



RAPPORT ANNUEL 2011-2012

APPORTER UNE VALEUR ÉCONOMIQUE



Corporation de Gestion
de la Voie Maritime
du Saint-Laurent

The St. Lawrence
Seaway Management
Corporation

LE RÉSEAU GRANDS LACS-VOIE MARITIME

FAITS EN BREF¹

Au Canada et aux États-Unis, le transport maritime dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime :

- soutient 227 000 emplois;
- soutient 34,6 milliards de dollars d'activité économique par année;
- engendre 14,5 milliards de dollars de traitements et salaires par année;
- verse 4,7 milliards de dollars par année en taxes aux gouvernements fédéraux et aux États, provinces et localités;
- transporte 164 millions de tonnes métriques de matières premières essentielles et de produits finis par année;
- fait économiser 3,6 milliards de dollars par année en frais de transport aux expéditeurs de marchandises.

¹ Les retombées économiques du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent, Martin Associates (octobre 2011).

MINNESOTA

Lac Supérieur

WISCONSIN

MICHIGAN

Lac Michigan

ILLINOIS

INDIANA





- Le réseau Grands Lacs-Voie maritime s'étend sur 3 700 kilomètres depuis l'océan Atlantique jusqu'à la tête du lac Supérieur.
- 📍 Les 15 écluses de la Voie maritime du Saint-Laurent relient le Bas-Saint-Laurent aux Grands Lacs.
- 🇨🇦 Administré par la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent
- 🇺🇸 Administré par la Saint Lawrence Seaway Development Corporation
- ⚓ Ports majeurs

APPORTER UNE VALEUR ÉCONOMIQUE

Une route commerciale vitale pour l'Amérique du Nord

Le réseau Grands Lacs-Voie maritime est le plus long réseau de navigation intérieur en eau profonde au monde, s'étendant sur 3 700 kilomètres depuis l'océan Atlantique jusqu'à la tête du lac Supérieur. Il est un élément essentiel de l'infrastructure nord-américaine des transports. Il permet de transporter des matières premières et des produits finis entre un vaste réseau de ports intérieurs et les marchés mondiaux.

La Voie maritime du Saint-Laurent est la clé de voûte de ce réseau, reliant le Bas-Saint-Laurent et les Grands Lacs. S'étendant entre Montréal et le canal Welland, elle permet aux navires de gravir en tout 174 mètres entre le niveau de la mer et celui du lac Érié, grâce à ses 15 écluses. Treize écluses sont situées au Canada, et deux, aux États-Unis.

Les cinq Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent forment ensemble une super-autoroute maritime efficace et économique au service du cœur industriel de l'Amérique du Nord et d'un marché de plus de 100 millions de consommateurs. Plus de 100 ports commerciaux desservent le commerce maritime au sein de la région ainsi qu'entre l'Amérique du Nord et les destinations outre-mer.

Des économies pour les expéditeurs

Pour de nombreux expéditeurs de marchandises, le transport maritime est la solution la plus économique. Un navire aux dimensions maximales de la Voie maritime peut transporter 25 000 tonnes métriques par voyage, soit autant que 225 wagons ferroviaires ou 870 camions semi-remorques. Selon une étude du U.S. Army Corps of Engineers², le transport maritime sur les Grands Lacs fait économiser aux entreprises environ 3,6 milliards de dollars par année en frais de transport, par rapport à l'option terrestre la plus économique.

CRÉATION DE RICHESSE POUR LES COLLECTIVITÉS DES GRANDS LACS

Selon les plus récentes données économiques³, les expéditions de marchandises dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent soutiennent 34,6 milliards de dollars d'activité économique et plus de 227 000 emplois directs, indirects ou induits dans les deux provinces canadiennes⁴ et les huit États américains riverains du réseau.



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

³ Les retombées économiques du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent (en anglais), Martin Associates (octobre 2011). Le texte intégral du rapport se trouve à : www.grandslacs-voiemaritime.com.

⁴ Au Québec, les calculs comprennent les retombées économiques du transport de marchandises uniquement dans la Voie maritime du Saint-Laurent, et non dans le Bas-Saint-Laurent.



TABLE DES MATIÈRES

4	MESSAGE DU PRÉSIDENT
6	CROISSANCE DES AFFAIRES
6	Résultats du trafic
8	Nouvelles affaires en 2011
11	EXCELLENCE OPÉRATIONNELLE
11	Durée de la saison de navigation
11	Sécurité et sûreté maritimes
11	Santé et sécurité en milieu de travail
12	Préparation aux situations d'urgence
12	Des infrastructures fiables
15	Initiatives stratégiques
17	MAIN-D'ŒUVRE TRÈS PERFORMANTE
17	Renforcement de la gestion du rendement
17	Renforcement des capacités de leadership
17	Des ressources correspondant aux besoins
18	Une nouvelle convention collective
18	Favoriser le mieux-être du personnel
18	Reconnaissance de l'engagement des employés
19	Soutien à l'équité en emploi
20	ENGAGEMENT DES INTERVENANTS
20	<i>Marine Delivers</i> – Étude d'impact économique publiée en octobre 2011
21	Semaine de la Voie maritime
21	Programmes d'appui à la communauté
22	RÉGIE INTERNE
25	DURABILITÉ FINANCIÈRE
25	Examen et analyse de la direction
31	Rapport des auditeurs indépendants
33	États financiers

VISION

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

MISSION

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

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 au nom du gouvernement fédéral en vertu d'un accord à long terme conclu avec Transports Canada.

Buts et résultats recherchés

CROISSANCE DES AFFAIRES

Accroître les bénéfices – économiques, sociaux et environnementaux – du mode maritime par la hausse du tonnage dans le réseau

EXCELLENCE OPÉRATIONNELLE

Assurer à chaque fois un passage sans tracas aux transporteurs et une alternative économique de transport aux expéditeurs

MAIN-D'ŒUVRE TRÈS PERFORMANTE

Créer un environnement de travail avec des employés compétents, mobilisés, versatiles et responsables envers les résultats d'affaires et leur propre réussite

ENGAGEMENT DES INTERVENANTS

Aligner les points de vue de tous les intervenants vers une vision commune du réseau de la Voie maritime et de sa contribution à long terme

DURABILITÉ FINANCIÈRE

Gérer les ressources de manière à en assurer l'utilisation optimale et minimiser les coûts aux utilisateurs et aux propriétaires du réseau



NOS VALEURS

Sécurité, respect, ouverture, intégrité et innovation

La Corporation dispose des atouts suivants :

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



MESSAGE DU PRÉSIDENT

Le réseau Grands Lacs-Voie maritime est un élément vital de l'infrastructure nationale. Notre autoroute maritime aide à stimuler le commerce nord-américain. Il apporte une contribution essentielle à la prospérité du Canada et à notre qualité de vie. Selon une vaste étude d'un an réalisée par les spécialistes Martin Associates de Lancaster (Pennsylvanie), l'industrie maritime soutient 227 000 emplois et 35 milliards de dollars d'activité économique dans les deux provinces et huit États riverains des Grands Lacs et de la Voie maritime. De concert avec d'autres représentants de l'industrie, j'ai présenté les conclusions de l'étude en octobre 2011 lors d'une conférence de presse organisée à Ottawa.

Après ma première année complète en tant que président et chef de la direction de la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent, je suis heureux de rapporter que nous progressons bien en vue d'accroître notre volume d'affaires. En 2011, le trafic combiné s'est élevé à 37,5 millions de tonnes, soit 2,7 % ou 1,0 million de tonnes de plus qu'en 2010. Il s'agit d'un résultat solide et gratifiant compte tenu de la conjoncture économique difficile, surtout en Europe. Les revenus totaux ont augmenté à 68,2 millions de dollars tandis que les dépenses d'exploitation ont atteint 73,6 millions de dollars. Nous n'avons pas récupéré nos dépenses d'exploitation depuis la « grande récession » de 2009, qui a fortement touché nos expéditions de minerai de fer et d'acier, mais nous sommes sur la bonne voie pour remonter la pente.

Pour la saison de 2012, nous prévoyons une augmentation de 3 % du tonnage, ce qui nous amènerait à 38,6 millions de tonnes. Je suis optimiste que nous surpasserons même ce niveau si l'économie des États-Unis continue de s'améliorer. En outre alors que la croissance économique se déplace résolument vers les marchés émergents de la Chine, de l'Inde, de l'Amérique du Sud, du Moyen-Orient et de l'Afrique, je crois fermement que la Voie maritime peut jouer un rôle important en aidant les entreprises canadiennes à accroître la diversification de leurs échanges commerciaux.

Nous avons la capacité voulue pour doubler nos volumes actuels de marchandises dans nos écluses et chenaux actuels. Pour stimuler la croissance, nous continuons en 2012 de maintenir nos taux de péage au niveau de 2008. Ce sera la cinquième année de stabilité des taux. Nous continuons aussi d'offrir des réductions des péages pour certaines expéditions de

marchandises. Depuis quatre ans, ces mesures incitatives ont attiré plus de 7,5 millions de tonnes de nouvelles marchandises et engendré 12,5 millions de dollars de revenus de péage. Bon nombre des nouveaux utilisateurs sont en voie de devenir de bons clients de la Voie maritime.

Les employés de la Corporation ont produit de solides résultats en 2011. Grâce à leurs efforts, la Voie maritime a bénéficié d'une disponibilité du réseau de 99,6 %, et 88,9 % des transits ont été effectués dans les limites des normes sur les durées de transit. La Voie maritime a été ouverte pour sa 53^e saison le 22 mars 2011, et elle est restée ouverte pendant 284 jours, un jour de plus que le record fixé en 2006. La saison s'est terminée sans encombre à la fin de décembre, sous des conditions météorologiques très favorables. Des projets d'entretien et de renouvellement des actifs pour un total de 55,3 millions de dollars ont été menés à bien dans le respect des délais et du budget.

Sur le plan des relations de travail, nous avons conclu une entente de trois ans à l'automne 2011, sans perturbation notable du service. L'entente nous permet de contenir nos coûts tout en assurant un avenir viable pour la Corporation, nos employés et nos clients.

La sécurité des employés reste une priorité de tous les jours. Les résultats des efforts que nous y consacrons sont encourageants, bien que la fréquence et la gravité des incidents dépassent encore ce que nous souhaitons. Nous poursuivrons inlassablement notre quête d'une plus grande sécurité pour atteindre notre but ultime d'éviter toute blessure au travail.

La Corporation continue d'investir dans la nouvelle technologie afin de rendre notre autoroute maritime plus efficace et économique. En coopération avec les exploitants de navires, nous avons mis au point le système d'information sur le tirant d'eau qui produit une représentation graphique du chenal de navigation à l'avant du navire. Cette innovation permettra de maximiser le tirant d'eau exploité par leurs navires. Un navire aux dimensions maximales de la Voie maritime pourra ainsi transporter jusqu'à 400 tonnes de marchandises de plus à chaque voyage. Nous prévoyons que les transporteurs commenceront à utiliser cette technologie en 2012.

La technologie de l'amarrage automatisé des navires est une autre innovation prometteuse. Elle laisse entrevoir une réduction des frais d'exploitation, une

augmentation de la productivité, une amélioration de la sécurité et l'arrivée de nouveaux clients. Après avoir amélioré les prototypes des dispositifs d'amarrage mains libres, nous les avons réinstallés à l'écluse 7 et procédé, à l'automne 2011, à des tests qui ont révélé une nette amélioration de leur efficacité.

Nous comprenons que l'excellence en matière d'environnement est tout aussi importante que les résultats économiques et opérationnels. Notre programme de gestion de l'eau de ballast continue de garantir que 100 % des navires océaniques entrant dans notre réseau sont soumis à une inspection. Depuis sa mise en place en 2006, aucune nouvelle espèce envahissante ne s'est établie dans notre voie navigable en raison du rejet d'eau de ballast par des navires océaniques.

Les exploitants de navires canadiens et internationaux ont témoigné leur confiance envers l'avenir de notre voie navigable. Ils ont investi des centaines de millions de dollars dans de nouveaux navires expressément conçus pour la Voie maritime. Les investissements dans le renouvellement de la flotte renforceront l'avantage concurrentiel du transport maritime et accroîtront encore son avance en matière d'efficacité énergétique et de performance environnementale.

Le présent rapport annuel, *Apporter une valeur économique*, met en valeur le rôle de la Voie maritime en tant que réseau de transport essentiel pour le 21^e siècle. Notre autoroute maritime relie les Grands Lacs au Bas-Saint-Laurent et au monde entier. Des milliers d'employeurs nord-américains comptent sur la Voie maritime pour accéder aux marchés aussi bien sur notre continent qu'outre-mer. L'étude d'impact économique Martin démontre du reste l'immense valeur qu'apporte le réseau Grands Lacs-Voie maritime.

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



Terence F. Bowles
Président et chef de la direction



CROISSANCE DES AFFAIRES

Les marchandises en vrac – principalement le minerai de fer et les céréales – ont toujours constitué plus de 95 % du tonnage de la Voie maritime. Vu les tendances des marchés de ces produits de base, la Voie maritime doit maximiser les avantages procurés aux utilisateurs, rechercher la croissance dans les secteurs des marchandises traditionnelles et attirer de nouvelles marchandises, de nouveaux navires et de nouveaux services pour assurer la viabilité du réseau.

Résultats du trafic

En 2011, le trafic combiné s'est élevé à 37,5 millions de tonnes, soit 2,7 % ou 1,0 million de tonnes de plus qu'en 2010. Le nombre total de transits a augmenté de 7,7 %.

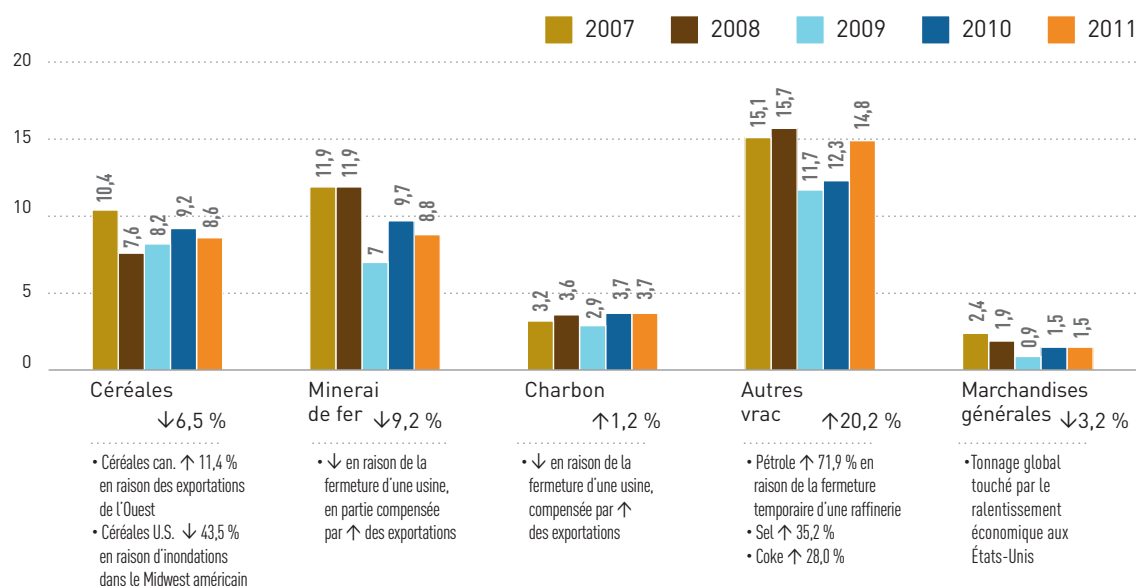
Le tonnage de la Voie maritime a progressé malgré la lenteur de la reprise économique. L'augmentation est attribuable en partie à la demande des marchés émergents pour les exportations de minerai de fer et de charbon et à l'accroissement du transport de produits pétroliers raffinés par suite de la fermeture pour cause d'entretien d'une raffinerie majeure de la région des Grands Lacs.

Les revenus des péages, 63,0 millions de dollars en 2011, ont augmenté de 3,8 % ou 2,3 millions par rapport à 2010. Le principal facteur en est la hausse des expéditions de minerai de fer et de charbon destinés à l'exportation, qui transitent dans les deux sections de la Voie maritime et ainsi engendrent des revenus de péage aussi bien dans le canal Welland que dans la section Montréal-lac Ontario. En outre, la nature des marchandises transportées a évolué vers des produits auxquels s'appliquent des taux de péage plus élevés par tonne.

Résultats du trafic : Combiné

(en millions de tonnes)

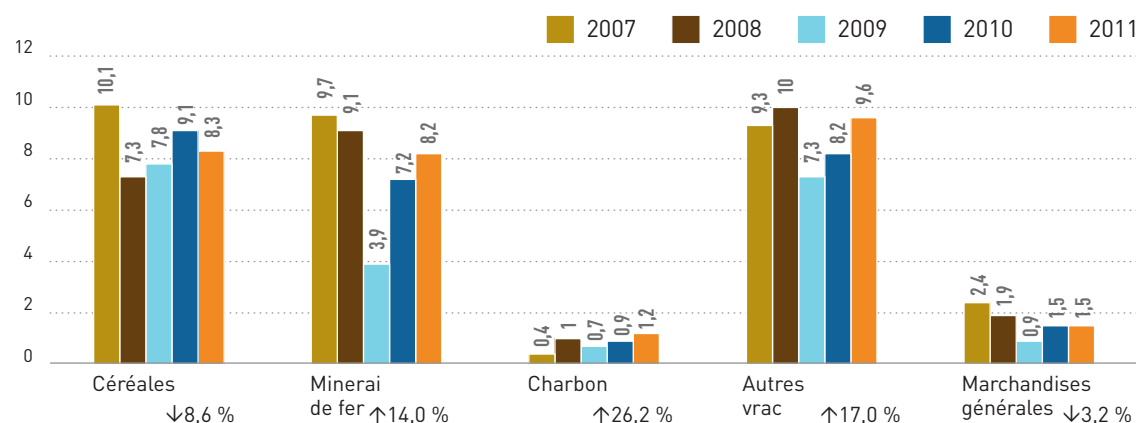
Tonnage total : 37,5 MT ↑2,7 %
 Nombre de navires : 4 227 ↑7,7 %



Résultats du trafic : Section MLO

(en millions de tonnes)

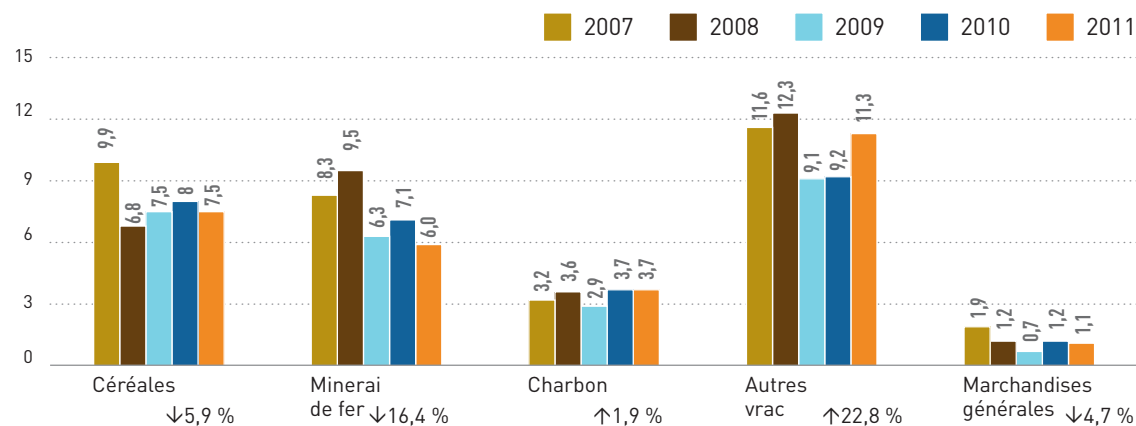
Tonnage total : 28,7 MT ↑6,7 %
 Nombre de navires : 3 000 ↑10,0 %



Résultats du trafic : Section Welland

(en millions de tonnes)

Tonnage total : 29,6 MT ↑1,6 %
 Nombre de navires : 3 296 ↑5,1 %



Nouvelles affaires en 2011

Le Programme incitatif aux nouvelles affaires, qui offre des réductions des péages pour certaines « nouvelles » expéditions de marchandises (généralement, soit des marchandises existantes transportées en fonction de nouvelles combinaisons lieu d'origine/destination, soit des marchandises qui n'avaient pas été transportées sur la Voie maritime au cours d'une période donnée), a suscité 144 demandes en 2011. Parmi elles, 117 ont été approuvées.

La saison de 2011 a enregistré 352 mouvements au titre de nouvelles affaires correspondant à 2,5 millions de tonnes de marchandises.

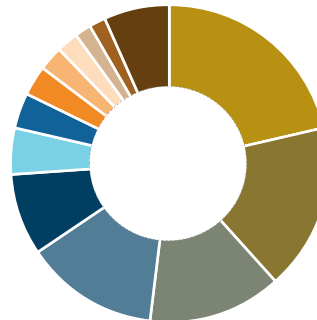
En 2011, la Corporation a gagné 3,6 millions de dollars grâce aux « nouvelles affaires » (167 % de l'objectif de son plan d'entreprise). Depuis quatre ans, les gains associés aux « nouvelles affaires » s'élèvent à 12,5 millions de dollars, soit 132 % de ses objectifs cumulatifs.

PÉAGES INCITATIFS DE LA VOIE MARITIME

La Corporation a annoncé au début de 2012 que pour une cinquième année consécutive, elle n'augmenterait pas les taux des péages. Elle veut ainsi favoriser aussi bien les transports actuels que les nouvelles marchandises. Le Programme

Nouvelles affaires : Résultats

Tonnage total : 2,52 MT
Expéditions : 352



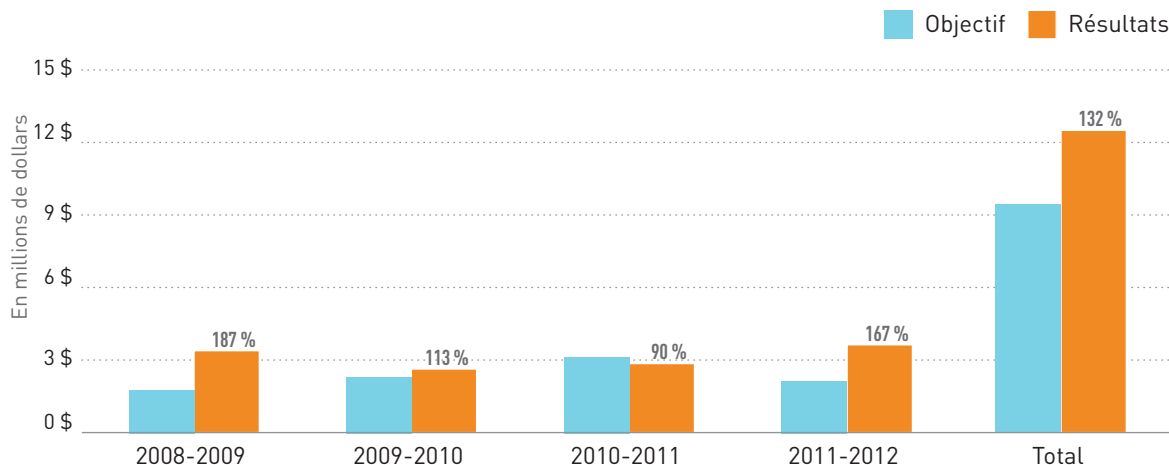
Par produit (tonnes)



Par secteur (%)

incitatif aux nouvelles affaires et le Programme incitatif au service continuent de susciter l'intérêt des clients actuels et des clients potentiels.

Nouvelles affaires : Revenus



AUTOROUTE H₂O



La campagne de publicité de la Corporation continue d'utiliser le thème Autoroute H₂O et des publicités sectorielles visant les marchés du vrac et des marchandises générales. Les médias sont soigneusement choisis chaque année en fonction des buts et objectifs.

Au cours de la dernière année, le compte Twitter de l'Autoroute H₂O, @hwyh2o, a suscité de l'intérêt au sein du milieu maritime et de l'industrie des transports. Il s'est avéré un outil efficace pour joindre des clients potentiels, le grand public et les membres de l'Autoroute H₂O. Des microbillets renvoient les abonnés au site Web de l'Autoroute H₂O et à d'autres renseignements pertinents sur le réseau.

La 7^e Conférence annuelle Autoroute H₂O a eu lieu les 8 et 9 novembre 2011 à Toronto (Ontario). Elle a abordé la question de la viabilité sous l'angle de cinq perspectives intégrées : croissance des affaires; compétitivité; questions environnementales; utilisation des actifs; et renouvellement des actifs. Les 130 délégués ont bénéficié d'exposés sur les nouvelles technologies, le renouvellement des actifs,



Conférence Autoroute H₂O 2011

Un groupe de conférenciers a discuté des possibilités que la connectivité d'un réseau engendre dans l'arrière-pays.
De gauche à droite :

- Michael van Toledo, directeur commercial principal, port d'Amsterdam
- James Clements, vice-président adjoint, Stratégie et gestion du taux de rendement, CP Rail
- *(modérateur)* David J. Walker, directeur, cargaisons spéciales, Canadien Pacifique
- Marc-André Roy, vice-président, CPCS

la gestion dynamique du trafic, la sensibilisation du public et les incitatifs à la nouvelle clientèle qui engendrent une relance dans de nombreux secteurs.

MISSION COMMERCIALE

La mission commerciale 2011, parrainée par la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent et la Saint Lawrence Seaway Development Corporation des États-Unis, s'est rendue en octobre à Houston et la Nouvelle-Orléans en vue d'évaluer la position concurrentielle de la Voie maritime. Cette mission commerciale était la première en son genre pour celle-ci. Son programme comprenait des réunions et des visites du port de Houston, du port de la Nouvelle-Orléans et des installations de Texas Terminals. Des contacts commerciaux ont aussi été établis pendant la conférence et exposition annuelle Breakbulk Americas.



MISSION COMMERCIALE 2011 AU PORT DE HOUSTON

Délégués (de gauche à droite) : Raynald Ouellet, port de Sept-Îles; Suzanne Bleau-Myrand, Fednav; David Gutheil, port de Cleveland; Jason Stenglein, port de Milwaukee; Tim Heney, port de Thunder Bay; Ron Johnson, port de Duluth; Bruce Hodgson, CGVMSL; Rebecca Spruill, SLSDC

PLAN DE MARKETING CONJOINT

La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent et la Saint Lawrence Seaway Development Corporation des États-Unis ont coopéré à l'élaboration d'un plan stratégique de marketing. Le plan aidera à intégrer les buts et objectifs aux actions tactiques des cinq années à venir.

On s'en charge...



Confiez-nous votre cargaison, et nous l'acheminons par notre voie maritime de 3 700 km vers les grands centres industriels de l'Amérique du Nord. Grâce à l'**Autoroute H₂O** et à sa situation stratégique, les expéditeurs ont accès à une route plus directe, qui permet de livrer la cargaison plus près de sa destination finale. Vos soucis « surdimensionnés » n'ont plus de raison d'être.

Notre réseau offre un moyen de transport sûr et fiable pour vos marchandises lourdes, rattachées à certains projets. L'**Autoroute H₂O** fournit la fiabilité nécessaire pour que vos produits circulent sans entrave, et que vos clients soient satisfaits. Une approche fraîche pour vos besoins de transport. Pour en savoir plus, visitez notre site Web à www.auth2o.com

Ça coule de source!

www.auth2o.com



The St. Lawrence
Seaway Management
Corporation

Corporation de Gestion
de la Voie Maritime
du Saint-Laurent

CAP SUR





EXCELLENCE OPÉRATIONNELLE

La Voie maritime excelle à assurer le transit de navires dans un réseau navigable sûr et fiable, et exploite la technologie pour maximiser les avantages procurés aux utilisateurs et accroître sa compétitivité en tant que réseau économique, efficace et écologique.

Durée de la saison de navigation

La Voie maritime du Saint-Laurent a entamé sa 53^e saison de navigation le 22 mars 2011. La section Montréal-lac Ontario (MLO) est restée ouverte 284 jours – un nouveau record – tout comme la section du canal Welland. Le dernier navire à transiter dans la section MLO a franchi l'écluse d'Iroquois le 30 décembre (le dernier à franchir l'écluse de Saint-Lambert l'a fait le 29 décembre). Le dernier navire à transiter dans le canal Welland a franchi l'écluse 8 le 30 décembre.

Sécurité et sûreté maritimes

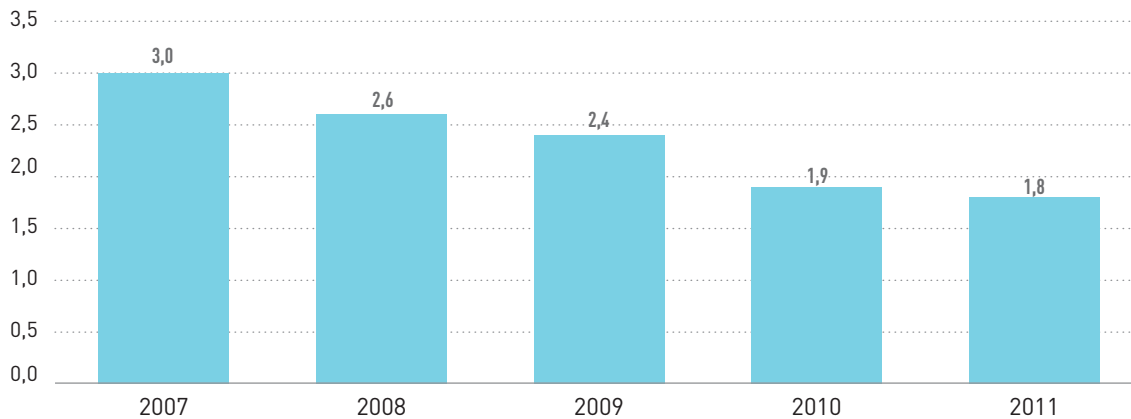
Le mode maritime est une façon sûre et fiable de transporter des marchandises. Au cours de la saison de navigation 2011, il y a eu 11 incidents occasionnant des dommages à des navires et des délais mineurs, soit 1,8 incident par 1000 transits.

Le transport maritime est le mode de transport le plus économe en carburant. Son empreinte écologique se compare favorablement à celle des autres modes. Un seul incident mineur de pollution est survenu en 2011. Le 25 octobre, un navire intérieur a déclaré avoir déversé environ 30 à 35 litres de liquide de pompe de direction dans le fleuve Saint-Laurent, près de Prescott. Le navire a reçu instruction de se rendre au poste d'ancrage le plus proche et les autorités ont été informées. Une inspection visuelle de la pollution a été effectuée, et le navire a été autorisé à poursuivre sa route cinq heures plus tard.

Santé et sécurité en milieu de travail

La Corporation continue de s'efforcer de créer une solide culture de santé et de sécurité.

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



Au cours de la période entre le 1^{er} avril 2011 et le 31 mars 2012, huit accidents avec perte de temps ont été signalés, soit 1,7 accident et 31 jours perdus par 100 années-personnes. Ce résultat est une légère amélioration par rapport aux 1,9 accident et 38 jours perdus par 100 années-personnes en 2010.

Préparation aux situations d'urgence

La Corporation a organisé divers exercices au cours de la saison de navigation 2011 afin de mettre à l'épreuve son plan d'intervention en cas d'urgence, former son personnel et améliorer les communications et la coordination avec les organismes externes.

- Le 31 octobre, la Région Niagara a mené un exercice grandeur nature mettant en jeu divers paliers de gouvernement, des organismes de soutien et des intervenants du secteur maritime. Le scénario était fondé sur une collision simulée entre un navire et une barge dans le canal Welland. Un déversement exigeait une intervention rapide pour atténuer l'impact environnemental. Il y avait aussi un aspect touchant la sécurité publique. L'exercice consistait à gérer l'intervention face à l'incident en tant qu'organisme responsable.

- Le 25 octobre, la Région Maisonneuve a simulé un déversement en amont de l'écluse de Saint-Lambert. L'exercice consistait à déployer un barrage flottant et à éprouver les communications internes et externes. La Société d'intervention Maritime, Est du Canada Ltée (SIMEC) (un fournisseur de services de gestion des urgences) et Environnement Canada y ont participé.
- Comme ces quelques dernières années, le personnel du contrôle du trafic de la Région Maisonneuve a participé à des exercices de simulation d'urgences avant l'ouverture de la saison. Divers scénarios ont été utilisés, exposant le personnel à des problèmes susceptibles de survenir.

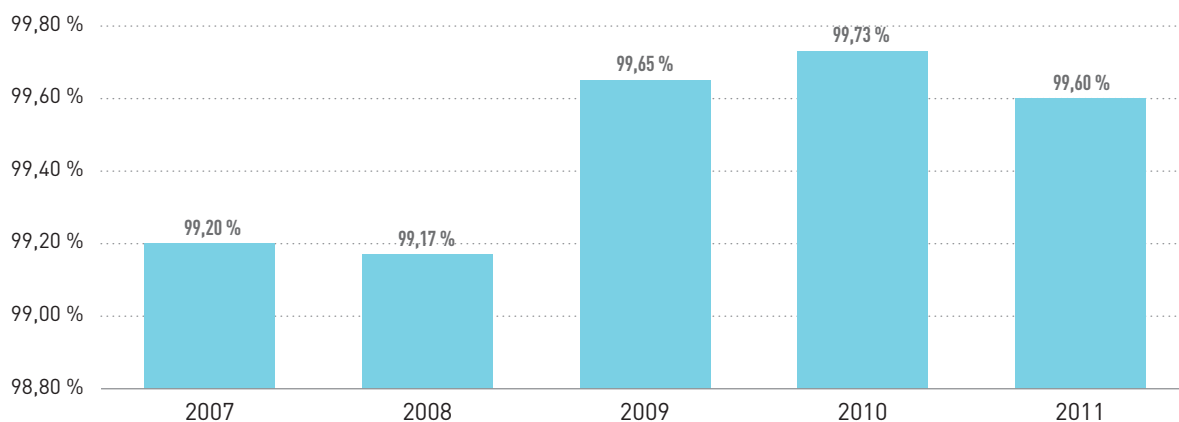
En janvier 2012, KPMG a examiné le plan d'intervention en cas d'urgence de la Corporation et constaté qu'il est conforme aux normes et aux meilleures pratiques de l'industrie.

Des infrastructures fiables

La Corporation continue de fournir à ses clients un réseau de transport sûr, fiable et économique. Au cours de la saison de navigation 2011, le taux de disponibilité du réseau a été de 99,6 %; l'objectif était de 99 %. La fiabilité du réseau a été de 99,71 %, soit un peu moins que l'objectif

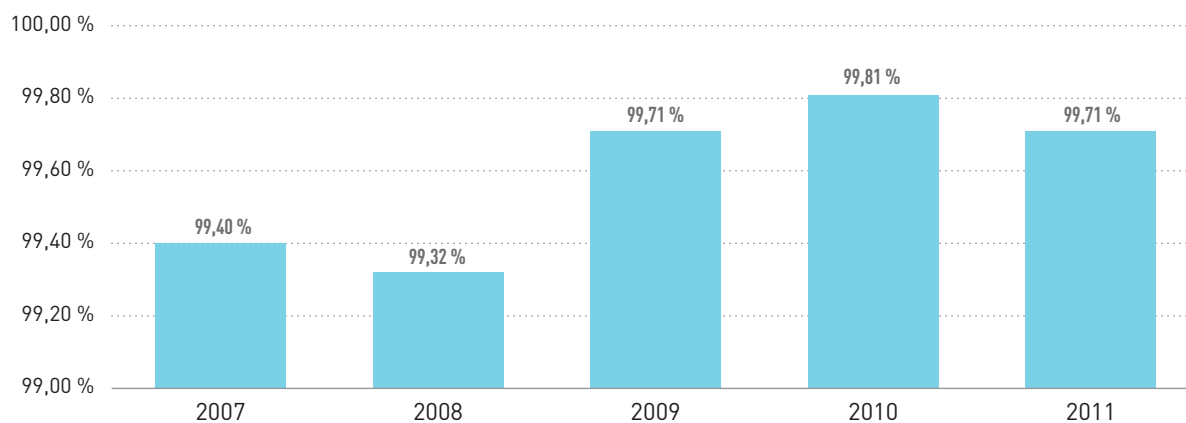
Disponibilité du réseau

(objectif : 99,00 %)



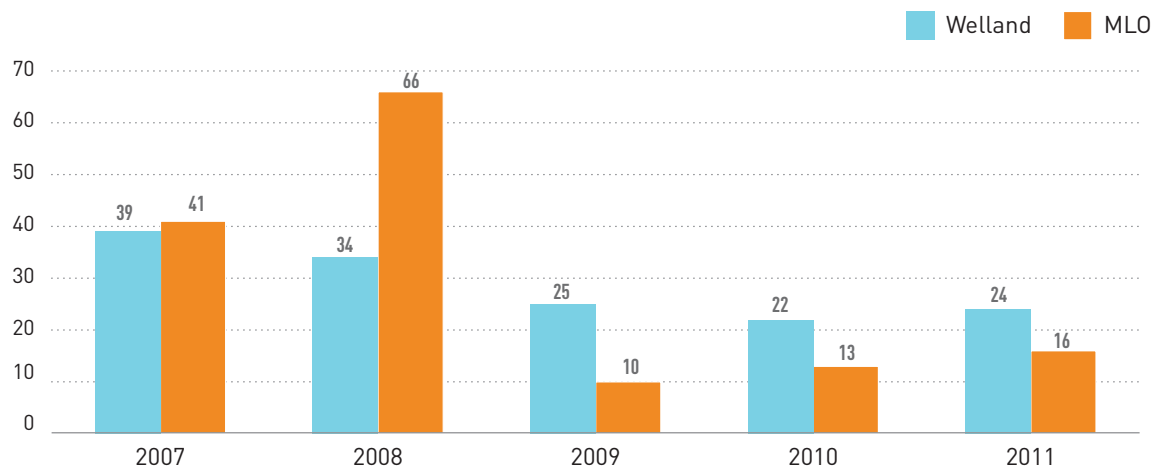
Fiabilité du réseau

(objectif : 99,75 %)



Délai du réseau par transit, par section

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



de 99,75 %. Pour l'ensemble du réseau, la Corporation a maintenu le délai moyen (attribuable à ses propres activités) des transits à 16 minutes, nettement moins que l'objectif de 20 minutes. Par contre dans le canal Welland, le délai moyen a dépassé l'objectif; il y était de 24 minutes.

Pour répondre aux besoins engendrés par son infrastructure vieillissante, la Corporation a mené à bien des projets de renouvellement des actifs s'élevant à 55,3 millions de dollars dans la dernière année, la quatrième dans son plan quinquennal de renouvellement des actifs (2008 à 2013). Parmi les projets majeurs figuraient les suivants :

SECTION MLO

- Réparation de protections des mécanismes des portes à l'écluse de Saint-Lambert
- Remise en état majeure du déversoir de l'écluse de Saint-Lambert
- Remplacement de la plaque de protection du dispositif de chauffage et réfection du béton du côté aval de la porte 6 de l'écluse de la Côte Sainte-Catherine
- Travaux visant à assurer le bon fonctionnement de la porte 2, côté tourillon, de l'écluse de la Côte Sainte-Catherine
- Remise à neuf des vannes 3 et 4 de l'écluse de la Côte Sainte-Catherine et des vannes 1 et 4 de l'écluse inférieure de Beauharnois
- Réparation du monolithe d'angle amont du quai Baillargeon
- Remise à neuf des portes 1 et 2 et des buscs 7 et 8 de l'écluse inférieure de Beauharnois
- Remplacement du dispositif de chauffage des portes 1 et 2 de l'écluse inférieure de Beauharnois
- Remplacement des diagonales des portes 3 et 4 de l'écluse supérieure de Beauharnois
- Remplacement des démarreurs et des moteurs principaux au pont 9
- Remplacement d'appareils de levage/ derrick - fabrication de composants

CANAL WELLAND

- Stabilisation des rives au déversoir 2
- Remplacement des murs d'amarrage à pilotis du côté ouest de l'écluse 2
- Remise à neuf des joints latéraux des vannes 5, 6, 7 et 8 et des tourillons à l'écluse 2
- Remise à neuf des tourillons, buscs et aiguillots des portes 3 et 4 de l'écluse 2
- Installation de générateurs de bulles d'air et d'un rideau d'air à l'écluse 2
- Installation d'un mécanisme à fréquence variable et remise à neuf d'un moteur au pont 3A



Avant : Enlèvement du mur d'amarrage à pilotis à l'écluse 2 (canal Welland)



Après : Construction d'un nouveau mur d'amarrage à l'écluse 2 (canal Welland)

- Remise à neuf du monolithe de l'écluse 4 Est et de l'écluse 5 Est
- Remplacement du disque de butée du tourillon de la vanne 1 de l'écluse 7
- Remise à neuf des dispositifs d'entraînement mécaniques du déversoir 8
- Fabrication de vannes-batardeaux au déversoir 8
- Réparations aux caissons 1 à 4 du mur de la porte de garde

Initiatives stratégiques

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

La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent et la Saint Lawrence Seaway Development Corporation des États-Unis, en coopération avec l'industrie maritime, des fournisseurs d'équipement et les gouvernements fédéraux du Canada et des États-Unis, ont travaillé à la mise au point d'un système d'information sur le tirant d'eau (SIT) pour accroître la sécurité de la navigation.

L'utilisation du SIT n'est pas exigée des navires transitant dans la Voie maritime, mais les navires munis d'un SIT certifié peuvent transiter avec un tirant d'eau de 3 pouces supérieur au tirant d'eau maximum publié. Il est prévu que les navigateurs commenceront à utiliser ce système en 2012.

AMARRAGE MAINS LIBRES (AML)

2011 a été une année productive pour la mise au point du système d'amarrage mains libres (AML) installé à l'écluse 7. Les principales améliorations ont trait à l'étanchéité, la fiabilité et l'absorption des mouvements des navires. Plus de 230 éclusages réussis ont prouvé que la mise au point des prototypes d'AML se poursuit dans le bon sens. Certains transits recourant à l'AML ont enregistré des éclusages plus rapides que des transits

utilisant les amarres traditionnelles. L'expérience acquise avec les prototypes permettra à la Corporation de mettre au point un nouveau système AML intégrant une série d'améliorations de sorte que l'équipement puisse s'adapter à la plupart des navires.

AUTOPOSITIONNEMENT DES NAVIRES (APN)

La Voie maritime continue d'améliorer la précision et la fiabilité du système d'autopositionnement des navires (APN). Les tests d'une nouvelle séquence de pré-repérage du navire ont prouvé qu'elle est très efficace pour suivre la position d'un ensemble remorqueur-chaland au cours d'un éclusage. Des plans ont été dressés en vue de déployer cette fonctionnalité améliorée à toutes les écluses dotées d'un système APN.

SÉCURITÉ DE L'INFORMATION

Le groupe chargé de la sécurité de la technologie de l'information a continué de rehausser la sécurité en 2011. La stratégie de la Corporation visant la protection de son infrastructure a été révisée pour assurer la constante mise en œuvre de meilleures pratiques. La surveillance active des éléments d'infrastructure et le recours à une technologie de pointe de prévention des intrusions garantissent la fiabilité des activités quotidiennes.



Le centre de contrôle des opérations de Niagara remis à neuf

REMISE À NEUF DU CENTRE DE CONTRÔLE DES OPÉRATIONS – RÉGION NIAGARA

Dans le cadre des travaux hivernaux 2011-2012, le centre de contrôle des opérations (CCO) de la Région Niagara a été remis à neuf en tenant compte des principales constatations d'une étude réalisée en 2011. Parmi les principales améliorations figurent un nouveau dispositif d'affichage composé de 10 écrans à DEL ainsi que des pupitres de commande remis à neuf. Un nouveau pupitre de commande du surveillant situé au centre du CCO permet une surveillance plus active du fonctionnement des structures et de la répartition des navires.

GESTION DE L'EAU DE BALLAST

Pour une troisième année consécutive, 100 % des navires entrant dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime et provenant d'au-delà de la zone économique exclusive (ZEE) ont été soumis à un examen de la gestion de l'eau de ballast à chacun de leur transit dans la Voie maritime. En 2011, un total de 7 203 citernes de ballast ont été évaluées au cours de 396 transits de navires.

Sur ce total, 6 980 citernes étaient conformes à la réglementation sur l'eau de ballast. Pour les 223 citernes non conformes repérées dans 60 transits, des avis ont été émis exigeant que l'eau de ballast soit conservée à bord du navire. Les navires tenus de conserver leur eau de ballast ont été soumis à des inspections complémentaires avant leur départ de la Voie maritime afin de vérifier leur conformité.

Depuis que des normes plus rigoureuses de gestion de l'eau de ballast ont été adoptées en 2006, aucune nouvelle espèce envahissante attribuable à des navires océaniques ne s'est établie dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime.

INVENTAIRE ET PLAN DE RÉDUCTION DES GAZ À EFFET DE SERRE (GES)

En 2011, pour la troisième année consécutive, la Corporation a émis moins de gaz à effet de serre (GES) que la moyenne annuelle de 2003 à 2005 – qui sert de référence pour le plan de réduction des GES de la Corporation. Les émissions de 2011 étaient de 1 933 tonnes d'équivalent CO₂ alors que la référence est de 3 204 tonnes. Les émissions de GES étaient à leur plus bas niveau annuel depuis que la Corporation a commencé à les calculer en 2000.

ALLIANCE VERTE

La Corporation est un membre actif et un promoteur de l'Alliance verte, une initiative binationale visant à mettre en œuvre un programme environnemental pour l'industrie maritime à l'échelle nord-américaine.

En 2011, une vérification indépendante a confirmé les résultats de la Corporation tels qu'ils avaient été mesurés l'année précédente selon les indicateurs mis au point par l'Alliance verte. Ces indicateurs concernent les espèces aquatiques envahissantes, les émissions de gaz à effet de serre, les conflits d'utilisation et le leadership en matière d'environnement. L'évaluation de 2011 a révélé une amélioration dans les indicateurs sur les gaz à effet de serre et le leadership en matière d'environnement, de sorte que le score global sur l'ensemble des indicateurs s'est élevé à 3,3 sur 5.



MAIN-D'ŒUVRE TRÈS PERFORMANTE

Pour apporter une valeur au profit de la société, il faut d'abord une main-d'œuvre au sommet de sa forme assurant sans faille les services voulus aux clients et la fiabilité de l'infrastructure, d'une façon responsable sur le plan social. En 2011, la Corporation a réalisé de grands progrès en ce sens en renforçant ses programmes de gestion des ressources humaines.

Renforcement de la gestion du rendement

La Corporation a mis en œuvre un programme substantiel de gestion du rendement à tous les échelons de la Corporation. Le nouveau processus a été introduit en 2010, et il a été soutenu en 2011 par un vaste effort de formation. Il a permis d'assurer une rétroaction constante entre employés et superviseurs au sujet de leurs contributions respectives, de leurs résultats et de leur succès futur.

Renforcement des capacités de leadership

Au cours de l'année écoulée, la Corporation a continué de renforcer son plan de relève et d'investir dans le perfectionnement des

futurs leaders. Elle a offert des possibilités de formation en cours d'emploi et dressé des plans de perfectionnement personnels.

Des ressources correspondant aux besoins

Afin d'apporter une valeur pour la société, la Corporation doit constamment ajuster ses ressources en fonction des besoins changeants de diverses parties intéressées. Le taux élevé de départs à la retraite des dernières années a permis à la Corporation d'ajuster ses effectifs par voie d'attrition pour répondre aux nouvelles réalités opérationnelles.

Une nouvelle convention collective

La Corporation et ses employés syndiqués ont renouvelé leurs ententes de travail échues le 31 mars 2011. L'accord a été conclu sans grande perturbation de la navigation, et il assure un environnement stable pour les trois prochaines années.

Favoriser le mieux-être du personnel

En plus des programmes réguliers visant le mieux-être du personnel, la Corporation a élargi son initiative de la Journée du mieux-être pour en faire un mois d'activités coïncidant avec le Mois de la santé au travail au Canada. L'éventail d'activités parrainées au cours du mois témoigne de l'engagement de la Corporation en faveur d'un milieu de travail sain et de l'importance qu'elle accorde à ses employés.

Ces efforts ne sont pas passés inaperçus. La Région Niagara a reçu en 2011 les prix de l'organisme Healthy Living dans les catégories Platine et Diamant. Ce programme de prix reconnaît les milieux de travail qui encouragent, appuient et soutiennent des choix sains.



Distinction de mérite pour la santé en milieu de travail, niveau or, décernée par le Bureau de santé de l'est de l'Ontario

Le siège social de Cornwall a bénéficié d'une reconnaissance semblable, recevant pour la cinquième année consécutive 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. Il est ainsi reconnu comme milieu de travail qui encourage ses employés à adopter un style de vie sain.

Reconnaissance de l'engagement des employés

La Corporation s'efforce aussi de souligner la valorisation de ses employés par l'entremise du Prix commémoratif Bob Swenor. Institué en 2010 en hommage au premier président de la Corporation, le Prix reconnaît un employé de la Voie maritime qui fait preuve d'une volonté de développement personnel continu, de dévouement au service de la Corporation et de la communauté et d'une conviction que les gens peuvent changer les choses. M. Swenor incarnait toutes ces valeurs. Le lauréat de 2011 est Josée St-Onge, ingénieure civile – Inspections, Région Maisonneuve. Voilà 17 ans que Josée travaille à la Voie maritime, et elle a toujours été une participante active à la vie de sa région, de sa profession et de sa communauté. Le prix lui a été présenté en juin. Josée a été reconnue pour son



Le président et chef de la direction Terence Bowles a présenté le Prix commémoratif Bob Swenor à Josée St-Onge

engagement, son dévouement et l'ensemble de ses contributions à la Voie maritime, à ses collègues et à de nombreux étudiants en génie.

Soutien à l'équité en emploi

Étant un employeur sous réglementation fédérale, la Corporation est assujettie à la *Loi sur l'équité en matière d'emploi* et est tenue de faire rapport sur la façon dont les groupes désignés sont représentés dans ses effectifs. Le rendement de la Corporation est évalué chaque année et les résultats sont publiés dans le rapport annuel du ministre du Travail relatif à

la *Loi sur l'équité en matière d'emploi*. Dans le rapport de 2010, la Corporation a reçu la cote « A » (rendement supérieur) pour les Autochtones, « A » pour les personnes handicapées, « C » (rendement moyen à inférieur à la moyenne) pour les femmes et « C » pour les minorités visibles. Pour la quatrième année consécutive, la Corporation a obtenu une note de 5 sur 5 pour la conformité des rapports. Une analyse de l'effectif a été réalisée en 2011. En conséquence, la Corporation a adopté de nouveaux buts en matière d'embauche et d'avancement, ainsi qu'un nouveau plan de trois ans destiné à favoriser le succès futur.





ENGAGEMENT DES INTERVENANTS

La Corporation reconnaît qu'en tant qu'intendante de la Voie maritime du Saint-Laurent, elle doit travailler de concert avec un large éventail d'intervenants y compris les entreprises et l'industrie, les collectivités locales et les plaisanciers. Le concept de développement durable met en jeu un « triple résultat », englobant les intérêts environnementaux, sociaux et financiers. Ces intérêts doivent être soigneusement conciliés, en tenant compte de la nature diversifiée des intervenants touchés par le réseau de la Voie maritime.

Marine Delivers – Étude d'impact économique publiée en octobre 2011

La Corporation appuie résolument le programme *Marine Delivers*, une collaboration binationale de l'industrie créée pour démontrer les avantages économiques et environnementaux, la sécurité, l'efficacité énergétique et la durabilité du transport maritime dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent. La mission première de *Marine Delivers* est de fournir de l'information responsable, cohérente et pertinente afin de mettre en valeur l'industrie maritime des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Le 18 octobre 2011, l'industrie maritime a publié les résultats d'une étude d'un an sur les retombées économiques de l'ensemble du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent. Le président et chef de la direction de la Corporation Terence Bowles et d'autres chefs de file de l'industrie ont présenté les conclusions de l'étude lors d'une conférence de presse à Ottawa. L'étude a bénéficié d'une couverture médiatique immédiate et étendue. Plus de 115 médias l'ont abordée depuis sa publication.

Le rapport, qui se trouve dans le site Web de la Corporation (www.grandslacs-voiemaritime.com), présente au milieu maritime, aux planificateurs des transporteurs, aux responsables des politiques

gouvernementales et au public une évaluation réaliste des contributions du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent aux économies des pays, des États et provinces, et des localités. L'étude a constaté que le commerce maritime soutient 227 000 emplois et 34,6 milliards de dollars d'activité économique par année.

Un vaste pan de l'économie nord-américaine comprenant agriculteurs, producteurs d'acier, entreprises de construction, producteurs d'aliments et producteurs d'électricité compte sur les 164 millions de tonnes de matières premières essentielles et de produits finis qui sont transportées chaque année dans le réseau. En outre, le transport maritime permet aux entreprises d'économiser chaque année environ 3,6 milliards de dollars en frais de transport par rapport à l'option terrestre la moins coûteuse.

Semaine de la Voie maritime

Une série de conférences a été organisée en mars 2012 au moment de l'ouverture officielle de la Voie maritime, pour rehausser la sensibilisation au rôle vital que joue le réseau Grands Lacs-Voie maritime en Amérique du Nord. Le 26 mars, le président et chef de la direction de la Corporation Terence Bowles a pris la parole devant plus de 170 personnes à un déjeuner du Cercle canadien



à Montréal. Le lendemain, M. Bowles s'est adressé à 78 personnes au Club économique du Canada à Toronto. Ces deux événements ont permis de faire sensiblement mieux connaître la Corporation, la grande majorité des personnes présentes étant des chefs de file du milieu des entreprises ou du gouvernement qui ne connaissaient pas particulièrement l'industrie maritime et l'importance de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Programmes d'appui à la communauté

En 2011, la Corporation et ses employés ont démontré leur engagement en faveur des collectivités où ils vivent et ils travaillent en participant à des événements comme les Journées du canal à Port Colborne, et au Beauventois à Beauharnois.

La Corporation et ses employés ont soutenu diverses œuvres de bienfaisance l'an dernier, y compris les campagnes annuelles de Centraide dans chaque région et le programme de Noël de l'Armée du Salut. Des dons ont aussi été versés à des organismes locaux comme les Grands Frères et Grandes Sœurs de Cornwall, La Croisée de Longueuil, la Société Alzheimer, l'école Reach de Saint-Lambert et l'organisme Community Care of St. Catharines and Thorold. Dans l'ensemble de leurs activités philanthropiques, la Corporation et ses employés ont versé en 2011 plus de 100 000 \$ à des bonnes causes.

RÉGIE INTERNE

(AU 31 MARS 2012)

La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent est régie par un conseil d'administration de neuf membres. Celui-ci est chargé de veiller à la viabilité à long terme de la Voie maritime en tant que partie intégrante de l'infrastructure des transports du Canada. Le conseil d'administration est composé de représentants des membres appartenant au secteur des céréales, au secteur du minerai de fer et de l'acier et à d'autres industries, 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.



Assis, de gauche à droite : Jonathan Bamberger, Terence F. Bowles, Ian MacGregor, Paul A. Gourdeau. Debout, de gauche à droite : James Wilson, Robert J. Armstrong, Ralph Mercier, Wayne Devlin, David Muir.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Robert J. Armstrong

Gouvernement de l'Ontario

Jonathan Bamberger

Autres industries

Terence F. Bowles

Président et chef de la direction

Wayne Devlin

Secteur des céréales

Paul A. Gourdeau

Armateurs internationaux

Ian MacGregor (président)

Armateurs domestiques

Ralph Mercier

Gouvernement du Québec

James Wilson

Secteur de l'acier et du minerai de fer

David Muir

Gouvernement fédéral

RÉGIE INTERNE

DIRIGEANTS

Terence F. Bowles

Président et chef de la direction

Jean Aubry-Morin

Vice-président, développement durable
Responsable de l'environnement

Guy Yelle

Vice-président, Région Maisonneuve
Responsable de la santé et sécurité

Karen Dumoulin

Chef des services financiers

Yvette Hoffman

Avocate-conseil et secrétaire

MEMBRES DE L'INDUSTRIE 2011-2012

ARMATEURS DOMESTIQUES

Algoma Central Corporation

St. Catharines (Ontario)

Canada Steamship Lines, Division du groupe CSL Inc.

Montréal (Québec)

Groupe Desgagnés Inc.

Québec (Québec)

Lower Lakes Towing Ltd.

Port Dover (Ontario)

McKeil Marine Limited

Hamilton (Ontario)

St. Marys Cement Inc.

Toronto (Ontario)

Upper Lakes Group Inc.

Toronto (Ontario)

Vanguard Shipping (Great Lakes) Ltd.

St. Catharines (Ontario)

CÉRÉALES

ADM Agri-Industries Company

Windsor (Ontario)

Alfred C. Toepfer (Canada) Ltd.

Winnipeg (Manitoba)

Bunge du Canada Ltée

Québec (Québec)

Cargill Limited

Winnipeg (Manitoba)

Louis Dreyfus Canada Ltd.

Calgary (Alberta)

Richardson International Limited

Winnipeg (Manitoba)

La Commission canadienne du blé

Winnipeg (Manitoba)

Viterra Inc.

Regina (Saskatchewan)

ARMATEURS INTERNATIONAUX**Colley Motorships Ltd.**

Montréal (Québec)

Fednav International Limitée

Montréal (Québec)

Agence Gibson Canadien et Global Inc.

Montréal (Québec)

Gresco Ltée.

Montréal, Québec

Inchcape Shipping Services

Dorval (Québec)

McLean Kennedy Inc.

Halifax (Nouvelle-Écosse)

Services Marine Montréal Inc.

Longueuil (Québec)

Agence maritime Navitrans inc.

Laval (Québec)

**Robert Reford, Division
de MRRM (Canada) Inc.**

Montréal (Québec)

AUTRES MEMBRES**Columbia Grain, Inc.**

Minneapolis (Minnesota)

Essroc Italcementi Group

Mississauga (Ontario)

Keystone Canada Inc.

Repentigny (Québec)

Lafarge Canada Inc.

Concord (Ontario)

Sucre Redpath Ltée

Toronto (Ontario)

Suncor Énergie

Mississauga (Ontario)

Société canadienne de sel limitée

Pointe-Claire (Québec)

The Mosaic Company

Colonsay (Saskatchewan)

ACIER ET MINÉRAI DE FER**ArcelorMittal Dofasco Inc.**

Hamilton (Ontario)

Compagnie minière IOC

Montréal (Québec)

U.S. Steel Canada

Hamilton (Ontario)