

Intégration des opérations mer-terre en Australie



Nouveaux records pour vraquiers Trillium



La grande aventure de la Voie maritime



Ajout de *CSL Frontier* et *Donnacona* dans la flotte

LE BAIE ST. PAUL TRANSPORTE DE LA ROCHE POUR LE NOUVEAU PONT CHAMPLAIN

CSL aura joué un rôle clé dans la construction du nouveau pont Champlain, à Montréal, et aura évité la circulation d'au moins 9 000 camions dans la ville.

Le 11 août, l'autodéchargeur de la Classe Trillium *Baie St. Paul* a entrepris le déchargement d'une première cargaison de 269 000 tonnes de roc pour une surface de dépôt d'équipement utilisée pour la construction du pont. Cette surface servira éventuellement d'assise pour les piliers jumeaux de cet ouvrage à haubans de l'architecte danois **Paul Ove Jensen**.

Pour la réalisation du projet, le *Baie St. Paul* a transporté 10 cargaisons de pierre de dépôts de la région vers le site. On estime à au moins 9 000 le nombre de chargements de camions qu'il aurait fallu pour la même opération.

« Voilà un bel exemple du rôle de la navigation à courte distance dans le développement économique. Un navire peut transporter le contenu de 900 camions avec un rendement énergétique supérieur de 500 %, aidant à rehausser la santé et la sécurité des citoyens et à abaisser les coûts d'infrastructures pour les contribuables », a souligné **Allister Paterson**, président de Canada Steamship Lines.



Le *Baie St. Paul* décharge sa première cargaison au chantier du futur pont Champlain.

Pour cette opération, le *Baie St. Paul* devait se délester de sa charge de pierre d'un quai temporaire dans un passage étroit de la Voie maritime du Saint-Laurent, les navires de passage devant naviguer entre lui et la digue opposée. Cela exigeait beaucoup d'adresse de la part de l'équipage et a mis à profit les avantages de ses propulseurs avant et arrière et du système de pointe de positionnement dynamique par satellite devant le garder en place. Sa grande manœuvrabilité est très utile, en particulier dans des eaux étroites. C'est pourquoi le *Baie St. Paul* est l'option la plus sûre pour ce type d'opération.

Le système de déchargement télécommandé novateur du navire a également joué un rôle important. « La technologie qui y est intégrée pour régler la cadence de déchargement – comme l'entraînement à vitesse variable et les portes à alimentation libre – nous donne une grande souplesse », a noté Allister Paterson.

Les caractéristiques écologiques de pointe du *Baie St. Paul*, comme sa flèche de déchargement à réduction de bruit et son dispositif de propulsion sans huile, font que la contribution de CSL à ce projet a un impact minime sur les collectivités et l'écosystème marin. ↴

CSL PUBLIE SON RAPPORT DE DÉVELOPPEMENT DURABLE 2014



Le nouveau Rapport de développement durable 2014 de CSL fait état de son engagement de mener ses activités à l'échelle mondiale de manière responsable, éthique, écologique et socialement progressiste.

Le document traite des initiatives déployées dans tout le Groupe CSL pour faire progresser ses objectifs touchant la durabilité environnementale, la sécurité, l'éthique, l'engagement auprès de la collectivité et des employés, la philanthropie et la valeur pour les clients.

« En liant le leadership environnemental à la performance économique, nous sommes davantage en mesure d'atténuer

les risques, d'accroître l'efficacité, de cerner des possibilités et de créer de la valeur pour le client – et ce, tout en protégeant l'environnement », a souligné **David Martin**, président du Comité de la durabilité environnementale.

Le *Rapport de développement durable 2014* est une initiative volontaire qui démontre l'engagement de CSL de dépasser la conformité dans ses efforts de durabilité et de jouer un rôle exemplaire dans l'établissement de normes de transport maritime plus écologiques, sûres et intelligentes. ↴

Pour consulter ou télécharger le Rapport, visiter le cslships.com. Des exemplaires imprimés sont disponibles sur demande.

FAITS SAILLANTS DU RAPPORT 2014

- L'achèvement du programme primé de construction des bateaux de la Classe Trillium avec la livraison de sept autodéchargeurs et deux vraquiers de dernière génération;
- Une baisse de 18 pour cent de la teneur moyenne en soufre du combustible sur toute la flotte;
- Des économies de diesel de 11 000 tonnes métriques par des innovations énergétiques;
- Une performance de premier rang à l'Alliance verte de Canada Steamship Lines, qui a affiché une note de 4,57 sur 5 dans sept catégories de performance environnementale;
- L'implantation du programme de sécurité SafePartners dans toutes les divisions et l'élaboration d'un Plan de sécurité général;
- Le rôle exemplaire de CSL dans le *Maritime Anti-Corruption Network*;
- Le lancement du programme de gestion des talents et d'initiatives d'engagement des employés;

LES ANNÉES SE SUIVENT ET NE SE RESSEMBLENT PAS

À cette époque l'an dernier, tous les bateaux de la flotte canadienne de CSL étaient en activité et nous aurions même pu en ajouter quelques-uns. Minerai de fer et charbon étaient exportés en grandes quantités à partir du Saint-Laurent et les envois de grain étaient en plein essor.

Mais aujourd'hui, tout a changé. La baisse des prix des produits de base a fait chuter les exportations de charbon et de minerai de fer et les exportations de grain canadien se sont affaïssées. CSL et ses partenaires (et concurrents) ont eu à réagir rapidement à ces revirements du marché – dont certains ne sont pas des plus heureux.

Aucune société maritime n'aime désarmer des navires. Canada Steamship Lines a structuré ses activités et son effectif de manière à exploiter une flotte de 19 bateaux. Cet été, toutefois, elle n'en utilise que 13, de sorte que CSL, ses marins et ses fournisseurs doivent composer avec une main-d'œuvre et des revenus réduits. L'entreprise doit aussi resserrer ses coûts. Dans un contexte de baisse des revenus, la moindre dépense doit être scrutée et réduite le plus possible. CSL dispose d'un programme de gestion des coûts clairement défini et peut miser sur l'excellence opérationnelle.

La vitesse des changements dans le marché des Grands Lacs nous a surpris, mais non le caractère cyclique des activités. Au cours de sa longue histoire, CSL a connu maintes fois des hauts et des bas, et la situation actuelle n'a rien de nouveau. En fait, 2015 marque le retour d'un contexte de marché plus habituel. Il est même permis d'avancer que la forte expansion provoquée par la hausse des exportations entre 2010 et 2014 est plutôt une exception. D'ailleurs, durant ma carrière de 30 ans à CSL, les désarmements d'été ont été fréquents au sein de notre flotte de vraquiers.

Au Canada, CSL a organisé ses activités en fonction des flux et reflux rapides du marché des Grands Lacs en exploitant une flotte de vraquiers et d'autodéchargeurs nouveaux et plus anciens. Dans les périodes d'expansion, nous mobilisons tous nos actifs pour combler la capacité accrue exigée par notre clientèle. Dans les périodes de ralentissement, nous désarmons nos bâtiments les moins efficaces. Nous n'aimons pas désarmer des navires, mais dans un marché limité comme celui des Grands Lacs, caractérisé par la présence de navires spécialisés et une demande en fluctuation rapide, il s'agit de l'option à court terme la plus responsable pour assurer l'équilibre entre l'offre et la demande. Nous nous concentrons alors sur nos navires les plus efficaces, dont nos quatre vraquiers et quatre autodéchargeurs nouveaux de la Classe Trillium ainsi que nos quatre avant-coques récemment remotorisées.

Ce contexte de repli des marchés nous offre cette année l'occasion de mettre l'accent sur l'excellence opérationnelle au Canada et ailleurs dans le monde. Notre récent Rapport de développement durable mentionne les nombreuses mesures implantées pour améliorer notre efficacité énergétique – un effort que nous intensifions en 2015. Notre programme de gestion des coûts met notamment l'accent sur l'élimination des déchets et de l'inefficacité dans le cadre d'un processus d'amélioration continue.

CSL a vécu de nombreux cycles dans son premier siècle d'existence. Non seulement l'entreprise y a-t-elle survécu, mais elle a connu la prospérité et la croissance parce qu'elle a réagi rapidement aux fluctuations du marché. Nous avons la souplesse voulue pour ajouter rapidement des navires lorsque la demande l'exige, mais nous devons nous montrer tout aussi agiles lorsque celle-ci se contracte.

L'année que nous traversons témoigne de la valeur de notre stratégie de diversification. Les activités de CSL se répartissent à peu près également au Canada, en Australie et dans le reste du monde (Amériques, Europe et Asie). Dans chacun de ces marchés, nos clients sont soumis à leurs propres pressions externes et nous devons anticiper l'évolution de leurs exigences et y réagir. Certaines années, un marché donné est vigoureux, alors que les autres sont plus faibles. En 2014, Canada Steamship Lines était la vedette de la flotte mondiale de CSL. Cette année, elle est reconnaissante à l'égard de ses entités sœurs étrangères.

Décidément, les années se suivent et ne se ressemblent pas. ↴

Rod Jones

Président et chef de la direction, Groupe CSL



ЧТО МОЖЕТ ИЗМЕНИТЬСЯ ВСЕГО ЗА ГОД

В это время в прошлом году, каждое торговое судно в канадском флоте CSL было полностью загружено работой, и мы могли бы даже использовать несколько больше судов, если бы они у нас были. Большое количество железной руды и угля, которые экспортируются по реке Святого Лаврентия, и экспорт зерна, который был на подъеме, давали нам много работы.

Сегодня же мы видим, что обстоятельства совершенно поменялись. Низкие цены на сырьевые товары сократили экспорт угля и железной руды, и полноводный поток экспортируемого зерна канадских производителей сократился до слабенького ручейка. Компании CSL и ее партнерам (а также ее конкурентам) пришлось быстро адаптироваться к этим существенным изменениям рыночной ситуации - и некоторые из этих изменений несколько неприятны.

Ни одна судоходная компания не любит, что бы ее судна простаивали без работы. Компания CSL структурировала свой бизнес и свою рабочую силу таким образом, чтобы управлять флотом из 19 судов. Этим летом реально работают только 13 судов из 19. В результате, компания CSL, ее моряки и ее поставщики должны адаптироваться к снижению занятости и доходов. Кризис также вынуждает Компанию уделять повышенное внимание различным затратам и оптимизировать их. В условиях снижения доходов, каждая копейка расходов должна быть пересмотрена и урезана, где это возможно. Компания CSL имеет четко определенную Программу Управления издержками и совершенствования эксплуатации судов для того, что отвечать вызовам современности.

В то время как скорость изменения ситуации на рынке Великих Озёр поймала нас несколько врасплох, то цикличность бизнеса не стала для нас неожиданностью. Компания CSL видела взлеты и падения много раз за свою долгую историю и нынешнее положение не является чем-то новым. Можно так сказать, что в 2015 году мы возвратились к более типичной модели ведения бизнеса. Можно даже предположить, что экспортно-ориентированный торговый бум с 2010 по 2014 был аномальным явлениям в торговых отношениях. В течение моей краткой 30-летней карьеры в компании CSL, я, кажется, вспоминаю, что летние простои некоторых из наших балкеров случались чаще, чем их рабочий режим.

В Канаде, компания CSL так строит свой бизнес, чтобы быстро реагировать на приливы и отливы в закрытом рынке Великих Озёр по эксплуатации смешанного флота новых, средних и устаревающих балкеров и самовыгружающихся судов. Во времена бума, мы задействуем все наши активы с целью удовлетворения возросших требований и достижения необходимого нашим клиентам потенциала. Во времена снижения деловой активности, мы ставим на прикол наши наименее эффективные суда. Несмотря на то, что мы никогда не хотим, чтобы наши суда простаивали, в тоже время мы осознаем, что на ограниченном рынке, таком как Великие озера, со специализированными судами и быстро изменяющимся спросом, вариант с простояем судна является единственным и самым подходящим краткосрочным решением, чтобы сбалансировать спрос и предложение. В таких случаях мы сосредотачиваемся на работе наших наиболее эффективных судов, включая два новых

LES BUREAUX DU GROUPE CSL

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

CANADA STEAMSHIP LINES

Info-Canada@cslships.com

MONTREAL

SIÈGE SOCIAL DU GROUPE CSL
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

Info-Americas@cslships.com

BOSTON

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

балкера класса Trillium (Триллиум), четыре саморазгружающихся судна, а также наших четырех “форбоди” с недавно обновленными двигателями.

Поскольку в данный момент мы переживаем последствия спада деловой активности на рынке, то в этом году компания CSL в Канаде и по всему миру решила сосредоточиться на эффективности использования ресурсов и активов. В нашем недавно опубликованном Корпоративном Отчете об устойчивом развитии излагаются многие меры, принятые нами для повышения энергоэффективности - усилия, которые мы активизируем в 2015 году. Большая часть нашей Программы управления издержками ориентирована на устранение отходов и борьбу с неэффективностью, и это является естественным непрерывным процессом совершенствования Компании.

Компания CSL прошла через много циклов подъемов и спадов за срок своего существования. Компания не только пережила их всех, но и добилась процветания и роста благодаря тому, что быстро реагировала на изменения рынка. Компания обладает необходимыми ресурсами, чтобы быстро ввести в эксплуатацию дополнительные

суда, когда спрос на них вырастет, но в то же время Компания должна успешно реагировать и на падения количеств грузоперевозок.

Ситуация, которая сложилась в этом году, в очередной раз доказывает ценность и правильность нашей стратегии диверсификации. Бизнес компании CSL делится примерно следующим образом: треть - в Канаде, треть - в Австралии и одна треть - международная (в Америке, Европе и Азии). Наши клиенты на каждом из этих рынков могут быть подвержены своим собственным внешним факторам давления, и мы должны предвидеть это и реагировать на меняющиеся требования. Уже несколько лет один рынок усиливается, а второй в это время слабеет. Затем несколько лет ситуация меняется на противоположную. В 2014 году Канадский флот компании CSL было лидером среди всего международного флота Компании. В этом году он радуется за успехи других представительств Компании.

Вот, что делает разница всего лишь в один год. ↕

Род Джонс

Президент и Главный исполнительный директор, The CSL Group

ANG KAKAIBANG NAGAGAWA NG ISANG TAON

Sa parehong panahon noong nakaraang taon, bawat barko sa loob ng CSL Canadian fleet ay tumatakbo, at sa katotohanan ay maaari ngang nadagdagan pa ito ng kaunti. Ang malaking bilang ng mga batong bakal (iron ore) at karbon o uling (coal) ay nailuwas mula sa St. Lawrence. Samantala, ang pagluluwas naman ng mga butil (grain exports) ay umusbong.

Sa kasalukuyan, ang mga pangyayari ay lubhang kakaiba. Ang mababang halaga ngayon ng mga kalakal sa merkado ay pumipigil sa nakaambang pagluluwas ng mga uling at batong bakal. Samantala, ang naglalawang mga butil na iniluluwas mula Canada ay umunti nang umunti. Ang CSL at mga kasosyo nito (gayundin ang kanilang mga kalaban sa negosyo) ay nararapat lamang na agarang bagayan ang kabuuang pagbabago sa merkado - at ilan sa mga pagbabagong ito ay nakalulungkot.

Hindi nanaisin ng sinumang kumpanya ng mga barko ang ipatigil ang pagpapatakbo ng kanilang mga barko. Ang balangkas ng Canada Steamship Lines sa negosyo at manggagawa nito ay magpatakbo ng 19 na barko. Ngunit ngayong tag-init, 13 barko lamang ang tumatakbo. Dahil dito, kinakailangang isaayos ang pagpapasakay ng mga marino sa mga barko nito, gayundin ang pakikipag-ugnayan sa mga supplier ng kanilang mga barko bilang tugon sa pagbaba ng kita at pagbabawas ng mga marinong isasakay. Ang krisis na ito rin ang dahilan upang lalong paigtingin ng kumpanya ang pagbabawas ng gastos. Sa pagbaba ng kita ng kumpanya, bawat sentimong ilalabas ay dapat uriratin. Ang CSL ay may malinaw na programa sa pangangasiwa ng mga gastos. At ang kahusayan sa operasyon (operational excellence) ay ang panuntunan ngayon sa bawat araw.

Lubha man tayong nabigla sa bilis ng mga pangyayari sa merkado sa Great Lakes, ito ay sadya nang inaasahan sa ganitong negosyo. Marami nang pagtaas at pagbaba sa negosyong ito ang nasaksihan na ng CSL sa mahabang panahon kaya't hindi na bago sa pananaw nito ang kasalukuyang sitwasyon. Ang taong 2015 ay isang panahon lamang ng pangkaraniwang sitwasyon sa merkado. Maari pa nga nating isipin na ang pag-angat ng export business noong 2010 hanggang 2014 ay hindi pangkaraniwan. Sa loob ng 30 taong kong pananatili sa CSL, mas maraming pagtatanggal ng manggagawa para sa ating mga barko ang naganap tuwing tag-init kaysa ibang panahon.

Sa Canada, laging handa ang CSL sa pagtugon tuwing bumabagal ang daloy ng negosyo tuwing nagsasara ang merkado sa Great Lakes. Ito ay ang paraang pagpapatakbo ng pinaghalong bulkers at self-unloaders na bago o medyo bago o mga lumang barko. Sa muling pag-angat ng negosyo, muling ibinabalik nito ang lahat nitong kakayanan upang tugunang muli ang lumalaking pangangailangan ng mga kliyente nito. Ngunit sa panahon

naman ng pagbaba ng negosyo, pinatitigil nito ang mga barkong may pinakamababang kakayahan. Bagamat hindi namin gustong itigil ang operasyon ng barko, dapat rin namang tingnan ang hangganan ng merkado gaya ng Great Lakes na may mga specialized na barko at mabilisang pagbabago sa pangangailangan nito. Ang pagpapatigil lamang ng mga barko ang pinakamabuting paraan upang solusyonan ang pansamantalang suliranin upang timbangin ang ekonomiya. Dahil dito, nararapat lamang na bigyang-pansin ang pagpapanitili ng pagtakbo ng pinakamahusay nating mga barko kabilang na ang dalawang bagong bulkers na Trillium Class at apat na self-unloaders, at ang apat na na forebodies na kakasaayos pa lamang ang mga makina.

Habang hinaharap natin ang pagbaba ng negosyo sa kasalukuyan, ang taong ito naman ay nagbibigay ng pagkakataon sa CSL sa Canada at sa buong mundo upang pagtuunan ng pansin ang kahusayan sa operasyon (operational excellence). Sa kalalabas pa lang na Corporate Sustainability Report ng kumpanya, makikita natin dito ang iba't-ibang paraan na dapat nating gawin upang magtipid ng enerhiya - ito ang paigtingin natin ngayong 2015. Marami sa mga programang ito ay hinggil sa pag-iwas sa pagtatapon ng salapi sa mga walang halagang bagay - at ito ay mananatiling bahagi ng ating proseso.

Marami nang napagdaanan ang CSL sa unang siglo nito. Hindi lamang nito basta nagpatagumpayan ang mga pagsubok na ito kundi napalaki pa nito ang negosyo dahil sa agarang pagtugon sa pagbabago sa merkado. Kami ay may kakayahang magdagdag ng barko sa sandali ng pangangailangan. Gayundin naman, mabilis din kaming magbabawas kung kinakailangan.

Ang kasalukuyang taon ay muling nagpapatotoo sa kainaman ng pagkakaroon ng samut-saring stratehiya. Ang negosyo ng CSL ay halos nahahati sa 1/3 sa Canada, 1/3 sa Australia at 1/3 sa International (Americas, Europa at Asya). Ang mga mamimili sa mga bansang ito ay humaharap din sa sariling krisis ng kanilang merkado. At ito ay dapat lagi nating bantayan upang madali tayong makatugon sa mga pagbabago sa kanilang pangangailangan. May mga taong malakas ang negosyo. May mga taon ding mahina ito. Paiba-iba sa bawat panahon. Noong nakaraang 2014, ang Canada Steamship Lines ang pinakamahusay sa CSL sa buong mundo. Pero ngayong 2015, ito naman ay nagpapasalamat sa mga kaanak nito sa International na rehiyon.

Ang kakaiba nga namang nagagawa ng isang taon. ↕

Rod Jones

Pangulo at CEO, The CSL Group



PHOTO: GIOVANNI ALFIERI

CSL AUSTRALIA PTY LTD.
Info-Australia@cslships.com

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

CSL ASIA
Info-Asia@cslships.com

JAKARTA
Menara Kadin Indonesia 16^e étage B
JL HR Rasuna Said Blok X-5
Kav 2 & 3 Kuningan
Jakarta 12950 Indonésie
T +6221 5227 215
F +6221 5200 210

CSL EUROPE
Info-Europe@cslships.com

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

NORVÈGE
Sandviksbodene 68, 1^{er} étage
5035 Bergen
Norvège
T 47 55 33 03 80
F 47 55 33 03 81

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

ALLIANCE VERTE : CSL PARMIS LES PLUS PERFORMANTS EN 2014

L'Alliance verte a récemment publié ses résultats pour 2014 et CSL se démarque parmi les participants à son rigoureux programme de certification environnementale. Les indicateurs de performance de l'Alliance font partie intégrante de la Stratégie de développement durable du Groupe CSL et sont à la base des objectifs de réduction d'empreinte de toutes ses divisions.

Canada Steamship Lines a reçu la note maximale de 5 pour quatre des sept indicateurs pertinents à ses activités : espèces aquatiques envahissantes, émissions atmosphériques de SO_x, de NO_x et de particules, gaz à effet de serre et gestion des déchets. Cette note représente l'excellence et le leadership dans la catégorie en question. La moyenne globale de Canada Steamship Lines a été de 4,57 sur 5.

CSL Americas a fait des progrès considérables par rapport à son premier résultat, en 2013, avec une moyenne de 2,5. Elle a affiché une note de 3 dans les catégories suivantes : émissions atmosphériques de SO_x et de particules, émissions atmosphériques de NO_x, et espèces aquatiques envahissantes. Un participant doit, pour obtenir le niveau 3, documenter d'une façon mesurable son impact sur l'environnement et intégrer des pratiques exemplaires appropriées à ses activités quotidiennes.

Premier membre hors Amérique du Nord à s'être joint à l'Alliance verte, en 2014, CSL Australia a obtenu une note globale de 2,16. De nouvelles mesures, dont des plans de rendement énergétique, des plans de gestion des biosalissures et des initiatives de réduction des déchets, vont lui permettre d'améliorer sa performance l'an prochain.

CSL Europe s'est jointe à l'Alliance verte en juin 2015 et fera l'objet d'un premier audit en 2016.

« Il importe de féliciter les responsables de la mise en œuvre du programme de l'Alliance verte de chaque division pour leurs efforts et leur enthousiasme. Ces résultats témoignent du leadership de CSL au sein de l'industrie maritime et de son engagement à protéger l'environnement. Nous nous efforçons de nous améliorer constamment et nous nous réjouissons que l'Alliance verte envisage d'ajouter et de modifier des indicateurs de performance clés dans les années à venir », a déclaré **Kirk Jones**, vice-président, Durabilité et Affaires gouvernementales et industrielles

L'Alliance verte a reçu en 2014 un nombre record de 94 auto-évaluations des armateurs, ports, terminaux, chantiers maritimes et voies maritimes participants. La performance moyenne est passée à 3,2 en 2014, en progression pour une septième année d'affilée. Les auto-évaluations présentées sont publiques et leurs conclusions font l'objet d'un audit indépendant qui est mené tous les deux ans afin d'assurer l'intégrité du programme. ↕



CSL AUSTRALIA INTÈGRE LES OPÉRATIONS MER-TERRA

Le 1^{er} avril 2015, CSL Australia a intégré à sa structure toutes les fonctions de gestion de navires antérieurement confiées à l'externe.

Ce regroupement de fonctions sous la bannière CSL facilite l'adhésion des employés aux valeurs et à la démarche de CSL, la rationalisation des opérations et du service à la clientèle ainsi que l'amélioration de la collaboration et des communications. Il favorise aussi la croissance future de CSL.

Cette initiative fait suite à un changement semblable effectué par Canada Steamship Lines le 1^{er} janvier 2015 et s'inscrit dans la stratégie globale d'uniformisation des procédures d'exploitation et des systèmes du Groupe CSL, en particulier en matière de sécurité et d'environnement. Les fonctions rapatriées par CSL Australia comprennent le recrutement, les relations de travail, l'entretien des navires, l'approvisionnement, la comptabilité, les ressources humaines, et la sécurité maritime et la qualité.

La transition a comporté le transfert du personnel d'Inco et V.Ships Australia à CSL et celui des navires gérés par V.Ships Australia. Les opérations n'ont pas été touchées : l'axe hiérarchique, les systèmes, les processus et les responsabilités et activités des membres d'équipage restent les mêmes.

« Nous sommes heureux d'accueillir de nouveaux employés et remercions tous ceux qui ont contribué à la réussite de ce regroupement, a affirmé **Bill Bisset**, vice-président et directeur général de CSL Australia. Ces changements permettront à l'entreprise de mieux se concentrer sur les possibilités de croissance, d'être plus souple vis-à-vis sa clientèle et d'être plus rentable. »

Ce changement a notamment entraîné la restructuration des affaires techniques et des opérations de la flotte de CSL Australia, l'expansion de son service des ressources humaines par l'ajout des fonctions de recrutement et de paye et, pour son service commercial, un meilleur service à la clientèle et une possibilité accrue d'expansion commerciale. ↕



LE CSL TECUMSEH LIVRE UNE PREMIÈRE CARGAISON AU TERMINAL « SUR MESURE » DE LONG BEACH

Par **Garth Mitcham**, Directeur, Côte Ouest, CSL Americas

Le dimanche 19 juillet, après les minutieux travaux de conception du terminal de Long Beach d'Eagle Rock Aggregates, le **CSL Tecumseh** y livrait une première cargaison maritime.



Le CSL Tecumseh décharge sa première cargaison au port de Long Beach.

Le terminal a été aménagé au poste de mouillage 44 du quai D du port californien. Il utilise au maximum ce site de huit acres et comprend une trémie, des convoyeurs et un stacker radial conçu par Thor, de Mississauga, en Ontario.

Le poste repose sur le concept de « jambe de force » développé par la société canadienne Seabulk Inc. de Richmond, en Colombie-Britannique, par lequel deux jambes triangulaires font saillie jusqu'en eau profonde et sont reliées à deux flotteurs qui soutiennent les blocs contre lesquels le navire s'immobilise. Ce genre de poste est considéré écologique parce que sa construction ne perturbe pas le milieu aquatique. La compression s'exerçant sur les jambes en acier est transmise directement aux structures côtières, qui peuvent supporter les charges liées aux activités d'accostage des Panamax.

Eagle Rock Aggregates est le distributeur aux É.-U. de Polaris Materials, dont la carrière Orca, dans l'île de Vancouver, a débuté ses opérations en mars 2007, ayant depuis chargé plus de 260 navires de CSL Americas, son transporteur exclusif par autodéchargeur.

De concert avec les activités d'Eagle Rock dans la baie de San Francisco, Polaris Materials est autorisée à acheminer plus de 5 millions de tonnes par an vers le marché californien. Pour **Bill Terry**, PDG d'Eagle Rock Aggregates, « la qualité supérieure des granulats de l'île de Vancouver acheminés vers les marchés de Los Angeles/Long Beach permet d'augmenter le volume annuel à 2,75 millions de tonnes ou 35 livraisons en vertu de la loi sur la qualité de l'environnement de la Californie ». ↕



De gauche à droite : le capitaine Sam Cook, Trevor Hunt, le capitaine Jack Davies, Nick Schmied, le capitaine Vasyliy Markin, le capitaine David King, Scott Dryden, Ken Palko, Don Dill, Sharla Pelosse, Garth Mitcham et le capitaine Ernest Speck.

CÉRÉMONIE À BORD DU SHEILA ANN POUR LE 250^e CHARGEMENT LIVRÉ DE LA CARRIÈRE ORCA

Le 25 mars 2015, CSL et Polaris Materials ont célébré le 250^e chargement effectué à partir de la carrière d'Orca Sand & Gravel, dans l'île de Vancouver, à bord de l'autodéchargeur **Sheila Ann**.

Pour l'occasion, l'artiste renommé des Premières Nations **Trevor Hunt** avait sculpté et peint une pagaie, qu'il a présentée au capitaine **Vasyliy Markin**, commandant du **Sheila Ann**, lors d'une cérémonie dans la timonerie du navire. M. Hunt est un employé de la carrière Orca, détenue en partie par les Premières Nations 'Namgis.

Garth Mitcham, directeur, Côte ouest, à CSL Americas, a pour sa part présenté des plaques aux représentants du bureau de Vancouver de Polaris et de la carrière Orca. CSL Americas est le transporteur exclusif des granulats de construction de la carrière, que sa flotte d'autodéchargeurs achemine vers la Californie et Hawaï.

« Le **CSL Acadian** a été chargé ici le 31 mars 2007 et à ce jour, 16 millions de tonnes métriques de sable et de gravier ont été hissées de ce quai sur 15 navires différents de CSL, a souligné **Ken Palko**, vice-président, Opérations, de Polaris Materials et président-directeur général d'Orca Sand & Gravel. Nous sommes très heureux de recevoir le **Sheila Ann** pour ce 250^e chargement et lui souhaitons encore de nombreux voyages sécuritaires et fructueux. » ↴

NOUVEAUX RECORDS POUR DES VRAQUIERS DE LA CLASSE TRILLIUM À THUNDER BAY



Le CSL Welland prend une cargaison de blé au silo A de Viterra, dans le port de Thunder Bay.

Deux nouveaux vraquiers de la Classe Trillium, le **CSL St-Laurent** et le **CSL Welland**, ont lancé leur saison de navigation inaugurale sur les Grands Lacs en établissant tour à tour un record de cargaison de grain au Port de Thunder Bay.

À son tout premier chargement, le 15 avril, le **CSL St-Laurent** brisait le record de longue date de 30 400 MT avec une charge de grain de 30 654 MT. Deux semaines plus tard, le 1^{er} mai, le **CSL Welland** dépassait son navire frère avec une charge de 31 019 MT de blé. Comme tous les navires de cette classe, ces deux vraquiers frères sont dotés d'une coque sur mesure conçue pour des chargements maximums.

C'est le **CSL Assiniboine** qui a détenu jusque-là le record, et ce, durant près de six ans. Le 27 avril, l'autodéchargeur a revendiqué une nouvelle place dans le livre des records de Thunder Bay avec la plus importante charge de charbon jamais enregistrée à ce port, soit 32 366 MT. Le navire était en outre le premier à dépasser le seuil des 32 000 MT, toutes marchandises confondues, au port de Thunder Bay. ↴



Le capitaine Wilson Walters et le chef mécanicien Nicolas Lavoie, du CSL Welland, au silo A de Viterra, à Thunder Bay.

NOUVEAUX EMPLOYÉS DU BUREAU DE CSL EUROPE VISITE LE TERTNES

Par **Satnam Gill** et **Veena Shinde**, CSL Europe



Satnam Gill (au centre) et Veena Shinde (à droite) étaient accompagnés de Jonathan White (à gauche), de CSL Europe, pour leur visite du Tertnes.

Satnam Gill et **Veena Shinde** sont comptables adjoints à CSL Europe. Ils ont visité le Tertnes plus tôt cette année pour mieux comprendre les activités de l'entreprise. Ils rendent compte de leur visite.

À sept heures précises du matin, nous étions aux quais de Tilbury pour l'arrivée du **Tertnes** de Norvège. Le soleil se levait et nous avions tous deux hâte de le voir faire son entrée dans le port. En tant que nouveaux membres de l'équipe de CSL Europe, nous avions une connaissance limitée des navires et savions que cet exercice nous permettrait d'avoir un regard exclusif sur le travail effectué par les navires de CSL et leurs équipages.

Notre visite du **Tertnes** ne nous a pas déçus. Dès qu'il s'est offert à notre vue et qu'il s'est approché du quai, nous avons été éblouis par son envergure et sa manière de se faufiler dans le port. En un rien de temps, le navire avait accosté et était prêt à nous prendre à son bord.



L'ajusteur Modesto Fulay à bord du Tertnes.

Accueillis par le capitaine **Zenas Rallos** et l'équipage, nous avons reçu un exposé des mesures de sécurité du capitaine en second **Jessie Flores**. Munis de notre équipement de sécurité, nous avons visité la timonerie et pris connaissance des opérations du bâtiment, de la navigation au déchargement des cargaisons. Nous avons toutefois été étonnés de voir un vieux fil à plomb pendant du plafond et toujours utilisé pour surveiller l'assiette du navire pendant le déchargement de la cargaison!

Le chef mécanicien **Aginaldo Millama**, le 3^e mécanicien **Reman Palmos** et le machiniste **Marby Nunag** nous ont fait visiter la salle des machines et le maître d'équipage **Antonieto Omlang** nous a guidés au pont et au tunnel. Le 3^e officier **Filipe Pancho** a fait fonctionner pour nous le système d'autodéchargement pour la cargaison de granulats provenant du port norvégien de Jelsa.

Nous nous sommes intéressés aux locaux d'habitation, voulant savoir comment l'équipage vivait. Nous avons visité les chambres ainsi que la cuisine/salle à manger. Le sympathique chef cuisinier **Jacob Arnold** nous a servi un petit déjeuner à l'anglaise accompagné de petits pains tout juste sortis du four. Nous nous sommes sentis comme des invités chez lui.

Ces trois brèves heures à bord ont été une expérience merveilleuse qui nous a marqués. L'enthousiasme que nous avons senti parmi l'équipage nous sert maintenant d'exemple pour notre travail au bureau. ↴



Le transbordeur en mer *Derawan* de CSL Asia est à 20 kilomètres au large de la côte de Kalimantan, dans la partie indonésienne de Bornéo, et transborde des marchandises destinées à l'exportation pour PT Berau Coal. Cette plateforme sur mesure peut transborder jusqu'à six millions de tonnes de charbon par an à une cadence de 2 000 tonnes l'heure. Son équipage comprend 22 marins en service trois mois à la fois. Lorsqu'ils ne travaillent pas, ceux-ci ont accès à un gymnase qu'ils ont monté de toutes pièces et s'adonnent à divers loisirs (ping pong, pêche, karaoké, etc.).

Yuni Herdiawan ⚓ Capitaine



Né à Banjarmasin, en Indonésie, le capitaine Herdiawan compte 14 années d'expérience en mer. Il travaille à CSL depuis trois ans et espère y rester longtemps. Marié et père de trois enfants, il considère la sécurité et l'environnement comme les deux principaux aspects de son travail. Durant les temps morts, il conserve la forme en jouant au ping pong; il aime faire du jogging et suivre un match de soccer ou un combat de la MMA à la télé.

Herman Rusa ⚓ Chef mécanicien



Herman vient de Jakarta et a passé quatre de ses vingt années en mer avec CSL à bord du *Derawan*. Marié et père d'un fils de 13 ans, il pratique divers sports, dont le volleyball et le badminton. Au travail, il place la sécurité au premier plan, « pour ma famille », dit-il.

Munizar Masir ⚓ Électricien



Munizar est marié et père d'un garçon de 10 ans et d'une fille de deux ans. Il est à CSL depuis cinq ans. Électricien certifié et officier de quart à la salle des machines, il vient du centre de Java et aime jouer au badminton et lire durant ses temps libres.

Opan Hapianto ⚓ Homme de pont



Opan n'a pas une fille, mais une « princesse » comme il aime appeler sa fille de sept ans, Putri. Né à Java Ouest, il est à CSL depuis plus de six ans et aime jogger quand il le peut.

Iskander Abdullah ⚓ Homme de pont



Iskander est un passionné de lecture et de cinéma de Bornéo-Ouest et compte douze années d'expérience en mer, dont six à CSL. Sur le *Derawan*, on est immobile durant trois mois. Sur un navire, dit-il, « on peut visiter différents endroits, ports et pays; ici, on ne fait que séjourner! »

Kartono ⚓ Homme de pont



Cet amateur de gastronomie et de voyages demeure au centre de Java avec sa jeune famille. Kartono est marin depuis 20 ans, dont cinq à CSL. Il peut maintenant affirmer que « CSL est meilleure que les autres entreprises ». Quand il est à bord du *Derawan*, il veille à assurer le fonctionnement sécuritaire et le bon entretien de l'équipement de chargement.

Muhamad Agus ⚓ Graisseur



Muhamad habite Jakarta-Nord et a passé cinq de ses six années en mer à CSL. Quand il ne fait pas l'entretien et la réparation de l'équipement de chargement du *Derawan*, il aime bien s'adonner à des jeux et regarder la télé.

Kasirun ⚓ Grutier



Quand il travaille, ce vétéran de cinq ans à CSL surplombe le *Derawan* du haut de sa grue. Kasirun est de Java-Est, où il vit avec sa femme et ses enfants de sept et deux ans. Dans ses temps libres, il aime jouer à des jeux et regarder la télé.

Fajar Maulana ⚓ Grutier



Lorsqu'il ne conduit pas les grues du *Derawan*, Fajar est à Jakarta-Nord et s'occupe de ses quatre enfants âgés de cinq à 17 ans. À CSL depuis cinq ans, il garde la forme en jouant au football.

Asmuni Naif ⚓ Grutier



Asmuni a passé ses huit années en mer, dont quatre à CSL, à conduire des grues. La sécurité est sa première préoccupation lorsqu'il est aux commandes de sa grue. Ce résident de Célèbes-Sud est marié et s'adonne au football dans ses temps libres.

Sarjono ⚓ Soudeur



Sarjono est marié et père de deux adolescents à Karanganyar, au centre de Java. Il en est à sa cinquième année à CSL à titre de soudeur pour les travaux d'entretien, de construction et de réparation à bord du *Derawan*. Il pratique la natation et le football.

Wahyudiono ⚓ Soudeur



Wahyudiono est originaire de Sidoarjo, à Java-Est. Lui et son épouse Imanunikma ont un fils de 15 ans et une fille de six ans. Il travaille pour CSL depuis cinq ans et, dans ses temps libres, il aime jouer au badminton et au volleyball ainsi que lire.

Abdul Kharis ⚓ Cuisinier



Abdul adore la pêche, un loisir auquel il peut facilement s'adonner sur le *Derawan*. De ses 12 années en tant que cuisinier en haute mer, il en compte plus de quatre à CSL. Il habite le centre de Java avec sa fille d'un an et sa femme.

Vandu Wardana ⚓ Cambusier



Vandu et sa femme, qui vivent à Java-Ouest, sont les heureux parents d'un bébé nommé Muhammad. Ce membre d'une équipe de quart à la passerelle est à CSL depuis plus de trois ans et apprécie le niveau de sécurité à bord du *Derawan*. Il aime le cinéma et la musique et joue au football et au basketball.

Tun Tun ⚓ Surintendant technique



Tun habite Yangon, au Myanmar. Lui et son épouse ont une fille de huit ans nommée Khin Thu Zar Kha. Tun aime lire, faire du vélo et jouer au football. Il est à l'emploi de CSL depuis sept ans et apprécie l'importance qu'on y accorde à la sécurité et à l'environnement. « Il est très important de protéger l'environnement et d'avoir des opérations écologiques », souligne-t-il.

Yayan Sugianto ⚓ Responsable des travaux



Yayan est ingénieur électricien de métier et compte plus de 25 années d'expérience à son poste actuel. Il est à CSL depuis six ans. Il dit apprécier le soutien du bureau, sur lequel il peut toujours compter. Yayan est un grand amateur de ping pong et de vélo. Il est père de deux filles, Tania Aryani, 16 ans, et Haura Dwi, neuf ans.

ESSAIS DU SYSTÈME DE TRAITEMENT DES EAUX DE BALLAST OCEANSAVER DÉBUTENT SUR LE *SHEILA ANN*

Les essais d'homologation de la garde côtière des États-Unis (USCG) sur le système de traitement des eaux de ballast OceanSaver installé sur l'autodéchargeur *Sheila Ann* de CSL début 2015 sont en cours. Son éventuelle autorisation placera OceanSaver et CSL à l'avant-garde des efforts internationaux de lutte aux espèces aquatiques envahissantes contenues dans les eaux de ballast.

Le premier de six essais a été mené au début de juillet et le deuxième était prévu en août à San Francisco. Les résultats des derniers essais sont attendus au début de 2016.

Ceux-ci permettront à CSL de savoir si le système répond aux nouvelles normes de l'USCG et de l'EPA et si CSL aura le feu vert pour son adoption sur toutes ses flottes en mer. Entre-temps, CSL collabore étroitement avec ces deux entités.

« L'essentiel est d'être prêt, affirme **Kirk Jones**, vice-président, Durabilité et Affaires gouvernementales et industrielles. Nous avons trouvé un système, avons les options en mains et travaillons avec les autorités de réglementation. Nous faisons tout notre possible en tant qu'armateur consciencieux. Tout ce processus démontre d'ailleurs notre leadership et nous prépare pour l'avenir. »

L'OceanSaver repose à la fois sur la filtration et la désinfection. L'eau de mer est pompée dans le navire et traverse un filtre de rétrobalayage automatique doté d'un tamis de 40 microns. Les matières organiques de plus de 40 microns sont retenues et retournées automatiquement dans le milieu marin.

Une petite partie de l'eau salée filtrée est par la suite passée dans une membrane chargée dans l'unité C2E brevetée de l'OceanSaver. Une réaction chimique s'ensuit qui produit du chlore qui est réinjecté dans le flux principal afin d'éliminer tout organisme subsistant. Il s'agit d'un des rares systèmes sur le marché en mesure de gérer et traiter le débit de 4 000 à 5 000 tonnes l'heure que peut produire un autodéchargeur.

On a choisi le *Sheila Ann* afin que les ingénieurs de CSL puissent mieux comprendre l'installation d'un tel système sur un navire et la meilleure façon de le reproduire sur d'autres. La conception de ce processus complexe a commencé au début de 2015 et l'installation du système de 50 tonnes s'est terminée en mars sur le bateau, qui était en cale sèche en Chine. « L'un de nos grands buts était de comprendre comment simplifier une installation aussi énorme et complexe pour être en mesure de la reproduire chaque fois que nous irions en cale sèche en 2016 », souligne Kirk Jones.

La ratification de la Convention pour la gestion des eaux de ballast de l'Organisation maritime internationale étant prévue pour 2016, ce savoir-faire technique sera essentiel lorsque les systèmes de traitement deviendront obligatoires en vertu du nouveau règlement. ↕



L'unité C2E d'OceanSaver est hissée à bord du *Sheila Ann*.



Le CSL Assiniboine



On modifie les plaques de bouchain du CSL Assiniboine, aux chantiers de Bay

DES PLAQUES ARRONDIES AMÉLIORENT L'EFFICACITÉ DU *CSL ASSINIBOINE*

Quand le service technique de Canada Steamship Lines a modifié les plaques de bouchain arrondies de la proue du *CSL Assiniboine* plus tôt cette année, il comptait pouvoir en augmenter la vitesse de 0,25 nœud. Or, il l'a plutôt augmentée de 1,5 nœud.

« Jamais nous nous attendions à une si grande amélioration, a affirmé **Marc Rivard**, directeur, Architecture navale et planification de l'acier. C'est une énorme réussite. »

Les plaques ont été conçues de manière à réduire la résistance causée par les bouchains vifs de la coque du navire. Une analyse commandée par CSL et réalisée par la société Concept Naval à l'aide du logiciel CFD a révélé de la turbulence causée par les bouchains vifs. Les essais donnaient à croire que l'arrondissement du bouchain de l'étrave jusqu'à la partie arrière du propulseur seulement diminuerait la résistance en atténuant le flux de l'eau, ce qui augmenterait la vitesse du bateau.

Les plaques ont été installées plus tôt cette année pendant que le *CSL Assiniboine* était en cale sèche à la Bay Shipbuilding Company, à Sturgeon Bay, au Wisconsin. À cause de la courte durée de la mise en cale sèche, les plaques devaient être conçues et préfabriquées avant l'arrivée du navire. Elles y ont ensuite été soudées en peu de temps.

Les essais en mer réalisés avant et après les travaux ont permis de constater une hausse de la vitesse de 1,89 nœud à pleine charge et de 1,18 nœud sur lest, pour une augmentation moyenne de 1,54 nœud ou de 14 pour cent selon la vitesse maximum de 10,5 nœud du navire avant les travaux. Avec l'ajout d'un nouveau moteur à la même occasion, le *CSL Assiniboine* affiche maintenant à peu près la même vitesse que les autres navires de CSL.

La saison de navigation étant de plus de 120 jours sur les Grands Lacs, on estime que la hausse de vitesse obtenue de 14 pour cent permettra d'augmenter de 17 les jours d'activités du *CSL Assiniboine*. ↕



LE PARCOURS D'UN NAVIRE DE CHARGE MODERNE DE
THUNDER BAY À SEPT-ÎLES

Le parcours entre Thunder Bay, en Ontario, et Sept-Îles, au Québec, par les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent, couvre plus de 2 600 kilomètres. Un bâtiment moderne comme le Baie St. Paul le franchira en moyenne en six jours et demi. Les faits saillants de ce parcours sont illustrés sur l'étonnante murale de 37 pieds intitulée The Great Seaway Adventure de l'artiste Peter Bielicki, de Show Communications, au Musée maritime des Grands Lacs, à Kingston, en Ontario. Cette murale est au centre de la nouvelle exposition Marine Superhighway du Musée consacrée à la Voie maritime, où transitent 160 millions de tonnes de marchandises par an.

CSL est fière de commanditer cette exposition et de soutenir de longue date le Musée.

Pour plus de renseignements sur la murale, communiquer avec l'adresse info@showcommunications.com.



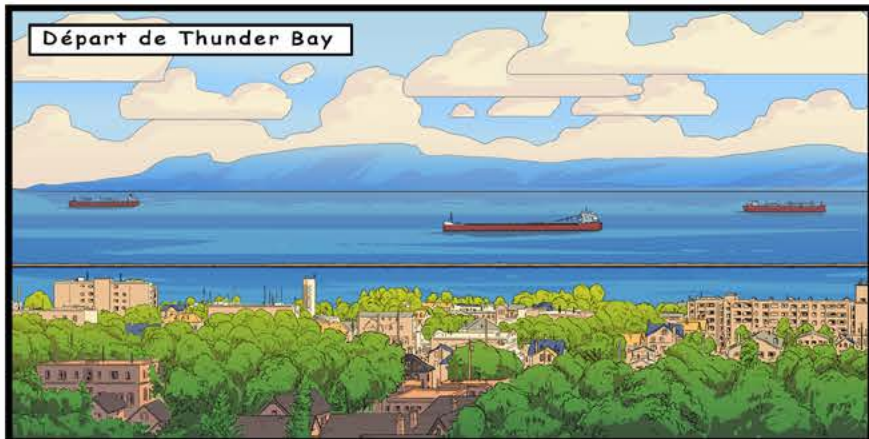
Lakehead : Le port de Thunder Bay



Chargement de grain



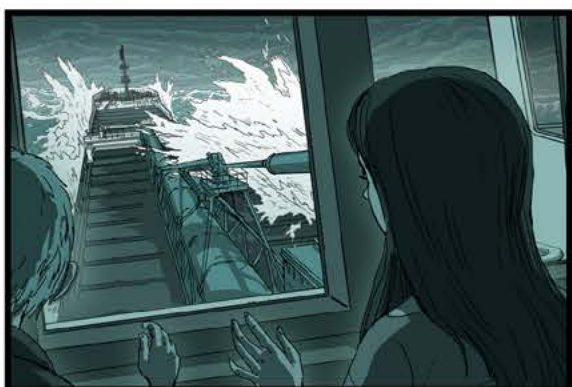
Une visite sur le pont



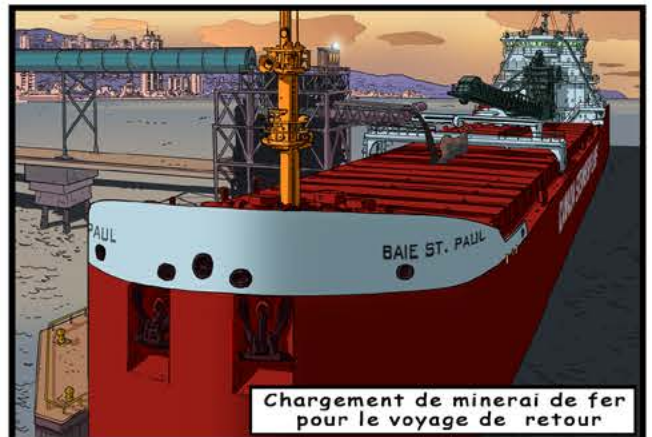
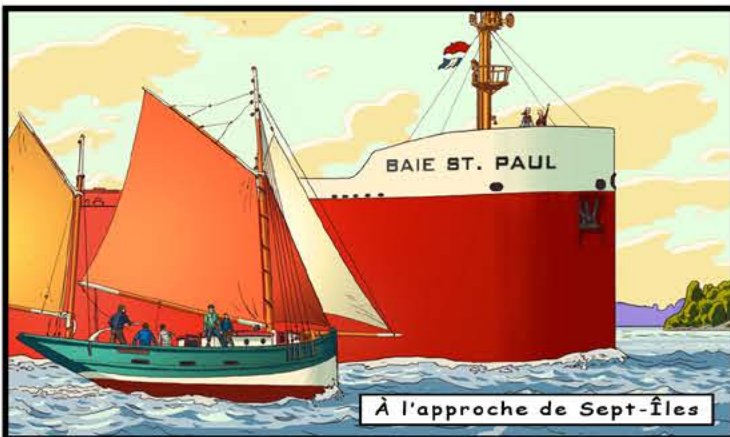
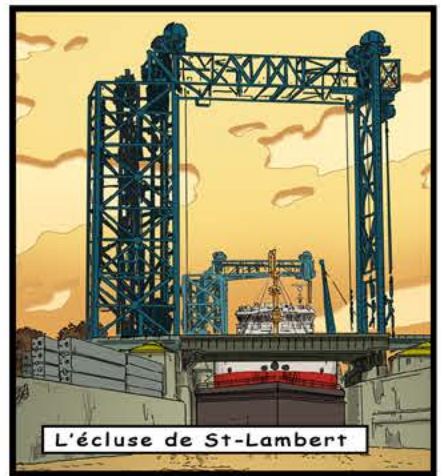
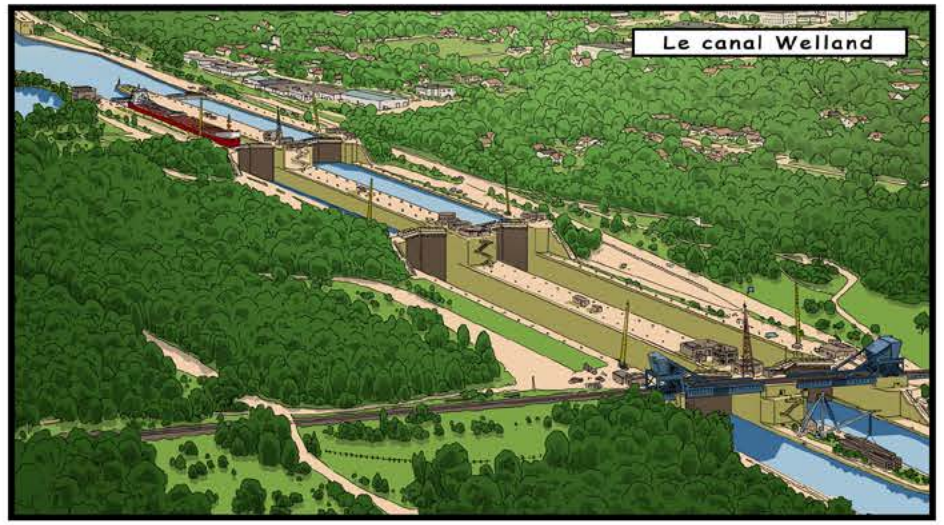
Départ de Thunder Bay



Tempête sur le Lac Supérieur



Prise de refuge à Whitefish Bay



RETOUR SUR LE PASSÉ DE L'ATLANTIC SUPERIOR

Par **Joseph Kennedy**, commodore chef mécanicien à la retraite

En déplacement sur une route de campagne du Sud-Est de la Chine, au début d'avril 2015, j'aperçus à l'horizon une cheminée qui m'était familière. C'était nulle autre que celle de l'**Atlantic Superior**, dans le chantier de démantèlement. Le bateau était un peu en lambeaux, mais avait toujours aussi fière allure.

Je fus alors pris de nostalgie au souvenir de notre passé commun : j'étais à ses côtés durant la construction de sa partie arrière au chantier de Port Arthur et de son avant-coque, à Collingwood. Je n'oublierai jamais l'opération de remorquage de ses sections en vue de leur assemblage à Thunder Bay, sous l'œil vigilant d'**Archie Williams** et du chef mécanicien **Reg Williams**. Ce dernier a pris sa retraite une semaine après la livraison du navire, qu'il a mené jusqu'au canal Welland. J'ai pris brièvement sa relève, suivi notamment de **Vic Miller**, qui a alors pris l'**Atlantic Superior** sous son aile.

L'**Atlantic Superior** fut notre premier et est, depuis le milieu des années 1960, le seul navire intérieur à avoir été construit en tant qu'autodéchargeur de haute mer immatriculé au Canada. Il a sillonné au large des côtes sous pavillon canadien jusqu'à la Nouvelle-Orléans et à Tampa. Il a traversé l'océan jusqu'aux fiords de la Norvège et à la plateforme de forage Gullfaks B, dans le cadre d'une coentreprise avec Jepsens, de Norvège. Il a accosté à Newcastle et au Portugal, et à Longview, dans l'État de Washington. Avec le temps et l'évolution du commerce, il a eu la possibilité de s'implanter sur les routes étrangères et a été le premier navire de commerce international de CSL depuis les années 1960.

C'est le chef mécanicien **John Wilson** qui a remplacé son confrère Vic Miller. Et ses capitaines, quels capitaines! **Reg Caldwell**, **Dirjk Knoester** et **John Spencer** avaient des personnalités vraiment uniques! N'oublions pas non plus l'équi-

page : **Robin Fernandes**, **Basil Murphy**, **Colin Kennedy**, **Al Smith**, **Paul Beaudet**, **Vincent Paradise**, **Derek Hatcher** et bien d'autres, dont ma mémoire défaille et a oublié les noms. Plusieurs surintendants se sont aussi succédé au fil des ans, dont, en particulier **Jim Pyke** qui, lors de longs déplacements, était fidèlement accompagné de son épouse **Dorothy**, qu'on appelait « Le Chef ».

Bill Johnston mérite lui aussi une mention spéciale. En tant que vice-président exécutif, ce serviteur loyal et dévoué de CSL a favorisé l'innovation et le progrès et nous a fait délaissier les moteurs à vitesse intermédiaire en faveur du Sulzer RLA à vitesse lente, dont on a équipé la Coque 222.

Quelques refontes en Chine et en Europe ont permis au navire de durer 31 ans, la plupart du temps sans radoub annuel, un bilan que les gens de CSL dans le monde doivent reconnaître et noter.

Le directeur général du chantier de démantèlement chinois m'a permis de monter à bord une dernière fois et m'a accompagné pour cette visite. Plus tard, devant le traditionnel thé vert dans son bureau, il m'a remis un lourd petit sac contenant la plaque en acier inoxydable de la salle de commande de l'**Atlantic Superior**, qui mentionne le numéro de coque et l'année de construction du navire, à Collingwood.

Revoir une dernière fois l'**Atlantic Superior** m'a fait du bien. Je me sentais heureux de l'avoir connu. ↴



La plaque du constructeur, vue de la salle de commande de l'**Atlantic Superior**.



L'avant-coque et l'arrière de l'**Atlantic Superior** ont été construits séparément et assemblés dans le chantier de CSL, à Port Arthur.

CSL PACIFIC : ADIEUX À UN VRAI BOURREAU DE TRAVAIL

Par **Richard Irvine**, gestionnaire, Sécurité, CSL Australia



Le **CSL Pacific** quitte le port de Brisbane pour la dernière fois.

CSL AMERICAS ACCUEILLE LE CSL FRONTIER DANS SA FLOTTE

Le **CSL Frontier** a rejoint la flotte de CSL Americas en mai à la suite de son acquisition de la société Gypsum Transportation Ltd., la filiale maritime d'un client du pool CSL International, United States Gypsum (USG).

Le navire de 197 mètres de long et de 47 761 TPL été construit en 2001 au chantier naval de Hyundai Mipo en Corée du Sud. Doté de quatre soutes renforcées pour les cargaisons lourdes, il était affecté, sous le nom *Gypsum Centennial*, aux opérations de transbordement d'USG pour le compte de la société African Minerals en Sierra Leone. ↴



CSL Frontier

LE DONNACONA, DERNIER AJOUT À LA FLOTTE INTERNATIONALE DE CSL, PORTE UN NOM FAMILIER

En mai 2015, le Groupe CSL accueillait le **Donnacona** au sein de sa flotte internationale. Acquis de Stema Shipping, cet autodéchargeur de 166,7 mètres et d'un PL de 28 000 tonnes est le troisième à porter ce nom au cours des 102 années d'existence de CSL. Il a été construit au chantier Sietas, à Hambourg, en Allemagne, en 2001. Avant son acquisition par CSL, il portait le nom de *MV Stones*.

Le premier **Donnacona** faisait partie de la flotte de CSL à la création de l'entreprise, en 1913. Construit en 1900 par Wood, Skinner & Co. à Newcastle, en Angleterre, il a regagné les eaux européennes en 1915 pour servir en mer durant la Première Guerre mondiale. Son équipage le coula au large des Açores cette même année pour ne pas qu'il tombe aux mains de l'ennemi après que sa coque se fût fissurée. L'équipage fut rescapé au complet par un vapeur de passage, l'*Ariel*.

Le deuxième **Donnacona** était un vraquier de 190,5 mètres. Il a débuté sa carrière à CSL en 1914 sous le nom de *W. Grant Morden*. Il a été rebaptisé **Donnacona** en 1926 et a été retiré de la flotte de CSL en 1969.

Donnacona était le nom du chef du village iroquoien Stadaconé, aujourd'hui la ville de Québec. Il fut l'un des premiers leaders autochtones à rencontrer Jacques Cartier à son arrivée au Canada en 1534. ↴



Le **CSL Pacific**, ou *Selwyn Range*, de son nom d'origine, dont la quille a été installée dans le chantier d'État de Newcastle, est un navire de construction australienne qui a vogué dans les eaux australiennes mené par un équipage exclusivement australien. Ce vraquier de pointe fut construit pour affronter tout ce que pouvaient lui réserver les eaux australiennes. Il est devenu un lieu de travail et d'épanouissement, un foyer et une partie de l'âme de chaque marin ayant monté à son bord.

Après la conversion de son avant-coque pour en faire un vraquier autodéchargeur, en 1985, il fut rebaptisé le *River Torrens*. Dans les années qui suivirent, il a servi les industries australiennes de la fabrication, des mines et de la construction, transportant notamment ciment, gypse, clinker, sel, charbon, minerai de fer, calcite et sucre. Acquis par CSL Australia en 2000, il a été renommé le **CSL Pacific** et s'est valu une haute réputation de fiabilité et de polyvalence au cours des 15 années suivantes.

En janvier 2015, on a décidé que sa carrière était terminée et qu'il bénéficierait d'un démantèlement à sa hauteur dans les chantiers de recyclage écologique de Jiangmen Zhongxin Shipbreaking & Steel, en Chine.

Au **CSL Pacific**, au *River Torrens*, au *Selwyn Range*... Nos saluts à toi, vieux compagnon ! ↴

NOUVEAU PLAN VISE UNE FICHE DE SÉCURITÉ DE CALIBRE MONDIAL À CSL

CSL est en voie d'adopter un plan de sécurité triennal qui l'aidera à développer une culture de sécurité au travail de calibre mondial axée sur le principe *Zéro blessure*. Elle veut ainsi éliminer les blessures au travail et se hisser parmi les chefs de file reconnus de l'industrie en la matière.

Les éléments clés de ce plan sont un nouveau système de gestion de la sécurité (SGS) et une politique de sécurité. Prônant les mêmes valeurs que le programme SafePartners, le SGS établit les politiques, procédures et règles favorisant le leadership, la responsabilisation, la formation, la gestion des risques et la communication

La nouvelle politique de sécurité comporte la vision de l'entreprise en matière de sécurité et les principaux objectifs liés au leadership, aux compétences et à l'efficacité opérationnelle. Elle vise notamment la conformité aux règles internes et aux obligations juridiques, un examen rigoureux des événements graves pour éviter leur répétition et une norme « écart nul » pour les règles de sauvetage pour les six activités à haut risque suivantes :

- Sécurité des machines;
- Travail en hauteur;
- Maîtrise des énergies dangereuses;
- Levage et hissage;
- Entrée en espaces clos;
- Opérations d'amarrage.

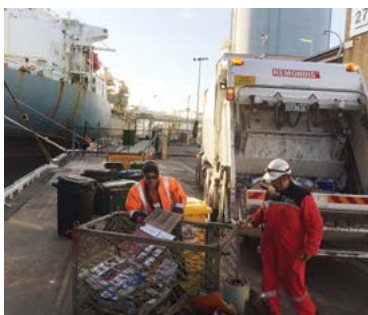


PHOTO : DAVE ROELS

L'un des objectifs centraux du nouveau SGS et de la politique de sécurité est de faire en sorte que les employés de CSL aient la formation nécessaire pour appliquer ces règles. ↴

CSL AUSTRALIA AMÉLIORE LE RECYCLAGE ET LA GESTION DE SES DÉCHETS

Par Rhiannah Carver, coordonnatrice, Programmes environnementaux, CSL Australia



Le regroupement des services d'élimination des déchets sous un seul fournisseur permet à CSL Australia d'améliorer ses activités de recyclage et de surveillance et de réduire son empreinte écologique.

En vertu du nouveau régime, entré en vigueur le 1^{er} juillet 2015, on estime que CSL augmentera le recyclage d'au moins 15 à 20 pour cent. Auparavant, l'élimination des déchets était organisée par des agents maritimes et menée par divers entrepreneurs, dont la capacité de garder séparés les matières recyclées et les déchets solides était limitée.

Ce changement permettra en outre à CSL Australia de mieux encadrer le processus d'élimination des déchets et d'être mieux informée des flux de déchets et des méthodes d'élimination. Enfin, elle pourra réduire en moyenne de 60 pour cent ses coûts d'élimination des déchets aux ports partout en Australie. ↴

CSL AUSTRALIA CONÇOIT UNE PLANCHE D'EMBARQUEMENT NOVATRICE

Une nouvelle planche d'embarquement pivotante conçue par CSL Australia comble un besoin de sécurité pour Port Waratah en Nouvelle-Galles du Sud.

La planche, qui assure un lien plus sûr entre l'échelle de coupée de l'*Iron Chieftain* et le quai, répond aux exigences de l'Australian Maritime Safety Authority et a été conçue en consultation avec le Port Waratah Coal Services Terminal. L'équipe technique de CSL Australia a assuré la conception et encadré la fabrication de cette planche légère et portable, qui peut être mise en position par un seul membre d'équipage après l'accostage du navire au terminal.



Un membre d'équipage met en place la planche d'embarquement légère.

Le dispositif a été mis en service le 18 juillet 2015 par l'équipage de l'*Iron Chieftain*. ↴

UNE NOUVELLE BÔME DE DÉBARQUEMENT CONÇUE PAR CSL PRIORISE LA SÉCURITÉ



Un membre d'équipage est descendu à terre au moyen de la nouvelle bôme de débarquement.

Une nouvelle bôme de débarquement moderne adaptée pour l'une des opérations les plus dangereuses menées par les équipages sera bientôt déployée sur toute la flotte canadienne de CSL.

Fruit des travaux de recherche et développement du contrôleur technique **Nimroj Maknojiya** de concert avec le programme SafePartners de CSL, le dispositif comporte des innovations, dont une chaise de gabier et un harnais de sécurité complet doté d'un crochet MGO. Combiné à un système de descente comprenant des mousquetons, des ancrs, un descendeur et des poulies de réacheminement, il assure un degré de contrôle accru et

rehausse grandement la sécurité des membres d'équipage qu'on descend d'un navire vers le quai pour l'amarrage.

« Ces innovations témoignent des efforts de CSL en vue d'améliorer constamment la sécurité de ses équipages et de veiller à ce qu'ils bénéficient de la protection la plus avancée possible », a affirmé **Mark Harney**, directeur technique de la Flotte à Canada Steamship Lines.

Un premier essai du dispositif a été mené en avril sur le *CSL St-Laurent*, alors accosté dans le port de Montréal. Les observations des participants à cet essai ont entraîné quelques réglages au système, qui a par la suite été soumis à un essai en conditions réelles pendant que le navire franchissait le canal Welland.

La bôme sera utilisée sur toute la flotte de Canada Steamship Lines après le processus d'approbation. ↴

DES JALONS DE SÉCURITÉ

Le *CSL Rhine* reçoit un fanion or



Les membres d'équipage du *CSL Rhine*, qui ont franchi le cap des 1 500 jours sans accident avec arrêt de travail, exhibent leur fanion d'excellence Or en sécurité, présenté par **Björn Bijma**, directeur principal, Opérations techniques, à CSL Europe.

Deux ans sans accident avec perte de temps sur le *Whitefish Bay*



Le 28 août 2015, l'équipage du *Whitefish Bay* a reçu un fanion Argent SafePartners pour avoir franchi le cap de deux années sans accident avec arrêt de travail.

LE CONSEIL ET LA DIRECTION DU GROUPE CSL FONT DU BÉNÉVOLAT À LA MISSION OLD BREWERY



Rangée arrière (de gauche à droite) : Greg Maddison, Sam Hayes, Allister Paterson, John Sypnowich, Jacques Bougie, Paul Martin, Rod Jones, Louis Martel, Jamie Martin, Kevin Johnston
Rangée avant (de gauche à droite) : Corinne Cadou (OBM), Bill Linton, Lone Fonss Shroder, Matthew Pearce (OBM), Jean Demers (OBM), Marie-Claire Morin (OBM), Martine Rivard, David Martin

Le conseil et l'équipe de direction de CSL ont profité de la réunion de juin du conseil pour se rendre servir des repas à la Mission Old Brewery. La Galley, la salle à manger de la Mission rénovée et nommée à l'initiative de CSL, est l'un des nombreux moyens par lesquels CSL et ses employés aident la Mission, sise à quelques minutes de nos bureaux de Montréal. Au fil des ans, nos gens ont contribué au travail de la Mission auprès des sans abris de Montréal par du soutien financier, des collectes de fonds et d'innombrables heures de bénévolat.

CSL AMERICAS DÉSIGNÉE « WORKPLACE HERO » PAR LA CROIX-ROUGE



La citation de la sénatrice du Massachusetts, Joan B. Lovely, en l'honneur de CSL Americas.

La Croix-Rouge des États-Unis a désigné CSL Americas au titre de « Workplace Hero » pour 2015 pour les efforts de ses employés contre la faim et la pauvreté à Beverly, au Massachusetts. CSL Americas a été mise en nomination par Beverly Bootstraps et The Open Door, deux organismes locaux offrant des services essentiels à des membres de la communauté dans le besoin.

La distinction a été reconnue par la sénatrice du Massachusetts, **Joan B. Lovely**, qui a émis une citation sénatoriale officielle félicitant CSL Americas pour sa contribution à la communauté de North Shore.

DES GENS DE CSL CONSTATENT LES AVANTAGES ÉCOLOGIQUES DES DONS



Des participants à la visite écologique éducative : Mariana Candella, Erica Sanchez, Maria Yeliseyeva, Sheldon Wong, Sally Treantos, Mary Schwartz, Gisele Girard, Shasha Lu, Rebecca Varnes, Marouane Naqos et Linda Crist.

Le 28 juillet 2015, des employés de CSL Americas ont participé à une visite écologique éducative organisée par Salem Sound Coastwatch. Ils ont pu ainsi constater d'eux-mêmes comment cette organisation utilise les dons de CSL pour poursuivre son œuvre. Une collecte de déchets sur les berges de l'île Misery, au large de Beverly, au Massachusetts, avait également été inscrite au programme de la visite.

CSL EN VEDETTE À UNE FOIRE SCOLAIRE D'ÉLÈVES DE 6^e ANNÉE



Charley Baker et les fruits de son projet sur CSL et la Voie maritime du Saint-Laurent.

CSL et la Voie maritime du Saint-Laurent ont été au centre d'un projet pour une foire scolaire mené par l'élève de 6^e année **Charley Baker** à l'école primaire General Brock de Vancouver. Son projet lui avait été inspiré par les vacances qu'elle et sa famille prenaient sur l'île Stanley, sur la Voie maritime. « J'aime m'asseoir sur le quai pour voir passer les navires sur le fleuve, chargés de produits venant de partout dans le monde. J'ai toujours été fascinée par leur capacité de se faufiler entre les îles malgré leur grande taille », a souligné Charley. Son projet, qui mettait en évidence des photos et documents fournis par CSL, a été désigné comme l'un des meilleurs de la foire.

CORVÉE DE NETTOYAGE 2015 DE LA BAIE DE MANILLE

Une équipe représentant CSL Europe a participé à la corvée de nettoyage 2015 de la baie de Manille, le 11 juillet, afin de financer et de promouvoir les efforts de protection du milieu marin dans le voisinage de Manille et dans les grandes voies navigables des Philippines. CSL Europe était représentée par son partenaire de recrutement d'équipage philippin AboJeb, dont : le capitaine **Ronelo Garcia**; **Rosalie Garcia**; **Sharmaine Salomes**; **Jonalyn Palabrica**; **Mary Ann Abe Tira**; **Mary Grace Bartolata**; **Mona Eliza Villanueva**; **Dondon Luberio**; **Kriziah Chloe Danao**; les élèves-officiers **Jason Rombawa** et **Joshua Ompad**; le fils du capitaine Garcia, **Mark Francis Garcia**. Cet événement annuel est organisé par la Manila Broadcasting Company (MBC) et la ville de Manille.



Le capitaine Ronelo Garcia, Rosalie Garcia, Jason Rombawa, Jonalyn Palabrica, Joshua Ompad et Sharmaine Salomes à la corvée de nettoyage 2015 de la baie de Manille.

CSL AMERICAS DONNE DES FOURNITURES SCOLAIRES À DES JEUNES DE LA RÉGION



Linda Crist, Maria Yeliseyeva, Mariana Cadella, Mubarak Hasan et Mary Schwartz avec quelques-uns des 85 sacs à dos fournis par CSL.

CSL Americas a aidé 85 enfants de la région à rentrer en classe bien outillés grâce à un don de 2 500 \$ à Beverly Bootstraps. La somme a été consacrée à l'achat de 85 sacs à dos contenant des fournitures scolaires essentielles. Dans la matinée du 13 août, les employés de CSL ont préparé tous les sacs devant être distribués à ces jeunes de familles dans le besoin. L'an dernier, Beverly Bootstraps a remis 851 sacs à des enfants de la maternelle au secondaire, et prévoit en donner encore plus cette année.

UNE MOIS D'AVRIL ACTIF



Kristine Prud'homme et Loïc Rochier avec le président de Canada Steamship Lines, Allister Paterson, avant de gravir les marches de la Tour CN.

Des employés montréalais de CSL se sont mis en forme pour une bonne cause en avril, recueillant plus de 8 500 \$ pour le WWF en gravissant des marches et en faisant du vélo, de la course, de la nage et de la marche. **Mario Dilembo**, directeur de la comptabilité, a fini à nouveau en tête cette année : il a amassé 2 066 \$ en roulant 606 kilomètres à vélo et en gravissant 248 volées d'escalier. Le technicien principal en TI **Todd Wirchiansky** a pour sa part été le maître des escaliers, pour un total de 440 volées et une recette de 720 \$. CSL a remis 3 \$ pour chaque kilomètre parcouru à la marche, à la course ou à vélo par ses employés pour se déplacer au travail, 2 \$ pour chaque longueur de 50 mètres nagée et 1 \$ pour chaque volée d'escalier gravie pendant les heures de travail.

Kristine Prud'homme et **Loïc Rochier** ont conclu « Avril actif » en gravissant les marches de la Tour CN, à Toronto, lors d'une compétition organisée par le WWF.

LES GENS DE CSL PAGAYENT POUR UNE CAUSE

Une course de bateaux-dragons, c'est une affaire d'esprit d'équipe et de synchronisme. Or, les gens de CSL ont formé cinq équipes de 18 pagayeurs, soutenues chacune par de joyeux meneurs de claque. Avant la course, le personnel avait organisé une série d'activités pour recueillir du financement pour CanSupport des Cèdres, un organisme sans but lucratif offrant des soins compassionnels et de l'aide à des personnes atteintes de cancer et à leurs familles. Le soutien généreux de plusieurs fournisseurs de CSL a permis de recueillir 10 000 \$, que le Comité des dons de CSL a égalés pour une contribution totale de 20 000 \$ à CanSupport des Cèdres.



PHOTO : MATHIEU LUPHÉN

L'initiative de financement a été couronnée le 27 août par un après-midi de courses amicales entre les cinq équipes, qui étaient dirigées par des membres de l'équipe montréalaise championne mondiale Mahjongg. Les *Dragon Slayers* ont vaincu de justesse les *CSL Pendragons* pour être sacrés meilleure équipe. Venaient ensuite le *Wunfuncrew*, la *A-Team* et le *Sync or Swim*. Pour démontrer sa reconnaissance, CanSupport des Cèdres a offert à CSL une place dans sa prochaine édition des Régates et du Festival de bateaux-dragons, le 19 septembre 2015.



À VÉLO POUR LA RECHERCHE SUR LA SP

Le 30 août 2015, par un étincelant soleil, l'équipe cycliste *Keep on Steamin'* de CSL a parcouru la région québécoise des Basses-Laurentides afin de recueillir des fonds pour lutter contre la sclérose en plaques (SP). Ses membres ont amassé plus de 5 200 \$, auxquels le Comité des dons de CSL a ajouté 3 850 \$, pour un total d'un peu plus de 9 000 \$, qui sera consacré à la recherche sur cette maladie. ↴



EN CONVERSATION AVEC...

BILL BISSETT, VICE-PRÉSIDENT ET DIRECTEUR GÉNÉRAL, CSL AUSTRALIA ET CSL ASIA

Bill Bissett est entré au service de CSL Australia en septembre 2014 à titre de directeur général et vice-président. Il s'est joint à CSL fort d'une grande expérience du secteur du vrac, notamment après avoir exercé les fonctions de président directeur et de fondateur de Trans-Tasman Resources Limited, entreprise néozélandaise spécialisée dans l'exploration et la mise en valeur des gisements de sable ferrifère situés au large de l'île du Nord. Bill a également exercé les fonctions de directeur général des opérations mondiales à Iluka Resources Limited et de directeur général de la division des produits de construction du groupe Pacifica. Il a aussi occupé des postes de direction à Hong Leong Asia Ltd, ainsi qu'au groupe Pioneer. Bill possède une solide expérience de l'Asie et parle couramment l'indonésien. Il est titulaire d'un baccalauréat en génie chimique et d'un diplôme de gestion de l'Australian Graduate School of Management.

Vous provenez du secteur de l'exploration et du développement de l'industrie du vrac. Qu'est-ce qui vous a motivé à vous tourner vers celui du transport maritime et de la manutention?

J'ai constaté, par mes fonctions dans l'industrie des ressources, qu'une part importante de la valeur de celles-ci était créée par leur transport vers le marché. Lorsque j'ai dirigé TTR, une société d'exploration néozélandaise, j'ai été frappé par la capacité de CSL d'ajouter encore de la valeur en transbordant économiquement des ressources terrestres et maritimes. J'estime qu'il existe un potentiel de création énorme pour cette valeur mondiale. C'est pourquoi je me suis joint à CSL avec enthousiasme.

Vous connaissez et comprenez très bien les besoins et difficultés de nos clients miniers. Comment cela influence-t-il votre manière de diriger les activités de CSL en Australie et en Asie?

Nous devons reconnaître que chaque client a des besoins uniques et des pressions commerciales différentes pour comprendre comment CSL peut ajouter de la valeur à ses activités. Pour certains, les conditions du marché dans lequel ils évoluent sont l'enjeu le plus important qui les touche; les producteurs de minerai de fer, par exemple, ont vu leurs recettes se volatiliser dans la dernière année. Pour d'autres, c'est la proportion de leur prix de base que représente le transport maritime qui alimente leur réflexion et leurs besoins; ainsi, pour le secteur du gypse, ce poste représente quelque 50 % du coût de base, alors qu'il est d'environ 3 % pour les producteurs de sables minéralisés.

Comprendre ces facteurs aide CSL à élaborer des solutions adaptées aux besoins des clients, qui apprécient cette compréhension profonde de leurs activités, ce qui renforce les liens.

Vous avez vécu et travaillé en Australie, en Nouvelle-Zélande, à Singapour et en Indonésie. Quels sont les avantages et inconvénients de cette expérience internationale et quelles leçons en avez-vous tirées?

Je crois que c'est un privilège d'avoir pu me déplacer et connaître des cultures et des lieux différents. C'est aussi très différent de vivre dans un autre pays que de seulement le visiter. Ceux parmi nous qui ont eu la chance de recevoir une éducation et une expérience dont ils ont pu se servir dans différents lieux devraient en tirer avantage. Le seul inconvénient que j'y vois, d'ailleurs, c'est la dislocation éventuelle du réseau de soutien familial élargi dans son pays d'attache.

La leçon la plus évidente que j'ai tirée, c'est que la « normalité » n'est pas la même partout. La culture et les points de vue des gens varient d'une région à l'autre et peuvent paraître illogiques tant que vous ne les abordez pas avec les yeux des autres.

Cela dit, j'ai aussi appris qu'en général, la plupart des gens veulent la même chose : un milieu sûr pour eux et leur famille, la chance de gagner leur vie là où ils se sentent valorisés et faire leur part tout en ayant du plaisir.

Vous êtes à CSL depuis maintenant un an. Qu'est-ce qui vous a frappé au sein de l'entreprise et parmi ses gens?

Cette année a passé très vite! C'est d'abord la modestie, l'ingéniosité et la fiabilité des gens de CSL qui m'ont frappé. Ces qualités se perçoivent et sont valorisées par le marché.

Je constate aussi que ces gens ont travaillé très fort pour bâtir une entreprise solide qui a l'avantage d'être privée et souple. Ils sont manifestement portés à bien performer dans le but d'appuyer leurs collègues et non par simple obligation.

Quelles sont vos trois grandes priorités cette année à CSL Australia et à CSL Asia?

Ma première est de consolider les changements mis en place : mise en valeur de la sécurité, perfectionnement de notre gestion intégrée des navires et développement du personnel.

La deuxième est de renforcer le rendement et la rentabilité de l'entreprise en comprenant mieux nos clients et en veillant à ce que nos navires et services soient bien adaptés à leurs fins.

La troisième, enfin, est d'explorer les possibilités de croissance dans la région, le centre économique du monde étant en train de se déplacer vers l'Est après 2 000 ans dans l'Ouest.

Qu'aimez-vous faire dans vos temps libres?

J'aime passer du temps avec ma femme Magdalen et avec notre grande famille. Nous aimons tous deux faire de la bicyclette et explorer, alors nous nous gâtons avec des vacances de vélo. Sinon, le plus beau de la vie est de voir le soleil se lever chaque jour. ↴



Bill Bissett

NOUVELLES DES GENS DE CHEZ NOUS



NOUVELLES EMBAUCHES

GROUPE CSL

Krista Lawson a été embauchée à titre de conseillère juridique le 2 février 2015.

Fadi Khalil a été embauché à titre de technicien en TI le 9 mars 2015.

Yajaira Collante a été embauchée à titre de gestionnaire principale, Trésorerie, le 30 mars 2015.

Irrai Anbu Jayaraj a été embauché à titre de développeur en informatique décisionnelle le 27 avril 2015.

Emmanuel Viens a été embauché à titre d'analyste en fiscalité le 11 mai 2015.

Mireille Marcotte a été embauché à titre de Directrice, Technologie de l'information, le 21 septembre 2015.

Emilie Constantineau a été embauché à titre de généraliste, Ressources humaines, le 21 septembre 2015.

CANADA STEAMSHIP LINES

Loïc Rochier a été embauché à titre d'acheteur principal le 23 février 2015.

Milen Kostadinov a été embauché à titre de technicien en TI, Flotte, le 17 mars 2015.

Francis Rodier a été embauché à titre de technicien en TI, Flotte, le 30 mars 2015.

Sébastien Trottier a été embauché à titre d'analyste en marketing le 22 juin 2015.

Nimroj Nizarali Maknojija a été embauché à titre de contrôleur technique le 1^{er} juillet 2015.

CSL AUSTRALIA

Neil Hall a été embauché à titre de responsable, SMQ, le 16 février 2015.

Amanda Kivovitch a été embauchée à titre de coordonnatrice principale, Recrutement d'équipage, le 16 mars 2015.

Alison Hey a été embauchée à titre de coordonnatrice des RH le 23 mars 2015.

Deborrah Baker a été embauchée à titre de superviseuse de la feuille de paye le 23 mars 2015.

Stanley Huang a été embauché à titre de contrôleur technique le 1^{er} avril 2015.

Cathy Racaza a été embauchée à titre de coordonnatrice, Recrutement d'équipage, le 1^{er} avril 2015.



Jessica Whalan a été embauchée à titre d'adjointe administrative le 7 avril 2015.

Ashley Boynton a été embauchée à titre de réceptionniste/administratrice de bureau le 13 avril 2015.

Rolando Alejo a été embauché à titre de surintendant, Flotte, le 1^{er} mai 2015.

Barry Dine a été embauché à titre de superviseur des cargaisons le 1^{er} mai 2015.

Stephen Hill a été embauché à titre de gestionnaire principal, Sécurité maritime et Qualité, le 1^{er} mai 2015.

Brian Moncrieff a été embauché à titre de surintendant, Flotte, le 1^{er} mai 2015.

Craig Smith a été embauché à titre de responsable des achats le 21 mai 2015.

Venny Ting a été embauchée à titre de comptable principale le 1^{er} mai 2015.

Wendy Armour a été embauchée à titre d'adjointe administrative le 1^{er} juin 2015.

Lily Belova a été embauchée à titre de représentante, Qualité, le 22 juin 2015.

Alex Murday a été embauché à titre d'affréteur et ordonnancier le 22 juin 2015.

CSL AMERICAS

Francis Pelosi a été embauché à titre de gestionnaire, Sécurité et Environnement, le 12 mars 2015.

Kaitlyn Hamner a été embauchée à titre de coordonnatrice, Marketing et Bureau (Vancouver), le 23 mars 2015.

Shasha Lu a été embauchée à titre de comptable adjointe le 23 mars 2015.

Brian Taylor a été embauché à titre d'opérateur de navire le 1^{er} mai 2015.

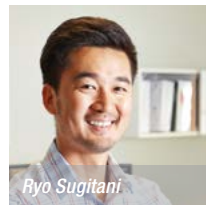
Ardit Risilia a été embauché à titre d'analyste financier principal le 17 août 2015.

CSL EUROPE

Björn Bijma a été embauché à titre de gestionnaire principal, Opérations techniques, le 6 juillet 2015.

PROMOTIONS/MUTATIONS/CHANGEMENTS

GROUPE CSL



Ryo Sugitani a accédé au poste d'analyste principal, Finances générales, le 1^{er} mars 2015.

Claudine Marineau a été promue directrice, Fiscalité et Trésorerie, le 29 juin 2015.

Jonathan White a été muté au Groupe CSL le 8 septembre 2015 où il occupe le poste de gestionnaire, stratégie et expansion des affaires.

CANADA STEAMSHIP LINES

Lilia Khodjet El-Khil est devenue directrice, Durabilité et Relations gouvernementales, le 1^{er} mars 2015.

Stephane Legault a été promue gestionnaire, Marketing, le 1^{er} mars 2015.

Alexandre D'Astous a été promu ingénieur de projet le 1^{er} avril.

Mariève Tremblay a été promue directrice principale, Ventes et Expansion commerciale, le 5 mai 2015.

Vienney Carpentier muté au poste de coordonnateur, Inventaire et Logistique, le 8 juin 2015.

Yousef El Bagoury a été promu surintendant, Flotte, le 1^{er} juillet 2015.

Nathalie Sykora été mutée au poste de vice-présidente, Opérations techniques et environnement le 17 septembre 2015.

Rémy Boulianne a été muté au nouveau poste de directeur, Amélioration continue, le 17 septembre 2015.

CSL AMERICAS

Rebecca Varnes a été promue gestionnaire principale, Marketing, le 1^{er} mars 2015.

Richard Currie a été muté à CSL Americas le 16 mars 2015 où il occupe le poste de gestionnaire, Projets et Planification stratégique.

Gisèle Girard a été promue gestionnaire, Comptabilité générale, le 1^{er} juillet 2015.

Jim Hardie a été muté à CSL Americas le 1^{er} septembre 2015. Il y occupe le poste de directeur, Opérations techniques.

CSL AUSTRALIA

Bill Bisset, vice-président et directeur général de CSL Australia de CSL Australia s'est également vu confier le poste de directeur général de CSL Asia le 1^{er} avril 2015.

Sasha Holdsworth a été promue directrice, Ressources humaines et Recrutement d'équipage, le 1^{er} avril 2015.

Veronica Dick a été mutée au poste de coordonnatrice, Recrutement d'équipage, le 13 avril 2015.

Craig Jackson a été promu gestionnaire, Affrètement et Ordonnancement, le 1^{er} mai 2015.

Andy Lennox a été muté de CSL Americas pour assumer les fonctions de gestionnaire technique principal, Flotte, le 4 mai 2015.

Brad Newman a été muté de son poste de gestionnaire adjoint, Opérations, à Whyalla, à celui de surintendant, Flotte, à Sydney, le 1^{er} juin 2015.

Neil Hall a été promu directeur principal, Sécurité maritime et Qualité le 10 août 2015.

CSL EUROPE

David Gajlewicz a été promu directeur, Finances, le 1^{er} mars 2015

NAISSANCES

Stephen Smith et **Karina Marliss** ont accueilli **Eila Loretta Carmichael Smith** le 20 février 2015.

Paul Martin et **Alysia** ont le plaisir d'annoncer la naissance de leur fille **Lara** le 20 mars 2015.

Normand Dubreuil et **Geneviève Huppé** sont les heureux parents de **Théodore Dubreuil** qui est né le 16 avril 2015.

Vienney Carpentier et **Karina Del Angel** ont accueilli un fils, **Eliam Carpentier Del Angel**, le 17 juin 2015.

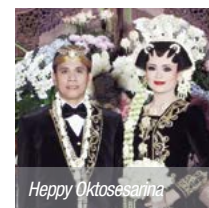
MARIAGES

Claudia Mauri, analyste financière à CSL Australia, s'est mariée avec **Adam Harley** le 8 mai 2015.



Mega Ayu Putriyando, administratrice de bureau à CSL Asia, s'est mariée avec **Rizqi Hermawan** le 30 mai 2015.

Mariève Tremblay, directrice principale, Ventes et Expansion commerciale, à Canada Steamship Lines, s'est mariée avec **Patrice Slavinski** le 11 juillet 2015.



Happy Oktosesarina, gestionnaire, Finances et Comptabilité, à CSL Asia, s'est mariée avec **Ricardi Simanjuntak** le 8 août 2015.

Chantal Picard, contrôlease générale adjointe, s'est mariée avec **Maxime Chevalier** le 29 août 2015.

JALONS

GROUPE CSL

Annie Choquette a célébré 10 années de service le 20 juin 2015

CANADA STEAMSHIP LINES

Larry Manecas a franchi le cap des 25 années de service le 22 mai 2015.

Kathy Gulay a atteint 10 années de service le 20 juin 2015.

CSL AMERICAS

Shaun Smith a célébré 15 années de service le 16 mai 2015.

Mary Schwartz a franchi le cap des 15 années de service le 19 juin 2015.

DÉPARTS À LA RETRAITE

Michel Lavoie a pris sa retraite après 14 années de service à Canada Steamship Lines le 1^{er} avril 2015.

Iqbal Nakhooda a pris sa retraite le 1^{er} avril 2015 après 35 années de service à Canada Steamship Lines.

Timothy Poste a pris sa retraite après 27 années de service à Canada Steamship Lines le 1^{er} avril 2015.

Robert Wilkie a pris sa retraite le 1^{er} avril 2015 après 14,5 années de service à Canada Steamship Lines.

Le capitaine **Stephen Zawacki** a pris sa retraite le 1^{er} avril 2015 après 18 années de service à Canada Steamship Lines.

Le capitaine **Kent Powell** a pris sa retraite le 1^{er} juin 2015 après 14 années de service à Canada Steamship Lines.

ACCOMPLISSEMENTS



Nimroj Maknojiya, contrôleur technique à Canada Steamship Lines, a reçu le prix F.A. Gerard en tant que diplômé le plus méritant du programme de maîtrise de la Faculté de génie et d'informatique de l'Université Concordia, à Montréal.



Matthew Bedwell prendra les commandes du **CSL Whyalla** après avoir reçu ses épaulettes de commandant.

IN MEMORIAM

CSL offre ses plus sincères condoléances aux familles des anciens employés suivants :

Robert Tittley, décédé le 20 février 2015.

Carole Mastromonaco, décédée le 11 mars 2015.

Olive Margaritis, décédée le 16 avril 2015.

Jean-Jacques Gamelin, décédé le 6 mai 2015.

Glen Doherty, décédé le 9 juin 2015.

Harold Ross Krick, décédé le 11 juin 2015.

PRIX DE RECONNAISSANCE - CANADA



Le capitaine **Jabez Keeping** a remis à **Christine Crossan** un prix de reconnaissance pour ses 25 années de service, à bord de l'**Atlantic Huron**.



Le 11 juillet 2015 sur le **Salarium**, l'aide-mécanicien **Desmond Dear** a reçu un prix de reconnaissance pour ses 25 années de service.



Le 20 août à bord du **CSL Niagara**, le manœuvre de tunnel en chef **Raymond Eaton** a reçu un prix de reconnaissance pour ses 25 années de service. Le capitaine **Ron Taylor** et le chef mécanicien **Brian Pyke** étaient de la présentation.



Le 31 août 2015 à bord du **Baie St. Paul**, le chef mécanicien **Dominic Tanguay** a reçu un prix de reconnaissance pour ses 25 années de service.



Le 28 août 2015 sur le **Whitefish Bay**, l'aide-mécanicienne **Denise Perrier** et le matelot breveté **Kevin Ashley** ont reçu un prix de reconnaissance pour leurs 25 années de service.



Le 31 août 2015 à bord du **Birchglén**, le 3^e mécanicien **Blair Rudderham** a reçu un prix de reconnaissance pour ses 25 années de service.

PRIX DE RECONNAISSANCE, ÉQUIPAGES - CANADA

NOM	POSTE	NAVIRE	ANNÉES DE SERVICE
Dominic Tanguay	Chef mécanicien	Baie St. Paul	25
Denise Perrier	Aide-mécanicien	Whitefish Bay	25
Kevin D. Ashley	Matelot breveté	Atlantic Erie	25
Kenneth Marsh	Mat 3	Atlantic Erie	25
Christine Crossan	Chef cuisinière	Atlantic Huron	25
Henry Riles	Mat 3	Atlantic Huron	25
Dennis J. Wigmore	Matelot breveté	Atlantic Huron	10
Fenton Wells	Matelot breveté	Baie Comeau	15
Victor Campbell	Mat 3	Cedarglen	15
Michael Haddock	Aide-mécanicien	CSL Laurentien	25
Arkadivsz Kowalczyk	3 ^e mécanicien	CSL Niagara	15
Robert Rouleau	Mat 3	CSL Spirit	17
Kimberly Collins	Chef cuisinière	CSL Spirit	25
William T. Pynn	4 ^e mécanicien	CSL Tadoussac	25
David Stockman	3 ^e mécanicien	CSL Tadoussac	15
Amos Francis	Mat 3	Frontenac	12
Glen Keeping	Manœuvre de tunnel en chef	Frontenac	15
Jerome Harvey	Mat 3	Hon. Paul J. Martin	25
Derek Hardy	1 ^{er} lieutenant	Hon. Paul J. Martin	15
James Mann	Chef cuisinière	Pineglen	12
Blair Rudderham	3 ^e mécanicien	Pineglen	25
Desmond Dear	Aide-mécanicien	Salarium	25
Joey Ransom	Commandant	Salarium	10
Donna Leddy	Chef cuisinière	Salarium	16

PRIX DE LEADERSHIP SAFEPARTNERS - CANADA

Gregory Bond	Mat 3	Baie Comeau
Jeremy MacDougall	3 ^e lieutenant	CSL Assiniboine
Gary Hunter	4 ^e mécanicien	CSL Laurentien
Daniel Desrochers	Matelot breveté	Oakglen
Nicholas Baspaly	Mat 3	Pineglen
Kevin Baker	Matelot breveté	Rt. Hon. Paul J. Martin
Garfield Giles	Mat 3	Thunder Bay
Melton Keeping	Mat 3	Atlantic Erie
Christopher Derraugh	Matelot breveté	Cedarglen
Yvan Dufour	4 ^e mécanicien	CSL Spirit
David Hatcher	Mat 3	CSL Tadoussac
Bertrand Gamelin	Matelot breveté	Mapleglen
Francis Desrochers	Mat 3	Spruceglen
Shannon Currie	3 ^e lieutenant	Salarium
William Anderson	Mat 3	Frontenac
David Morrison	2 ^e lieutenant	CSL Niagara
Christopher Herritt	Matelot breveté	Whitefish Bay
Daniel Pardiac	3 ^e mécanicien	Baie St. Paul
Melvin Lebouthillier	Aide-mécanicien	Birchglén
Dennis Wigmore	Matelot breveté	Atlantic Huron

CSL AMERICAS PROLONGE DE PLUSIEURS ANNÉES SON CONTRAT AVEC MARTIN MARIETTA

Une relation de très longue date a été prolongée le 22 avril quand Martin Marietta a renouvelé pour plusieurs années ses contrats de fret avec CSL International.

Martin Marietta est un important fournisseur américain de granulat et de matériaux de construction lourds, qui mène des activités dans 36 États, ainsi qu'au Canada et dans les Antilles. L'entreprise est inscrite à l'indice S & P 500.

CSL Americas transporte du granulat depuis les carrières de Martin Marietta à Auld's Cove, en Nouvelle-Écosse, et à Freeport, aux Bahamas. Toutes les cargaisons sont acheminées jusqu'aux États-Unis, où elles sont déchargées dans des ports de la côte Est, de New York au golfe du Mexique, notamment à Lake Charles, en Louisiane. Le granulat est utilisé pour la construction ainsi que des projets d'autoroutes et d'infrastructures partout aux États-Unis.

CSL, qui transporte le granulat extrait de ces carrières depuis les années 1980, s'est réjoui de la prolongation de cette relation précieuse lors d'une cérémonie de signature tenue en présence d'importants représentants des deux sociétés. L'événement a été suivi d'un dîner offert par CSL Americas, auquel avaient été conviés des invités distingués comme **Howard Nye**, président du conseil, président et chef de la direction de Martin Marietta, et **Anne Lloyd**, vice-présidente exécutive, vice-présidente et chef des Affaires financières de Martin Marietta.

Shaun Smith, directeur du Marketing pour CSL Americas, a rendu un hommage tout particulier à **Alphonso D. Gentry Sr**, directeur, Marketing et transport, qui est la principale personne-ressource de CSL au sein de la Division du Sud-Est de Martin Marietta.

« Al est celui qui est chargé de finaliser les ventes globales puis d'établir les calendriers de chargement de tous nos navires aux ports d'Auld's Cove et de Freeport. Il coordonne, entre autres, les quantités et catégories à charger ainsi que les ports et les tours de déchargement. Nous avons toujours fait très bonne équipe avec Al, que ce soit pendant les tempêtes de neige et les températures glaciales que connaît la Nouvelle-Écosse ou après le passage d'un ouragan aux Bahamas. » ↴



De gauche à droite: Alphonso D. Gentry Sr, directeur, Marketing et transport, Division du Sud-Est de Martin Marietta; Shaun Smith, CSL; Jeff Barnes, CSL; le capitaine Rajiv Sharma, CSL; Rod Jones, CSL; Joe Reilly, président, Division sud-est, Martin Marietta; Louis Martel, CSL; Henrik Friis, CSL.

PLEINS FEUX SUR LE LEADERSHIP À LA CONFÉRENCE DE CANADA STEAMSHIP LINES

Leadership et sécurité étaient les grands thèmes de la Conférence d'hiver de Canada Steamship Lines en de février à Montréal, un événement de trois jours où se sont succédés des conférenciers de renom.

Une séance de formation en deux parties présentée par le Dr **Amir Georges Sabongui**, psychologue réputé et ancien lieutenant-commandant dans la Marine royale canadienne, a été particulièrement appréciée. Le Dr Sabongui a su captiver les officiers supérieurs en comparant leurs expériences comme dirigeants à des situations vécues au cours de sa propre carrière de navigateur. Cette séance venait compléter l'allocution liminaire de **Danièle Sauvageau**, entraîneuse de l'équipe féminine canadienne de hockey ayant remporté l'Or aux Olympiques d'hiver de 2002, qui a parlé des défis qu'elle et son équipe ont dû surmonter pour réaliser leur rêve olympique.

La conférence a été suivie du Dîner annuel de remise des prix, où des membres d'équipage et des employés ont été honorés pour leurs réalisations et leurs états de service, dont les chefs mécaniciens **Ernest O'Fori** (retraite) et **Paul Beaudet** (25 ans de service), le capitaine **Joey Ransom** (10 ans de service), **Jason Church**, **Daniel Héroux** and **Mohan Menezes** (Prix d'efficacité énergétique), l'équipage du **Whitefish Bay** (Prix de durabilité de CSL) ainsi qu'une vingtaine de marins pour leur rôle dans la promotion de la sécurité au sein de la flotte (Prix de leadership en sécurité SafePartners). ↴



Des membres de la famille de CSL ont célébré le départ à la retraite d'Ernest O'Fori; le chef mécanicien Michel Lavoie lui a présenté un cadeau au nom de l'Association des capitaines et des chefs.



Le chef mécanicien Paul Beaudet a reçu un prix de reconnaissance pour ses 25 années de service.



Le capitaine Joey Ransom a célébré ses 10 années de service.



Le capitaine Mark Dillon (droite) a été reconnu pour avoir trouvé le nom gagnant (Annakpok) du béluga adopté symboliquement par CSL dans le cadre de son programme de soutien à la recherche.



Le chef mécanicien Zbigniew Wariaz et le capitaine Kent Powell avec le Prix de durabilité de l'équipage du Whitefish Bay. Aussi, de gauche à droite : Lilia Khodjet El Khil, gestionnaire, Durabilité et Relations gouvernementales; le capitaine Wilson Walters; le chef mécanicien Valentin Angelescu; le 2^e mécanicien Ugo Guitard Labelle; le 1^{er} lieutenant Barrie Wood; le 1^{er} lieutenant Paul Miller; Kirk Jones, vice-président, Durabilité et Relations gouvernementales et industrielles.