



5

CSL Whyalla



6

FTP Derawan



10

Remise en état du littoral



11

« Je suis CSL »

RECORD DE LIVRAISON DE NAVIRES POUR CSL

Le départ de l'autodéchargeur Trillium **Baie St. Paul** de son chantier de construction, en octobre 2012, a marqué le début de la plus importante prise de livraison de navires de l'histoire de CSL. Six autres bâtiments s'y joindront bientôt, pour un port en lourd total de 351 000 tonnes. CSL n'a de son existence, jamais acquis plus de navires, et depuis l'implantation de l'autodéchargement dans les années 1950 et 1960, aucune classe de navire n'a autant marqué une nouvelle ère que la Classe Trillium. Ces bâtiments ont été construits pour rehausser à nouveau le savoir-faire de CSL en autodéchargement. Ils répondent déjà d'ailleurs aux attentes suscitées.

« Ces navires sont tout à fait conformes à leurs exigences de conception, a affirmé **Claude Dumais**, vice-président, Opérations techniques pour Canada Steamship Lines. Le **Thunder Bay**, par exemple, a traversé le Pacifique, franchi le canal de Panama et accosté à Montréal en n'utilisant ses génératrices qu'une seule fois par mesure de précaution. Ces bateaux nous assurent des économies importantes en carburant, en entretien et en main-d'œuvre tout en réduisant les émissions. »

Les navires panamax Trillium ont suscité les mêmes impressions sur CSL Americas.

« J'ai fait partie de l'équipe des nouvelles constructions au cours de la construction du **Rt. Hon. Paul E. Martin**. J'y vérifiais les systèmes électriques et de déchargement par rapport aux dessins techniques, nous a affirmé l'ingénieur en électricité **Yuriy Parasovchenko**. Le système d'autodéchargement de ces bâtiments est tout à fait conforme à ce que nous voulions. Je ne vois pas comment nous pourrions l'améliorer. »

Actuellement, quatre laquiers Trillium, dont le tout dernier, le **Baie Comeau**, voguent sur les Grands Lacs et la Voie maritime pour des clients de Canada Steamship Lines.



PHOTO : BRUNO BOISSONNEAULT

Trois panamax Trillium font partie de la flotte de CSL Americas. Le plus récent, le **CSL Tacoma**, sera livré en octobre 2013.

On trouvera, à la page 8, les profils de chacun des navires de la Classe Trillium. ↕

DÉVELOPPEMENT DURABLE : LE RAPPORT ENVIRONNEMENTAL 2012 DE CSL FAIT VALOIR LA NÉCESSITÉ DE NOUVEAUX PROGRÈS

Le Rapport environnemental 2012 de CSL souligne l'importance d'être à l'avant-garde de changements significatifs — par l'innovation, la collaboration et la prise de risques calculés — pour réduire l'empreinte environnementale de l'industrie.

« En 2012, nous avons incité notre entreprise à investir dans de nouvelles idées, à explorer de nouveaux partenariats et à faire l'essai de nouvelles technologies, a affirmé **David Martin**, président du Comité de la durabilité de CSL. Pour des entreprises progressistes comme CSL, les défis environnementaux représentent des occasions d'améliorer leurs opérations, de rendre le monde plus sain et plus vert et d'investir dans l'avenir. Même si nous sommes encouragés par l'amélioration constante de notre performance environnementale, nous demeurons conscients que notre quête en vue de protéger notre eau, notre air et nos littoraux n'est jamais terminée. Nous devons travailler avec nos partenaires de l'industrie, les gouvernements et les ONG afin d'élaborer des politiques et des solutions rationnelles en vue de réduire nos impacts environnementaux. »

En plus de faire état des indicateurs, des mesures et des buts principaux en matière de performance, le document met en évidence des initiatives menées par CSL afin d'abaisser ses

émissions de gaz à effet de serre, de réduire ses impacts sur la biodiversité, d'améliorer l'efficacité de sa flotte et d'investir dans des technologies vertes. Ces initiatives comprennent :

- La prise de livraison de navires Trillium de CSL, qui reposent sur les technologies de développement durable les plus avancées.
- Des mesures opérationnelles pour améliorer l'efficacité énergétique de la flotte de CSL par l'optimisation de l'assiette et le recours à des entraînements à fréquence variable et à des génératrices attelées à l'arbre.
- L'essai de systèmes de filtration qui permettront de réduire les risques que représentent les espèces envahissantes pour la biodiversité.
- La présentation d'un témoignage devant un sous-comité du Congrès des É.-U., dans le cadre duquel CSL recommande des solutions de recharge rationnelles à la législation proposée sur la Zone de contrôle des émissions (ZCA).

On peut consulter ou télécharger le Rapport environnemental 2012 sur le site de CSL, au www.cslships.com.

On peut aussi en obtenir un exemplaire imprimé sur demande. ↕



CSL CÉLÈBRE SES 100 ANS EN CONTRIBUANT À LA COMMUNAUTÉ

Dans le contexte des célébrations du centenaire de CSL, tous les gens de CSL sont conscients que la croissance et la réussite de la société auraient été impossibles sans le travail ardu, le dévouement et l'ingéniosité des générations qui nous ont précédés à CSL. Nous profitons tous du riche patrimoine qui nous a été légué par nos ancêtres et c'est maintenant à nous de le faire fructifier.

Pour souligner ses cent années d'activités, CSL a lancé le défi **Keep on Steamin** à l'échelle mondiale, une campagne de financement ayant pour but d'enrichir les vies des jeunes gens des collectivités parmi lesquelles nous vivons et travaillons et avec lesquelles nous nous associons.

Durant l'année 2013, CSL versera 100 000 \$ – soit 1000 \$ pour chaque année d'existence – en financement jumelé aux sommes recueillies par les employés et équipages au

profit d'organisations, de causes et d'initiatives favorisant l'avancement, l'éducation et le bien-être des jeunes.

« Cet anniversaire repère de CSL est une occasion exceptionnelle de rallier nos employés en mer et à terre afin de redonner à nos collectivités, a affirmé **Rod Jones**, président et chef de la direction. J'encourage tous les gens de CSL à participer au défi **Keep on Steamin** et à unir leurs efforts afin d'enrichir les vies des membres de la prochaine génération. »

Pour participer au défi **Keep on Steamin**, communiquez dès aujourd'hui avec votre comité des dons ou avec le capitaine de votre navire. ↴

CÉLÉBRONS NOTRE PASSÉ. ENRICHISSEONS NOTRE AVENIR.



Communiquez avec votre Comité des dons ou avec votre capitaine aujourd'hui pour partager vos idées, faire votre part et changer le monde!

CELEBRATE OUR PAST. SUPPORT OUR FUTURE.

Contact your Donations Committee or Ship Master/Captain today and share your ideas, get involved and make a difference!

MENINGAT SEJARAH – MELIHAT MASA DEPAN !

Silahkan untuk menghubungi komite program donasi atau Master / Captain kapal anda hari ini juga dan segera berikan pemikiran dan ide anda, melibatkan diri dengan segera dan buatlah perubahan !

IPAGDIWANG ANG NAKARAAN. KALINGAIN ANG ATING KINABUKASAN.

Makipag-ugnayan lamang sa inyong mga Donations Committee o Ship Master / Kapitan at ibahagi ang inyong kaalaman tungo sa magandang pagbabago.

ОТПРАЗДНУЕМ ПРОШЛОЕ – ПОДДЕРЖИМ БУДУЩЕЕ

Поделитесь идеями с вашим Комитетом по сбору или Капитаном, участвуйте и делайте доброе дело!

CSL LeMonde est un bulletin du Groupe CSL. Pour toute question, suggestion ou demande, s'adresser au rédacteur en chef au bureau du siège social à Montréal.

LES BUREAUX DU GROUPE CSL

CANADA STEAMSHIP LINES

E info@cslmtl.com

MONTRÉAL · SIÈGE SOCIAL

759, Square Victoria, 6^e étage
Montréal (Québec)
Canada H2Y 2K3
T 1-514-982-3800
F 1-514-982-3910

HAMILTON

1100 South Service Road, Bureau 420
Stoney Creek (Ontario)
Canada L8E 0C5
T 1-905-643-0090
F 1-905-643-2814

HALIFAX

45 Alderney Drive #801
Dartmouth (Nouvelle-Écosse)
Canada B2Y 2N6
T 1-902-835-4088
F 1-902-835-1198

WINNIPEG

878-167 Lombard Avenue
Winnipeg (Manitoba)
Canada R3B 0V3
T 1-204-942-5528
F 1-204-947-5160

CSL AMERICAS

E info@cslint.com

BOSTON

152 Conant Street
Beverly, MA
U.S.A. 01915
T 1-978-922-1300
F 1-978-922-1772

VANCOUVER

1130 West Pender St, Bureau 1433
Vancouver (Colombie-Britannique)
Canada V6E 4A4
T 1-604-235-1390
F 1-604-235-1394

CSL AUSTRALIA PTY LTD.

E operations@cslaustralia.com.au

SYDNEY

Bureau 402, 486-494 Pacific Highway
St Leonards, NSW 2065
Australie
T 61-2-9432-7500
F 61-2-9439-8589

CSL ASIA PTE LTD.

E info@cslasia.com

SINGAPOUR

112 Robinson Road
11-04 HB Robinson
Singapour 068902
T 65-6324-0311
F 65-6324-0322

CSL EUROPE

E info@cslleur.com

LONDRES

1-2 High Street
Windsor, Berkshire, SL4 1LD
Royaume-Uni
T 44 (0)1753 251040
F 44 (0)1753 621914

NORVÈGE

Sandviksbodene 68, 1^e étage
5035 Bergen
Norvège
T 47 55 33 03 80
F 47 55 33 03 81

Imprimé au Canada

RÉFLEXIONS INSPIRÉES DE NOTRE PASSÉ

Comme tous les lecteurs de CSL Le Monde le savent désormais, cette année marque le centenaire de CSL. Pour toute entreprise, il s'agit d'un jalon remarquable et dans le monde hautement fluctuant du transport maritime, c'est un fait extrêmement rare.

Ce n'est pas en suivant un cheminement rectiligne et clairement tracé d'avance que CSL a atteint ce cap important. Son histoire compte, au contraire, de multiples chapitres, dont plusieurs sont marqués au coin de la ténacité et de la réinvention. Ces magnifiques vieux bateaux de passagers de la flotte blanche ont marqué par leur réussite la première moitié du 20^e siècle, mais ils avaient déjà disparu en 1960. Les navires de caissage ont connu par la suite un certain essor, mais ont cédé la place aux porte-conteneurs dans les années 1970. Heureusement, nos prédécesseurs à CSL ont toujours été en mesure d'anticiper les grands changements et d'établir de nouveaux plans pour permettre à la société de poursuivre son expansion. Dans notre monde de changements constants et de soubresauts des marchés mondiaux, ces pages de notre histoire sont riches d'enseignements.

À la lecture du présent numéro de CSL Le Monde, qui fait notamment état des possibilités de notre nouveau **CSL Whyalla**, de l'arrivée de nos bâtiments de la Classe Trillium et des réparations intelligentes et inventives apportées au **FOTP Derawan**, je constate avec réconfort que nos esprits novateurs et créateurs sont toujours aussi énergiques. S'appuyant sur notre maîtrise de longue date de la technologie des auto-déchargeurs à convoyeur, les gens de CSL trouvent toujours des moyens nouveaux et

inventifs de répondre aux exigences sans cesse en évolution de notre clientèle.

C'est cette créativité que je me plais à appeler le « CSLisme » – une recherche constante de moyens nouveaux et novateurs de rendre les activités de CSL plus sûres, plus efficaces et plus économiques. Ce dynamisme est inscrit dans notre culture d'entreprise et occupe une place prédominante parmi nos valeurs.

Partout dans le monde, les entreprises de transport maritime traversent une période difficile. Les gens de CSL en mer et à terre partout dans le monde puisent dans l'ingéniosité qui les caractérise pour y faire face en restant toujours à l'affût des tendances et des possibilités à long terme. Plusieurs des articles de ce numéro de CSL Le Monde en témoignent. Grâce au soutien indéfectible de nos employés, de nos clients, de nos fournisseurs, de nos partenaires et de nos amis, un nouveau chapitre de l'histoire de cette entreprise vénérable mais encore jeune vient de débiter. ↴

Rod Jones

Président et chef de la direction, Groupe CSL



Экскурс в наше прошлое

Как уже известно всем читателям CSL World, в этом году CSL отмечает свой 100-летний юбилей. Это выдающееся достижение в любом бизнесе, а в мире морских перевозок, для которого характерны то бум, то спад, такое бывает крайне редко.

Путь компании CSL к этой важной вехе не был прямым и безоблачным. Напротив, в истории компании есть немало глав, многие из которых определяются ее жизнестойкостью и находчивыми решениями. Прекрасные пассажирские суда Великого белого флота были историей успеха первой половины XX века, но к 1960 году они канули в лету. Бизнес по перевозке сборных грузов какое-то время процветал, но в семидесятых уступил место контейнеровозам. К счастью, наши предшественники в CSL всегда умели предугадать серьезные перемены и проложить новый курс движения компании только вперед. В современном мире постоянных перемен и кардинальных изменений глобального рынка мы можем многое почерпнуть из нашей истории.

Когда я просматриваю этот выпуск CSL World и читаю о возможностях нового судна **CSL Whyalla**, о наших новых кораблях класса Триллиум и о талантливом и изобретательном ремонте **FOTP Derawan**, я с радостью вижу, что наш дух первопроходцев и творческий подъем по-прежнему на высоте. Используя наш богатый опыт в области технологии саморазгружающихся судов с ленточными конвейерами, работники CSL постоянно находят новые нестандартные способы удовлетворения развивающихся потребностей наших клиентов.

Именно такой творческий подход я называю «подходом CSL» – он заключается в постоянном поиске новых и инновационных путей повышения безопасности, эффективности и экономичности в деятельности CSL. Это стремление лежит в основе нашей корпоративной культуры и является значительной частью наших ценностей.

Сейчас действительно наступили непростые времена для судоходных компаний во всем мире. Все работники CSL, находящиеся как на берегу, так и в море, используют присущее им мастерство для управления бизнесом в эти сложные времена и при этом не упускают из виду долгосрочные тенденции и возможности. Многие статьи, представленные в этом выпуске CSL World, демонстрируют то, насколько хорошо это получается у работников CSL во всем мире. Благодаря неизменной поддержке наших работников, клиентов, поставщиков, партнеров и друзей началась новая глава в истории этой почтенной, но все еще молодой компании. ↴

Род Джонс

Президент и Главный исполнительный директор, CSL Group

MGA PANANAW MULA SA ATING NAKARAAN

Gaya ng alam na ng lahat ng mambabasa ng CSL World, sa taong ito ipagdiriwang ang ika-100 anibersaryo ng CSL. Sa anumang negosyo, isa itong kapuna-punang tagumpay; sa mundo ng shipping na may panahunang paglakas at paghina ito ay lubos na hindi pangkaraniwan.

Hindi narating ng CSL ang mahalagang yugtong ito sa pagtahak ng isang direktso at malinaw na nakalatag na daraan. Bagkus, ang kuwento ng kumpanya ay may maraming kabanata, ang karamihan sa mga ito ay hinubog ng pagiging determinado at patuloy na pagbabago. Ang mga magagana na pampasaherong barko ng Great White Fleet ang kuwento ng tagumpay ng unang kalahati ng ika-20 siglo ngunit naglaho na ang mga ito pagdating ng 1960. Pansamantalang umunlad ang negosyo ng package freight ngunit natabunan ito ng container vessel noong 1970. Sa kabutihang palad, ang mga nauna sa amin sa CSL ay palaging nagagawang asahan ang mga malaking pagbabago at nakakapagtakda ng bagong kurso upang panatilihin umaabante ang kumpanya. Sa mundo ngayon na patuloy na nagbabago at may mga biglaang malaking pagpihit sa pandaigdigang merkado, marami tayong kailangang matutunan mula sa mga pahina ng sarili naming kasaysayan.

Habang tinitingnan ko ang isyu na ito ng CSL World at binabasa ang tungkol sa mga kakayahan ng bagong **CSL Whyalla**, ang pagdating ng ating mga bagong barko na Trillium Class at ang mahusay at makabagong pagkumpuni sa **FOTP Derawan**, ikinagagalak kong makita na ang ating mga pagsisikap na magtaguyod at maging malikhain ay puno ng sigla ngayon kaysa noon. Sa pagpapa-unlad sa ating matagal nang naitaguyod na pagkadalubhasa sa teknolohiya ng belt conveyor self-unloader, patuloy na humahanap ang mga taga-CSL ng mga bago at malikhain paraan upang matustusan ang mga nagbabagong pangangailangan ng ating mga customer.

Ang ganitong uri ng pagiging malikhain ay gusto kong tawagin na pagiging CSL – ang patuloy na paghahanap ng mga bago at makabagong paraan upang gawing mas ligtas, mas mahusay at mas sulit sa gastos ang mga pagpapakabo ng CSL. Nananalaytay ang pagnanais na ito sa kultura ng ating korporasyon at isa itong prominenteng bahagi ng ating mga pinapahalagahang katangian.

Tunay na mapanghamon ang panahon ngayon para sa mga kumpanya ng shipping sa buong mundo. Ang mga taga-CSL, parehas ang mga nasa laot at nasa lupain, ay tumatalima sa kanilang natural na pagiging matalino upang pamahalaan ang negosyo sa mga mapanghamon na panahon na ito, habang patuloy na minamatyagan ang mga pangmatagalang trend at oportunidad. Ipinapamalas ng marami sa mga artikulo sa isyung ito ng CSL World kung paano iyon nagagawa mismo ng mga taga-CSL sa buong mundo. Salamat sa walang-sawang suporta ng ating mga empleyado, customer, supplier, kasosyo at mga kaibigan, ang bagong kabanata sa kuwento ng kumpanya na ito na kapita-pitagan ngunit maituturing pa rin na bago ay nagsimula na. ↴

Rod Jones

Pangulo at CEO, CSL Group

PREMIÈRE CONFÉRENCE DES GENS DE MER AUSTRALIENS : PLEINS FEUX SUR LA SÉCURITÉ

Au début de juin 2013, CSL Australia a tenu sa première conférence de gens de mer à Sydney. L'événement a réuni 115 officiers, membres d'équipage, représentants de syndicats et employés de bureau. Sous le thème *Our Way Forward*, il a permis d'établir les assises d'une culture de la sécurité de calibre mondial en harmonie avec la stratégie de sécurité régionale. Pour CSL Australia, il s'agissait de la première étape du parcours « SafePartners ».

Cette conférence a été hautement interactive et a mis l'accent sur l'engagement des marins, l'efficacité des communications et le leadership en matière de sécurité. Les conférenciers invités ont fourni aux participants des outils de communication efficaces et une connaissance de la perception des risques. Les témoignages qui ont été livrés étaient souvent empreints d'émotion et portaient sur des expériences personnelles entourant les accidents de travail et leurs incidences profondes sur les vies qu'ils touchent.

Greg Metcalfe, directeur général de CSL Australia, a affirmé son engagement à implanter au sein de CSL une culture qui fera en sorte que jamais la sécurité ne sera compromise. D'autres séances auront lieu à l'intention des marins qui n'ont pu assister à la conférence. On formera en outre un groupe de travail pour promouvoir l'exemple de « SafePartners ». ↴



LE TRANSPORT MARITIME PROPOSE UNE SOLUTION À LA ZONE DE CONTRÔLE DES ÉMISSIONS NORD-AMÉRICAINE

Par tonne de marchandise, le transport maritime à courte distance utilise moins de carburant et produit moins d'émissions de CO₂ que le transport ferroviaire ou routier. Une tonne de marchandise transportée par camion parcourt 32 km par gallon de carburant, alors qu'elle en fait 700 par train. Ce chiffre grimpe à 1610 km (1000 milles) par gallon pour le transport par navire.

Aux É.-U., pendant que le ministère des Transports cherche à promouvoir le transport maritime à courte distance en misant sur sa valeur environnementale et économique, l'EPA propose une zone de contrôle des émissions nord-américaine (ZCE-NA) – un règlement sur la navigation côtière visant à réduire les émissions de dioxyde de soufre – qui entraînera plutôt une hausse des émissions fossiles.

L'EPA exige actuellement que tous les navires de transport se déplaçant dans des voies navigables à moins de 200 milles nautiques des côtes de l'Amérique du Nord utilisent un carburant diesel à la teneur en soufre maximum d'un pour cent. Or, le 1^{er} janvier 2015, selon l'exigence de la ZCE-NA, cette teneur sera réduite à 0,1 pour cent, ce qui désavantagera les navires de transport à courte distance par rapport aux transocéaniques, qui ne font pas concurrence aux trains ou aux camions.

Une fois franchie la ZCE-NA, les navires transocéaniques peuvent passer à un carburant à la teneur en soufre de 3,5 pour cent, plus économique, alors que les navires à courte distance, qui se déplacent surtout à l'intérieur de cette zone, doivent utiliser un carburant moins soufré, plus coûteux, pour l'ensemble de leur déplacement.

Dans sa formulation actuelle, la ZCE-NA risque de décourager les entreprises de recourir au transport maritime à courte distance pour acheminer leurs marchandises en le rendant trop coûteux. Le transport par navire devenant moins concurrentiel, on optera pour des modes moins coûteux mais également moins efficaces, qui accroîtront la consommation de carburant, les émissions, la congestion et les risques d'accident.

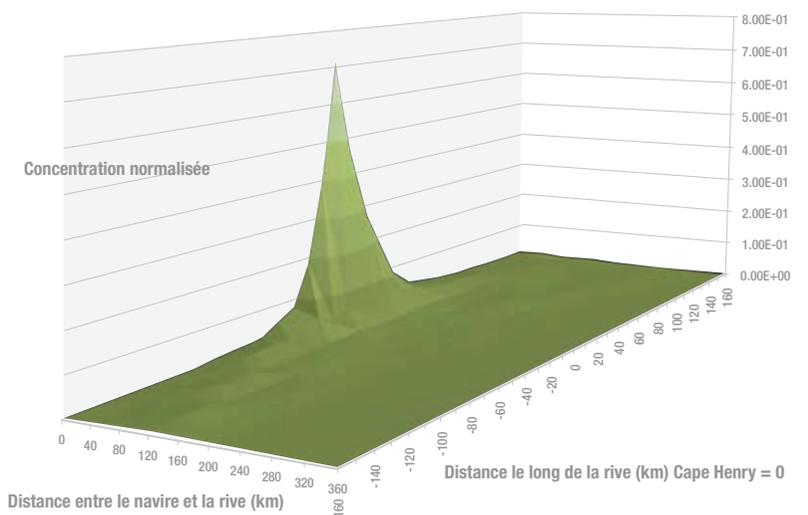
Pour répondre aux préoccupations entourant les émissions de dioxyde de soufre des navires côtiers, CSL et ses partenaires de l'industrie courte distance ont mené une étude utilisant des modèles approuvés par l'EPA, laquelle démontre que les impacts sur la qualité de l'air des navires de plus faible puissance, tels ceux effectuant du transport à courte distance, diminuent à mesure que ceux-ci s'éloignent du littoral, devenant négligeable à une distance de 50 milles nautiques.

L'industrie du transport maritime à courte distance demande donc que les navires de 20 000 chevaux-vapeur ou moins soient exemptés de l'exigence de teneur en soufre de l'EPA à moins de 50 milles nautiques du littoral. Cette solution rationnelle à la ZCE-NA, qui sera présentée le 10 octobre par CSL au Sous-comité de la Chambre du Congrès des É.-U. sur la Garde côtière et le transport maritime, permettrait à l'EPA d'atteindre son objectif sans pénaliser cette industrie.

Pour éviter les obstacles indus à la compétitivité du transport à courte distance et favoriser un transport de marchandise écologiquement durable, CSL et l'industrie courte distance comptent faire pression auprès de l'EPA pour obtenir la modification proposée à la ZCE-NA. Sinon, les incidences de cette norme radicale seront contraires à celles visées – provoquant une hausse plutôt qu'une baisse des émissions – car elle entraînera le remplacement du transport maritime par des modes terrestres moins efficaces. ↴

Profil de concentration aux rives - Cape Henry (exemple)

Indiquant une décroissance rapide de la concentration aux rives selon la distance entre le navire et la rive



CSL WHYALLA : LA PROCHAINE GÉNÉRATION DE TRANSBORDEURS

Autodéchargeur converti en navire-navette de transbordement autodéchargeur par gravité, le **CSL Whyalla** représente la nouvelle génération de transbordeurs haute capacité. Cette nouvelle gamme de transbordeurs, qui se caractérise par une productivité supérieure, une capacité et une fiabilité accrues, des exigences d'infrastructures côtières simples et des impacts environnementaux limités, offre des solutions de transbordement à valeur élevée et à faible coût.

Le **CSL Whyalla**, qui est exploité dans le port de Whyalla, en Australie méridionale, est hautement manœuvrable et charge les cargaisons directement dans des navires océaniques au moyen d'un système de courroies et de convoyeurs inclinés, recouverts afin d'éliminer les émissions de poussière. D'un port en lourd de 12 500 tonnes, il peut charger une cargaison sur un tirant d'eau de cinq mètres et transborder du minerai de fer dans un navire océanique de fort tonnage à une cadence de 4 200 tonnes par heure. Il peut également fonctionner par des houles pouvant atteindre trois mètres.

Doté du dispositif d'autodéchargement de la dernière génération, le **CSL Whyalla** est équipé d'entraînements à fréquence variable (EFV) pour un meilleur contrôle du taux de fret. Il a également été conçu dans le souci de la sécurité et de la protection de l'environnement et est équipé de capots supérieurs et de plateaux collecteurs inférieurs en acier inoxydable, d'un capot de flèche fermé et d'un système de vaporisation pour supprimer les poussières, réduire le bruit et prévenir les déversements.

La timonerie assure une visibilité de navigation maximum et comporte des ailerons de passerelle entièrement fermés. Le centre de contrôle de la passerelle permet de commander à distance propulseurs, équipement d'autodéchargement, système de ballast et treuils d'amarrage; il comporte aussi un système de télévision en circuit fermé

pour la surveillance de l'amarrage et de l'écoulement dans la cale à marchandises. Cette disposition permet un contrôle total des opérations sans nécessité d'une équipe devant, derrière durant le déchargement le long du navire océanique ou le chargement le long de l'installation de chargement côtier.

Pour assurer une protection complète de la cale durant le transbordement, un système de défenses a été installé en permanence sur le côté tribord. ↴

Ian Ives

Directeur, Transbordement et prospection de la clientèle, CSL Australia



CSL Whyalla effectue du transbordement à un navire de fort tonnage.

LE RECYCLAGE RESPONSABLE DU CSL TIBER ET DU CSL BERGEN

Décider de retirer un navire n'est jamais facile et exige des mois d'analyse et de réflexion, comme ce fut le cas pour le **CSL Tiber** et le **CSL Bergen** de CSL Europe.

Mettre un navire à la ferraille après un appel téléphonique ou deux était peut-être autrefois la coutume, mais la nouvelle norme est d'assurer un recyclage responsable des bâtiments mis à la retraite. D'ailleurs, la politique de recyclage des navires de CSL comporte des lignes directrices rigoureuses visant à faire en sorte que les navires ayant atteint la fin de leur durée de vie utile soient recyclés de manière sécuritaire et respectueuse de l'environnement. CSL Europe s'est également conformée aux règles et règlements internationaux en cette matière, y compris à la Convention de Bâle de l'UE sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et leur élimination, de même qu'au projet de convention de Hong Kong de l'OMI pour le recyclage sûr et écologique des navires.

Pour la mise hors service du **CSL Tiber** et du **CSL Bergen**, CSL a recherché et évalué, en Europe et en Turquie, des installations de recyclage qui soient conformes à sa politique et aux conventions de Bâle et de Hong Kong. Des sociétés turques établies à Aliaga répondaient à tous les critères établis et c'est Izmir Gemi qui a été choisie pour effectuer le travail.

Avant la livraison des navires pour leur recyclage, on a dressé un relevé d'inventaire des matières dangereuses, qui a été approuvé par la société responsable de la classification des navires. Les résultats ont été par la suite présentés à l'installation de

recyclage en vue de l'établissement de son plan, qui a été soumis à l'examen et à l'approbation de CSL et des autorités turques.

Le **CSL Tiber** et le **CSL Bergen** ont été ensuite livrés à Aliaga, à la suite de quoi on a eu recours à un équipage réduit de cinq marins et d'un surintendant de V.Ships pour aider au déplacement des navires de leur ancrage à la cale de halage. Lorsque les navires ont atteint la cale de halage, une chaîne a été passée à la tuyère du propulseur d'étrave de chacun et attachée aux treuils hydrauliques afin de les arrimer.

Pour éliminer toute contamination possible, les sections de cale n'ont pas été coupées dans l'eau ou au-dessus de celle-ci, où sont situés les réservoirs. Lorsqu'on a coupé les réservoirs, on a placé un barrage anti-pollution autour de la poupe de chaque navire pour les tirer sur la cale de halage. De grandes sections de cale ont ensuite été retirées et amenées à la surface de recyclage pour être coupées en sections plus manœuvrables avant d'être transportées plus loin.

Les réservoirs ayant auparavant contenu du pétrole ainsi que les citernes de ballast à double fond ont d'abord été entièrement nettoyés et inspectés par l'agence environnementale turque. Un permis a par la suite été émis avant qu'on les coupe. Sous la surveillance des autorités turques, les déchets dangereux ont été transportés à des sites de stockage sur place sous contrôle de l'État, puis déplacés vers des sites de recyclage ou d'enfouissement autorisés.

Le recyclage du **CSL Tiber** et du **CSL Bergen** était terminé six semaines après leur livraison à Aliaga. À des intervalles réguliers durant le processus de recyclage, V.Ships Istanbul a fait une surveillance sur place pour s'assurer que le recyclage était effectué selon les modalités du plan approuvé. ↴

Jim Hardie

Directeur, Gestion de la flotte, CSL Europe



Trois semaines après le début du recyclage.



Encore une semaine, en attente de nettoyage et de l'approbation pour couper les citernes de ballast à double fond.



La cale de recyclage fait tout juste la dimension.

CRÉATIVITÉ ET ESPRIT D'ÉQUIPE SUR LE FOTP DERAWAN

Ils ont dit que c'était impossible à faire...

L'innovation, la créativité et la persistance, sans oublier un souci constant de la sécurité. Telles sont les qualités qui aident CSL à concevoir des solutions en vue de relever des défis difficiles, parfois même lorsque les idées reçues militent en faveur d'autres moyens. Un incident récent mettant en présence le **FOTP Derawan**, un transbordeur reposant sur une grue en exploitation en Indonésie, témoigne de la créativité et de la détermination qui caractérise notre entreprise.

Au début de mai 2013, durant l'entretien régulier du navire, une conjonction de facteurs a entraîné le relâchement partiel des freins de la flèche de la grue alors que la flèche était sortie de sa nacelle. La flèche a fait une descente lente, mais non contrôlée, jusqu'au pont du navire, causant des dommages à la tête et aux bras de la flèche de même qu'à la cabine de l'opérateur et à un appontement-promenade.

Le gestionnaire technique de CSL Asia, **Shahnawaz Adenwala**, et un représentant du fabricant de la grue se sont rendus sur les lieux et ont rencontré les représentants de la société d'entretien et de l'atelier local, Nusantara Teknik.

En raison de la nature du travail et du lieu des réparations, on a conclu qu'on ne pouvait réparer la grue sur place. Il fallait donc remorquer le bateau jusqu'à une installation de réparation sur environ 400 milles nautiques, ce qui allait entraîner des frais élevés et une perte de productivité.

L'équipe a alors conçu un plan de réparation sur place qui allait permettre la poursuite des opérations de transbordement du **FOTP Derawan** avec une seule grue durant les travaux.

On a d'abord réparé l'extrémité avant de la flèche, coupant les plaques endommagées, fabriquant de nouvelles plaques en atelier et soudant celles-ci en place par la suite.

La position inusitée du pont faisait qu'il était impossible de lever la flèche avec ses propres câbles. On l'a donc levée à sa position d'attente à l'aide d'un treuil d'amarrage. On s'est servi d'un câble de relevage de rechange, qu'on a passé par le point le plus élevé d'un élévateur à godets en utilisant divers palans et une manille.

Lorsque la flèche a été en position d'attente et son nez réparé, on s'est attaqué à ses deux bras. On a conçu une plate-forme qu'on a aménagée à 30 mètres du niveau du pont et accrochée au bras de la flèche. On a réparé les deux bras un à un en coupant les sections endommagées et en insérant de nouvelles plaques. Le représentant du fabricant de la grue sur place a fourni toutes les spécifications, dessins et méthodes de soudage nécessaires pour la fabrication des plaques.

Le personnel de l'atelier et l'équipage du bateau ont été répartis en deux équipes pour assurer l'exécution du travail 24 heures sur 24, ce qui a nécessité 25 jours.

Durant les réparations, la plate-forme a fonctionné avec une grue. On a poursuivi les opérations de chargement avec un souci extrême de sécurité. ↕



La plate-forme accrochée au bras de la flèche.



L'équipage réparant le FOTP Derawan.



De g. à dr. : Chef mécanicien Herman, M. Jafar, de Nusantara Teknik, M. Hirai, d'IKNOW, M. Shahnawaz, de CSL, Capitaine Yuni, Capitaine en second Aris et M. Bambang, de V.Ships Jakarta.

CONJONCTION SSRI-AUTODÉCHARGEUR POUR OPTIMISER L'EFFICACITÉ OPÉRATIONNELLE

Les autodéchargeurs dotés de la technologie d'installation sous-marine de matériaux rocheux (SSRI, pour sub-sea rock installation), de tuyaux de descente souples et d'un véhicule téléguidé à bord (VTG) sont des navires hautement spécialisés pouvant assurer l'installation de matériaux rocheux à des profondeurs pouvant atteindre 2 200 mètres.

Ce qu'on connaît moins, toutefois, c'est l'excellence de leur rendement lorsqu'ils sont utilisés avec des autodéchargeurs dans une vaste gamme d'autres opérations : pose de câbles pour des parcs éoliens en mer, aménagement de bermes pour l'érection de plates-formes de forage, mise à niveau du fond de la mer ou installation de ballast et de systèmes de protection des pipelines contre les affouillements. Les navires dotés de cette technologie peuvent également être déployés en tant que vraquiers autodéchargeurs.

En utilisant ses navires hybrides ou autodéchargeurs par gravité, CSL est en mesure de livrer ou de transborder sur place à un navire SSRI. Il en résulte une hausse de la productivité et de la production globale de ce navire puisqu'on élimine de la nécessité de voyages aller-retour au port coûteux en argent et en temps pour le chargement de la marchandise.

CSL Europe possède un navire SSRI, le **Tertnes**, qu'elle affrète à Van Oord, qui eux exploitent une flotte de ces navires, dont le **Nordnes** et le **Stornes**. CSL cherche, en partenariat étroit avec Van Oord, à optimiser l'utilisation des navires SSRI à l'échelle mondiale et à positionner le chargement avec transbordement afin d'atteindre une efficacité optimale. ↕



Le Stornes

QUI EST À BORD ?

RT. HON. PAUL E. MARTIN



Navire : **Rt. Hon. Paul E. Martin**

Lieu : Port de Baltimore, Maryland

Client : Consol Energy Inc.



Oleksandr Bashkov ⚓ Capitaine
Illichevsk, Ukraine

Capitaine depuis 1995, Oleksandr est chez CSL depuis 2000. Il a été intrigué par les autodéchargeurs après avoir travaillé à bord de porte-conteneurs et de navires de charge pour cargaisons diverses. « Il y a tellement d'équipement et les équipes de déchargement travaillent si rapidement, je trouve que cela correspond à mon style de vie. Je suis incapable de m'asseoir et d'attendre et c'est probablement pourquoi je suis ici. » Le capitaine est très heureux du **Rt. Hon. Paul E. Martin** et du message qu'il livre pour la flotte. « Les équipages aiment voir les nouveaux navires. Le temps est venu de remplacer les plus âgés. » Oleksandr attend impatiemment une autre arrivée cet automne : « Une de mes filles attend un deuxième enfant et nous avons très hâte. » La petite-fille du capitaine se nomme Alexandra en son honneur.



Oleg Komosko ⚓ Chef mécanicien
Odessa, Ukraine

Au service de CSL depuis 2002, Oleg est passé de quatrième à chef mécanicien dans les six dernières années. Au chantier Chengxi, en Chine, il a aidé à encadrer la construction des navires de la Classe Trillium, dont le sien, le **Rt. Hon. Paul E. Martin**. « Nous avons pour objectif de construire le meilleur bâtiment qui soit », affirme-t-il affirmé. Le navire est doté d'un moteur électronique de pointe, une première pour la flotte de CSL. « Nous avons reçu une bonne formation sur ce nouveau moteur et chaque mécanicien, du deuxième au chef, a dû être certifié. » Le fils d'Oleg, Dmytriy, est élève-officier de navigation à l'Académie maritime d'Odessa.



Vitaliy Gryb ⚓ Deuxième mécanicien
Odessa, Ukraine

Vitaliy a été promu deuxième mécanicien au cours de son contrat actuel. Il s'est joint à CSL comme élève-officier il y a huit ans et demi. Il a travaillé au chantier Chengxi pour la construction et la livraison du **Rt. Hon. Paul E. Martin**. « Cela a été une expérience très importante, affirme Vitaliy. Au sein de l'équipe des nouvelles constructions, je devais vérifier les systèmes et l'équipement et évaluer le navire pendant les essais en mer. » Vitaliy a hâte de travailler avec le nouveau moteur électronique B&W et d'exploiter ses possibilités. « La salle des machines est neuve et tout va très bien. Le moteur consomme moins et produit moins d'émissions, et on économise l'huile lubrifiante, ce qui rend le navire plus écologique. J'adore mon travail. »



Rostyslav Rostetsky ⚓ Capitaine en second
Odessa, Ukraine

Rostyslav est arrivé à CSL il y a huit ans à titre d'élève-officier. Il a aussi participé aux travaux de construction du **Rt. Hon. Paul E. Martin**. « Nous avons mené plusieurs inspections en Chine et ce fut enrichissant d'assister à la construction du navire à partir d'un amas de pièces, commente Rostyslav. Nous avons également suivi une formation à Shanghai sur le nouveau système de schémas électroniques (ECDIS), qui facilite grandement le travail. » Après cinq mois et demi à bord du navire, il a hâte de profiter d'un bon congé. « Je me marie dans un mois. J'ai très hâte, mais je suis aussi un peu nerveux », confie-t-il en souriant.



Pavlo Gusyev ⚓ Premier lieutenant
Odessa, Ukraine

Pavlo était à cinq minutes de son départ en vacances lorsque CSL Le Monde l'a intercepté. Il s'apprêtait à rejoindre sa conjointe et leurs deux filles, Alexandra, cinq ans et demi, et Maria, un an et demi. « J'ai bien hâte de les voir. » Pavlo travaille à CSL depuis plus de huit ans et aspire à devenir un jour capitaine. « Si on ne se fixe par d'objectifs personnels, autant ne pas travailler. » Pavlo aime travailler avec le service pont. « Mes gars sur le pont, je les appelle mon «équipe de rêve» parce que je n'ai même pas à dire quoi faire et tout se fait. »



Oleksandr Soloviov ⚓ Officier de navigation en formation,
Odessa, Ukraine

Oleksandr termine sa dernière année à l'Académie maritime d'Odessa. Il en est à son troisième contrat (service en mer) avec CSL. « J'ai pris beaucoup d'expérience grâce aux équipages, le second lieutenant est très compétent et il m'aide dans mes travaux sur le pont et mon travail de bureau. » Une carrière maritime est une tradition familiale : son grand-père a longtemps été matelot et sa mère a travaillé à bord de navires à passagers durant 25 ans. « Dès 16 ans je lui ai dit que je voulais m'inscrire à l'Académie. C'est un travail intéressant qui me permet de voir le monde. »



Vasyl Storchemko ⚓ Matelot de 3^e classe
Kherson, Ukraine

Vasyl vient de regagner le **Rt. Hon. Paul E. Martin** après des vacances de pêche avec sa famille. Vétéran d'une dizaine d'années de la navigation, il est à CSL depuis sept ans. « J'aime bien ce navire. C'est un bon bateau, tout à fait nouveau. » Vasyl a reçu sa formation de matelot dans sa ville natale de Kherson. « La grande priorité à bord d'un navire est la sécurité. Mon emploi comporte beaucoup de tâches de nettoyage, de peinture et d'entretien d'équipement. »



Kostyantyn Vydryk ⚓ Maître d'équipage
Odessa, Ukraine

Son poste fait que Kostyantyn n'avait pas beaucoup de temps à nous accorder, mais il en avait beaucoup à consacrer à son travail. Kostyantyn est un vétéran de 27 années de navigation, dont treize pour le compte de CSL. Il en est à son premier contact avec le **Rt. Hon. Paul E. Martin** et, jusqu'à maintenant, il aime ce qu'il voit. « C'est un bon bâtiment. Le service pont est jeune, mais je pense que je pourrai lui faire profiter de mon expérience. Nous formons une bonne équipe. » Kostyantyn a reçu le Prix CSL en 2012 pour son rendement général au travail et lorsqu'on lui a demandé pourquoi il croyait le mériter, il a esquissé un sourire et détourné son regard en répondant : « Je ne sais pas. Je ne fais que mon travail. » Il est marié et a une fille, Alina, 22 ans.



Yuriy Parasovchenko ⚓ Ingénieur électricien
Odessa, Ukraine

Yuriy navigue depuis 1975. Lorsqu'on lui a demandé pourquoi il s'était joint à CSL, il n'a pas hésité : « C'était le 13 mars 1998, un vendredi. Mais un vendredi chanceux. J'ai été l'un des huit premiers Ukrainiens à se joindre à CSL. J'ai joint le **M.H. Baker III (Atlantic Superior)** et deux semaines plus tard, j'étais muté au **CSL Atlas**, devenant le premier ingénieur électricien ukrainien de la flotte. Les autodéchargeurs étaient quelque chose de nouveau pour moi, mais c'était intéressant. » Le fils de Yuriy, Oleg, est quatrième lieutenant à bord du **CSL Acadian**. « Un jour, j'étais à bord du **Eastern Power** et lui était à bord du **Baldock** et nos navires se sont trouvés dans le même port à des quais voisins l'un de l'autre. C'est la fois où nous avons été le plus près de naviguer ensemble. »



Andriy Motronyuk ⚓ Cuisinier
Odessa, Ukraine

Andriy navigue pour CSL depuis dix ans. Il a récemment reçu un prix pour ses dix années de service. Il a navigué dans plusieurs navires en Australie, dans le golfe Persique et en Amérique du Nord. « CSL est une grande entreprise et une bonne entreprise. » Il dit aimer sa nouvelle cuisine à bord du **Rt. Hon. Paul E. Martin**. « C'est une cuisine moderne dotée de l'équipement et des systèmes nécessaires. Tout fonctionne bien. » Lorsqu'on lui a demandé quel genre de mets l'équipage préférerait, il nous a affirmé que les goûts étaient variés, mais que les plats traditionnels ukrainiens étaient grandement appréciés, notamment celui qui était affiché sur le menu du dîner ce jour-là, le golubtsi, du chou farci avec de la viande, du riz, des tomates et de la crème sure. Andriy est marié à Angelica et le couple a une fille de 14 ans, Angelina.

LA FLOTTE DES TRILLIUM EST LÀ

Dans l'industrie du transport maritime, prendre livraison d'un seul nouveau navire est déjà un grand événement. Alors, imaginez sept – qui sont de surcroît les plus avancés de leur catégorie. Les autodéchargeurs de la Classe Trillium de CSL, soit quatre laquiers et trois panamax, sont désormais opérationnels au sein de Canada Steamship

Lines et de CSL Americas respectivement, ouvrant une nouvelle ère – au plan de l'efficacité et de la performance environnementale – pour CSL, sa clientèle et les collectivités qu'ils servent. ⚓

PANAMAX TRILLIUM



Panamax
Rt. Hon. Paul E. Martin



Le **Rt. Hon. Paul E. Martin**, premier de trois navires panamax autodéchargeurs de la Classe Trillium, a quitté le chantier Chengxi, à Jiangyin, en Chine, pour son voyage inaugural le 5 octobre 2012. Il était commandé par le capitaine **Vladyslav Tarasov** et par le chef mécanicien **Volodymyr Romanchenko**. Au terme de sa traversée du Pacifique, qui a duré 16 jours, il a accosté à Sechart, en Colombie-Britannique, le 21 octobre à 2 h 00, HAP, pour charger immédiatement sa première cargaison, constituée de pierres et destinée à la région de San Francisco.

Pour commémorer son voyage inaugural, le navire a reçu une plaque du port de Vancouver. Des réceptions visant à souligner l'arrivée du **Rt. Hon. Paul E. Martin** ont aussi eu lieu à San Francisco et à Redwood City, en Californie. À l'occasion de son premier chargement, aux quais de la société Orca Sand and Gravel, à Port McNeill, en Colombie-Britannique, le **Rt. Hon. Paul E. Martin** a été béni par les Premières nations Kwakiutl et Namgis dans le cadre d'une cérémonie traditionnelle tenue sur le pont avant du navire.

Le **Rt. Hon. Paul E. Martin** a été nommé en l'honneur du vingt-et-unième premier ministre du Canada et ex-propriétaire du Groupe CSL. M. **Martin** avait l'ambition d'assurer l'expansion de CSL au-delà des Grands Lacs et de faire des entreprises canadiennes des chefs de file mondiaux.



Panamax
CSL Tecumseh



Le voyage inaugural du **CSL Tecumseh** a débuté le 7 mai 2013, lorsque le navire a quitté le chantier Chengxi. Commandé par Capitaine **Sergiy Luchakov** et son chef mécanicien **Igor Pleshko**, le bâtiment a accosté le 23 mai 2013 à 15 h 25, heure locale, à Port McNeill, en Colombie-Britannique. Il y a pris son premier chargement, constitué de pierres, qu'il a livré dans la région de la baie de San Francisco. Le navire a reçu des plaques commémoratives de Port McNeill et du port de San Francisco.

Le **CSL Tecumseh** a été nommé en l'honneur du mythique chef shawnee, commandant militaire héroïque célébré par l'histoire canadienne et amérindienne. CSL voulait rendre hommage à la force de caractère, à la persévérance, à l'ingéniosité et à l'esprit d'initiative exceptionnels de Tecumseh.



Panamax
CSL Tacoma



Le dernier des trois navires panamax de la Classe Trillium de CSL, le **CSL Tacoma**, doit être livré en octobre 2013. Pour son voyage inaugural, il sera commandé par le capitaine **Denys Symonov** et le chef mécanicien **Orlov Sergiy**.

Le **CSL Tacoma** a été nommé d'après la désignation amérindienne du mont Rainier, imposante montagne volcanique située à 87 km au sud-est de Seattle, dans l'État de Washington.

Panamax	
Spécifications	
Moteur principal	Moteur certifié IMO Tier II - Man B&W 5S65ME-C
Type de moteur	Moteur diesel à bas régime à commande électronique
Propulsion	Hélice à pas orientable simple
Puissance totale	10 430 KW x 81,0 tr/min
Tonnage brut	43 691 tonnes
Tonnage net	17 087 tonnes
Port en lourd	71 400 tonnes métriques
Longueur hors-tout	228,6 mètres
Longueur entre perp.	225,2 mètres
Creux sur quille	20,2 mètres
Largeur sur quille	32,3 mètres
Tirant d'eau, été	13,5 mètres
Longueur de la flèche	80 mètres

L'équipe des nouvelles constructions



Laquier Baie St. Paul



Le 3 octobre 2012, le **Baie St. Paul**, premier laquier de la Classe Trillium, entreprenait sa traversée du Pacifique en partance du chantier Chengxi, à Jiangyin, en Chine. Le navire a accosté au port de Montréal le 1^{er} décembre 2012 à 20 h 30 HAE. Il était commandé par le capitaine **Mike Despotovich** et le chef mécanicien **Dominique Tanguay**.

Le **Baie St. Paul** a été couronné « Vraquier de l'année 2012 » par l'*International Bulk Journal* et choisi au titre de Significant Ship of 2012 par la Royal Institution of Naval Architects. Canada Steamship Lines et sa Classe Trillium ont par ailleurs reçu le prestigieux Prix du Saint-Laurent de la Société de développement économique du Saint-Laurent.

Le **Baie St. Paul** a fait l'objet d'une célébration au port de Montréal le 21 mars 2013 et a lancé la 55^e saison de navigation de la Voie maritime du Saint-Laurent, ayant été le premier navire à franchir l'écluse de Saint-Lambert, le 22 mars. À son premier voyage, il a pris un chargement de coke non calciné à Chicago, qu'il a livré à Belledune, au Nouveau-Brunswick.

L'arrivée des laquiers de la Classe Trillium marque le retour de la loyale série des navires « Bay » au sein de la flotte du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Le premier **Baie St. Paul** était un vraquier qui avait été construit en 1963; il a navigué jusqu'à ce qu'il soit recyclé, en 1994.

Laquier Thunder Bay



Commandé par le capitaine **Michael Despotovich** et le chef mécanicien **Jerry Stemmler**, le **Thunder Bay** a quitté le chantier Chengxi à midi, heure locale, le 29 mai 2013 et est arrivé à Montréal le 21 juillet 2013. Il a été officiellement dévoilé lors d'une cérémonie aux quais Snider, à Port Colborne, en Ontario. À son premier voyage, il est parti d'Escanaba, au Michigan, où il a pris une cargaison de boulettes de minerai de fer qu'il a livrée à Québec.

Le premier **Thunder Bay** fut une barge achetée par CSL en 1917 pour être convertie en vapeur. Le deuxième est d'abord entré en exploitation en tant que vraquier, après sa construction en 1952. Il a été converti en autodéchargeur en 1969 et a été rebaptisé **Stadacona**.

Laquier Whitefish Bay



Le **Whitefish Bay**, livré le 9 mai 2013, a entrepris son voyage transocéanique le 16 mai 2013. Commandé par le capitaine **Kevin Crouse** et le chef mécanicien **Dave Cooke**, il a accosté à Montréal le 9 juillet 2013. Pour son premier voyage, il est allé à Superior, au Wisconsin, prendre une cargaison de charbon qu'il a livrée à Québec. Une cérémonie de bienvenue a été organisée pour le navire au terminal de la Midwest Energy Resources Company, à Superior.

Le premier **Whitefish Bay** était pour sa part un vraquier. Il a été construit en 1961 et a été converti en autodéchargeur.

Laquier Baie Comeau



Dernier des quatre nouveaux laquiers autodéchargeurs Trillium, le **Baie Comeau**, a été livré le 20 juin 2013 et a entamé son voyage inaugural le 30 juin. Avec à sa barre le capitaine **Andriy Bondarenko** et le chef mécanicien **Francis Cotton**, il a quitté Jiangyin, en Chine, à 11 h 48, heure locale, et a accosté à Montréal le 24 août 2013 à 21 h. C'est à Superior, au Wisconsin qu'il a pris sa première cargaison, du minerai de fer, qu'il a livrée à Québec. Une célébration de bienvenue pour le **Baie Comeau** aura lieu dans sa ville éponyme, en octobre 2013.

Le **Baie Comeau** est le premier navire de CSL à porter ce nom.

Laquier Spécifications



Moteur principal	Moteur certifié IMO Tier II – MAN B&W 6S50ME-B9
Type de moteur	Moteur diesel à bas régime à commande électronique
Propulsion	Hélice à pas orientable simple
Puissance totale	8 750 KW x 81,0 tr/min
Tonnage brut	24 430 tonnes
Tonnage net	8 101 tonnes
Port en lourd	34 500 tonnes métr. au tirant d'eau d'échantillonnage 30 034 tonnes métr. au tirant d'eau max., Voie mar.
Longueur hors-tout	225,5 mètres
Longueur entre perp.	222,6 mètres
Creux sur quille	14,7 mètres
Largeur sur quille	23,8 mètres
Tirant d'eau, été	9 mètres
Tirant d'eau, Voie maritime	8,1 mètres
Longueur de la flèche	80 mètres



CLS S'ASSOCIE AVEC DES ÉTUDIANTS DANS LE CADRE D'UN PROJET DE REMISE EN ÉTAT DU LITTORAL

Lors d'une forte tempête hivernale, en décembre 2010, une barge de CSL s'est échouée sur la rive ouest de la baie de Sept-Îles après que le câble utilisé pour l'assujettir à un navire océanique se fut rompu. Bien que CSL ait fait tous les efforts possibles pour atténuer les impacts environnementaux de la remise à flot de la barge, la nature même des opérations que cela nécessitait a causé des dommages inévitables à l'habitat naturel local.

Conformément à sa politique environnementale et aux exigences du ministère des Pêches et Océans (MPO), CSL a fait appel à l'assistance et à l'expertise d'un établissement d'enseignement local afin de réparer les dommages environnementaux causés par l'opération. Le partenariat établi avec le Cégep de Baie-Comeau, un collège de la région, s'est traduit par une réussite extraordinaire pour les étudiants participants, pour CSL et, surtout, pour les écosystèmes de la baie de Sept-Îles.

Une équipe d'étudiants, menée par le professeur Serge Bisailon de concert avec **Anne Roberge** et **Mike Bedford**, de CSL, a préparé et exécuté un plan de remise en état, qui a été lancé au début de 2012. Les travaux ont été effectués sur trois sites côtiers principaux identifiés par le MPO.

Outre l'objectif de ramener le plus possible l'habitat côtier à son état original, le Cégep voulait se servir de ce projet pour explorer des méthodes avancées d'ingénierie végétale et permettre à ses étudiants du département de techniques d'aménagement cynégétique et halieutique d'acquérir une expérience pratique. Un rapport d'étape et des recommandations en vue de nouveaux travaux de remise en état ont été soumis à CSL en juillet 2013.

Les photos ci-dessous témoignent des résultats étonnants des travaux effectués. ↴

AVANT



Une rampe a été aménagée en décembre 2010 afin que l'équipement lourd puisse accéder à la barge échouée. Les dommages causés au littoral sont encore clairement visibles sur cette photo prise deux ans plus tard, soit en novembre 2012.

DURANT



En mai 2012, les étudiants ont commencé le travail de « macroreprofilage » afin de ramener la surface de la rampe à son état original et permettre la plantation d'espèces végétales indigènes.

APRÈS



La rampe d'accès reprofilée et revégétalisée en juin 2013.



Des étudiants du Cégep de Baie-Comeau au pied de la rampe revégétalisée, en octobre 2012.

AVANT



Des étudiants se servent de râteliers pour « microniveler » la ligne de côte afin de faciliter l'implantation d'herbes marines, en mai 2012.

APRÈS



La bande côtière revégétalisée en septembre 2012.

« JE SUIS CSL » – LES VALEURS FONDAMENTALES QUI NOUS DÉFINISSENT



Plus tôt cette année, les gens de CSL partout dans le monde ont engagé un dialogue sur les questions existentielles qui nous définissent en tant qu'entreprise. Qu'est-ce qui nous motive? Qu'est-ce que nous défendons? Qu'est-ce qui est important pour nous? Et en quoi cela se traduit-il par des valeurs fondamentales qui nous inspirent et nous motivent?

Malgré le caractère très diversifié de nos caractéristiques géographiques, culturelles, linguistiques et professionnelles, les séances de dialogue ont permis de constater que, peu importe leurs nombreuses différences, les gens de CSL sont guidés par des valeurs communes.

- Nous nous soucions des personnes et de leur sécurité. Nous avons à cœur l'environnement et les collectivités où nous sommes présents. Nous tenons à agir correctement.
- Nous nous faisons un point d'honneur de dépasser les attentes de nos clients et partenaires. Nous sommes fiers de cultiver le travail d'équipe et de tisser des relations à long terme.
- Nous envisageons les défis comme des possibilités et nous sommes animés d'un désir constant d'améliorer notre service à la clientèle. Nous sommes imaginatifs et innovateurs et nous recherchons de nouvelles idées en vue de produire des solutions rationnelles à valeur ajoutée.

· Nous visons l'excellence et recherchons la qualité dans tout ce que nous faisons. Nous nous tenons mutuellement responsables de l'observation des normes éthiques et professionnelles les plus élevées.

· Nous nous conduisons de manière intègre et honnête. Nous respectons nos engagements.

Articulées par les gens de CSL partout dans le monde, ces valeurs fondamentales représentent les principes de base et la philosophie qui guident notre manière de prendre des décisions, d'agir en affaires et de nous comporter. Elles reflètent CSL ainsi que la façon dont ses gens se définissent.

Au cours des prochains mois, nous lancerons la campagne « Je suis CSL » afin d'exposer et de mettre en valeur la manière dont nos valeurs fondamentales se reflètent dans les actions concrètes des gens de CSL, qu'ils soient en mer ou à terre. Les exemples d'employés qui joignent le geste à la parole et qui peuvent nous servir d'inspiration à tous sont nombreux.

Si vous désirez livrer un témoignage sur une personne à CSL qui incarne une ou des valeurs de l'entreprise, veuillez le transmettre à **Brigitte Hébert** à l'adresse bhebert@cslmtl.com. ↴

IL Y A UN SIÈCLE, CSL PERDAIT LE REGINA LORS D'UNE VIOLENTE TEMPÊTE PAR SKIP GILLHAM

Il y a un siècle, en novembre 2013, la pire tempête de l'histoire des Grands Lacs balayait la région en provenance de l'ouest et coulait 11 navires. On estime qu'elle a fauché 251 vies, faisant échouer et mettant en péril d'autres navires.

Canada Steamship Lines, qui n'était en activité que depuis quelques mois, n'a pas échappé à ce terrible déchaînement de Dame nature. Voguant sur le lac Huron, son navire de caissage **Regina** fut malmené par les vents violents, la neige aveuglante et les vagues gigantesques et succomba aux éléments après un vaillant combat.

Ce navire, construit en Écosse en 1907, avait été acquis par la Canadian Transportation Company à la fin de cette même année pour naviguer sur les Grands Lacs. Ce petit bâtiment, était tout à fait adapté au transport de grain de de marchandises de détail entre Montréal, à l'est, et les collectivités de Fort William et de Port Arthur, situées à la tête des Grands Lacs, à l'ouest. Il avait d'ailleurs été intégré à la Canadian Interlake Line en 1911 et à la flotte de CSL à sa création.

Le bâtiment de 78,02 mètres était parti de Sarnia les cales remplies de denrées en conserve, de produits manufacturés et de tuyaux de gaz et d'égout, sans compter les 140 tonnes de foin qui avaient été hissées sur le pont. Il a disparu dans la Grande tempête du 9 et du 10 novembre 1913, entraînant dans la mort 20 marins.

Le lieu de naufrage du **Regina** est demeuré un mystère jusqu'à sa découverte par des chercheurs d'épaves le 1^{er} juin 1986. Le bâtiment est à environ 24 mètres de profondeur au large de Port Sanilac, au Michigan. Sa coque repose sur le tribord et en grande partie à l'envers sur le fond. Le télégraphe indique « stop » et un câble d'ancrage est usé, laissant croire que l'ordre d'abandon du navire avait été donné parce que celui-ci était en perdition. Aucun occupant n'a survécu.

Le **Kenora**, un navire frère, naviguait ailleurs pour l'entreprise ce jour-là. Il est demeuré la propriété de CSL jusqu'à l'ouverture de la Voie maritime, en 1959. Il a ensuite été envoyé à la ferraille à Hamilton.

Ce naufrage fut une perte difficile pour la nouvelle entreprise, mais CSL a poursuivi son édification sur ses assises, ce qu'elle continue d'ailleurs de faire depuis cent ans.

Dans le cadre des activités de commémoration de la grande tempête de 1913, un événement aura lieu les 8 et 9 novembre à Goderich, en Ontario, pour célébrer le passé, mettre en valeur le présent et scruter l'avenir. Pour plus de renseignements, visiter le www.1913storm.ca. ↴



Le navire de caissage Regina de CSL fut parmi les onze navires emportés par la « grande tempête » de 2013.

CSL AMERICAS HONORÉE POUR SON SOUTIEN À L'ÉDUCATION MARITIME



Massachusetts
Maritime
Academy

À la mi-mai 2013, CSL America a reçu la médaille d'argent du leadership de la Massachusetts Maritime Academy. Cette récompense visait à souligner l'engagement exceptionnel de CSL en faveur de l'éducation maritime, comme en témoignent plusieurs bourses importantes remises à des élèves-officiers par CSL au cours de la dernière décennie.

Outre l'appui financier accordé dans le cadre des programmes de bourses, CSL Americas tient chaque année des stages et, pour la première fois, a offert à des élèves-officiers de la MMA des possibilités d'acquérir de l'expérience de navigation, qui peut être comptabilisée pour satisfaire les exigences de temps de navigation qui leur sont imposées. Le partenariat CSL-MMA a été lancé par **John Sheather** en 2003. Depuis, cette relation s'est intensifiée, CSL étant représentée au Conseil consultatif en orientation professionnelle de la MMA.

Grâce à ces stages et bourses, la MMA a pu en apprendre davantage sur l'autodéchargement. Trois élèves officiers ont préparé un projet interne en vue d'étudier le transbordement (avec l'aide opérationnelle de CSL) dans l'optique de faire valoir sa valeur commerciale et logistique. Les étudiants ont été invités à faire part de leurs conclusions au Congrès international de l'Association of Maritime Universities en octobre 2013 en Roumanie. CSL a également parrainé trois autres élèves-officiers en vue d'une étude sur les options d'efficacité énergétique qui s'offrent aux navires de CSL en 2012-2013. Ces interactions profitent à CSL, lui permettant de dénicher des professionnels de talent. Depuis le début de son association avec la MMA, CSL a d'ailleurs embauché quatre diplômés de cet établissement. ↕

L'ÉQUIPE CYCLISTE DE CSL PREND LA ROUTE POUR STOPPER LA SP

L'équipe cycliste **Keep on Steamin** de CSL a parcouru plus de 175 kilomètres en deux jours à la mi-août afin de recueillir du financement pour la Société canadienne de la sclérose en plaques dans le cadre du Vélotour annuel de l'organisation. Les cyclistes étaient enthousiastes, la météo idéale, et tout le monde s'est beaucoup amusé malgré le parcours accidenté et exigeant de la région de Victoriaville.

Je suis très fière d'annoncer que l'équipe a recueilli 11 280 \$ grâce aux dons généreux des employés de CSL et de V.Ships, des principaux partenaires commerciaux, de donateurs anonymes, d'amis et de membres des familles. Selon sa politique de dons qui incite les employés à participer à des activités de financement, CSL a remis à chacun de ses participants un don de 250 \$.

Le Vélotour est, depuis 20 ans, un volet essentiel des activités de financement de la Société de la SP. Les recettes de cet événement permettent de fournir du soutien et des services aux personnes atteintes de cette maladie ainsi qu'à leurs familles et à leurs soignants. Elles servent aussi à financer la recherche en visant trois buts principaux : trouver une cause et un remède à la SP, réparer les dommages causés par la SP au système nerveux et stopper les poussées de SP. ↕

Johanne Gauthier, Chef de l'équipe cycliste
Directrice, Trésorerie et Finances générales, Groupe CSL



En haut, de g. à d. : Luc Bernier, Mark Collins, Louis Martel et Réal Bellemare. En bas, de g. à d. : Nicole Saint-Pierre, K'trie Coster, Johanne Gauthier, John Synnowich et Julie Goulet.

CSL AIDE À NOURRIR DES ENFANTS DANS LE BESOIN

KEEP ON
STEAMIN

100 CSL

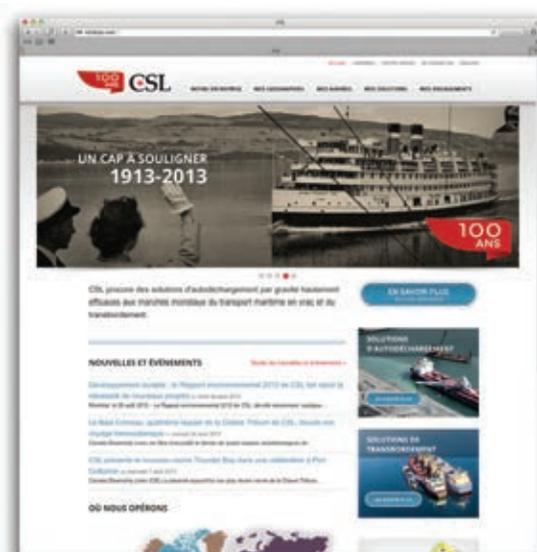
Plusieurs enfants de la région de Boston bénéficient de dîners subventionnés durant l'année scolaire, mais l'accès à ces repas est souvent limité durant les vacances d'été. Pour corriger ce problème, *Beverly Bootstraps*, un organisme de services sociaux situé près du bureau de Beverly de CSL Americas, a mis sur pied le programme *Summer Park*, qui a pour objet de fournir aux enfants démunis du temps de loisir supervisé et des repas nutritifs. Selon Heather Johnston, directrice des Relations avec les donateurs à *Beverly Bootstraps*, ces dîners sont peut-être le seul repas que prennent plusieurs des enfants participants durant leur journée.

Pour s'assurer que tous les enfants inscrits au programme reçoivent un repas préparé à la cafétéria de l'école secondaire de Beverly, une équipe enthousiaste de bénévoles de CSL Americas, dirigée par **Mubarak Hasan** et **Gisèle Girard**, a distribué les repas dans les lieux prévus à cette fin dans les parcs. Cette expérience s'est avérée enrichissante pour ces bénévoles et leur a permis de mieux comprendre la collectivité et de renforcer leurs liens avec elle.

Dans le cadre de la campagne **Keep on Steamin** de CSL, des employés de CSL Americas, de Marbulk et de V.Ships ont également lancé une campagne de collecte d'aliments pour recueillir les denrées dont a le plus besoin la banque alimentaire de *Beverly Bootstraps*. Ces denrées comprennent du poisson et de la viande en conserve, des céréales santé, du beurre d'arachides, des pâtes alimentaires à grains entiers, du riz et autres produits. Un grand nombre de denrées ont déjà été recueillies et CSL Americas espère poursuivre la campagne au cours des prochains mois. Les dons sont déposés à la banque alimentaire deux fois la semaine. ↕



VISITEZ LE TOUT NOUVEAU SITE INTERNET
DE CSL À **CSLSHIPS.COM**



LA SANTÉ ET LA SÉCURITÉ AU TRAVAIL, AU CENTRE DE L'ATELIER SUR LA SSTMM



Fidèle à son engagement en faveur d'un milieu de travail sain et sécuritaire, Canada Steamship Lines a tenu, à la fin d'août 2013, une formation de deux jours en santé et sécurité au travail en milieu maritime (SSTMM) à ses bureaux de Hamilton. Cette formation était axée sur le Code canadien du travail pour les représentants en SSTMM à bord des navires. La Partie II du Code a pour but de prévenir les accidents et les maladies liés à l'occupation d'un emploi régi par ses dispositions. La Loi a pour objet de faire en sorte que travailleurs et employeurs coopèrent en vue de prévenir les accidents et résolvent les problèmes de santé et de sécurité.

Le cours était donné par Bob Black, instructeur fédéral au Centre de santé et sécurité des travailleurs et travailleuses, en Ontario, et animé par **Daryl Faleiro**, de V.Ships Canada Inc. L'atelier a été très bien accueilli et a suscité beaucoup d'enthousiasme parmi l'équipage. La deuxième phase de la formation aura lieu cet automne. ↴



De gauche à droite : Allwyn Phillips (AM, S et Q), Siobhan McDowall (chef cuisinière), Donna Liddy (chef cuisinière), Bob Black (Instructeur), Peter Leonard (AB), Samuel Potter (matelot breveté), Hendriekus Vrugteveen (manœuvre de tunnel en chef).

AFFICHEZ VOS COULEURS POUR LA SÉCURITÉ ! CONCOURS DE DESSINS SAFEPARTNERS

SafePartners encourage les employés et leurs familles à penser à l'importance de la sécurité à bord des navires de CSL et dans tout ce que nous faisons. Nous savons que la sécurité commence à la maison et que nos enfants et petits-enfants ont beaucoup à apprendre de nous.

Le concours de dessins SafePartners de Canada Steamship Lines a pour objet de mettre en images certains aspects de ce savoir-faire en matière de sécurité. Tous les dessins seront reproduits dans le calendrier SafePartners 2014. ↴

Modalités du concours

Les enfants de 12 ans et moins dont les parents ou grands-parents sont des employés permanents de Canada Steamship Lines/V.Ships en mer et à terre sont invités à envoyer leurs dessins. Un grand prix sera remis pour chacun des groupes d'âge suivants : 1) 5 ans et moins; 2) de 6 à 9 ans; 3) de 10 à 12 ans.

On peut trouver des idées et de l'inspiration sur le site Web de SafePartners, au www.safepartners.ca.

Les dessins doivent être soumis avant le 31 octobre 2013 à l'adresse suivante :

Concours de dessins SafePartners
759, Square Victoria, 6^e étage
Montréal (Québec) H2Y 2K3



CSL AMERICAS REÇOIT SIX PRIX DE SÉCURITÉ

Six navires de la flotte de CSL Americas ont été honorés pour leur performance supérieure au chapitre de la sécurité lors du déjeuner annuel des prix de sécurité de la Chamber of Shipping of America, qui a eu lieu à la Nouvelle-Orléans le 23 mai 2013. En raison du travail ardu et de l'engagement indéfectible de leurs équipages en faveur de la sécurité à bord des navires, les navires suivants se sont vu remettre le convoité prix Jones F. Devlin :

<i>CSL Atlas</i>	<i>CSL Argosy</i>	<i>CSL Trailblazer</i>
<i>CSL Cabo</i>	<i>Sheila Ann</i>	<i>Pioneer</i>

Les certificats de mérite Devlin sont remis à des navires marchands automoteurs ayant navigué durant deux années complètes ou plus sans qu'un seul membre de leur équipage n'ait manqué un quart en raison d'une blessure professionnelle. Nos félicitations aux officiers et équipages des navires honorés ! ↴



Andrew Lennox, gestionnaire, Opérations techniques, CSL Americas, accepte le prix Devlin des mains de Bruce Fearnie Chairman, Chamber of Shipping of America.

CSL, HÔTE DU NCAGS-NEW YORK

À la fin de juillet, CSL Americas a été l'hôte de la *Naval Cooperation and Guidance for Shipping - New York* (NCAGS-New York) du commandement des forces navales des É.-U. à Boston. La NCAGS-New York est une unité de réserve de la marine qui favorise la coopération avec le monde du transport maritime et qui encadre les navires commerciaux qui se déplacent en temps de crise ou qui naviguent dans des zones où une harmonisation avec les opérations navales alliées est susceptible d'être requise. C'est une mission de l'OTAN qui réunit les membres des forces alliées des É.-U., du Canada, du R.-U., du Danemark, de la Norvège, de la Suède, de l'Allemagne et de l'Italie.

L'unité NCAGS-New York a visité diverses organisations maritimes de la région afin de mettre en lien son personnel avec le transport maritime commercial et avec l'industrie maritime mondiale. À CSL, **John Sheather** et **Nick Kozma** ont présenté un tour d'horizon de l'histoire et des activités de CSL. Nick Kozma est d'ailleurs un membre dirigeant de l'unité et s'est dit fier de la participation de CSL.

La visite revêtait une pertinence particulière pour CSL Americas, dont le **CSL Argosy** a assuré l'interface avec les *United Kingdom Marine Trade Operations* (UKMTO), basées aux É.U. Les UKMTO sont menées par des réservistes de la marine du R.-U. et remplissent la même mission que la NCGAS dans la mer d'Oman et dans le golfe Persique. Durant son passage dans le golfe d'Aden en route vers Mina' Saqr, le **CSL Argosy** faisait des comptes rendus quotidiens aux UKMTO. ↴



John Sheather, DG, CSL Americas, en compagnie du commandant Jim Polickoski et du capitaine Nick Kozma (Opérations de CSL).

NOUVELLES DES GENS DE CHEZ NOUS

NOUVELLES EMBAUCHES

Groupe CSL

May Jensen a été embauchée le 1^{er} avril 2013 à titre de directrice, Assurance et gestion des risques.

Natalie Heyeur a été embauchée le 8 avril 2013 à titre d'adjointe administrative, Services techniques mondiaux.

Claudine Marineau a été embauchée le 13 mai 2013 en tant que directrice, Fiscalité.

Rissalath Adebo a été embauchée le 27 mai 2013 à titre d'analyste, Procédé administratif et comptabilité.

Émilie Boileau a été embauchée le 22 juillet 2013 en tant que généraliste en ressources humaines.

Marouane Naqos s'est joint à l'équipe des Services techniques mondiaux à titre de comptable de projet, le 1^{er} octobre 2013.

Canada Steamship Lines

Carole Derome a été embauchée le 3 juin 2013 à titre d'adjointe administrative.

CSL Australia

Sasha Holdsworth a été embauchée le 18 mars 2013 à titre de gestionnaire, Ressources humaines.

David Fethers a été embauché le 24 juin 2013 en tant que directeur, Opérations techniques et de la flotte.

James Keegan a été embauché le 12 août 2013 à titre d'architecte naval.

Brad Newman a été embauché le 23 septembre 2013 à titre de gestionnaire adjoint, Opérations de transbordement.

CSL Europe

Beatrice Chisumo a été embauchée le 1^{er} août 2013 comme assistante aux comptes.

PROMOTIONS/MUTATIONS/CHANGEMENTS

Groupe CSL

Lina Li Lim Fong a été nommée parajuriste principale le 1^{er} avril 2013.

Jean David Côté a été nommé architecte naval, département des Services techniques mondiaux, le 24 septembre 2013.

Canada Steamship Lines



Kelly Russell a été nommé répartiteur le 1^{er} avril 2013.

CSL Americas

Nathalie Sykora a été promue directrice principale, Opérations techniques, le 1^{er} avril 2013.

Henrik Friis a été promu directeur principal, Marketing et gestion commune, le 1^{er} avril 2013.

Sergey Osminkin a été promu gestionnaire principal, Opérations portuaires, le 1^{er} avril 2013.

CSL Australia



Michael Beck a été promu directeur principal, Commercial, le 1^{er} avril 2013.

NAISSANCES



Capitaine **Murray Latham** (Canada Steamship Lines) et sa conjointe Amy sont heureux d'annoncer la naissance, le 20 mars 2013, de leur quatrième fille, Olivia, qui pesait 9 lb et 4 oz et mesurait 55 cm.



Ryan MacLeod, analyste (CSL Americas) et sa conjointe Stephanie ont accueilli une fille, Taylin Ryan MacLeod, qui est née le 21 mars 2013, qui pesait 7 lb et 11 oz et qui mesurait 50 cm.

John Sheather, DG par intérim (CSL Americas) est fier d'annoncer la naissance de son petit-fils, Liam John Sheather. Liam est né le 19 juin 2013; il pesait 6 lb et 8 oz et mesurait 49 cm.

Linda Crist, spécialiste, Comptes créditeurs (CSL Americas) est fière d'annoncer la naissance de son petit-fils, Syrus Jalali, le 13 juillet 2013. L'enfant pesait 8 lb et 4 oz et mesurait 51 cm.



Jamie Coates, ingénieur de projet (CSL Americas) et sa conjointe Maria ont accueilli un fils, Noah Hugo Coates, qui est né le 1^{er} août et qui pesait 8 lb et 5 oz.

Emma Roberts, comptable principale (CSL Americas) et son conjoint Abe ont accueilli un fils, Malcolm Sylvester Roberts, le 8 août 2013. L'enfant pesait 7 lb et 12 oz.

MARIAGES/DÉPARTS À LA RETRAITE



Geneviève Levasseur, adjointe au Marketing, s'est mariée avec Eric Bourret le 4 mai 2013.

Le capitaine **Daniel McCormick**, qui s'était joint à CSL en avril 1977, a pris sa retraite le 1^{er} janvier 2013.

Jim Phillips, directeur, Projets et Ingénierie, qui était entré au service de CSL en avril 1990, a pris sa retraite le 1^{er} septembre 2013.

JALONS

Groupe CSL

Michel Tardif, contrôleur général, 15 années en août

Henry Foo, gestionnaire, Opérations de TI, 15 années en janvier

Diane Sauvé, réceptionniste, 25 années

Todd Wirchnianskyi, technicien principal, 25 années

Maryse Lefebvre, analyste/programmeur, 25 années en décembre

Canada Steamship Lines



Jim Swetland, superviseur, trafic, 10 années en octobre

Claude Dumais, vice-président, Opérations techniques, 15 années en septembre

CSL Americas



Jennifer Holloran, gestionnaire, Trésorerie, 15 années en août

Sergiy Osminkin, gestionnaire principal, 15 années en août



Garth Mitcham, directeur, Marketing, Opérations sula côte Ouest, 15 années en décembre

David Tarr, membre du Conseil d'administration de CSL, 25 années

IN MEMORIAM

CSL présente ses sincères condoléances aux familles des disparus.

Anthony Jackson, retraité de Canada Steamship Lines, est décédé le 3 décembre 2012.

Helen Hietanen, retraitée de Port Arthur Shipbuilding, est décédée le 12 mars 2013.

James Reed, retraité de Canada Steamship Lines, est décédé le 14 mars 2013.

Robert Gooder, retraité de Port Arthur Shipbuilding, est décédé le 22 mars 2013.

Laurent Lavoie, retraité de Canada Steamship Lines, est décédé en avril 2013.

Jacques Tremblay, retraité de Canada Steamship Lines, est décédé le 4 mai 2013.

Richard Harvey McQuillin, retraité de Canada Steamship Lines, est décédé le 13 juin 2013.

Donald Long, retraité de Kingsway Transport Ltée, est décédé le 27 juin 2013.

Claude Gagnon, titulaire d'une rente différée de Canada Steamship Lines, est décédé le 29 janvier 2013.

Alain Larocque, titulaire d'une rente différée de Canada Steamship Lines, est décédé le 18 juillet 2013.

RÉCOMPENSES POUR LONGS ÉTATS DE SERVICE PERSONNEL DE BORD DE CANADA STEAMSHIP LINES

NAVIRE	NOM	POSTE	ANNÉES DE SERVICE
<i>Hon. Paul Martin</i>	Ewart Allamby	Aide-mécanicien	25
	William Parks	Manœuvre de tunnel en chef	25
<i>Atlantic Huron</i>	Clyde Bateman	Matelot de 3 ^e classe	25
<i>CSL Laurentien</i>	Garland Hardy	Matelot de 3 ^e classe	25
	Beverly Muzzell	Aide-mécanicien	25
	James Houghton	Second cuisinier	10
<i>Baie St. Paul</i>	Anne Courtney	Chef cuisinier	25
<i>Atlantic Superior</i>	Kevin Marsh	Manœuvre de tunnel en chef	25
<i>Atlantic Erie</i>	Richard Pelley	Aide-mécanicien	25
	Steven Crawford	Deuxième lieutenant	15
	Florence Pardy	Second cuisinier	10
<i>Salarium</i>	Wayne Poirier	Matelot de 3 ^e classe	25
<i>Spruceglen</i>	Fabien Rousseau	Premier lieutenant	25
	Noel Lagamo	Aide-mécanicien	10
<i>CSL Niagara</i>	Walwyn Gill	Chef cuisinier	15
	William Tibbo	Matelot breveté	25
<i>Cedarglen</i>	Michael Banks	Aide-mécanicien	10
	Steven Whitting	Aide-mécanicien	10
	Lorenzo Macdonald	Troisième mécanicien	10
<i>Whitefish Bay</i>	Chris Paquette	Chef cuisinier	25
	Warias Zbigniew	Chef mécanicien	10
<i>Thunder Bay</i>	Randy Meade	Aide-mécanicien	10
<i>Pineglen</i>	Ernest O'fori	Chef mécanicien	10
<i>Baie Comeau</i>	Gary Harvey	Matelot de 3 ^e classe	25

LETTRES DES LECTEURS



Les Leafs marquent des points sur le Thunder Bay

Le capitaine **Murray Latham** s'est un peu payé la tête d'un second lieutenant, grand admirateur des Canadiens de Montréal, sur le **Thunder Bay**. Au moment où le navire passait devant la maison du président à la retraite des Maple Leafs de Toronto, Richard Peddie, sur l'île Boblo dans la rivière Detroit, il a demandé au second lieutenant, qui ne connaissait pas cette résidence, d'exécuter un salut au coup de sifflet du navire.

Ce n'est qu'après son salut que le second lieutenant a aperçu le fanion des Maple Leafs flottant au mat du navire ainsi que M. Peddie et sa famille saluant le navire sur leur pelouse. « L'expression de dégoût et de déception que j'ai constatée sur son visage a comblé ma journée », s'est esclaffé le capitaine.

La photo du **Thunder Bay** arborant le fanion des Maple Leafs a été prise par Mme Peddie et envoyée au capitaine. ⚓

Chef mécanicien Valeri Davlekamov (à gauche) et le nouveau Capitaine Silvio Coutinho (à droite), remettant les récompenses pour 10 ans d'états de service à :



Pour ses 25 années de service, William Tibbo reçoit une montre à bord du CSL Niagara. De gauche à droite : Daniel Cesari, William Tibbo et Capitaine Kenneth Thorne.

CÉLÉBRER L'AVENIR PAR UN CLIN D'ŒIL AU PASSÉ



Le 17 juin 1913, onze entreprises de transport maritime fusionnaient pour former Canada Steamship Lines. Cent ans plus tard, les divisions de CSL partout dans le monde ont entrepris de célébrer l'anniversaire historique de cette grande société. Tout a commencé par une soirée de gala à l'historique marché Bonsecours dans le Vieux-Montréal. Des gens de CSL de partout au Canada et dans le reste du monde ont été conviés à une célébration du passé, du présent et de l'avenir de la société dans un décor élégant reproduisant l'ère des bateaux à passagers de CSL. Des événements de célébration ont également eu lieu à Sydney, en Australie, à Londres, à Boston et à Singapour. ↴

