



**Courte distance :
nouveau rapport**



Météo extrême



**Keep on Steamin
prend fin**



**Le modèle réduit du *CSL Whyalla*
rafle la mise**

CSL MARQUE L'HISTOIRE DU TRANSBORDEMENT EN AMÉRIQUE DU NORD

CSL est fière d'annoncer l'exécution, pour la première fois, par le navire autodéchargeur Panamax **CSL Spirit**, du chargement d'un navire de la classe Chinamax en Amérique du Nord. Au cours de cette opération de transbordement maritime historique, qui a été effectuée dans la Baie de Sept-Îles, au Québec, 302 264 tonnes métriques de minerai de fer ont été chargées par le **CSL Spirit** dans le **CSB Years**, le plus grand transporteur de vrac sec à n'avoir jamais navigué en eaux canadiennes.

« Nous sommes très fiers du rôle clé joué par CSL dans cet accomplissement inédit et tenons à rendre hommage aux équipes dévouées, à terre ainsi qu'à bord du **CSL Spirit** et du **CSB Years**, pour avoir mené à bien cette opération complexe, a affirmé **Louis Martel**, vice-président exécutif, Groupe CSL, et président, Canada Steamship Lines. Cette initiative de grande envergure témoigne de la polyvalence, de la fiabilité et de l'efficacité des services de transbordement de CSL et représente un jalon important pour notre entreprise et pour le monde du transport maritime au Canada. »

Le navire Panamax **CSL Spirit**, qui est doté d'une flèche télescopique à montage central, était bien adapté pour cette opération de transbordement de minerai de fer à grande échelle, qui a été réalisée en décembre 2013 pour la société Cliffs Natural Resources.

« Les nombreuses années de collaboration de Cliffs avec CSL nous permettent de confirmer la volonté constante de CSL d'innover et de trouver des solutions adaptées



aux défis auxquels elle est confrontée », a souligné William Miller, vice-président, Transport, à Cliffs Natural Resources. « L'esprit d'innovation et la compétence technique de CSL nous a donné l'assurance que l'opération serait menée efficacement, de manière fiable et plus important encore, en toute sécurité. »

Après son chargement, le **CSB Years**, qui est la propriété de la China Shipping Bulk Carrier Company, a mis le cap sur la Chine, où le minerai sera livré à la Wuhan Iron and Steel Company (WISCO). ↴

DEUX VRAQUIERS TRILLIUM LANCÉS AU CHANTIER



Le 25 janvier 2014, deux nouveaux vraquiers de la Classe Trillium de CSL étaient lancés avec succès au chantier Yangfan, à Zhoushan, en Chine.

Ces vraquiers océaniques sans appareils, d'un PL de 36 100 tonnes, s'inscrivent dans un programme ambitieux de renouvellement de la flotte de CSL, dans le cadre duquel quatre nouveaux laquiers autodéchargeurs et trois autodéchargeurs Panamax ont été livrés en 2012-2013.

Les deux bâtiments rejoindront la flotte de Canada Steamship Lines plus tard cette année et navigueront sur les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent.

Dotés de moteurs principaux conformes à la réglementation « IMO Tier II » et des dernières technologies en matière d'environnement et de sécurité, ces navires répondront aux normes les plus élevées de la Classe Trillium en matière d'efficacité opérationnelle, de fiabilité et de durabilité environnementale. ↴



JE SUIS
CSL

NOS VALEURS AU TRAVAIL

Au-delà de nos différences aux plans de la géographie, de la culture, de l'âge, de la langue et de notre rôle à CSL, nous sommes unis par des valeurs communes qui nous soudent en tant qu'équipe. Ensemble, chacun d'entre nous est CSL. Nos valeurs fondamentales sont les principes de base et la philosophie qui inspirent nos décisions, nos activités et notre comportement. Elles reflètent CSL et chacun d'entre nous.

NOUS SOMMES
INTÈGRES

NOUS SOMMES
BIENVEILLANTS

NOUS NOUS
ENGAGEONS
AUPRÈS
DES GENS

NOUS VISIONS
L'EXCELLENCE

NOUS SOMMES
INNOVATEURS

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

NORVÈGE

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

Imprimé au Canada

CSL ENTAME UN DIALOGUE MONDIAL

Au cours de la dernière semaine de janvier et de la première de février 2014, j'ai parcouru le monde et j'ai rencontré des gens de CSL à Beverly, aux É.-U., à Toronto et à Montréal, au Canada, à Windsor, au R.-U., à Zhoushan, en Chine, à Sydney, en Australie, et à Singapour. Malheureusement, je n'ai pu me rendre à Bergen, Monrovia, Jakarta, Sept-Îles, Halifax, Winnipeg, Vancouver, Brisbane ou Whyalla, mais j'ai quand même eu le plaisir de dialoguer avec des gens de CSL de ces villes lors de réunions à d'autres bureaux. Comme c'est souvent le cas à l'occasion de ces voyages de par le monde, j'ai été renversé par le dévouement, la créativité et le dynamisme de nos gens dans toutes les sphères de l'entreprise.

L'industrie du transport maritime traverse une période difficile et certaines activités de CSL sont touchées. Plusieurs clients industriels sont confrontés à une faible demande et partout, les entreprises sont acculées à la nécessité de réduire leurs coûts.

Face à ces défis, les gens de CSL réagissent, comme ils l'ont fait au cours de la plus grande partie de notre grande histoire : en cherchant des moyens de réinventer l'entreprise et en transformant les problèmes en possibilités. Dans toutes les régions de marché, ils ont fait part de leurs idées novatrices afin de résoudre les défis auxquels ils sont confrontés. Un thème a constamment émergé de ces discussions : la stratégie maintenue par CSL de viser des solutions à valeur ajoutée à long terme pour ses clients industriels et de rechercher continuellement des moyens de rendre ses activités plus sûres, plus propres et plus efficaces représente la clé du maintien de sa réussite.

Durant mes déplacements, j'ai eu le plaisir d'être en contact avec des employés représentant trois générations : les baby-boomers, la génération X et la génération Y. J'ai eu beaucoup de plaisir à mesurer leurs réactions lorsque j'ai exposé un graphique de la répartition des groupes d'âge parmi le personnel de bureau de CSL de toutes les régions. Même si CSL a le privilège de pouvoir encore compter sur un fort contingent de professionnels d'expérience du transport maritime, nous veillons également à bâtir l'équipe de l'avenir. Il est très stimulant de constater l'énergie et l'enthousiasme de la plus jeune génération et d'entendre les idées et les démarches nouvelles qu'elle propose.

Au cours de l'année et dans le contexte de la mise en branle de plusieurs nouveaux projets excitants, je rencontrerai à nouveau des gens de CSL partout dans le monde, à terre et à bord des navires. Je compte favoriser un dialogue ouvert et un cadre de travail coopératif pour le bénéfice de tous. ⚡

Rod Jones

Président et chef de la direction, Groupe CSL



Всемирный диалог CSL

Последнюю неделю января и первую неделю февраля 2014 года я провел, путешествуя по миру и встречаясь с работниками CSL в Беверли (США), Торонто и Монреале (Канада), Виндзоре (Великобритания), Чжоушане (Китай), Сиднее (Австралия) и в Сингапуре. К сожалению, я так и не попал в Берген, Монровию, Джакарту, Сет-Иль, Галифакс, Виннипег, Ванкувер, Брисбен или Уайаллу, хотя был рад возможности пообщаться с работниками CSL из этих городов на совещаниях, которые проводились в других офисах. Как обычно во время таких поездок CSL вокруг света меня не перестает поражать невероятная преданность своему делу, креативность и энтузиазм сотрудников CSL, работающих в самых разных подразделениях и отделах.

В данный момент судостроение в целом и некоторые предприятия CSL в частности переживают не лучшие времена. Многие промышленные предприятия, являющиеся нашими клиентами, испытывают вялый спрос на свою продукцию, а коммерческие структуры в целом вынуждены сокращать расходы.

Сталкиваясь с такими трудностями, работники CSL, как и всегда на протяжении нашей богатой событиями истории, ищут пути ведения бизнеса в изменившихся условиях и стремятся превратить проблемы в новые возможности. В каждом регионе, который я посетил, работники CSL делились своими новаторскими идеями решения сложных задач, которые перед ними ставит рынок. В разговорах с ними постоянно звучала одна и та же мысль: последовательная и настойчивая реализация стратегии CSL, которая заключается в уделении основного внимания разработке и реализации долгосрочных и повышающих стоимость решений для своих промышленных потребителей, а также в постоянном поиске способов сделать нашу деятельность еще более безопасной, экологически чистой и эффективной, является ключом к нашему неизменному успеху.

Во время поездок мне было очень приятно пообщаться с работниками CSL, которые представляли три поколения – Boomers, Gen X и Gen Y. Особенно меня порадовала их реакция, когда я представил их вниманию диаграмму персонала всех офисов CSL во всех регионах с разбивкой по возрасту. CSL повезло – у нас все еще есть контингент опытных и очень квалифицированных судостроителей, и мы серьезно работаем над созданием команды CSL, которая примет от них эстафету в будущем. Мне радостно видеть энергию и энтузиазм молодого поколения работников CSL и слышать предлагаемые ими свежие идеи и подходы.

В течение этого года будет реализовано много новых интереснейших проектов, и я с нетерпением буду ждать следующей встречи с работниками CSL по всему миру, как на суше, так и в море, поскольку я всегда приветствую открытый диалог и рабочую среду, основанную на сотрудничестве ради общей пользы. ⚡

Род Джонс

Президент и Главный исполнительный директор, CSL Group

WORLWIDE DIALOGUE NG CSL

Noong huling linggo ng Enero at unang linggo ng Pebrero 2014, nagbiyahe ako patungo sa iba't-ibang lugar sa mundo at nakipagkita ako sa CSLers sa Beverly, US, Toronto at Montreal, Canada, Windsor, UK, Zhoushan, China, Sydney, Australia at Singapore. Sayang at hindi ako nakarating sa Bergen, Monrovia, Jakarta, Sept Iles, Halifax, Winnipeg, Vancouver, Brisbane o Whyalla, pero natuwa akong makausap ang CSLers mula sa mga lugar na ito sa mga group meeting sa ibang mga opisina. Tulad nang madalas na nangyayari sa mga biyaheng ito para sa CSL, nagulat ako sa pambihirang pagiging dedikado at malikhain, at sa attitude na "kaya natin ito" ng CSLers sa lahat ng bahagi ng kompanya.

Kasalukuyang mahirap ang panahon para sa shipping industry, at para sa ilan sa mga pamamalakad ng CSL. Maraming mga customer sa industriya ang dumaranas ng kahinaan sa negosyo, at ang mga negosyo kahit saan ay pinupuwersang magbawas ng gastos.

Hinaharap ng CSLers ang mga paghahamon na ito, at sila'y kumikilos tulad ng dati sa kanilang kasaysayan – naghahanap sila ng mga paraan upang imbentohin muli ang negosyo at gawing mga pagkakataon ang mga problema. Sa bawat market region na aking binisita, ipinamahagi ng CSLers ang kanilang mga bagong ideya upang tugunan ang mga paghahamon sa negosyo. At isang paksa ang paulit-ulit na lumabas sa mga pagtatalakay na ito: Ang mga tanging kinakailangang gawin para sa ating patuloy na tagumpay ay ang patuloy at walang pabago-bagong istrategya ng CSL sa pagtuon ng pansin sa mga pangmatagalang solusyon na nagdaragdag ng kahalagahan sa mga customer nito sa industriya, at ang patuloy na paghanap ng mga paraan upang gawing mas ligtas, mas malinis, at mas mahusay ang ating mga pamamalakad.

Sa aking mga biyahe, natuwa akong makipag-usap sa mga taga-CSL mula sa tatlong henerasyon – Boomers, Gen X, at Gen Y. Lubos akong nasiyahang makita ang kanilang mga reaksyon nang ipinakita ko ang graph ng mga edad ng mga tauhan sa opisina ng CSL sa lahat ng mga rehiyon. Sa katotohanan ay nalalaman ng CSL na sila'y mapalad dahil marami silang shipping professionals na may experience, pero nagsisikap pa rin silang magtayo ng CSL team para sa darating na panahon. Nakakatuwang makita ang enerhiya at sigla ng mga kabataan sa CSL, at na marinig ang mga bagong ideya at paraang dinadala nila sa kompanya.

Sa darating na panahon at habang isinasagawa ang maraming mga exciting na bagong proyekto, ikinalulugod kong makipagkita muli sa CSLers sa buong mundo, sa mga opisina at sa dagat, at hinihikayat ko ang open dialogue at pakikipagtulungan sa lugar ng trabaho, para sa kabutihan ng lahat. ⚡

Rod Jones

Pangulo at CEO, CSL Group

DIVERS GROUPES S'UNISSENT POUR COMBATTRE LA BAISSÉ DES NIVEAUX D'EAU



Même si les niveaux d'eau dans les Grands Lacs ont connu une hausse importante cette année, la tendance à long terme laisse entrevoir une baisse. Comme cet enjeu continue de susciter des inquiétudes de part et d'autre de la frontière, CSL, en partenariat avec d'autres utilisateurs industriels et des organisations communautaires, a sollicité du soutien en vue de promouvoir une solution binationale rationnelle à ce grave problème.

La nécessité d'agir maintenant est incontestable. En tant qu'utilisateurs importants de cette voie navigable, CSL et les autres parties prenantes ont un devoir moral de protéger cette ressource naturelle unique et précieuse. Il ne fait aucun doute que la baisse des niveaux d'eau représente une menace réelle pour nos écosystèmes et nos économies. L'assèchement des milieux humides a des incidences néfastes sur le transport maritime, le tourisme et les entreprises ayant des activités autour des Grands Lacs.

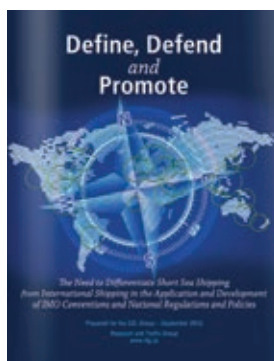
Même s'il incombe à l'industrie du transport maritime de minimiser son empreinte environnementale, l'enjeu est d'envergure binationale et il n'est possible de disposer d'une solution à long terme viable à ce problème qu'avec la participation et le soutien de tous les paliers de gouvernement au Canada et aux É.-U.

L'industrie du transport maritime, de concert avec des groupes environnementaux et d'autres intervenants, doit veiller à sensibiliser les gouvernements aux coûts importants d'une inaction persistante à ce chapitre. Comme une partie de ces coûts est évaluée de manière intuitive – réduction de la capacité de transport des navires, travaux de dragage accrus pour les villégiateurs, expansion des quais des marinas pour avoir accès à une plus grande profondeur d'eau, renforcement des berges, etc. – l'envergure des impacts possibles demeure difficile à établir.

Pour mieux déterminer l'incidence économique de la baisse des niveaux d'eau, Georgian Bay Forever, un organisme sans but lucratif qui se consacre à la recherche scientifique et à l'éducation du public, a demandé au Mowat Centre de l'Université de Toronto et au Council of the Great Lakes Region de mener une étude indépendante sur le sujet. Cette étude binationale devrait confirmer le besoin urgent, pour les gouvernements du Canada et des É.-U., d'étudier des solutions infrastructurelles à long terme et de procéder aux investissements qu'exigeront ces solutions.

CSL reconnaît que l'un des moyens essentiels de faire avancer ce dossier consiste à se concerter avec un éventail élargi de groupes et d'intérêts qui partagent le même but essentiel : la santé et la protection des Grands Lacs. Par des efforts communs et des initiatives conjointes comme l'étude du Mowat Centre, CSL compte mettre en valeur des politiques publiques et des solutions rationnelles qui favoriseront la préservation de la sûreté, de la durabilité et de la compétitivité de l'industrie du transport maritime dans les Grands Lacs. ↕

NOUVEAU RAPPORT SUR LE TRANSPORT MARITIME À COURTE DISTANCE



Selon un nouveau rapport commandé par CSL, la dynamique et les défis qui concernent l'industrie du transport maritime à courte distance (TMCD) de par le monde sont fondamentalement différents de ceux qui touchent le transport transocéanique conventionnel. La différence la plus importante réside dans le fait que, contrairement au navire transocéanique, le navire de TMCD est en concurrence avec le transport routier et le transport ferroviaire.

Les règlements adoptés récemment par l'Organisation maritime internationale (OMI) et ses États membres, qui ne tiennent pas compte du rôle du TMCD en tant que solution de rechange plus sûre, plus propre et plus économique en carburant que le transport terrestre, favorisent sans le vouloir le transport routier et ferroviaire au détriment du transport maritime.

Comme l'indique le rapport présenté cette semaine à l'OMI et à la Chambre internationale de la marine marchande (CIMM), l'importance du TMCD à l'égard du commerce mondial et de la circulation efficace des biens et des services d'un pays – que ce soit à l'intérieur de ses frontières ou dans le cadre d'une infrastructure régionale d'importation-exportation – n'est pas pleinement mise en valeur. Par ailleurs, non seulement le TMCD est essentiel à la stratégie industrielle d'un pays, mais il joue également un rôle clé en faveur de la réduction des émissions de gaz à effet de serre et des problèmes de congestion.

« Malgré une présence mondiale fondée sur la circulation de quelque 16 000 navires représentant un port en lourd de 77 millions de tonnes, le TMCD est souvent négligé par l'OMI et les gouvernements partout dans le monde en tant que facteur important du bien-être social, économique et environnemental des nations, estime **David Martin**, propriétaire et directeur du Groupe CSL. Le rôle du TMCD est souvent négligé parce que les intérêts de l'industrie du transport maritime international ont tendance à étouffer les voix des représentants du TMCD à l'OMI et à d'autres organisations de transport maritime internationales importantes. »

Produit par le Research & Traffic Group, le rapport intitulé *Define, Defend and Promote* démontre la pertinence économique du secteur du TMCD et recommande cinq actions immédiates :

1. L'OMI devrait élaborer une définition commune du transport maritime à courte distance afin de mieux cibler et regrouper les intérêts du secteur à l'échelle mondiale.
2. Les administrations membres de l'OMI devraient instaurer un mécanisme afin d'évaluer et de protéger le TMCD avant l'adoption des conventions internationales qui pourraient inclure ce secteur. L'industrie du TMCD doit être consultée par les gouvernements nationaux.
3. On doit mettre au point un mécanisme à l'intérieur de la Chambre internationale de la marine marchande (CIMM) afin de faire valoir les intérêts du TMCD auprès de l'OMI, en sus de la représentation administrative.
4. Les pays effectuant du TMCD devraient mettre en œuvre une politique de défense des intérêts du TMCD intérieur au moment de l'adoption des conventions maritimes internationales et des règlements nationaux subséquents.
5. Les associations nationales de transport maritime doivent faire un meilleur travail en vue de fournir des données socioéconomiques et environnementales pertinentes aux gouvernements afin que ces données soient mise à jour en fonction de la valeur pleine et entière de la promotion du secteur du TMCD et permettent d'éviter les conséquences négatives non voulues de l'application de règles transocéaniques à ce secteur sans modification.

Pour favoriser un transport maritime de marchandises écologiquement durable, socialement responsable et concurrentiel, CSL exhorte également le secteur du TMCD à s'unir et à faire des démarches auprès des organisations internationales et des organismes de réglementation afin de promouvoir l'industrie. ↕



MISE À NIVEAU DES DISPOSITIFS DE SÉCURITÉ ET DE MANUTENTION DU *CSL THEVENARD*

Le *CSL Thevenard* a été remis en service après avoir été en cale sèche pour la première fois à Chengxi, en Chine, où il a été soumis à des travaux d'entretien et de mise à niveau bien mérités. Pilier essentiel de la flotte de CSL Australia, le *CSL Thevenard* a été, au cours des cinq dernières années, l'un des bâtiments « à toute épreuve » de l'entreprise, comme le démontre sans équivoque la photo qui en a été prise à son arrivée à Chengxi.

Le navire, qui circule principalement sur la côte sud-est de l'Australie pour y transporter du ciment, du gypse, du clinker, des cendres volantes, et de la calcite, fait à l'occasion des incursions vers l'ouest pour livrer des charges de sables minéralisés.

Durant son séjour en cale sèche, on a amélioré son système de chargement et on a notamment installé des revêtements intérieurs de cale en polymère Dyna-Flo pour en assurer une plus grande durabilité et une meilleure résistance à l'abrasion. Ces revêtements présentent en outre un très faible coefficient de friction, ce qui facilite le déchargement des marchandises en vrac même lorsqu'elles sont mouillées ou collantes.

Parmi les améliorations apportées au chapitre de la sécurité, mentionnons l'installation d'un auvent de gaillard amélioré destiné à accroître la sécurité de l'équipage dans les conditions de paquets de mer, fréquentes dans les eaux du sud de l'Australie.

Dans le contexte d'une première mise en cale sèche depuis la conversion de l'avant-coque, en 2008, l'équipe technique a trimé dur pour mettre à niveau le système d'autodéchargement afin d'accroître la capacité de déchargement et la manutention des marchandises, aspect particulièrement important au plan stratégique dans le cas des chargements de gypse.

Le gestionnaire de la flotte de CSL Australia, **Sergiy Yatsenko**, qui a encadré le projet, a affirmé que les travaux avaient été effectués dans le respect des délais et des balises budgétaires imposés et que le chantier avait su composer avec plusieurs difficultés imprévues. ↴

Ben Richardson

Ordonnancement et Affrètement, CSL Australia



Le *CSL Thevenard* avant sa mise à niveau.



Le *CSL Thevenard* a l'air tout neuf après son premier séjour en cale sèche.

HAUSSE DES ENVOIS DE GRANULATS AVEC LA REPRISE DU MARCHÉ CALIFORNIEN DE LA CONSTRUCTION

Les granulats sont un matériau de construction essentiel pour tous les genres d'ouvrages : routes, ponts, maisons et immeubles de grande hauteur. La popularité du transport maritime de granulats ne cesse d'augmenter en raison de ses impacts environnementaux moindres et de la proximité des installations portuaires avec les marchés ; il en va de même de la demande pour ce matériau de grande valeur dans le cadre des nouveaux projets de construction aux États-Unis, en particulier en Californie. Cela est notamment attribuable à la grande résistance des granulats aux phénomènes sismiques ainsi qu'à leur faible taux d'absorption, ce qui permet des coûts de production du béton moins élevés. Les envois de granulats étant à la hausse sur la côte ouest, CSL Americas continue de jouer un rôle important dans la chaîne d'approvisionnement de l'industrie de la construction.

La progression de la demande de granulats résulte en partie des nouveaux projets de construction lancés par le ministère des Transports de la Californie (CALTRANS). Au cours des deux dernières années, celui-ci a consacré plus de 3,8 milliards de dollars au financement de projets d'infrastructures pour l'État, y compris des projets prestigieux comme le tunnel Caldecott et le pont East Bay reliant Oakland au centre-ville de San Francisco.

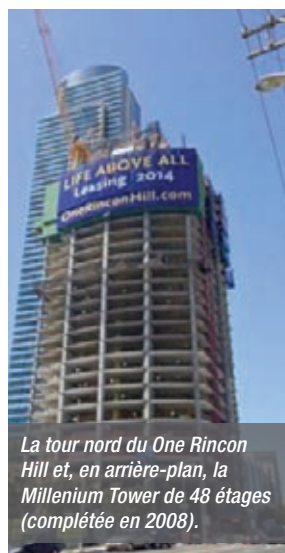
Le prestigieux ensemble d'immeubles en hauteur One Rincon Hill, à San Francisco, est construit avec des matériaux livrés par CSL et sera la structure résidentielle ayant la plus grande résistance sismique jamais construite en Californie. D'autres projets à caractère privé, dont le stade Levi's à Santa Clara, futur domicile de l'équipe de football des 49ers de San Francisco, ainsi que les nouveaux campus d'entreprise des sociétés Apple et Google, sont également construits avec des matériaux livrés par CSL.

L'arrivée des navires de pointe de la Classe Trillium de CSL a bien coïncidé avec l'augmentation de la demande de granulats en Californie. Selon les autorités du port de Redwood City, le tonnage relatif à toutes les marchandises livrées durant la première moitié de l'exercice 2013-2014 a augmenté de 24 % par rapport à la même période de l'exercice précédent. Or, une partie importante de cette hausse est attribuable aux envois de sable et de granulats de la Colombie-Britannique, qui ont augmenté de près de 45 % par rapport à la même période de l'exercice précédent et dont la livraison a été faite en grande partie par CSL. Le port de Redwood City prévoit de nouvelles augmentations d'envois de granulats avec la poursuite du boom de construction que connaît la Silicon Valley.

Jusqu'à maintenant, les cinq Panamax Trillium ont acheminé au moins un chargement de granulats chacun vers le marché californien. ↴

Garth Mitcham

Directeur, Marketing, Operations sur la Côte Ouest, CSL Americas



La tour nord du One Rincon Hill et, en arrière-plan, la Millenium Tower de 48 étages (complétée en 2008).



Le Rt. Hon. Paul E. Martin déchargeant des granulats au quai 94 du port de San Francisco.



Le nouveau pont East Bay, reliant Oakland et San Francisco.

NOUVEAU RÔLE POUR LE *CSL ARGOSY* EN AFRIQUE

Le *CSL Argosy* est en exploitation depuis novembre dernier en Sierra Leone, où il transborde du minerai de fer. Il est l'un des premiers bâtiments de CSL à naviguer sur les côtes de l'Afrique. ↴



CSL PARTICIPE À LA COMMÉMORATION DE LA « GRANDE TEMPÊTE DE 1913 » ET À UN SALON DE L'EMPLOI

Il y a eu un siècle en novembre dernier, la « Grande tempête de 1913 » balayait le secteur supérieur des Grands Lacs, semant la dévastation et fauchant les vies de quelque trois cents braves marins. Au moins une douzaine de navires ont été complètement perdus, dont le *Regina*, un bâtiment de CSL.

Dans le cadre des événements organisés à Goderich, en Ontario, les 8 et 9 novembre 2013, pour commémorer le centenaire de cette tempête, CSL a animé un stand au salon de l'emploi maritime « Careers on the Water and Beyond ». De nombreuses personnes étaient présentes et le stand de CSL a attiré des étudiants intéressés par une carrière maritime ainsi que des passionnés de bateaux et d'histoire maritime.

Le chef mécanicien **Brian Pyke** ainsi qu'**Ernest Beaupertuis** et **Daryl Faleiro**, de V.Ships, y ont accompli un travail extraordinaire, accueillant des centaines de personnes et répondant aux questions des jeunes gens intéressés par une carrière à CSL.



Daryl Faleiro, Ernest Beaupertuis et Brian Pyke.



L'un des volets populaires du stand de CSL fut le concours permettant de gagner un iPad. Les participants étaient priés de répondre à une question d'habileté simple, à laquelle la réponse était 100, en rappel du centenaire de CSL. Plus de 200 personnes y ont participé et l'heureux gagnant, dont le nom a été tiré au hasard par **Kirk Jones**, vice-président, Durabilité et Affaires gouvernementales et industrielles, fut **Becky Adams**, étudiant au secondaire, de Goderich, en Ontario. ↴

CONDITIONS MÉTÉO EXTRÊMES EN AUSTRALIE ET EN AMÉRIQUE DU NORD

De part et d'autre de l'équateur, l'industrie du transport maritime subit les effets des conditions météorologiques exceptionnelles de la saison en cours.

L'Australie est aux prises avec une vague de chaleur estivale majeure : le mercure y a atteint un sommet de 48,7 degrés. Cette chaleur extrême a débuté à la fin de décembre et des records ont été établis dans plusieurs parties du pays. Dans un rapport climatologique spécial émis le 6 janvier, le Service météorologique australien qualifie d'ailleurs ce temps chaud inhabituel d'« événement important ».

Les températures prévues devant continuer de dépasser les 45 degrés une bonne partie de l'été austral, la santé et la sécurité des marins est la grande priorité de CSL, qui tient à ce que les membres des équipages restent hydratés et évitent les efforts excessifs. En outre, une surveillance étroite doit être exercée sur l'équipement de bord, notamment les grues, durant les périodes de chaleur extrême; dans certains cas, d'ailleurs, on doit interrompre temporairement le fonctionnement de cet équipement toutes les trente minutes environ par mesure de précaution.

La région des Grands Lacs, en Amérique du Nord, est par contre aux prises avec un froid polaire prolongé. Le début hâtif de l'hiver a provoqué le gel des lacs à la fin de novembre, soit le moment le plus précoce de l'histoire récente.

Selon Glen Nekvasil, vice-président de la Lake Carriers' Association, l'industrie du transport maritime des Grands Lacs n'a pas connu de conditions aussi difficiles depuis 2004. Le froid extrême a forcé plusieurs navires à naviguer à vitesse réduite dans des eaux obstruées par les glaces au moment où ils faisaient leur dernière livraison de la saison.

Selon les données émises par le Service canadien des glaces, la couverture de glace a atteint, en janvier, son plus haut niveau depuis vingt ans. Le Great Lakes Environmental Research Laboratory (GLERL) prévoit d'ailleurs que la couverture de glace maximum sera de 57 % à 62 %, une augmentation importante par rapport à celle de 38,8 % enregistrée l'an dernier.

Même si les conditions extrêmes de glace et de froid de cet hiver ont causé des difficultés à l'industrie, elles pourraient avoir des effets positifs. En effet, selon les chercheurs du GLERL, l'augmentation de la couche de glace réduira l'évaporation d'eau et entraînera une hausse des niveaux d'eau dans les Grands Lacs. ↴



Le Baie Comeau à son arrivée à Duluth.

PHOTO : GLENN BLASZKIEWICZ



Des membres d'équipage prennent une brève pause à bord du CSL Whyalla, à Whyalla.

QUI EST À BORD ?

CSL RHINE



Navire : **CSL RHINE**

Division : CSL EUROPE



Zenas Chuck R. Rallos ⚓ capitaine
Mansilingan, Bacolod, Philippines

Le capitaine Zenas Chuck R. Rallos a obtenu son diplôme de l'Académie maritime de Visayan en 1994. Il est maintenant capitaine au long cours pour CSL Europe. Il a été finaliste pour le titre du « Marin le plus exceptionnel des Philippines en 2010 ». Il a débuté sa carrière à CSL en 1995 et il a eu, depuis, le plaisir de travailler sur deux « bâtiments magnifiques », le **CSL Elbe** et le **CSL Rhine**. Bien qu'il ait navigué sur un vraquier durant son stage d'élève-officier, il a passé 13 de ses 18 années de carrière à bord d'autodéchargeurs. Le capitaine Zenas est fier de faire partie de la famille de CSL, pour laquelle il espère continuer de naviguer au cours des vingt prochaines années. Lorsqu'il est chez lui avec sa femme Annalissa et leurs trois enfants, il aime bien suivre la boxe, le basketball et le tennis.



Rodolfo R. Ragasa ⚓ chef mécanicien
Pinili, Ilocos Norte, Philippines

Le chef mécanicien Rodolfo R. Ragasa s'est joint à CSL avec plus de trente années d'expérience. Il a d'ailleurs travaillé sur tous les types de bateaux : vraciers, porte-conteneurs, rouliers et autodéchargeurs, notamment. Il y a peu de types de navires sur lesquels Rodolfo n'ait pas navigué ! Promoteur vigoureux des pratiques de transport maritime durables, Rodolfo croit que les politiques de la Société touchant ces enjeux ainsi que l'importance qu'elle accorde à la sécurité et au travail d'équipe font de CSL Europe un employeur idéal. « Je navigue et travaille pour CSL depuis deux ans... et je suis fier de faire partie de cette grande entreprise. » Lui et sa femme ont trois enfants.



Sherwin Concon ⚓ matelot de 3^e classe
La Carlota, Negros Occidental, Philippines

Sherwin Concon s'y connaît bien en navires, en particulier en ce qui concerne les autodéchargeurs. Cela dit, il ne conteste pas que ces navires présentent plus de défis que d'autres bâtiments en raison des nombreuses pièces mobiles et de la mécanique complexe du système d'autodéchargement à courroie. Depuis qu'il s'est joint à CSL Europe, il y a trois ans, il a appris à apprécier les lignes directrices rigoureuses qu'impose CSL à tous ses employés et prend très au sérieux ce souci de sécurité. Sherwin veut améliorer ses compétences et travailler pour CSL durant encore plusieurs années. Lui et sa femme ont un petit garçon de six ans.



Giovanni T. Perucho ⚓ capitaine en second
Kalibo, Aklan, Philippines

Le capitaine en second Giovanni T. Perucho a passé la plus grande partie de sa carrière de 18 ans de marin à bord d'autodéchargeurs, si l'on excepte un stage à bord d'un vraquier classique alors qu'il était élève-officier. En tant que capitaine en second, il veille à partager ses connaissances et son expérience avec les membres d'équipage, en particulier en matière de sécurité. Marié et père de trois jeunes enfants, Giovanni est un grand amateur de sports et s'intéresse à la boxe, au football, au soccer et aux arts martiaux mixtes. Il espère un jour devenir capitaine et aimerait continuer de travailler pour CSL durant les 20 prochaines années.



Joselito Incoy ⚓ matelot breveté
Bucana Malaki, Naic, Philippines

Joselito Incoy, qui est matelot breveté depuis 17 ans, a travaillé sur divers types de navires, notamment sur des vraciers et des porte-conteneurs, ainsi que sur des plates-formes de forage en mer. Il a commencé à naviguer sur des autodéchargeurs en 1999 et il estime que ce sont des « navires particuliers » en raison de la nature du travail à exécuter pour les faire fonctionner. Depuis qu'il est à CSL, il a appris à apprécier l'importance qu'on y accorde à la sécurité. Il compte d'ailleurs rester des nôtres encore plusieurs années. Lorsqu'il n'est pas à bord, on peut le trouver sur un terrain de basketball, où il s'exerce sous les encouragements de sa femme Jecylyn et de leurs deux enfants.



Muriel H. Biscocho ⚓ maître d'équipage
Taal, Batangas, Philippines

Muriel H. Biscocho navigue depuis 29 ans, dont trois pour le compte de CSL. Il a travaillé à bord du **CSL Elbe**, du **CSL Shannon** et du **CSL Trimnes** avant de se joindre au **CSL Rhine**. C'est lui qui doit faire respecter les procédures de sécurité, ce dont il s'acquitte avec fierté. Durant ses temps libres, Muriel aime regarder la télévision et jouer à des jeux vidéo. Lui et sa femme ont deux enfants.



Raymundo H. Tagud ⚓ officier électricien
Agusan Canyon, M. Fortich, Bukidnon, Philippines

L'ingénieur électricien Raymundo H. Tagud a entrepris sa carrière à bord de navires Capesize et Panamax avant de monter à bord d'autodéchargeurs, en 2000. Il estime que, même si chaque classe de navire présente un ensemble unique de caractéristiques, ce sont les autodéchargeurs qui offrent le plus de défis – et de satisfaction. Il croit que la philosophie de sécurité « Une équipe, un but » de CSL est plus solide que celles qu'il a connues durant ses emplois antérieurs. Père dévoué de cinq enfants, Raymundo aime jouer au basketball et suivre la boxe et l'athlétisme.



Salvador P. Edano ⚓ ajusteur-mécanicien
Leyte, Philippines

Salvador P. Edano a commencé à travailler sur des autodéchargeurs en 1991 au Canada et est resté fidèle à ces navires depuis ce temps. Ce vétéran de trente années de la navigation est au service de CSL Europe depuis trois ans, ayant auparavant travaillé sur le **CSL Thames** et le **CSL Trimnes**. En tant qu'ajusteur-mécanicien et soudeur certifié DNV du navire, personne mieux que Salvador n'est conscient de l'importance primordiale de la sécurité. Dans ses temps libres, Salvador aime bien jouer une ou deux bonnes parties d'échecs en compagnie de sa femme et de leurs deux enfants.



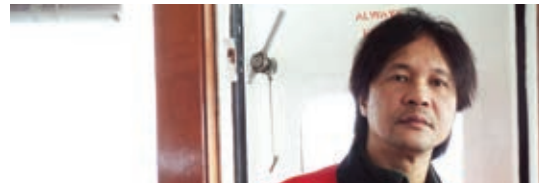
Rocky A. Toletino ⚓ machiniste
Angeles City, Pampanga, Philippines

Machiniste sur le **CSL Rhine**, Rocky A. Toletino ne craint pas de se salir les mains – ce qui est une bonne chose, car il aime, dans ses temps libres, s'adonner à des courses d'accélération amicales. Rocky est marin de carrière depuis 2003 et il connaissait déjà les autodéchargeurs avant de se joindre à CSL Europe. Il considère cette classe de navires comme « unique ». Diplômé en génie mécanique, il est responsable du quart dans la machine, assurant la bonne tenue de la salle des machines et prêtant assistance aux mécaniciens. Rocky a navigué sur le **CSL Shannon** à deux reprises et en est à son deuxième contrat sur le **CSL Rhine**.



Hernando P. Cruz ⚓ maître-cuisinier
Malolos, Bulacan, Philippines

Quand Hernando P. Cruz n'est pas occupé à préparer des repas nourrissants pour l'équipage du **CSL Rhine**, il aime bien jouer de la batterie et de la guitare. Marié et père de deux enfants, Hernando a débuté sa carrière de marin en 1987 et est à l'emploi de CSL depuis deux ans. Il souligne que le métier de cuisinier peut être difficile lorsqu'il y a des conditions météorologiques extrêmes, mais que la sécurité doit toujours primer.



Felipe G. Pancho ⚓ troisième officier
Palapag, Nord Samar, Philippines

Felipe a entrepris sa carrière en 1986 après avoir obtenu un baccalauréat avec majeure en transport maritime. Il navigue avec CSL Europe depuis 2011. Fort de son expérience des autodéchargeurs avec la société Jebsens, Felipe connaît bien ce type de navire et a déjà navigué sur d'autres navires de la flotte européenne, notamment le **CSL Bergen**, le **CSL Elbe** et le **CSL Shannon**. Bien qu'il adore la vie de marin, il admet qu'être éloigné de sa femme Alma et de sa fille Alfeliela est parfois difficile. « C'est le lot de tous les gens de mer. On ne peut éviter de s'ennuyer parfois des siens. »



La campagne **Keep on Steamin** a été lancée en 2013 et visait à souligner le centenaire de CSL en redonnant au gens et aux collectivités où nous sommes présents.

Tout au long de l'année, des gens de CSL ont participé à diverses activités philanthropiques destinées à recueillir du financement pour des causes favorisant l'avancement, l'éducation et le mieux-être des jeunes. Pour chaque dollar recueilli, CSL en a versé trois, pour un total de 100 000 \$ – soit 1000 \$ pour chaque année d'existence de l'entreprise.

Nous sommes heureux d'annoncer que, partout dans le monde, les gens de CSL ont relevé le défi, organisant des journées de quilles dans des salons et à l'extérieur,

emballant et livrant des repas, confectionnant des biscuits des fêtes, tenant des quiz et des tournois de poker et vendant des décorations des fêtes. Ils ont recueilli ainsi plus de 20 000 \$. Avec les fonds jumelés de CSL, les sommes recueillies pour des causes favorisant les jeunes dans le monde se sont élevées au total à 60 000 \$. Les 40 000 \$ restants seront versés à des organismes de soutien aux jeunes en Afrique, au Canada, aux États-Unis, en Australie et en Europe.

« La campagne **Keep on Steamin** étant sur le point de se terminer, nous tenons à saluer tous nos dévoués employés à bord des navires et à terre, qui ont contribué, en fournissant de leur temps et de leurs efforts, à améliorer la vie des jeunes, a affirmé **Rod Jones**, président et chef de la direction. J'encourage tous les gens de CSL à maintenir l'esprit **Keep on Steamin** et à contribuer activement au mieux-être et à l'enrichissement de nos communautés. » ↴

BEVERLY

Le bureau de Beverly a organisé une collecte d'aliments au profit du **Beverly Bootstraps Food Pantry** en novembre pour aider à la préparation de sacs d'aliments des fêtes pour les familles ne pouvant se payer un repas de l'Action de Grâce. Des employés se sont portés volontaires pour préparer les sacs, qu'ils remplissaient des mets nécessaires à un repas de fête complet, notamment une dinde, de la farce, une boîte de purée de pommes de terre et de la purée d'atocas.

Le **Beverly Bootstraps Food Pantry** fournit des aliments à des familles locales dans le besoin tout en les sensibilisant aux avantages d'une alimentation saine. L'organisme leur offre également des classes gratuites de cuisine et de magasinage, qui portent en particulier sur la manière de planifier et de préparer des repas nutritifs en respectant leurs limites budgétaires.



MONTRÉAL

L'équipe des adjointes administratives du bureau de Montréal a tenu une vente de décorations de trois jours à l'entrée du Centre de commerce mondial en appui à la **Fondation Jasmin Roy**, une organisation locale qui a pour mission de combattre la violence, l'intimidation et la discrimination dans les écoles. Les populaires décorations en forme de flocons de neige au thème de CSL avaient été conçues spécialement par l'équipe pour l'organisme de bienfaisance.

Les employés de Montréal ont également accordé leur soutien à une aile locale des **Cadets de l'Aviation royale du Canada**. Le Programme des cadets du Canada joue un rôle important en vue d'aider les jeunes Canadiens à devenir des membres dévoués de leurs communautés en menant des programmes gratuits qui mettent en valeur le leadership, la bonne forme physique et la citoyenneté.

Les employés à terre n'ont pas été les seuls à participer à la campagne. L'équipage de l'**Atlantic Huron** a en effet organisé un tournoi de poker de bienfaisance en appui à l'**Undercurrent Youth Centre**, à la Lighthouse Community Church, à Glace Bay, en Nouvelle-Écosse. Lieu de rassemblement populaire auprès de la jeunesse locale, ce centre offre un éventail diversifié de services, dont des programmes de musique, des sports organisés, des classes d'art dramatique, des programmes de lutte à la dépendance et divers événements spéciaux.





MANILLE

Des membres d'équipages de CSL Europe ont tenu une soirée de quilles à Manille en décembre dernier en appui à la **GMA Foundation**. Cette fondation, qui est considérée comme l'organisation non gouvernementale la plus importante des Philippines, aide les membres défavorisés de la communauté «Kapuson-Filipino» de toutes les Philippines par des programmes de développement destinés à favoriser l'éducation et l'apprentissage de même que par des projets médicaux et nutritionnels visant à assurer une plus grande équité en matière de santé.

À la suite du typhon Haiyan, CSL a fait un don important à la **Croix-Rouge des Philippines** afin de contribuer aux efforts de secours et de rétablissement. Nos pensées et nos prières continuent d'être adressées à tous ceux qui ont été touchés par ce désastre, en particulier nos membres d'équipages philippins et leurs familles.



ODESSA

Une vente de pâtisseries a été organisée en décembre à Odessa sur le thème des fêtes et les recettes ont été remises à l'école de lutte pour garçons **DUSSH «Spartak»**. Cette vente, qui devait au départ ne durer qu'une journée, a été prolongée d'une autre journée en raison de la demande populaire.



SYDNEY

Le bureau australien a organisé un après-midi de quilles extérieures en octobre, suivi d'un lunch. Les fonds amassés à cet événement ont été remis à deux organismes de bienfaisance locaux, les «**Shack Youth Services**» et l'**Ardoch Youth Foundation**. Les **Shack Youth Services** sont une organisation communautaire qui favorise le mieux-être des jeunes et de leurs familles dans les banlieues est de Sydney, en particulier de ceux qui sont aux prises avec des problèmes liés à la pauvreté, à l'isolement et à l'exclusion sociale. L'**Ardoch Youth Foundation** est un organisme de bienfaisance pour les enfants qui apporte son soutien aux jeunes défavorisés en offrant de l'éducation sur mesure et des programmes de mieux-être visant à éliminer les obstacles à l'apprentissage, à aider à développer des compétences et à élargir les horizons. Une partie de l'argent recueilli a également été remise à une équipe locale de jeunes footballeurs de Whyalla.



WINDSOR

CSL Europe a tenu une soirée quiz «Connaissez votre voisin» à Windsor, au R.-U., à laquelle ont participé des entreprises locales avec lesquelles elle travaille régulièrement. Toutes les personnes présentes se sont beaucoup amusées. Les fonds recueillis ont été remis à l'organisme de bienfaisance choisi par le groupe, le programme **Fairbridge**. Ce programme aide les jeunes gens marginalisés et les décrocheurs à réintégrer la société en leur permettant de se prendre en charge dans le cadre d'initiatives et d'expériences positives.



QUEL EST L'ÉTAT DES SOURCES D'EAU DOUCE DU CANADA ? CSL SOUSCRIT À L'ÉVALUATION DE L'ÉTAT DE L'EAU DOUCE DU WWF



Des chercheurs estiment que les populations d'espèces d'eau douce ont diminué d'au moins 35 % dans le monde au cours des quarante dernières années, ce qui témoigne d'une détérioration importante de l'état des bassins d'eau douce de notre planète.

Cette tendance est inquiétante et, compte tenu du fait que le Canada possède 20 % de l'eau douce du monde, l'état de l'eau de ses voies navigables est un enjeu qui nous concerne tous, peu importe où nous vivons. Malheureusement, dans la plupart des cas, nous ne savons tout simplement pas quel est le niveau réel de qualité ou de détérioration de nos ressources en eau douce. Il existe d'ailleurs un sérieux écart de connaissances entre l'état véritable de nos cours d'eau et les données objectives dont les spécialistes ont besoin pour évaluer et déterminer les politiques futures en la matière. Pour stimuler la recherche dans ce domaine important, Canada Steamship Lines accorde un soutien financier sur deux ans à une évaluation, par le WWF-Canada, de l'état de l'eau douce, une initiative d'envergure nationale visant à établir et à mettre en œuvre un cadre scientifique d'évaluation de l'état des ressources en eau douce du Canada.

Fondé sur quatre indicateurs clés – le débit de l'eau, sa qualité, les poissons et les invertébrés – ce programme inédit a pour objet de réunir les données colligées jusqu'à maintenant sur l'état de nos cours d'eau d'un océan à l'autre. L'étude, qui établira les connaissances nécessaires à l'élaboration d'une politique sur l'eau fondée sur des preuves, permettra de disposer des connaissances approfondies nécessaires à l'évaluation des impacts, sur nos bassins hydriques, des projets, politiques et activités de gestion en cours à l'échelle nationale. En outre, CSL élargira son soutien au WWF, dont la campagne porte spécifiquement au départ sur les vastes réseaux hydrographiques du Canada, en vue de l'adaptation de son étude aux écosystèmes lacustres, y compris aux Grands Lacs et au fleuve Saint-Laurent.

L'un des volets importants de l'initiative concerne la diffusion auprès du grand public des résultats de l'étude. À l'appui de cet effort, le WWF lancera un outil en ligne interactif qui permettra de noter de « très bon » à « médiocre » chaque réseau

hydrographique. Le site Web novateur du programme présentera les résultats du projet sous forme cartographique afin de mobiliser les citoyens et de les sensibiliser à la nécessité de préserver la qualité des sources d'eau douce du Canada.

Sous la gouverne de **Kirk Jones**, vice-président, Durabilité et Affaires gouvernementales et industrielles, CSL s'est également engagée à travailler de concert avec le WWF pour promouvoir des programmes environnementaux de pointe à CSL, notamment les efforts en cours en vue de réduire les émissions de carbone ainsi que la mise en œuvre d'un plan d'engagement personnalisé des employés en vue d'accroître leur compréhension de la situation et leur participation à des campagnes vertes. ↕



FORMATION HELM : RÉDUIRE LES RISQUES D'ERREURS HUMAINES

Implanté par la flotte canadienne de CSL en 2013, le programme de formation sur la gestion de la dimension humaine et du leadership (HELM, pour Human Element and Leadership Management) a pour objet d'éduquer les équipages sur les limites de la performance humaine. Ceux qui le suivent acquièrent une compréhension des erreurs cognitives et de la manière dont les facteurs de stress tels la fatigue, l'urgence et la surcharge de travail peuvent contribuer à l'occurrence d'erreurs. Les participants doivent y évaluer leur propre comportement et celui de leurs pairs dans le cadre d'études de cas et d'expériences. L'accent est mis sur l'intégration des concepts aux habitudes de travail quotidiennes, ce qui permet de minimiser l'influence des facteurs humains dans les causes d'accident.

La formation HELM est une initiative conjointe de l'Institut maritime de l'Université Memorial, de Canada Steamship Lines, de V.Ships Canada et de WrightWay Training. Il s'agit d'un cours de cinq jours à activités multiples comprenant : 18 heures d'enseignement en classe, 14 heures d'activités pratiques sur simulateur et trois heures d'analyse individuelle d'études de cas. Bien que s'adressant principalement à des officiers supérieurs et aux personnes en quête d'une certification de niveau gestionnaire, ce cours procure une formation inestimable au personnel à terre et aux employés travaillant ailleurs que sur le pont ou au personnel technique.

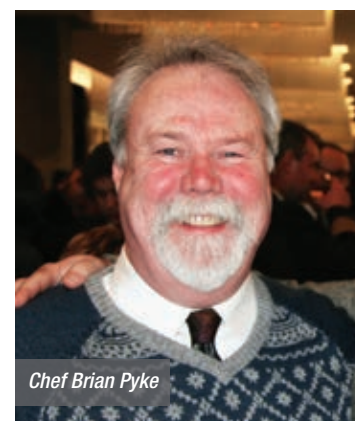
Les marins et surintendants assistent ensemble au cours, ce qui est un facteur important de la réussite de ce genre de formation. On y cherche principalement à établir une compréhension des concepts liés aux facteurs humains de même que de la manière dont les actions de la direction peuvent influencer sur la performance. Si elle est appliquée de manière appropriée, cette compréhension rehausse le fonctionnement sécuritaire du navire ainsi que la vigilance de toutes les personnes à bord.

« Je recommanderais ce cours à tous les officiers supérieurs et subalternes, y compris au personnel de bureau, estime le capitaine **Wilson Walters**, qui a été parmi les premiers à suivre la formation. C'est le premier cours auquel j'ai assisté où on retrouvait des employés du pont, de la salle des machines et des bureaux qui, tous ensemble, ont travaillé à résoudre des problèmes récurrents de sécurité et de gestion. Cette séance a élargi mes perspectives sur la manière de faire mon travail et d'améliorer ma prise de décision. »

Canada Steamship Lines vise à terme à faire en sorte que tous les officiers et gestionnaires de première ligne suivent le cours. À cette fin, le capitaine **Andrew Ferris** et le chef mécanicien **Brian Pyke**, qui ont tous deux suivi une formation HELM avancée, apportent désormais leur soutien en tant que mentors pour la flotte. ↕



Capitaine Andrew Ferris



Chef Brian Pyke

LE THUNDER BAY ET LE BAIE COMEAU À L'HONNEUR DANS LEURS VILLES ÉPONYMES

Des célébrations ont été tenues dans les villes éponymes des navires **Thunder Bay** et **Baie Comeau** - Thunder Bay, en Ontario, et Baie-Comeau, au Québec - afin de marquer les voyages inauguraux de ces deux nouveaux laquiers de la Classe Trillium de CSL.

À Thunder Bay, le 27 septembre 2013, **Louis Martel**, vice-président exécutif, Groupe CSL, et président, Canada Steamship Lines, s'est joint au maire de cette ville, Keith Hobbs, et à Greg Arason, président du conseil de la Thunder Bay Port Authority, pour accueillir le navire de pointe. Dans son allocution, il a souligné l'importance de ce port pour l'industrie du transport maritime des Grands Lacs

« Pour les agriculteurs des Prairies, le port de Thunder Bay est le point de passage principal pour l'exportation de leur grain, via le réseau Grands Lacs-Voie maritime, vers les marchés outremer de l'Europe, de l'Afrique du Nord et du Moyen-Orient. »

Au cours de la cérémonie, M. Martel a présenté au maire Hobbs un modèle à l'échelle de 2,4 mètres du **Thunder Bay** en guise de don à sa municipalité. « Depuis longtemps, le port de Thunder Bay et l'industrie du transport maritime sont des moteurs essentiels de notre économie, créant des emplois et contribuant à attirer des investissements dans notre région, a affirmé le maire Hobbs. Le renouvellement de la flotte de Canada Steamship Lines et d'autres armateurs canadiens aidera à préserver la compétitivité et la durabilité de notre port. Nous sommes honorés de voir le nom de notre ville associé à ce superbe navire. »



L'autodéchargeur de la Classe Trillium Baie Comeau, à Baie-Comeau, au Québec.

Le **Baie Comeau**, navire frère du **Thunder Bay**, a lui aussi été accueilli par sa ville éponyme, le 7 octobre 2013, lors d'une cérémonie à laquelle assistaient **Claude Dumais**, vice-président, Opérations techniques et Environnement, Groupe CSL, Christine Brisson, mairesse de Baie-Comeau, et Jean Boily, surintendant des installations de la société Cargill.

« Le **Baie Comeau** et ses navires frères représentent une nouvelle ère non seulement pour CSL, mais aussi pour le transport maritime dans le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, a souligné Claude Dumais. La performance environnementale et opérationnelle exceptionnelle de ces bâtiments témoigne de l'engagement indéfectible de CSL vis-à-vis de sa clientèle ainsi que des collectivités et des écosystèmes où notre entreprise est présente. »

Au cours de la cérémonie de bienvenue, M. Dumais a annoncé le don à la municipalité d'un modèle à l'échelle de 2,4 mètres (8 pieds) de longueur du **Baie Comeau**. « C'est un honneur que le nom de notre ville soit associé à ce magnifique navire, a affirmé Christine Brisson, mairesse de Baie-Comeau. La représentation du **Baie Comeau** que nous avons reçue en guise de cadeau sera fièrement exposée dans un de nos édifices municipaux ». ↴



Le capitaine Murray Latham reçoit des cadeaux du maire de Thunder Bay, Keith Hobbs, en l'honneur du voyage inaugural du Thunder Bay à sa ville éponyme.

LE MODÈLE RÉDUIT DU CSL WHYALLA RAFLE LA MISE

C'est par un doux samedi soir de fin novembre que l'équipe de transbordement de CSL a cimenté sa position au sein de la communauté locale. Chargés de la lourde tâche de faire admettre un char dans le défilé de Noël de Whyalla, une manifestation hautement compétitive, **Lee Winterborn**, de CSL Australia, lui-même résident de cette ville, et **Brad Newman** tournèrent leur regard vers le **golfe Spencer**, en quête d'inspiration. C'est là qu'était amarré le **CSL Whyalla** au grand soleil, se détachant sur les eaux bleues et calmes, une ombre maintenant devenue familière toujours en transition rapide en direction ou en provenance de Whyalla.

Lee et Brad s'attelèrent rapidement à la tâche de recréer le dernier-né de la flotte australienne en modèle réduit. Celui-ci devait être assez petit pour circuler dans les rues de Whyalla, mais également assez grand pour transporter sa charge de balles de plastique et d'enfants extasiés ainsi que tout un équipage.

Animés par des attentes modestes, ils rassemblèrent écrous et boulons, roues et hélices, soudant et polissant, tout en s'efforçant de ne pas prendre de retard. À la onzième heure, leur chef-d'œuvre était enfin prêt. Il était là, étanche et fort et prêt à descendre la colline menant à l'hôtel de ville de Whyalla. Il se mit en branle, entouré d'une bande d'enfants et rempli de friandises, et séduisit tout le monde sur son passage.

La soirée se termina par un triomphe. Le CSL Whyalla se vit remettre le premier prix des mains mêmes du maire. Un bâtiment magnifique, adapté à la tâche et pouvant contribuer à la joie des fêtes, façon CSL, à Whyalla. ↴

Eoin Bosley

Adjoint à la répartition, CSL Australia



Lee Winterborn et Brad Newman mettent la dernière main au CSL Whyalla.



Le char CSL Whyalla prêt à se joindre au défilé.

EXERCICES D'INTERVENTION RAPIDE DE LA GRC SUR LE *FRONTENAC* ET LE *BIRCHGLEN*

Deux navires de la flotte canadienne de CSL, le *Frontenac* et le *Birchglen*, ont servi de plateformes d'essai pour des exercices spéciaux d'abordage menés par l'unité ontarienne du Groupe tactique d'intervention (GTI) de la Gendarmerie royale du Canada (GRC), en octobre dernier.

Cet exercice d'intervention rapide avait pour objet de tenter des abordages multiples de bateaux à partir d'embarcations pneumatiques à coque rigide (RHIB), plus communément appelées Zodiac, pendant un déplacement pouvant atteindre une vitesse de 50 nœuds et plus.

Une quarantaine d'agents du GTI, dirigés par le gendarme Jason Avery, ont pris part à cette séance de formation spéciale à l'extérieur de Port Weller Piers. Les capitaines **Joe Pero**, du *Frontenac*, et **Pierre Raymond**, du *Birchglen*, ainsi que leurs équipages ont concerté leurs actions avec celles de la GRC pour faire en sorte que les exercices d'abordage soient effectués en toute sûreté pendant que les navires se déplaçaient. ↴



FRANK SKINNER, DE CSL, REÇOIT UNE MÉDAILLE POUR UN AUDACIEUX SAUVETAGE

Il aura fallu neuf ans, mais le capitaine de l'*Atlantic Erie* de Canada Steamship Lines, **Frank Skinner**, reçoit enfin la reconnaissance qu'il mérite pour un sauvetage audacieux qui sauvé la vie de cinq personnes, dont un bébé de dix mois, le 21 septembre 2004. Le groupe, qui naviguait de l'Allemagne aux Caraïbes en passant par le Groenland à bord d'un voilier de 45 pieds, le *D'Accord*, s'est retrouvé de manière imprévue dans la queue de l'ouragan Ivan, dérivant sans gouvernail dans le détroit de Belle Isle.

Confronté à des vagues de près de douze mètres et à des bourrasques atteignant 96 kilomètres à l'heure, le skipper du *D'Accord* a contacté la Garde côtière canadienne pour obtenir une assistance immédiate. N'ayant aucun navire disponible dans le secteur, celle-ci s'est adressée à l'équipage du remorqueur *Point Viking*, qui avait son port d'attache à Port Harmon, pour demander s'il ne pouvait pas prêter main forte aux occupants du voilier.

Sans hésiter un seul instant, le capitaine du *Point Viking*, Frank Skinner, ainsi que le mécanicien Ben Savory, le matelot de pont Thomas Upwards et le second matelot de pont volontaire Ed Strickland, ont généreusement accepté d'intervenir et ont pris la mer au milieu d'une violente tempête. Le dangereux sauvetage s'est déroulé sur plus de douze heures, mais à la fin, tous les occupants du *D'Accord* sont revenus à terre en toute sûreté grâce à la bravoure extraordinaire de Frank et de son équipage. ↴



HOMMAGE AU *CSL ATLANTIC* PAR EOIN BOSLEY

Cette semaine, le *CSL Atlantic* a fait son dernier amarrage à Jiangmen, dernier repos des grands objets d'acier. Mais avant sa renaissance en boîtes de conserves et en lames de rasoir, ce navire valeureux mérite qu'on fasse un bref récit de sa vie...

Livré en 1981 par Imabari Japan et présenté alors comme un vraquier de petit tonnage modèle, étanche et d'une solidité à toute épreuve, le *CSL Atlantic* a navigué sous de nombreux noms durant son histoire. Avant d'arborer la feuille d'érable rouge, il a porté les noms de *Timpe*, *Great Tempo*, *Cynthia No.4*, *World Tempo* et *Capo Noli*. C'est sous ce dernier nom que Coeclerici entreprit de le convertir en autodéchargeur, en 1996, y ajoutant tout un dispositif de courroies, de trémies et de charpentes d'acier dans le dessein de lui infliger des cadences de déchargement de 2000 tonnes l'heure. Il allait donc dorénavant s'acquitter vaillamment d'exigences plus importantes et spécialisées que celles imposées à ses congénères, ce qui allait attirer l'attention d'une société énergique, CSL Australia.

Sous la gouverne de Beck, Coster et Sorenson, la multiplication des contrats avait entraîné un accroissement de la capacité de déchargement nécessaire. C'est à ce moment que le *Capo Noli* entra en scène. En mars 2007 débutait un contrat d'affrètement à temps portant sur une période de plus de deux ans, qui allait rapporter de manière très différente à ses protagonistes. L'intégration du navire dans la stratégie de CSL ne fut pas sans obstacle, en cette période marquée par une capacité de stockage apparemment insuffisante et par l'exposition à des difficultés industrielles. Néanmoins, en dépit de tous les incidents et des difficultés contractuelles auxquels il a été exposé, le navire a constitué un atout pour la flotte au plan de la dextérité et de la compétitivité. C'est ce mélange difficile de nécessité et de conflits qui a rendu cette acquisition attrayante.

En 2007, le navire était vendu à Britannia Bulk, de Londres, ce qui provoqua un drame et l'octroi d'un nouveau nom : *Enforcer II*. CSL sentit qu'il était temps de capitaliser et exerça une option d'achat dans le cadre de la charte-partie en juin 2008. La vente ne fut pas complétée au détriment, à terme, de Britannia qui, comme tant de

sociétés touchées par la crise de 2008, a succombé aux aléas du transport maritime et à la volatilité de ses marchés. La transaction allait finalement être conclue à un prix fortement réduit, mais non sans difficulté, le navire étant immobilisé à Sydney, chargé de gypse, puis également, au large de Thevenard, le temps de résoudre les complications auxquelles on était confronté. La cheminée allait enfin arborer les couleurs rouge, noir et blanc. Le navire allait quant à lui être rebaptisé le *CSL Atlantic*.

Le *CSL Atlantic* contribua à unir de la joyeuse bande de Barry Dines. Les quatre années suivantes se sont vite écoulées, la fréquence et l'intensité de ses voyages de sables minéralisés, de gypse, de fertilisants et, à l'occasion, de charbon et de sucre, allaient d'ailleurs hâter la fin du navire. Le marché côtier australien étant soumis à une contraction tardive résultant de la léthargie qui frappait le transport maritime mondial, l'offre de chargement pour le *CSL Atlantic* s'étiola à mesure que 2013 avançait. Le vaillant équipage a effectué plusieurs passages dans la Grande Baie australienne et a résolu tous les problèmes qui se sont présentés avec ingéniosité et dévouement.

Enfin, au moment où Noël s'annonçait, à la fin de l'an dernier, le *CSL Atlantic* mit le cap sur Bunbury pour prendre son dernier chargement, du concentré de fer destiné à Nantong, en Chine. Un voyage d'adieu qui convenait à sa riche existence; un passage long et sinueux, un chargement lourd à sa mesure et des escales fréquentes. Évidemment, il a résisté avec cœur, son équipage résilient et professionnel le menant à son dernier port avec beaucoup d'avance. Ce navire aura son nom inscrit dans l'histoire, ayant été marqué par le changement et étant représentatif d'une industrie touchée par des virages sans fin. Nous te disons adieu, *CSL Atlantic*. ↴



LE *WHITEFISH BAY* EN VEDETTE AU RICK MERCER REPORT

Rick Mercer, vedette de la télévision canadienne et humoriste bien connu, est monté à bord du *Whitefish Bay* à la fin de novembre afin d'enregistrer un segment de son émission humoristique, le *Rick Mercer Report*. Ce segment, qui a été diffusé le 3 décembre, portait sur le Réseau de navigation de la Voie maritime du Saint-Laurent et, en particulier, sur un nouveau navire de pointe de la Classe Trillium, au moment où celui-ci franchissait le canal Welland.

Pendant que le capitaine **Kent Powell** décrivait le fonctionnement du navire, le capitaine en repos **Wilson Walters** agissait comme partenaire de Rick Mercer, expliquant les nombreuses caractéristiques des navires de la Classe Trillium ainsi que les manœuvres délicates qu'exige le franchissement d'une écluse d'une largeur de 80 pieds avec un navire de 78 pieds de largeur. Le capitaine Powell a également accordé à Rick Mercer une entrevue sur le pont du navire alors que celui-ci était à l'arrêt – le manœuvre de tunnel **Archie White** a aussi répondu à ses questions dans le tunnel.

Le capitaine **John Gruszewski**, gestionnaire de la sécurité maritime et de la qualité à V.Ships, était également présent pour voir au maintien de la sécurité. Il a d'ailleurs affirmé qu'il avait parfois l'impression de devoir « mener des chats », mais que l'équipe de Rick Mercer avait néanmoins respecté toutes les consignes de sécurité.

Pour ceux qui ne connaissent pas Rick Mercer, le *Rick Mercer Report* est une populaire émission de télévision de CBC qui est reconnue pour porter un regard satirique sur tout ce qui est typiquement canadien.

Le segment enregistré s'intitulait *RMR: Rick and the Welland Canal*. On peut le visionner sur le site Web du *Rick Mercer Report* au www.rickmercer.com. ↵



L'humoriste Rick Mercer et l'équipe du Rick Mercer Report.

SÉRIE MONDIALE : FRÉNÉSIE À BOSTON

En tant que détentrice de billets de saison, CSL Americas avait la chance de détenir de précieux billets pour la sixième partie de la finale de la Série mondiale 2013 entre les Red Sox de Boston et les Cardinals de Saint-Louis. Pour la première fois depuis 1918, l'équipe bostonnaise avait la possibilité de remporter le championnat dans son stade. Ce fut vraiment un honneur de partager l'effervescence de cette nouvelle page d'histoire avec nos partenaires de la Coal Marketing Company (CMC) Colin Blyth, Fabian Pelaez et Francisco Garcia. Pour nos invités d'Atlanta, il s'agissait de surcroît d'une première visite au Fenway Park.

Comme on pouvait s'y attendre, les Red Sox ont écrasé les Cardinals par le compte de 6 à 1 pour remporter la série, semant la frénésie partout dans la ville. La saison des Red Sox avait été émotivement très intense à la suite de l'attaque à la bombe perpétrée lors du Marathon de Boston. Leur participation à cette finale et leur triomphe ont grandement contribué à revigorer la ville et ses habitants.

Les détenteurs de billets de saison ont par ailleurs l'avantage supplémentaire de pouvoir envoyer un représentant participer à une clinique de frappeurs et visiter le Fenway Park. C'est mon fils de six ans, Liam, qui a été désigné à ce titre dans le cadre d'une loterie très attendue au bureau. Il était très content d'avoir été choisi et s'est pris à rêver que les Red Sox lui fassent signer un contrat sur le champ. Après dix lancers exténuants du lance-balles, Liam a vite constaté que la balle se déplaçait beaucoup plus rapidement qu'il ne croyait. ↵

Henrik Friis

Directeur principal, Marketing et Gestion commune, CSL Americas



De gauche à droite, Rajiv Sharma, de CSL, ainsi que Fabian Pelaez et Francisco Garcia, de CMC.



Liam Friis, au bâton au Fenway Park.

NOS BÂTIMENTS D'ANTAN : LE *DONNACONA* PAR SKIP GILLHAM

Il y a un siècle, Canada Steamship Lines prenait livraison du *W. Grant Morden*, qui était alors le plus imposant vraquier canadien des Grands Lacs et qui allait par la suite être rebaptisé le *Donnacona*. Le bâtiment avait été construit par la Western Drydock and Shipbuilding Co. Il a été lancé le 4 avril 1914 à Port Arthur, en Ontario.

La construction de ce navire était déjà bien avancée lorsque la « Grande tempête » de 1913 balaya les Grands Lacs et emporta au moins une douzaine de bateaux. Dans le but d'éviter une autre perte, les architectes améliorèrent le navire au plan de la sécurité : panneaux d'écouille plus épais, écoutes sur le centre de 24 pieds et portes et fenêtres plus solides.

Le *W. Grant Morden*, un vraquier d'une longueur de 190,5 mètres et d'une largeur de 18 mètres, est entré en service le 15 juin 1914. Au cours des années suivantes, il a transporté des quantités considérables de minerai, de charbon et de grain pour les clients de la société, établissant une nouvelle norme en matière de transport de minerai pour un laquier canadien en 1928 avec 14 955 tonnes.

Au fil des ans, le *W. Grant Morden* a établi plusieurs records de chargement. Mentionnons notamment 760 066 boisseaux d'avoine en 1915, 504 908 boisseaux de blé en 1916 et, le 30 avril 1947, un record mondial de 587 844 boisseaux d'orge.

Canada Steamship Lines rebaptisa plusieurs de ses bâtiments en 1926-1927, dont le *W. Grant Morden*, qui devint le *Donnacona*. Mentionnons qu'un navire précédent avait porté ce nom et qu'il avait sombré par mauvais temps dans l'Atlantique pendant qu'il assurait le service en haute mer durant la Première Grande guerre.

Jusqu'en 1932, les bateaux de la taille du *Donnacona* étaient confinés aux quatre Grands Lacs supérieurs en raison de l'étroitesse des écluses du troisième canal Welland. Le *Donnacona* a en effet franchi pour la première fois la nouvelle voie maritime le 27 août 1932.

À partir de ce moment, le navire sillonna fréquemment le lac Ontario, transportant du minerai de fer ou du charbon à Hamilton ainsi que du grain à Kingston et, à l'occasion, à Toronto. Il fut vite dépassé au plan de la capacité de transport, mais resta pendant plusieurs années un élément important de la flotte de CSL.

Un incendie, sur le lac Huron, le 6 décembre 1964 rendit rapidement inopérant le *Donnacona*, qui était chargé de grain et dont la cabine avant a subi de lourds dommages. De l'assistance arriva sur les lieux et le bâtiment fut remorqué à Windsor pour être soumis à des réparations avant de reprendre du service, en 1965.

Le *Donnacona* cessa ses activités à la fin de la saison 1968 à Midland. Vendu à la casse, il quitta les Grands Lacs et franchit pour la dernière fois le canal Welland le 14 juin 1969. Il fut pris en charge le 21 juin à Québec par le remorqueur hauturier Mississippi et arriva au port de Bilbao, en Espagne, le 12 juillet 1969. C'est là que sa coque fut démontée après 56 années sous les couleurs de CSL. ↵



PHOTO : PETER VAN DER LINDEN ET FOURNIE GRACIEUSEMENT PAR BOB CAMPBELL.

NOUVELLES DES GENS DE CHEZ NOUS



NOUVELLES EMBAUCHES

GRUPE CSL

Laurence Hora a été embauché à titre permanent le 16 septembre 2013 en tant qu'analyste, Trésorerie.

Christopher Haber a été embauché le 22 octobre 2013 comme coordonnateur aux communications.

Brian Laing a été embauché le 1^{er} novembre 2013 à titre de directeur sécurité, pour les Services techniques mondiaux.

Johanne Branchaud a été embauchée le 4 novembre 2013 en tant que directrice, Développement organisationnel.

Ryo Sugitani a été embauché le 6 novembre 2013 à titre d'analyste, Finances corporatives.

Aldina Da Silva a été embauchée le 6 décembre 2013 en tant qu'adjointe administrative au service juridique.

Karine Dumais a été embauchée le 16 décembre 2013 comme conseillère principale en fiscalité.

Mathieu Lupien a été embauché le 13 janvier 2014 en tant que chef de la direction financière.

Daniel Cantin a été embauché le 13 janvier 2014 à titre de directeur, Rémunération globale.

Yousef El Bagoury a été embauché le 15 janvier 2014 en tant que concepteur de systèmes marins.

CSL AMERICAS

Vanessa DiDomenico a joint les rangs de CSL le 21 octobre 2013 en tant que coordonnatrice, Opérations techniques.

Tom Bittrich a été embauché le 11 décembre 2013 pour occuper le poste de gestionnaire, Sécurité.

CSL ASIA

Jan Gramm a été embauché le 14 octobre 2013 comme gestionnaire des Opérations indonésiennes.

CSL AUSTRALIA

Daniel Wilson a été embauché le 18 novembre 2013 en tant que gestionnaire financier, à Sydney.

CSL EUROPE

Veena Shinde a été embauchée le 9 décembre 2013 à titre d'adjointe à la comptabilité, à Windsor, au R.-U.

PROMOTIONS/MUTATIONS/CHANGEMENTS

GRUPE CSL



Anne Roberge occupe le poste de coordonnatrice, Gestion des risques, depuis le 2 décembre 2013.



Elisabeth Laforest a été promue directrice et partenaire d'affaires, Ressources humaines, le 1^{er} janvier 2014.

Louis Martel a été promu vice-président exécutif, Groupe CSL, et président, Canada Steamship Lines, le 1^{er} janvier 2014.

Claude Dumais a été promu vice-président, Opérations techniques et Environnement, le 1^{er} janvier 2014.



Kirk Jones aura des responsabilités accrues au sein de CSL Canada et dirigera désormais les activités de l'entreprise à l'échelle mondiale à titre de vice-président, Développement durable, Affaires industrielles et gouvernementales.

Nathalie Sykora a été promue vice-présidente, Services techniques mondiaux, le 13 janvier 2014.

CANADA STEAMSHIP LINES

Stephane Legault a été promue représentante, Marketing et relations clients, le 1^{er} janvier 2014.

CSL AMERICAS

Sauna Callinan occupe, depuis le lundi 21 octobre 2013, le poste de coordonnatrice, Opérations commerciales.

CSL EUROPE



Jonathan White est, depuis le 4 novembre 2013, coordonnateur, Opérations techniques, pour CSL Europe et exerce ses fonctions au bureau de Windsor, au R.-U.

NAISSANCES



Louise Johnson, spécialiste des RH au Groupe CSL, est fière d'annoncer la naissance de son petit-fils, Samy. Samy est né le 10 septembre 2013 à 2 h 24 a.m. et pesait 8 lb et 5 oz.



Gina Susi, analyste financière principale à CSL Americas (Beverly) et son conjoint Giancarlo sont fiers d'annoncer la naissance de leur fils Dario le 13 septembre 2013 à 4 h 03 a.m. Dario pesait 7 lb et 9 oz et mesurait 20 pouces.

Paul Martin et Alysia ont le bonheur d'annoncer la naissance de la mignonne Sienna Anne Martin le 2 octobre 2013. L'enfant pesait 8 lb et 4 oz et mesurait 19,5 pouces.

Lilia Khodjet El Khil, gestionnaire, Développement durable, à Canada Steamship Lines, et son conjoint Stephane Grenon, sont devenus les parents d'un magnifique petit garçon, Jalil, le 7 octobre 2013 à 12 h 15 p.m.

Pramit Patel, technicien informatique au Groupe CSL, et son épouse Nadisha sont fiers d'annoncer la naissance de leur fille, Danika. Danika est née le 15 octobre 2013 et pesait 8 lb et 1 oz.



Jean David Côté, architecte naval, au groupe CSL et sa conjointe **Maria Danilenko**, gestionnaire du support de projet, tous deux du Groupe CSL, ont eu le bonheur d'accueillir la jolie petite Katia Alice le 22 novembre 2013.



Chris Williams, coordonnateur, Environnement, à CSL Americas, et son épouse Meghan sont fiers d'annoncer la naissance de leur deuxième fils, Ryan Gallagher Williams, né le dimanche 9 février 2014.

JALONS

Nancy Kilgallen, coordonnatrice, RH et pension, 40 années en décembre.

IN MEMORIAM

CSL offre ses plus sincères condoléances aux familles des personnes suivantes :

Wilma Trudell, retraitée de Canada Steamship Lines, décédée le 11 juin 2013.

Walter Bennett, retraité de Kingsway Transport Ltd., décédé le 28 septembre 2013.

Berthe Lesage, retraitée de Canada Steamship Lines, décédée le 10 novembre 2013.

RÉCOMPENSES



Le CSL Rhine et le CSL Shannon (employés absents de la photo) ont reçu le fanion Argent pour avoir franchi 1000 journées sans absence résultant de blessures (ARB).



Le CSL Clyde reçoit le fanion Bronze pour avoir franchi 500 journées sans ARB.



Clyde Bateman, matelot de 3^e classe sur l'Atlantic Huron, reçoit le prix en compagnie de Mark Dillon (à gauche) et de Louis Martel (à droite).



Claude Thibeault, qui compte 25 années de service, reçoit sa récompense sur le Mapleglen des mains de Claude Dumais.



Louis Martel (à droite) présente à Kevin Marsh sa récompense pour 25 années de service, à bord du Spirit, à Sept-Îles.



Gary Harvey (au milieu) reçoit (à bord du Baie Comeau) sa récompense pour 25 années de service, en compagnie du chef mécanicien Colin Kennedy (à gauche) et du capitaine Jason Furlong (à droite).



Claude Dumais a présenté à la chef cuisinière Anne Courtney sa montre pour 25 années de service le samedi 30 novembre à bord du Baie St Paul, en compagnie du chef mécanicien Jean-Louis Girard (deuxième à partir de la gauche) et du capitaine Michael Despotovich (à droite).



Bertrand Gamelin reçoit, à bord du Mapleglen, sa récompense pour 15 années de service.



Louis Martel présente à Beverly Muzzel sa récompense pour ses 25 années de service, à bord du CSL Clyde à Québec.

GAGNANTS DU CONCOURS DU CALENDRIER SAFEPARTNERS



Un grand « Merci » à tous les enfants qui ont envoyé des dessins pour le premier calendrier annuel SafePartners. Tous les dessins reçus ont été publiés dans le calendrier, dont des exemplaires ont été transmis à chaque participant ainsi qu'à tous les employés de CSL et de V.Ships. ⚓

LES GAGNANTS:

Groupe des 5 ans et moins

Julien Tremblay, fils de **Carl Tremblay**, matelot breveté sur le **Birchglén**

Groupe des 6 à 9 ans

Serge Mkrtychan, fils de **Sergey Mkrtychan**, chef mécanicien sur le **Atlantic Huron** (illustré ci-dessus)

Groupe des 10 à 12 ans

Krystel Vlaev, fille de **Mariya Vlaeva**, Service du recrutement d'équipage, V.Ships Canada

LES GENS DE CSL PARTOUT DANS LE MONDE CÉLÈBRENT LE CENTENAIRE



Inspirés par les célébrations du centenaire de CSL tenues à Montréal en juin 2013, des employés de l'entreprise de partout dans le monde ont emboîté le pas et ont organisé des événements spéciaux afin de marquer ce grand jalon de l'histoire de notre société.

C'est ainsi que CSL Australia a tenu un souper-croisière dans le port de Sydney en août avec, en toile de fond, la silhouette de la ville se profilant sur l'horizon. Parmi les moments mémorables de la soirée, mentionnons les chants d'opéra exécutés par trois chanteurs professionnels jouant le rôle de serveurs. Ce spectacle inattendu, intitulé *The Three Waiters*, a surpris toute l'assistance.

Au début de septembre, CSL Europe a tenu un cocktail festif à la prestigieuse Maison du Canada, à Londres. Les distingués invités, dont le haut-commissaire du Canada au Royaume-Uni, Gordon Campbell, et le Premier délégué commercial, Brian Parrott, ont pu assister à une soirée gastronomique en prestigieuse compagnie dans l'un des lieux les plus exquis de Londres.

En novembre, des employés de CSL Asia à Singapour et à Jakarta se sont réunis pour une excursion en bateau de cinq heures dans les îles du Sud, à Singapour. Après le dîner, ils ont été conviés à un spectacle laser intitulé *Songs of the Sea* à l'île Sentosa.

En décembre, CSL Americas a tenu une fête combinée de fin d'année et du centenaire au lieu historique « The Commons 1854 », à Topsfield, au Massachusetts. La soirée, qui avait été organisée par **Carol Guy** et **Pat Lantych**, a été l'occasion de rendre hommage au passé riche en histoire de CSL. Des cocktails et des cartes d'embarquement d'époque ont été remis aux participants ainsi qu'un livret souvenir. ↴

