TECHNOLOGIE

En 2014, la Corporation a mis en place l'outil « Connexions », un logiciel conçu 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 du personnel aux programmes des RH. Dans le cadre de ce projet pluriannuel, la Corporation a lancé les modules Recrutement et Accueil facilitant, pour les nouveaux employés, le passage du processus d'embauche à l'entrée en fonction.

FAVORISER LA SANTÉ ET LE MIEUX-ÊTRE DU PERSONNEL

La Corporation continue de soutenir et de bonifier sa stratégie en matière de santé. Le but principal consiste à favoriser le bien-être des employés et la prévention, pour minimiser les absences et les cas d'invalidité chez les employés. Au cours de la dernière année, des améliorations ont été apportées au programme de remboursement des frais d'activités de mise en forme et aux examens volontaires de dépistage en matière de santé. Le programme de remboursement couvre davantage d'activités axées sur le mieux-être, telles que cours de cuisine, leçons de musique ou programmes de maintien du poids. Les employés qui s'adonnent à ces activités mentionnent ressentir des bienfaits pour leur santé et leur bien-être, et avoir moins besoin de médicaments pour la tension artérielle ou le cholestérol.



Des membres du personnel du siège social de Cornwall participent au Jour de la Terre en nettoyant un parc local.

En plus des efforts visant à améliorer la santé des employés pendant le « Mois du mieux-être », la Corporation continue d'appuyer de nombreuses initiatives, par exemple en matière de sensibilisation à la santé mentale, notamment par les campagnes « Je ne me reconnais pas » et « Bell – Cause pour la cause ».

SOUTIEN À L'ÉQUITÉ EN EMPLOI

En 2017, la Corporation a continué d'appliquer les meilleures pratiques de l'industrie en termes de recrutement et d'embauche, de façon à rencontrer les objectifs d'équité en emploi. Les efforts consacrés au recrutement et à l'embauche ont servi à rehausser l'efficacité de la Corporation dans la recherche des talents adéquats pour combler la gamme des emplois qu'elle offre. Également en 2017, le comité consultatif sur la gestion de l'équité en emploi a entrepris le renouvellement du plan d'action triennal sur l'équité en emploi de la Corporation, en partenariat avec les consultants spécialisés du cabinet Employment Matters. Des articles publiés sur le réseau intranet et à l'intérieur du bulletin d'information de la Corporation ont aussi servi à sensibiliser les employés à l'importance de la diversité en milieu de travail.

Possibilités de carrière
Recherche de possibilités d'emploi

Mots clés

☐ Correspondance exacte

☒ dans le titre d'emploi

☐ dans le titre d'emploi ou la description d'emploi

La distance est dans les limites du km de

Sélectionner un élément

code postal

Catégorie d'emploi

7 Poste(s) correspondant aux sélections

[Enregistrer cette recherche](#)

7 Poste(s) correspond à votre recherche

Éléments par page Page sur 1

Trier par:

Spécialiste de la réseautique ID de demande 2441 - Affiché 2018-06-21 - Professionnel	Sélectionner une action
Écluser(ère) - Électricien(ne) (stagiaire) ID de demande 841 - Affiché 2018-05-31 - Métiers spécialisés / semi-spécialisés	Sélectionner une action
Chef de projet-Amélioration gestion du temps et des présences ID de demande 2301 - Affiché 2018-05-25 - Professionnel	Sélectionner une action
Technicien(ne) - Électronique ID de demande 2002 - Affiché 2018-05-16 - Métiers spécialisés / semi-spécialisés	Sélectionner une action
Planificateur, Entretien - Électrique ID de demande 1881 - Affiché 2018-05-11 - Professionnel	Sélectionner une action
Soudeur(euse) ID de demande 2022 - Affiché 2018-05-01 - Métiers spécialisés / semi-spécialisés	Sélectionner une action
Conseiller(ère), flotte automobile et équipements mobiles ID de demande 2221 - Affiché 2018-04-17 - Métiers spécialisés / semi-spécialisés	Sélectionner une action

Engagement des 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.



Navire dans le chenal de la Voie maritime près de Summerstown (Ontario)

L'ALLIANCE VERTE

La Corporation est un membre actif et un promoteur de l'Alliance verte, un des plus éminent programme mondial de mesure de la performance environnementale de l'industrie maritime. Le programme encourage 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, incluant 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 manutention et l'entreposage de vrac solide, l'harmonisation des usages, le leadership environnemental, la gestion des matières résiduelles et les bruits sous-marins.

La Corporation compile ses résultats avec ceux de son homologue américain, la Saint Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC), et les présente sous forme globale. En 2017, l'évaluation commune de l'Alliance verte a révélé que les entités de la Voie maritime ont réalisé d'importantes améliorations sur divers plans, y compris en améliorant la gestion des déchets et les mesures de prévention des impacts environnementaux sur les voies navigables et les terres. Dans l'ensemble, en 2017, les entités de la Voie maritime ont obtenu un score global de 4,5 sur 5, en hausse par rapport à la cote de 4,3 obtenue en 2016.

En 2017, la Corporation a vu une augmentation du volume de déchets organiques collectés dans les bacs localisés dans ses bureaux. Elle vise à prendre l'initiative en la matière, anticipant largement l'obligation qu'imposera la province de Québec en 2020.

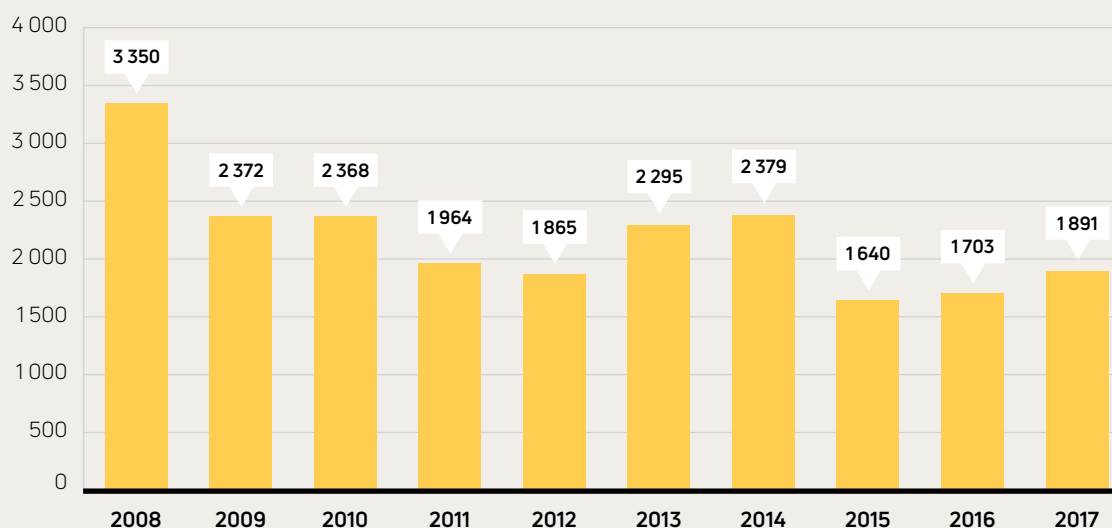
ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

Au cours des trois dernières années, la Corporation a réduit de 45 % le niveau global de ses émissions de GES, par rapport aux niveaux de la période de référence de 2003 à 2005. Même si les 1891 tonnes d'émissions de la Corporation représentent une part minuscule des 173 millions de tonnes d'équivalent CO₂ produites par le secteur canadien des transports, la Corporation est déterminée à poursuivre la réduction de ses émissions. Dans le cadre de son plan de réduction de ses GES, la Corporation a installé trois bornes de recharge pour véhicules électriques, à ses bureaux de Saint-Lambert, Brossard et Beauharnois. Les employés peuvent s'en servir pour recharger leurs véhicules.

En 2017, les émissions de gaz à effet de serre (GES) de la Corporation se sont chiffrées à 1891 tonnes de CO₂, c'est-à-dire 11 % de plus que les 1703 tonnes de 2016. L'augmentation est principalement attribuable au temps plus froid ayant sévi à la fin de la saison de navigation 2017, lequel a exigé une utilisation accrue des outils servant à prévenir la formation de glace dans les écluses de la Voie maritime, ayant pour conséquence une plus grande consommation d'énergie.

ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DE LA CGVMSL

Tonnes d'équivalent CO₂



SYSTÈME DE GESTION ENVIRONNEMENTALE

Dans le cadre de son processus d'amélioration continue, la Corporation a continué d'aligner son système de gestion environnementale (SGE) sur la norme Iso 14001:2015. Elle a maintenant mis en place 75 % des méthodes de travail et formulaires du SGE. L'objectif de parachever le déploiement du SGE, d'ici la fin de l'exercice 2019-2020, tient toujours. Des audits internes et externes du SGE sont prévus à partir de 2018-2019.

SOUTIEN À NOS COMMUNAUTÉS

En 2017, des contributions de presque 130 000 \$ ont été souscrites à diverses campagnes Centraide au Québec et en Ontario, grâce aux dons du personnel, doublés par la Corporation.

Le personnel de la Région Niagara a de nouveau participé au festival annuel du patrimoine maritime 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 :

- la journée de sensibilisation à la sécurité et rodéo à vélo à Port Colborne;
- la journée « Invitons nos jeunes au travail »;
- la cérémonie du haut de forme de Port Colborne / ouverture du canal, à l'écluse 8.

Dans la section MLO de la Voie maritime, le personnel de la Corporation a continué de renforcer ses liens avec les résidents vivant le long de la Voie maritime. Des employés ont de nouveau tenu un stand au Salon du bateau et des sports nautiques de Montréal 2018, événement majeur pour les amateurs de nautisme du Québec. Ils ont répondu aux questions des visiteurs au sujet de la navigation sur la Voie maritime, y compris les meilleures pratiques de sécurité et les horaires des éclusages pour les bateaux de plaisance.



La tente de la Voie maritime au festival du patrimoine maritime Journées du canal, à Port Colborne

Autres événements notables dans la section MLO :

- Coopérant avec la communauté d'Iroquois (Ontario), la Corporation a aidé à la tenue de diverses activités sur les terrains ouverts au public et l'aire d'observation de l'écluse d'Iroquois, y compris « Randonnée pour papa », l'exposition d'autos « Golden Gears » et les festivités de la Fête du Canada.
- La Corporation a apporté son soutien à la Garde côtière auxiliaire canadienne, qui fait la promotion de la sécurité nautique et participe à des activités de recherche et sauvetage. Cette coopération sert à assurer l'observation de la réglementation de la Voie maritime en sensibilisant et renseignant les plaisanciers qui empruntent le canal de la Rive Sud. Une partie du soutien a pris la forme de 3000 \$ d'essence donnée à la Garde côtière auxiliaire.
- Le 2 juillet 2017, la Corporation a aidé au passage de quelque 6000 cyclistes franchissant le pont de l'écluse de Côte Sainte-Catherine. Les cyclistes participaient à La Boucle, un parcours de 135 km faisant partie intégrante du Grand défi Pierre Lavoie pour la santé et la mise en forme.

RÔLE D'AMBASSADEUR DE LA VOIE MARITIME

Ayant le mandat de favoriser des liens plus étroits avec des intervenants externes, la Corporation cherche continuellement des possibilités de faire valoir les avantages de la Voie maritime et des transports maritimes.

Au cours de l'année, la Corporation a continué d'entretenir le dialogue avec les parties prenantes en participant à de nombreuses activités, y compris en commanditant – en coopération avec son homologue américain la Saint Lawrence Seaway Development Corporation – la conférence annuelle de l'Institut du fleuve Saint-Laurent, tenue à Cornwall (Ontario). Lors de cette conférence, un éventail d'enjeux touchant le fleuve Saint-Laurent et son écosystème ont été examinés.

En outre, la Corporation a apporté un soutien au Comité ZIP du Haut Saint-Laurent, du Québec, pour sa 12^e campagne annuelle d'activités estivales. Cette organisation a pour mission de protéger, de réhabiliter et de mettre en valeur le fleuve Saint-Laurent. La Corporation continue aussi de coopérer étroitement avec la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES), de Québec. Elle soutient des initiatives d'information publique au sujet des avantages du transport maritime sur le fleuve Saint-Laurent.

À l'écluse d'Iroquois, un panneau d'interprétation a été installé pour expliquer au public le but d'une plateforme de nidification que la Corporation a érigée pour des balbuzards. Cette initiative témoigne de l'engagement de la Corporation en faveur du développement durable, montrant à la population les mesures pratiques qu'elle prend chaque année pour que le transport maritime puisse coexister avec la faune omniprésente le long de la voie navigable.



Plateforme de nidification pour balbuzards, en hauteur, à l'écluse d'Iroquois



Panneau d'interprétation expliquant le but de la plateforme de nidification

Durabilité financière

Les résultats de 2017-2018 sont
ceux de la période 1^{er} avril 2017
au 31 mars 2018

Les résultats présentés aux
fins de comparaison couvrent
la période correspondante
d'exercices précédents.



Navire transitant dans l'écluse 8 du canal Welland à Port Colborne

PRINCIPALES DONNÉES FINANCIÈRES	2017/2018	2016/2017	2015/2016
Équivalents temps plein (ETP)	524	543	564
	(en milliers)		
Produits			
Péages	75 073 \$	65 382 \$	66 377 \$
Autres	3 757	3 617	3 868
Total – Produits	78 830	68 999	70 245
Charges de fonctionnement			
Salaires et avantages *	65 137	68 024	73 208
Autres **	15 074	12 276	13 216
Avantages sociaux futurs des employés (hors trésorerie)	(20 180)	(20 780)	(23 324)
Total – Charges de fonctionnement	60 031	59 520	63 100
Excédent des produits sur les charges de fonctionnement	18 799 \$	9 479 \$	7 145 \$
Frais de renouvellement des actifs (Investissements dans des actifs appartenant au gouvernement)			
Entretien régulier	10 641 \$	9 664 \$	8 681 \$
Entretien majeur ***	55 295	92 697	105 888
Acquisitions d'immobilisations	1 886	1 811	2 092
Total – Frais de renouvellement des actifs	67 822 \$	104 172 \$	116 661 \$

* Comprend des paiements d'insuffisance de solvabilité de 9 803 \$ (2017-2018), 10 741 \$ (2016-2017) et 15 665 \$ (2015-2016).

** Coûts additionnels en 2017-2018 de 3 478 \$ dus aux conditions de fermetures et aux débits d'eau élevés.

*** Coûts moins élevés en 2017-2018 en raison de la fin des projets de modernisation et reconstruction d'un mur d'approche.

Régie interne

(Au 31 mars 2018)

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 de l'acier et du minerai de fer, 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 Armstrong

Gouvernement de l'Ontario

Raymond Johnston

Autres membres

Terence Bowles

Président et chef de la direction

Gerald Carter

Gouvernement du Québec

Patrick Bushby

Céréales

Tim Dool (président)

Armateurs domestiques

David Muir

Gouvernement fédéral

Georges Robichon

Armateurs internationaux

Bronko Jazvac

Acier et minerai de fer



Assis (de gauche à droite) : Robert Armstrong, Tim Dool, Terence Bowles, Gerald Carter
Debout (de gauche à droite) : Georges Robichon, Patrick Bushby, Raymond Johnston, Bronko Jazvac, David Muir

RÉGIE INTERNE

MEMBRES DE L'INDUSTRIE 2017-2018

DIRIGEANTS

Terence F. Bowles

Président et chef de la direction

Karen Dumoulin

Dirigeante principale des finances

Mark MacKeigan

Chef des services juridiques et
secrétaire de la société

ARMATEURS DOMESTIQUES

Algoma Central Corporation

St. Catharines (Ontario)

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

Lower Lakes Towing Ltd.

Port Dover (Ontario)

**McAsphalt Marine
Transportation Ltd.**

Toronto (Ontario)

McKeil Marine Limited

Hamilton (Ontario)

St Marys Cement Inc. (Canada)

Toronto (Ontario)

CÉRÉALES

ADM Agri-Industries Company

Windsor (Ontario)

Cargill Limited

Winnipeg (Manitoba)

G3 Canada Limited

Winnipeg (Manitoba)

Louis Dreyfus Company

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)

Les Agences Océaniques du Bas St-Laurent Ltée

Québec (Québec)

McLean Kennedy Inc.

Halifax (Nouvelle-Écosse)

Ramsey Greig & Cie Ltée

Québec (Québec)

Robert Reford, filiale de MRRM (Canada) Inc.

Montréal (Québec)

Services Marine Montréal Inc.

Longueuil (Québec)

Services maritimes Inchcape

Dorval (Québec)

AUTRES MEMBRES

K + S Sel Windsor Ltée

Pointe-Claire (Québec)

Lafarge Canada Inc.

Mississauga (Ontario)

Lehigh Hanson Canada ULC

Edmonton (Alberta)

Sucre Redpath Ltée.

Toronto (Ontario)

Suncor Énergie Inc.

Calgary (Alberta)

ACIER ET MINÉRAI DE FER

ArcelorMittal Dofasco Inc.

Hamilton (Ontario)

Compagnie minière IOC

Montréal (Québec)

Stelco Inc.

Hamilton (Ontario)