



RAPPORT DE
DÉVELOPPEMENT
DURABLE 2015



TABLE DES MATIÈRES

À PROPOS DU RAPPORT	4
FAITS SAILLANTS DU RAPPORT	5
MESSAGE DU PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION	7
CSL EN BREF	8
GOUVERNANCE D'ENTREPRISE	10
LA SÉCURITÉ AVANT TOUT	12
DURABILITÉ ENVIRONNEMENTALE : PROGRÈS ACCOMPLIS EN 2015	18
AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'AIR	20
PROTÉGER LA BIODIVERSITÉ ET LES ÉCOSYSTÈMES	24
RÉDUIRE LA POLLUTION ET LES DÉCHETS MARINS	27
SYSTÈME DE GESTION ENVIRONNEMENTALE	32
ÉTHIQUE	34
MILIEU DE TRAVAIL POSITIF	37
ENGAGEMENT AUPRÈS DES EMPLOYÉS ET DES COLLECTIVITÉS	40
VALEUR POUR LES CLIENTS	43
ANNEXES	45
PERFORMANCE EN MATIÈRE DE SANTÉ ET DE SÉCURITÉ	46
NOTRE PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE	47
EMPREINTE ENVIRONNEMENTALE EN 2015	50
OBJECTIFS ENVIRONNEMENTAUX POUR 2016	52
INDEX DU CONTENU GRI G4	55

À PROPOS DU RAPPORT

CSL s'est engagée à mener ses activités dans le respect des normes de responsabilité sociale les plus élevées. Nous croyons non seulement qu'il s'agit de la voie appropriée à suivre, mais aussi que la réussite et la rentabilité à long terme de notre entreprise en dépendent.

Dans cette optique, nous comptons appliquer des stratégies et des méthodes qui feront que nos principes et nos valeurs de sécurité, de protection environnementale, de comportement éthique, de service à la clientèle et d'engagement auprès des employés et de la collectivité seront au diapason de nos grands objectifs opérationnels.

Depuis la publication de notre premier Rapport de développement durable, en 2013, nous avons fait d'importants progrès en vue de mettre en valeur une culture de durabilité axée sur la performance et d'adopter des pratiques exemplaires internationalement reconnues en matière de mesure et d'information.

Dans le cadre de ce processus, CSL s'est appuyée sur les lignes directrices G4 de la Global Reporting Initiative (GRI) pour la préparation de son rapport de développement durable. Le cadre global et la démarche de triple résultat de la GRI nous donnent une feuille de route complète qui nous aide à mesurer plus efficacement notre performance et à nous comparer à d'autres entreprises de notre industrie et d'ailleurs.

Nous croyons que si nous comprenons les impacts de nos activités sur les plans social et environnemental, nous pouvons prendre les mesures nécessaires afin d'assurer un avenir viable à nos gens, à notre environnement et à notre industrie.

Pour plus de renseignements sur les programmes de développement durable et de responsabilité sociale de CSL, nous vous invitons à visiter **cslships.com**.

FAITS SAILLANTS DU RAPPORT

LA SÉCURITÉ AVANT TOUT

- Le programme SafePartners, notre nouvelle stratégie de sécurité, nos Règles pour sauver des vies et le renforcement de notre culture de sécurité ont permis une baisse de 53 % du taux d'accidents avec perte de temps et de 54 % du taux de fréquence des accidents enregistrés.

DURABILITÉ ENVIRONNEMENTALE

QUALITÉ DE L'AIR

- Grâce à des améliorations opérationnelles et au redimensionnement de la flotte, nous avons abaissé nos émissions de CO₂ de 25 903 tonnes depuis 2012, dont 6 250 tonnes l'an dernier.

BIODIVERSITÉ ET ÉCOSYSTÈMES

- Le système de traitement des eaux de ballast OceanSaver a été testé sur le *Sheila Ann* en vue de son approbation par l'USCG.
- Des marins de CSL ont reçu une formation sur l'identification des baleines pour la recherche marine.

POLLUTION ET DÉCHETS MARINS

- Cinq navires ont été recyclés en conformité avec les règlements internationaux et la politique rigoureuse de CSL sur le recyclage des navires.
- Les résidus d'hydrocarbures liés à la consommation de carburant ont diminué de 0,5 %.

SYSTÈMES DE GESTION ENVIRONNEMENTALE

- CSL Americas et CSL Australia ont rehaussé leur performance dans le cadre du programme de l'Alliance verte, avec des notes respectives de 3,83 et de 3. Canada Steamship Lines affiche une note de 4,57. CSL Europe a adhéré au programme en 2015 et a obtenu une note respectable de 2,8.

ÉTHIQUE

- On a dénoncé anonymement 15 infractions présumées aux politiques et engagements de CSL. Tous les cas ont fait l'objet d'enquêtes, ont été confiés au comité de vérification et ont été réglés de façon appropriée.

MILIEU DE TRAVAIL POSITIF

- Le regroupement des activités en Australie a occasionné le transfert de 267 employés à CSL.
- Des plans d'action mondiaux et locaux ont été déployés à la suite des réponses reçues lors de l'enquête sur l'engagement des employés de CSL.

ENGAGEMENT AUPRÈS DES EMPLOYÉS ET DES COLLECTIVITÉS

- Les dons ont dépassé l'objectif de 1 % du bénéfice net avant éléments exceptionnels.
- CSL Americas a été désignée « *Workplace Hero* » par la Croix-Rouge.
- CSL Australia a parrainé le prix CSL Australia de l'entreprise de l'année en transport écologique.

VALEUR POUR LES CLIENTS

- L'arrivée du CSL *St-Laurent* marque la fin du programme de la classe Trillium et l'acquisition du CSL *Tarantau* (préalablement le *Balto*) porte le nombre de ces navires à dix.
- CSL a été désignée armateur intérieur et côtier de l'année 2015 par le registre de Lloyd's.





MESSAGE DU PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION

Les temps sont durs pour le transport maritime et pour plusieurs de nos industries clientes. La surcapacité dans les secteurs de l'acier, du charbon, du minerai de fer, du pétrole et du ciment fait chuter les prix et réduit les marges. Notre secteur en subit les plus durs contrecoups. La plupart des transporteurs de vrac solide sur le marché au comptant ne couvrent même pas leurs frais d'exploitation, sans compter l'absence de rendement sur le capital investi. Cela force toutes les entreprises à réduire leurs coûts. Partout à CSL, l'accent est mis sur la productivité, l'efficacité, l'élimination du gaspillage et la réduction des coûts. CSL sortira de ce cycle difficile avec une structure allégée et plus souple.

Dans tout programme de gestion des coûts, des compressions trop fortes peuvent mettre à mal la sécurité, l'environnement, le perfectionnement et les responsabilités sociales. On peut rendre les achats de pièces plus efficaces, mais on ne peut négliger l'entretien planifié pour « économiser ». CSL vise une réduction intelligente des coûts et croit que son engagement ferme en faveur de la sécurité et de la réduction de son empreinte environnementale améliore son rapport coût-efficacité et rehausse l'engagement des employés.

La sécurité et l'environnement sont des valeurs centrales pour CSL. Nous croyons que l'adhésion à ces valeurs nous permet de sauver des vies et de protéger le milieu et que cela est rentable. Dans un cadre de production à haute intensité, les accidents avec perte de temps et les arrêts imprévus sont les plus grands obstacles à la productivité. En organisant le travail, en évaluant les risques et en planifiant les déplacements, CSL peut économiser temps et argent. Par ailleurs, une consommation inefficace d'énergie augmente les émissions et les frais généraux. En améliorant la performance énergétique et environnementale de nos navires, nous réduisons nos coûts et notre empreinte.

Malgré le ralentissement des marchés industriels qu'elle sert, CSL est dans une bonne posture financière. Notre clientèle diversifiée nous protège contre les soubresauts des différents marchés. CSL peut donc poursuivre ses activités en respectant ses normes élevées. Aussi, nous ne dérogerons pas à nos engagements de mener nos activités de manière sûre, éthique et écologique, d'investir dans le perfectionnement de nos employés et de contribuer à nos collectivités de manière considérable.

Pour mieux faire connaître ces engagements à nos interlocuteurs, nous avons décidé de changer notre façon de suivre et de communiquer notre performance en adhérant au cadre volontaire de la Global Reporting Initiative (GRI). Avec le présent rapport, nous commençons à déterminer une série d'indicateurs GRI susceptibles d'améliorer nos pratiques d'information en développement durable. Nous avons d'ailleurs dévoilé la liste complète de ces indicateurs à la fin du document.

Rod Jones
Président et chef de la direction
Groupe CSL

CSL EN BREF

Fondée en 1845, Groupe CSL (CSL) est une société canadienne privée qui a son siège social à Montréal, au Québec, et qui est présente partout dans le monde. L'entreprise a des bureaux affiliés à Halifax, Winnipeg, Hamilton, Vancouver (Canada), Middleton (États-Unis), Windsor (Royaume-Uni), Bergen (Norvège), Jakarta (Indonésie) et Sydney, Brisbane et Whyalla (Australie).

Par le truchement de ses cinq grandes divisions d'exploitation, CSL possède et exploite une flotte hautement diversifiée de navires autodéchargeurs, de transbordeurs et de vraquiers spécialisés. Elle est un fournisseur de premier plan de services de manutention et de livraison maritimes de vrac solide et le plus important propriétaire et exploitant de navires autodéchargeurs au monde. C'est aussi un chef de file en matière de solutions de transbordement à haut rendement.

L'entreprise exploite actuellement une flotte de 62 bâtiments, soit 53 autodéchargeurs, sept vraquiers et deux plateformes de transbordement. En 2015, elle a parachevé son programme de construction de navires de la classe Trillium au cours duquel 11 autodéchargeurs et vraquiers de pointe ont été produits au total pour ses flottes canadiennes et internationales.

Au cours de l'exercice 2015 (31 mars 2015), CSL a acheminé plus de 78 millions de tonnes de produits solides en vrac pour des clients de partout dans le monde. Parmi ces produits, mentionnons des granulats, du ciment, du charbon, du gypse, du minerai de fer, du sel et du blé.

Environ 90 % des recettes de CSL sont liées à des contrats à long terme avec des clients, dont la durée varie d'un an à 20 ans.

Nous employons quelque 1 000 personnes à l'échelle mondiale dans un large éventail de postes à bord de nos navires et à terre. Nous nous sommes engagés à favoriser le bien-être et le perfectionnement de nos employés de même qu'à privilégier une culture d'entreprise qui valorise des normes éthiques élevées, un milieu de travail sécuritaire et sain et le respect de l'environnement.



LÉGENDE

 Bureaux de CSL



53 autodéchargeurs

7 vraquiers

2 plateformes de transbordement



GOVERNANCE D'ENTREPRISE

CSL est administrée par une équipe dirigeante à son siège social, à Montréal, ainsi que par des directeurs généraux dans chacune de ses cinq principales divisions d'exploitation.

Sa gestion est encadrée par un conseil d'administration composé de dix membres, soit trois actionnaires de l'entreprise, le président et chef de la direction, et six administrateurs indépendants. En plus d'encadrer les affaires commerciales de l'entreprise, le conseil d'administration conseille l'équipe de gestion en matière d'orientation stratégique et opérationnelle.

Le conseil s'acquitte de ses responsabilités par l'entremise de quatre comités : Vérification et risques, Nominations et gouvernance, Ressources humaines et Durabilité. Chacun se réunit et présente des comptes rendus au conseil d'administration tout au long de l'année.

CSL et ses propriétaires croient que des pratiques de gouvernance rigoureuses sont essentielles à une gestion responsable et éthique de l'entreprise, en conformité avec chacune de ses valeurs fondamentales.

CONSEIL D'ADMINISTRATION DE CSL



Le professeur David R. Beatty, C.M., O.B.E., est président du conseil et chef de la direction de Beatinvest Itée et directeur du Clarkson Centre for Business Ethics and Board Effectiveness. Il a été directeur général de la Coalition canadienne pour une saine gestion des entreprises, président du conseil d'Orogen Minerals, président et chef de la direction de l'Old Canada Investment Corp. et président de Weston Foods.



Jacques Bougie a été président, chef de la direction et chef de l'exploitation d'Alcan et est président du conseil d'administration d'Atrium Innovations inc. Il est administrateur de McCain Foods Itée, de SNC-Lavalin et de la Fondation Gairdner. Il a siégé aux conseils d'Alcan inc., de BCE Mobile Communications inc., de Bell Canada, de la Banque Royale du Canada, de Nova Chemicals Corp., de Novelis inc., de RONA inc., d'Abitibi-Consolidated inc. et d'AbitibiBowater inc.



Meredith H. (Sam) Hayes a été président et chef de la direction du Groupe CSL de 1995 à 2008. Il a été vérificateur et négociateur sur le marché monétaire et a occupé des postes en finances et en trésorerie pour de grandes sociétés. Il est membre du conseil et/ou conseiller de la caisse de retraite de CSL, d'Horizon Capital Holdings inc., de Constellation Software inc. et du Service d'assistance canadienne aux organismes.



Rod Jones est président et chef de la direction du Groupe CSL depuis le 1^{er} avril 2008 et au service de CSL depuis plus de 30 ans. Il a dirigé l'équipe de lancement de CSL Americas et, sous sa gouverne, CSL a étendu ses activités internationales en Australie, en Asie, en Europe et en Afrique. Il a aussi occupé des postes de direction à Van Ommeren et à Navios Corporation.



William (Bill) Linton a été vice-président exécutif aux finances et chef des finances à Rogers Communications et président et chef de la direction de Call-Net Enterprises inc. Il a été président du conseil et chef de la direction de Prior Data Sciences inc. et vice-président exécutif et chef des finances à SHL Systemhouse inc. Bill Linton est actuellement administrateur du Groupe TMX.



Vice-amiral Greg Maddison a commencé sa carrière dans la marine canadienne comme officier de navigation. Il est devenu commandant de la Force navale permanente de l'Atlantique (OTAN), commandant des Forces maritimes de l'Atlantique et chef d'état-major de la Force maritime. Il a aussi été sous-chef d'état-major de la Défense, en charge des opérations des Forces canadiennes au Canada et à l'étranger.



David P. A. Martin est président de Bromart Holdings, qui détient le Groupe CSL et Horizon Capital Holdings, dont il est coprésident et chef de la direction. Il est aussi cofondateur et partenaire général du Fonds CAPE, un fonds de capitaux pour la prospérité et l'entrepreneuriat autochtones.



R. James E. Martin est partenaire et producteur à High Treason Films. Il a d'abord travaillé au sein d'Astral Télé Réseaux à Montréal, puis est passé à une filiale d'Astral, TVA International, une société de distribution de films de Toronto.



Paul. W. J. Martin est président du conseil d'administration du Groupe CSL. Il a débuté sa carrière à CSL en tant que stagiaire en gestion au Service de l'administration. Il a ensuite été promu directeur de l'expansion des affaires au bureau de Singapour de CSL, où il fut aussi directeur des projets et de la planification.



Lone Fønss Schrøder est vice-présidente du conseil de Saxo Bank A/S, au Danemark, et siège aux conseils d'administration d'IKEA et de Volvo. Elle a occupé des postes à la haute direction et au conseil d'A.P. Møller-Maersk A/S et a été présidente et chef de la direction de Wallenius Lines AB.

CONSEIL CONSULTATIF DE CSL AUSTRALIA



Greig Gailey est administrateur de Caltex Australia et président du conseil du ConnectEast Group et d'Horizon Roads Holdings Pty. Il siège aux conseils de Caltex Australia, de Victorian Opera et de l'Energy & Minerals Institute Uwa. Il a été directeur et vice-président du Business Council of Australia et chef de la direction de Zinifex. Il a aussi siégé au conseil d'Australian Davos Connection.



Lindsay Tanner est un ancien député du gouvernement australien, où il a été ministre des Finances et de la Déréglementation. Il a été boursier du vice-chancelier et professeur auxiliaire à l'Université Victoria et conseiller spécial pour Lazard Australia. En 2011, le Chartered Institute of Procurement and Supply (CIPS) lui a décerné une bourse honorifique (FCIPS), la première à être accordée à l'extérieur du Royaume-Uni.

LA SÉCURITÉ AVANT TOUT

La sécurité de nos marins, de nos employés et de quiconque entre en contact avec nos navires est la priorité absolue de CSL. Elle fonde toute décision que nous prenons et détermine chaque action que nous engageons.

Notre objectif zéro blessure signifie que chaque employé de CSL doit pouvoir accomplir son travail sans subir de blessure. Cela vaut aussi pour nos clients, nos fournisseurs et les collectivités qui partagent des voies d'eau avec nos navires et qui vivent et travaillent aux installations que nous exploitons ou près de celles-ci.

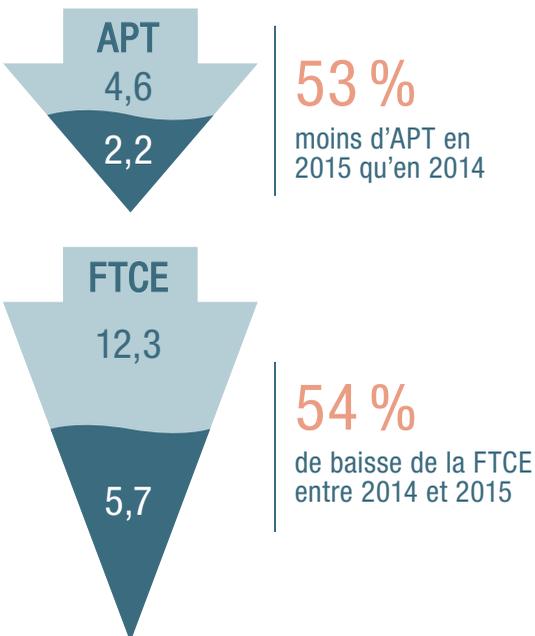
MESURER NOTRE PERFORMANCE

Les efforts liés à notre programme SafePartners, à une nouvelle stratégie de sécurité, aux règles et procédures pour sauver des vies et à un plus grand souci de sécurité de notre effectif ont mené à notre meilleure performance de sécurité à ce jour.

En 2015, le taux de fréquence des accidents avec perte de temps (APT) — le nombre de fois qu'un employé ne peut travailler en raison d'une blessure — s'est amélioré de 53 % par rapport à 2014, diminuant de 4,6 à 2,2 APT par million d'heures travaillées.

La fréquence totale de cas enregistrés (FTCE), qui mesure le nombre de décès, de blessures avec perte de temps, de cas de poste aménagé et d'autres conditions exigeant un traitement médical, a diminué de 54 %, passant de 12,3 blessures enregistrées par million d'heures travaillées en 2014 à 5,7 en 2015.

Nous constatons un recul constant des taux de fréquence des APT et de fréquence totale des cas enregistrés, ce qui témoigne de la détermination de nos employés et de l'efficacité de notre programme.



Néanmoins, une seule personne blessée, c'est déjà trop. C'est pourquoi nous intensifions nos efforts pour implanter une culture de sécurité de calibre mondial qui soit inclusive et durable.

ENRICHIR NOTRE PROGRAMME DE SÉCURITÉ

Après examen de nos exigences de sécurité internes, nous avons instauré le Système de gestion de la sécurité (SGS) de CSL en 2015 dans le cadre d'une stratégie collective triennale. Les normes de ce système correspondent aux obligations fondamentales pour une protection uniforme de nos gens et s'appliquent à tous les employés et titulaires de contrats.

Le SGS assure les éléments de base d'un leadership et d'une responsabilisation renouvelés ainsi que d'une amélioration de la gestion des activités à haut risque.

DONNER L'EXEMPLE

Le leadership est essentiel dans notre philosophie de sécurité puisque les gestionnaires jouent un rôle clé dans la santé et la sécurité des employés. Ce sont eux qui décident des conditions de travail, de la nature des tâches, des exigences fonctionnelles et de la disponibilité du soutien.

Les gestionnaires doivent exercer un leadership proactif et adopter un comportement exemplaire, à la mesure de l'engagement de CSL pour un milieu de travail sans accident. Ils doivent aussi s'affirmer et rendre compte de la performance de sécurité, sur laquelle nous avons mis l'accent en 2015.

Des ateliers ont été tenus dans toutes les divisions de CSL afin que nos équipes de gestion puissent mieux remplir les exigences de sécurité et les attentes de l'entreprise. Ils ont permis de renforcer le rôle essentiel des gestionnaires dans l'autonomisation de leurs équipes à l'égard de l'excellence en sécurité, d'une compréhension claire et d'une application rigoureuse des politiques et procédures de sécurité.

LES RÈGLES POUR SAUVER DES VIES DE CSL

Le transport maritime est en soi dangereux et comporte des risques extrêmes que l'on doit bien comprendre et gérer efficacement. Faire fi de ces exigences mène trop souvent à des accidents de travail pouvant avoir des conséquences désastreuses pour nos gens et leurs familles.

C'est pourquoi CSL a instauré en 2015 ses Règles pour sauver des vies qui touchent six activités à haut risque jugées les plus susceptibles de mener à des accidents potentiellement mortels. Ces règles énoncent ce que les membres d'équipage et les autres employés doivent savoir et faire pour mener ces activités de façon sécuritaire et prévenir des blessures graves ou des pertes de vie.

Non seulement ces règles vont au-delà du cadre réglementaire, mais elles énoncent aussi des procédures claires et simples en vue d'éliminer toute erreur potentielle dans l'exécution de ces tâches.

Une campagne de sensibilisation aux Règles a été menée dans l'ensemble de l'entreprise, avec des séances de formation sur des règles particulières lors de conférences d'équipage sur toutes les flottes. Nous avons aussi évalué l'équipement de sauvetage actuel à bord des navires et instauré un programme pour uniformiser et mettre à niveau l'équipement vieillissant.

Au Canada, où l'on effectue les travaux d'entretien et de réparation durant le désarmement d'hiver, les titulaires de contrat sont également soumis aux Règles.

JALONS DE SÉCURITÉ IMPORTANTS

En 2015, l'équipe de grutiers de CSL Australia s'est distinguée avec ses huit années consécutives sans APT. La plateforme *Derawan* compte cinq années sans APT, alors que le *CSL Thames*, le *CSL Brisbane* et le *CSL Rhine* en affichent quatre.

Le *CSL Whyalla* et le *Stadacona* ont enregistré trois années consécutives sans APT, tout comme le *CSL Trimnes* et le *CSL Clyde*. Le *CSL Metis* affiche 1 000 journées consécutives sans APT et les équipages des navires de la classe *Trillium Thunder Bay* et *Whitefish Bay* ont reçu des fanions de sécurité argent pour avoir franchi 730 jours sans APT.

Ces accomplissements exceptionnels témoignent de l'engagement élevé des équipages de CSL en faveur de la sécurité des opérations dans les milieux dangereux.



RÈGLES POUR SAUVER DES VIES



Espaces clos

Ne pas y pénétrer à moins d'être qualifié et de détenir un permis.



Hissage et levage

Utiliser un dispositif homologué et ne jamais se placer sous une charge suspendue.



Isolation énergétique

Toujours couper et isoler le courant avant de commencer des travaux d'équipement.



Travail en hauteur

Utiliser un équipement anti-chutes à moins de deux mètres d'un rebord non protégé de plus de 1,8 mètre.



Sécurité des machines

Ne jamais contourner ou gêner des dispositifs de sécurité ou de protection, ni retirer les dispositifs de protection s'il n'y a pas isolation.



Sécurité de l'amarrage

Ne jamais se placer dans les « zones de fouet » ou les mous des câbles d'amarrage quand ceux-ci sont sous tension.

« Un milieu de travail sûr renforce la confiance lorsqu'on est en situation d'apprentissage. Travail d'équipe et sécurité ne font qu'un. Une bonne planification et une communication efficace permettent de bien faire le travail. Quand chacun est concerné, tous les risques sont couverts. »

Eoin Bosley
Élève-officier de pont, CSL Thevenard



FORMATION AXÉE SUR LE RENDEMENT

Tous les marins sont tenus de suivre des formations pour se conformer aux règlements internationaux et locaux. CSL dépasse les exigences juridiques en offrant des programmes de formation permettant aux équipages d'acquérir les compétences nécessaires pour accomplir leur travail de manière sécuritaire et efficace.

En 2015, peu importe leur rang, les marins de CSL ont suivi une formation en sécurité afin d'acquérir ou de rafraîchir leurs connaissances et leurs compétences essentielles pour reconnaître et réduire les dangers en milieu de travail. Parmi les nombreux programmes de formation offerts régulièrement par CSL, mentionnons les suivants :

- Formation et orientation pour les élèves-officiers
- Formation sur les activités à haut risque
- Formation HELM sur la gestion de la dimension humaine et le leadership
- Santé et sécurité au travail en milieu maritime
- Entretien des convoyeurs
- Gestion des risques et enquêtes sur les accidents

ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS

Une enquête permet de cerner les causes profondes d'un accident et de trouver des correctifs pour éviter qu'il se reproduise. En 2015, CSL s'est donné comme priorité de former des spécialistes qualifiés en la matière et d'implanter une démarche proactive de signalement des principaux indicateurs, tels que les quasi-accidents et les actions et situations non sécuritaires.

CSL Australia a ouvert la voie en formant sept enquêteurs pour appuyer son processus de gestion des accidents. La formation se poursuivra en priorité dans toutes les divisions en 2016.

Pour améliorer notre capacité à supprimer les risques en 2016, nous ajouterons à nos indicateurs de rendement clés les événements à haut potentiel, qui feront l'objet d'enquêtes minutieuses. Les événements à haut potentiel sont des accidents pouvant occasionner un décès, une explosion, un incendie, un rejet de matières toxiques ou une exposition à de tels rejets, un échouage ou une collision.



RÉDUIRE LES ERREURS HUMAINES

Volet central de la formation en sécurité à CSL, le programme HELM vise à éduquer les marins et les autres employés sur les causes profondes des erreurs humaines et la manière de les réduire. Au Canada, où l'on a lancé la formation en 2012 dans le cadre du programme SafePartners, on a instauré un programme de mentorat de suivi afin que les principes HELM soient observés dans les opérations quotidiennes à bord des navires. Durant leurs visites sur les bateaux, les mentors HELM observent les opérations et conseillent les membres d'équipage sur la manière de reconnaître et de gérer des facteurs comme la fatigue, la surcharge de travail et le stress, qui peuvent influencer sur le rendement et mener à des erreurs.

ASSURER LA SÉCURITÉ DE NOS PARTENAIRES À BORD

La démarche de sécurité intégrée de CSL s'étend à ses partenaires travaillant à bord de ses navires, notamment les titulaires de contrat et les employés des sous-traitants, qui doivent respecter nos procédures de sécurité.

Pour assurer un milieu de travail sûr et respectueux de l'environnement et pour maximiser l'efficacité et l'excellence, CSL fournit à ses fournisseurs l'information et les outils nécessaires pour se conformer à ses normes élevées de sécurité et d'environnement. Au Canada, une vidéo sur les protocoles, les lignes directrices et les procédures de sécurité est accessible sur le site Web CSL, et son visionnement est obligatoire pour tous les titulaires de contrat et employés de sous-traitants.

PRÉVOIR L'IMPRÉVISIBLE

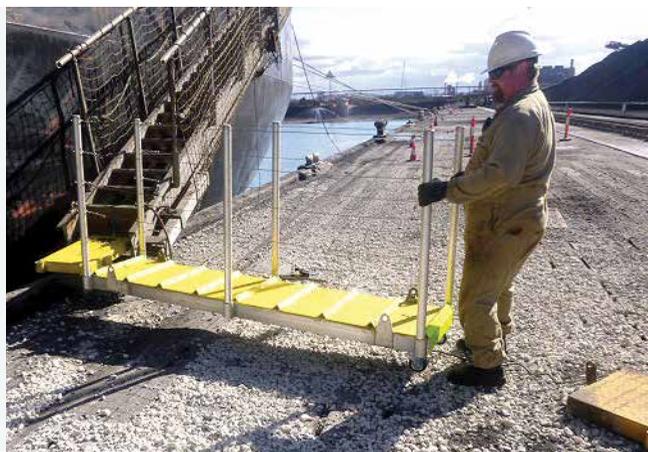
Les exercices sont un volet essentiel du Système de gestion de la sécurité et sont exigés par la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et les États concernés. Nous mettons régulièrement à l'épreuve les procédures d'urgence pour que nos marins aient les compétences et l'équipement nécessaires pour gérer tous les types de crises et déterminer les possibilités d'amélioration.

Chaque navire de CSL effectue une série d'exercices, d'inspections et d'entretiens obligatoires pour couvrir tous les types de tests (homme à la mer, sauvetage, incendie, échouage, déversement, etc.).

CSL fait aussi des exercices internes choisis dans le cadre de ses Règles pour sauver des vies et de la formation, et elle met en place des exigences internes de gestion des navires et un Guide d'intervention en cas de crise.

INNOVER POUR PLUS DE SÉCURITÉ AUX QUAIS

Une nouvelle planche d'embarquement conçue par CSL 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 couple de l'*Iron Chieftain* et le quai, répond aux exigences de l'Australian Maritime Safety Authority et a été conçue en consultation avec le terminal de Port Waratah Coal Services.



CSL REÇOIT DES PRIX DE SÉCURITÉ DE CLIENTS

CSL Australia a gagné deux prix Arrium pour ses efforts en vue d'éliminer les dangers liés aux trébuchements, aux chutes et à la manutention manuelle. Le *CSL Whyalla* a reçu le prix de la *Safety Contractor Initiative* pour son système d'amarrage automatique installé aux postes de transbordement, à Whyalla, qui comprend des crochets de câbles permettant aux membres d'équipage de travailler sans risque avec des câbles lourds.

CSL Transhipment a reçu le prix de la *Workplace Improvement Initiative*, qui a été remis à l'équipe de transbordement pour avoir remplacé des câbles de remorquage lourds par des câbles souples et pour la nouvelle formation offerte aux marins afin qu'ils puissent attacher et détacher sécuritairement ces câbles.



NOS ENGAGEMENTS	NOS PROGRÈS EN 2015	NOS AMBITIONS
<ul style="list-style-type: none"> ○ Atteindre l'objectif zéro blessure. ○ Promouvoir la Politique de sécurité de CSL. ○ Déployer la première phase du Système de gestion de la sécurité (SGS). ○ Implanter les normes et les procédures, y compris les Règles pour sauver des vies. ○ Développer des compétences d'enquête sur les accidents et d'analyse des causes, et prévenir leur répétition. ○ Améliorer la gestion des conditions et des comportements dangereux. ○ Donner de la formation pour implanter les Règles pour sauver des vies. ○ Adapter la formation en sécurité aux besoins des divisions. ○ Améliorer les communications et le partage d'information entre les divisions. ○ Faire des exercices d'urgence deux fois l'an dans toutes les divisions. ○ Améliorer, mettre à niveau et renouveler l'équipement pour des opérations sûres. ○ Intégrer des pratiques exemplaires de calibre mondial. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Les taux de fréquence des APT et des TCE ont diminué. ○ La première phase du SGS a été élaborée et déployée, y compris la Politique de sécurité. ○ Les analyses d'écart entre divisions pour l'implantation de normes et des Règles pour sauver des vies ont débuté. ○ Des spécialistes des enquêtes sur les accidents ont été formés. ○ CSL Australia a mis à niveau le code de conduite des marins dans le système de gestion des navires. ○ La formation sur les Règles pour sauver des vies a été entreprise avec le personnel à bord et à terre. ○ La formation en sécurité a été donnée durant les conférences d'équipage. ○ Les locaux d'habitation ont été modernisés pour améliorer la qualité de vie à bord. ○ Des pratiques exemplaires de calibre mondial ont été intégrées au SGS. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Atteindre l'objectif zéro blessure. ○ Poursuivre la stratégie de sécurité. ○ Poursuivre la première phase du SGS dans les opérations techniques. ○ Implanter les Règles pour sauver des vies et les normes de gestion. ○ Améliorer les enquêtes d'accident et les correctifs, et raffiner les outils d'utilisation des conclusions. ○ Implanter des procédures pour gérer les conditions et les comportements dangereux. ○ Poursuivre la formation sur les Règles pour sauver des vies pour le personnel à bord et à terre. ○ Préparer une matrice de formation en sécurité et favoriser une main-d'œuvre qualifiée. ○ Renforcer la gouvernance de la sécurité. ○ Continuer d'intégrer des pratiques exemplaires de santé et de sécurité de calibre mondial. ○ Renforcer le leadership en sécurité par un programme d'observation. ○ Implanter des indicateurs avancés. ○ Relever les incidents à haut potentiel et faire enquête. ○ Implanter des processus opérationnels de gestion de risque.



GUIDE D'INTERVENTION DE CSL

Le Guide d'intervention en cas de crise de CSL se veut un outil efficace de communication interne et de gestion de crise. Il établit les rôles et responsabilités, le flux des communications et le processus de gestion en vue d'assurer une intervention efficace, ordonnée et rapide en cas de crise.



DURABILITÉ ENVIRONNEMENTALE : PROGRÈS ACCOMPLIS EN 2015

En place depuis 2013, la stratégie de développement durable de CSL est un plan d'action intégré interdivisonnel. Elle regroupe nos activités à l'échelle mondiale selon une vision claire et commune et concilie les objectifs de réduction de l'empreinte et la gestion environnementale.

En 2015, nous avons continué d'adapter notre stratégie environnementale aux nouvelles réalités de notre industrie. La volatilité des marchés internationaux, l'évolution des priorités de développement durable et la nouvelle donne résultant des changements législatifs à l'échelle locale et mondiale nous ont poussés à mettre à jour nos objectifs de durabilité à long terme.

Ainsi, nous devons notamment faire face à un resserrement de la réglementation touchant les émissions atmosphériques, aux défis liés aux systèmes de traitement des eaux de ballast et à l'impact du bruit sous-marin causé par la navigation sur la faune et les habitats marins.

OBJECTIFS MONDIAUX DE DURABILITÉ À LONG TERME	INDICATEURS	ÉTAT
Réduire l'impact climatique des activités maritimes de CSL et favoriser une culture de l'efficacité énergétique.	L'efficacité de la flotte est surveillée et maximisée.	
Favoriser l'innovation verte.	Du personnel et des ressources à la recherche et au développement sont affectés aux grands enjeux environnementaux de CSL.	
Assurer la durabilité des pratiques d'approvisionnement.	Une équipe d'approvisionnement durable est créée afin d'instaurer des pratiques d'achat durables, économiques et écologiques.	
Faire de la durabilité environnementale une valeur centrale des employés de CSL.	Un programme mettant à contribution le personnel et les équipages à l'égard des enjeux de durabilité est implanté.	
Harmoniser la présentation des données environnementales à l'échelle de l'entreprise.	Les données environnementales sont recueillies, présentées, traitées et utilisées de manière concertée.	
Renforcer la crédibilité de la performance environnementale de CSL.	La performance est vérifiée et certifiée selon des normes reconnues.	
Améliorer la communication de CSL sur les enjeux environnementaux et de durabilité.	La portée du rapport environnemental est élargie pour inclure les enjeux de responsabilité sociale d'entreprise.	

PROMOUVOIR LE TRANSPORT MARITIME À COURTE DISTANCE

CSL a pour principal objectif de procurer de la valeur à ses clients en offrant des services de transport maritime sûrs, écologiquement durables, fiables et concurrentiels. En tant que transporteur à courte distance exploitant des navires hautement spécialisés sur les côtes et voies d'eau, nous devons faire face à des défis réglementaires de natures locale, nationale et internationale pouvant avoir des impacts graves sur notre clientèle et nos activités.

Face à ces défis et pour assurer un contexte équitable pour l'industrie maritime et les autres formes de transport, CSL compte promouvoir un cadre de politique publique et de réglementation rationnel pour le transport à courte distance dans tous les marchés.

Les navires à courte distance longent les littoraux continentaux et font rarement de longs parcours océaniques. Ils acheminent de manière efficace, sûre et durable d'importants volumes de marchandises en produisant beaucoup moins d'émissions par tonne-mille et sont à l'origine de moins de blessures et de décès que le transport routier et ferroviaire. Ils permettent aussi de réduire la congestion routière, le bruit et l'usure des infrastructures terrestres. Ils contribuent fortement aux économies locales et nationales en créant des emplois directs et indirects.

Le rôle socioéconomique essentiel de ce mode de transport sûr, durable et économique n'est pas encore assez reconnu et exploité. De concert avec des associations et des coalitions de l'industrie, nous continuons d'être à l'avant-garde de l'éducation et de la mise à contribution des gouvernements et des organismes de réglementation à l'égard des avantages exceptionnels et des réalités opérationnelles du transport maritime à courte distance.

Les autodéchargeurs de CSL sont hautement efficaces et écologiques et présentent des besoins opérationnels très différents de ceux des vraquiers océaniques. Conçus pour les courtes distances, ils exigent des solutions et des règles adaptées à leur cadre d'exploitation unique.

Ne pas distinguer les navires à courte distance des vraquiers océaniques dans la réglementation pourrait compromettre les avantages économiques, sociaux et environnementaux exceptionnels ainsi que l'avenir même de la navigation à courte distance.



LE TRANSPORT MARITIME À COURTE DISTANCE RÉDUIT LA CONGESTION ET LA POLLUTION À MONTRÉAL

En juillet 2015, le *Baie St. Paul* a transporté 269 000 tonnes de pierre pour la construction du nouveau pont Champlain. Il aurait fallu au moins 9 000 chargements de camions pour faire la même opération. Cela démontre l'apport du transport maritime à courte distance à nos collectivités et à l'environnement. Un navire peut transporter le contenu de 900 camions avec un rendement énergétique supérieur de 500 %, contribuant ainsi à rehausser la santé et la sécurité des citoyens et à réduire les coûts d'infrastructures.

« CSL joue un rôle actif au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI), des pays délégués où elle est présente et de la délégation d'armateurs de la Chambre internationale de la marine marchande (CIMM). Son rôle est d'éduquer les gouvernements et les organismes de réglementation sur les enjeux du transport à courte distance et de proposer des solutions bien documentées et rationnelles pour assurer la vitalité et la durabilité de son secteur. »

Kirk Jones
Vice-président, Développement durable, affaires gouvernementales et industrielles



CSL DÉSIGNÉE ARMATEUR INTÉRIEUR ET CÔTIER DE L'ANNÉE

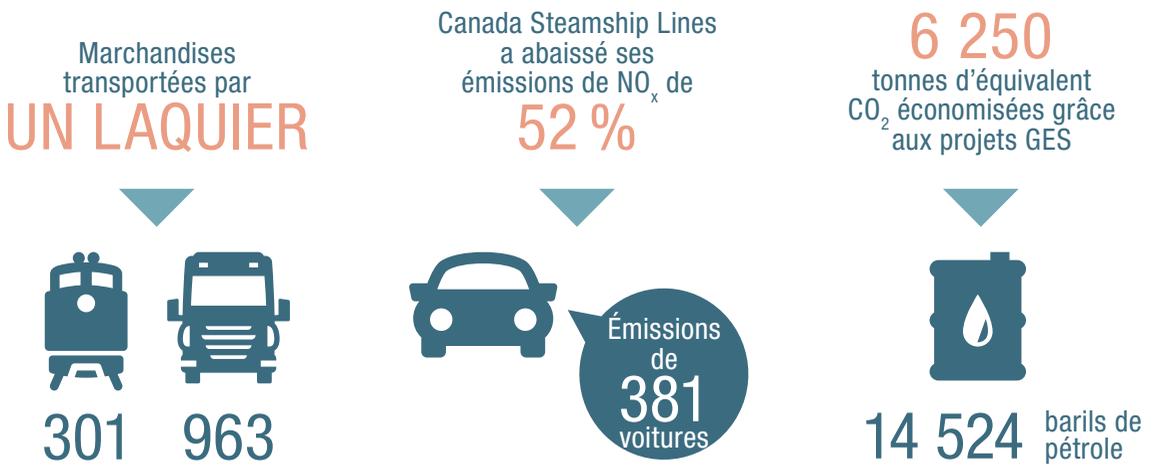
Le registre de Lloyd's a classé CSL parmi les meilleurs et les plus brillants du monde de la navigation maritime en Amérique du Nord, la désignant « armateur intérieur et côtier de l'année » 2015. Cette distinction confirme la position de leader de CSL en matière de transport maritime sûr, efficace et écologique sur les Grands Lacs et dans la Voie maritime du Saint-Laurent.

AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'AIR

Il est largement reconnu que le transport maritime, en particulier à courte distance, est la façon la plus efficace, sur le plan des émissions de carbone, d'acheminer de grands volumes de marchandises. CSL reconnaît toutefois que les changements climatiques sont l'affaire de tous et c'est pourquoi elle investit dans des technologies et recherche des pratiques en vue d'améliorer la performance environnementale de ses activités.

En 2015, l'intégration à sa flotte de navires de la classe Trillium ainsi que diverses mesures et initiatives d'économie de carburant et d'efficacité opérationnelle se sont traduites par une forte réduction de son empreinte carbone.

La pierre angulaire de notre stratégie sur la qualité de l'air est le Programme de réduction des GES, qui contribue fortement à réduire notre impact climatique. Depuis 2012, les efforts concertés des flottes de CSL ont permis de réduire de 25 903 tonnes nos émissions d'équivalent CO₂, dont 6 250 tonnes l'an dernier seulement.

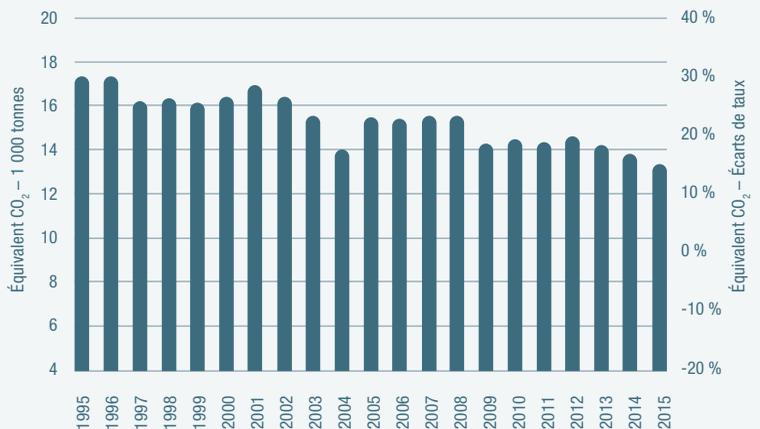


UNE FLOTTE SOUPLE ET EFFICACE

Le programme de renouvellement de la flotte a franchi un jalon important en 2015. CSL accueillait en février le vraquier *CSL St-Laurent*, le dernier des navires de la classe Trillium à lui être livré, et en novembre, elle acquérait l'autodéchargeur Panamax de la classe Trillium *Balto* (rebaptisé le *CSL Tarantau*). Ses nouveaux navires de pointe se chiffrent maintenant à quatre laquiers autodéchargeurs, deux vraquiers et quatre autodéchargeurs Panamax.

Outre l'acquisition de navires de pointe plus performants et écologiques, le programme visait le retrait de bâtiments plus vieux et moins efficaces. Ainsi, en 2015, CSL a recyclé quatre navires : l'*Atlantic Superior*, le *Birchglén*, le *Mapleglen* et le *CSL Pacific*. Son partenaire en coentreprise Marbulk a recyclé le *Nelvana*.

TENDANCE HISTORIQUE = PROGRÈS CONSTANT



La réduction volontaire de l'intensité d'utilisation du carburant de la flotte de Canada Steamship Lines a entraîné une baisse de 32,39 % en équivalent CO₂ par 1 000 tonnes-milles nautiques au cours des 20 dernières années.

FAITS SAILLANTS DU PROJET 2015 SUR LES GES

L'équipe de réduction des GES recherche des solutions techniques en vue d'optimiser la performance environnementale et l'efficacité opérationnelle de nos navires. Avec les équipes techniques de chaque division, elle mène des projets à petite et à grande échelle, comme le remplacement des moteurs principaux et des modifications d'étrave afin de réduire notre empreinte carbone. Parallèlement, les Services techniques mondiaux conçoivent, testent et implantent des solutions novatrices, comme de nouveaux carburants et des technologies propres.

Plans de gestion de l'efficacité énergétique

En 2015, CSL Australia a amélioré ses plans d'efficacité énergétique des navires, affichant une réduction de 1 524 tonnes d'équivalent CO₂. Elle a notamment optimisé l'utilisation des génératrices durant le chargement, rehaussé la capacité de chauffage des tubes de chaudière et fermé les réchauffeurs des réservoirs de stockage de carburant aux ports.

Essai de surveillance de la distance de parcours

Un système de surveillance de la distance de parcours sera expérimenté à bord du *CSL Niagara* en 2016. Ce système collige des données sur le navire et les transmet au bureau par internet, permettant aux officiers et aux gestionnaires de suivre la performance en temps réel. Il surveille la consommation d'électricité à bord dans diverses conditions et détermine si elles sont normales ou non. Il établit des tendances à long terme qui aident les gestionnaires à comparer les paramètres et à informer les équipages sur les modifications à apporter pour économiser de l'énergie.

Améliorer le chauffage à l'huile thermique à bord

L'installation d'appareils de chauffage à l'huile thermique a permis de réaliser des économies d'une tonne de combustible par jour ou d'environ 288 tonnes d'équivalent CO₂ par an. La façon dont ces appareils sont installés améliore la puissance du système sans l'apport de la chaudière auxiliaire. Un robinet de dérivation empêche les pertes d'énergie lorsque le moteur est à l'arrêt, assurant des économies supplémentaires de 25 tonnes de combustible par an, pour une baisse de 80 tonnes des émissions de GES.

Éclairage à minuterie dans les tunnels

Sans opérations de déchargement, les lumières des tunnels peuvent être éteintes jusqu'à 12 heures. L'installation de minuterie d'éclairage dans ceux de l'*Atlantic Huron* permettra d'économiser de 4 à 10 kW par jour et 22 tonnes d'équivalent CO₂ par an. Le projet sera étendu à la flotte mondiale en 2016.

Petites pompes, grandes économies

L'installation de petites pompes haute pression pour la réduction des poussières et le refroidissement et le lavage des ponts réduira les émissions de GES de 30 tonnes par an par navire. Mue par des entraînements à fréquence variable, la petite pompe remplace la pompe de service général, qui est surdimensionnée pour ces tâches.

En raison de la basse température de l'eau dans les Grands Lacs, chaque laquier Trillium a été doté d'une petite pompe d'eau de refroidissement au lieu de deux grosses pompes. Ce changement devrait se traduire par une réduction de 228 tonnes d'équivalent CO₂ par an par navire.

Modification d'étrave sur le *CSL Assiniboine*

La modification des plaques de bouchain sur l'étrave du *CSL Assiniboine* a permis d'en augmenter la vitesse moyenne de 1,54 nœud ou de 14 % et d'assurer 17 jours supplémentaires d'activité par an. Les plaques arrondies réduisent la résistance causée par les bouchains vifs de la coque, puisque la forme arrondie de l'étrave atténue le flux de l'eau.

CSL a lancé les projets de suivi de la distance de parcours de la flotte et de chauffage à l'huile thermique grâce au soutien du ministère des Transports du Québec et de son Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire (PETMAF). La subvention, qui provient du Fonds vert du gouvernement du Québec, représente la moitié des coûts du projet.



RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE SOUFRE

Les émissions de soufre liées au transport maritime continuent d'être ciblées par la réglementation internationale. Plus de 85 % de la flotte mondiale de CSL se déplace dans une zone de contrôle des émissions (ZCE), un défi unique pour les navires à courte distance qui passent la majeure partie de leur temps de déplacement à l'intérieur d'une ZCE.

Les normes internationales fixant le maximum de soufre permis pour les carburants de navire jouent un rôle important dans la réduction de la pollution atmosphérique du secteur maritime. Actuellement, la limite internationale de soufre pour ces carburants est de 3,5 % m/m et elle sera abaissée à nouveau à 0,5 % m/m en janvier 2020. L'établissement de ZCE couvrant la mer Baltique, la mer du Nord et des parties de l'Amérique du Nord, dont la plus grande partie des côtes des États-Unis et du Canada, a réduit encore davantage la limite de soufre permise dans le carburant.

CSL s'est engagée à s'associer à l'industrie et aux gouvernements pour trouver des solutions rationnelles afin de réduire efficacement et équitablement les émissions de soufre.

RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE SOUFRE EN AMÉRIQUE DU NORD PAR LE CALCUL DE LA MOYENNE

Le 1^{er} janvier 2015, la limite de teneur en soufre du carburant des navires parcourant la ZCE nord-américaine a été abaissée à 0,1 % m/m. C'est dans cette optique que l'on a établi le programme de calcul de la moyenne des émissions en 2009 pour les Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent en tant que solution concertée industrie-gouvernement en vue de l'adoption des règlements internationaux touchant les émissions de soufre dans les eaux intérieures du Canada.

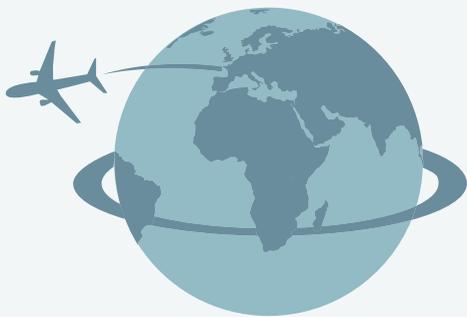
Le programme comporte un système de calcul de la moyenne des émissions de soufre pour chaque flotte participante, contribuant ainsi à abaisser les niveaux de soufre en réduisant graduellement la teneur en soufre du carburant d'une flotte chaque année. En 2015, Canada Steamship Lines a continué d'utiliser du carburant à faible teneur et ses laquiers ont respecté la norme réglementaire en vertu du système de calcul de la moyenne.



ESSAI D'UN ÉPURATEUR SUR LE BAIE ST. PAUL

En 2015, le *Baie St. Paul* a été équipé d'un épurateur Ionada dans le cadre d'un projet-pilote. Le dispositif utilise une technologie de membrane comprenant une solution aqueuse alcaline pour capter le dioxyde de soufre à mesure qu'il pénètre dans le système. Des essais ont été menés par CSL de concert avec Environnement Canada afin d'en évaluer l'efficacité. La première étape du processus a consisté à surveiller en continu les flux de gaz à l'entrée et à la sortie de l'épurateur. Les phases de développement et d'essai de l'épurateur avec Ionada sont en cours.

NOS ENGAGEMENTS	NOS PROGRÈS EN 2015	NOS AMBITIONS
<ul style="list-style-type: none"> ○ Atténuer l'impact du transport maritime sur le climat et favoriser une culture de l'efficacité énergétique. ○ Soutenir la recherche et favoriser le développement et l'application de technologies vertes pour la conception et l'exploitation des navires. ○ Promouvoir la durabilité environnementale en tant que valeur centrale de CSL; sensibiliser les employés et les inciter à protéger l'environnement 	<ul style="list-style-type: none"> ○ L'étrave du <i>CSL Assiniboine</i> a été modifiée. ○ Des épurateurs Ionada ont été essayés à bord du <i>Baie St. Paul</i> en collaboration avec Environnement Canada. ○ Des vérifications d'efficacité énergétique ont été faites sur 57 % de la flotte mondiale. ○ Quatre navires ont été recyclés dans le cadre du programme de renouvellement de la flotte. ○ La teneur en soufre moyenne a diminué de 1 %. ○ Des recherches sur de nouveaux carburants ont été réalisées. ○ La validation de l'inventaire de NO_x, de SO_x et de particules a été élargie à toutes les divisions. ○ L'empreinte d'émissions atmosphériques liée aux voyages d'affaires aériens est désormais déclarée. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Poursuivre le projet de surveillance des distances de parcours pour améliorer les données et réduire la consommation. ○ Remplacer les frigorigènes de la flotte par des substances qui ne nuisent pas à la couche d'ozone. ○ Mener à terme des projets de réduction de GES : <ul style="list-style-type: none"> - Lumières de tunnel à minuterie; - Compresseurs d'air de service; - Régulateur de température des réservoirs de stockage de mazout; - Appareils de chauffage des chauffe-eau. ○ Continuer de rechercher, de tester et de déployer de nouvelles technologies et pratiques pour réduire les émissions de CO₂ des navires.



EMPREINTE DES VOYAGES D'AFFAIRES

En 2015, l'empreinte carbone liée aux voyages d'affaires aériens de CSL a ajouté jusqu'à 715 tonnes d'équivalent CO₂ à son bilan. C'est la première année que CSL calcule et dévoile cet impact. Nous poursuivrons l'analyse comparative de nos déplacements d'affaires et redoublerons d'efforts pour améliorer notre inventaire d'émissions lié à ces déplacements à l'échelle de l'entreprise.

PROTÉGER LA BIODIVERSITÉ ET LES ÉCOSYSTÈMES

La santé des écosystèmes marins, côtiers et estuariens est fortement tributaire de l'engagement de l'industrie maritime à mener ses activités de manière responsable et durable. L'une de nos responsabilités fondamentales en tant que principaux utilisateurs des océans, des cours d'eau et des lacs est de protéger les voies d'eau qui abritent une faune et des habitats marins précieux.

Parmi les enjeux importants auxquels CSL est confrontée en 2015, mentionnons la limitation de la migration d'espèces aquatiques envahissantes par les eaux de ballast, la réduction du bruit sous-marin et le soutien à la recherche sur la protection des habitats essentiels et des espèces en péril.

EAUX DE BALLAST

La Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux et sédiments de ballast, adoptée en 2004, édicte les normes et les procédures de gestion de la propagation d'espèces envahissantes à la suite de transfert d'eaux de ballast. En prévision de sa mise en vigueur, CSL continue d'explorer et de tester des stratégies et des solutions de réduction efficaces.

Essai du système OceanSaver sur le *Sheila Ann*

Au début de 2015, Le système de traitement des eaux de ballast OceanSaver était installé et testé sur le *Sheila Ann* pour être homologué par la garde côtière des États-Unis (USCG). Trois tests sur six ont été réalisés en 2015 et les deux autres le seront en 2016.

L'OceanSaver est l'un des rares systèmes pouvant gérer et traiter le débit de 4 000 à 5 000 tonnes l'heure que peut produire un autodéchargeur. Il 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 rejetées automatiquement.

Une petite partie de l'eau salée filtrée passe ensuite à travers une membrane chargée. Une réaction chimique s'ensuit, produisant du chlore qui est réinjecté dans le flux principal afin d'éliminer les organismes subsistants.

Si l'OceanSaver réussit à satisfaire aux normes de l'USCG et de l'EPA, il pourrait être le premier système du genre à être homologué par l'USCG.

Soutenir la recherche sur les eaux de ballast dans les Grands Lacs

Dans le bassin des Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent, les lacs et les rivières forment un réseau interconnecté. Les organismes existant dans une partie du réseau peuvent migrer d'eux-mêmes ou par intervention humaine à une autre partie.

Les armateurs dont les navires sillonnent les eaux froides des Grands Lacs sont à la recherche d'une solution au transfert d'espèces envahissantes d'un lac à l'autre compte tenu de l'absence de technologie éprouvée et homologuée de traitement des eaux de ballast.

En 2015, un fonds de recherche et d'évaluation technique sur les eaux de ballast, financé par CSL et institué par l'Association des armateurs canadiens (AAC), a permis le lancement d'un projet sur la migration d'espèces envahissantes. Fondé sur des études antérieures de CSL, il vise à déterminer les meilleures mesures d'atténuation et les options de gestion des eaux de ballast en évaluant les données les plus récentes sur les espèces de la région et en identifiant les espèces non indigènes pouvant être introduites. La première phase du projet est en cours en partenariat avec le Département des sciences biologiques de l'Université de Toronto.

ÉVALUATION DE LA SANTÉ DE L'EAU DOUCE DU FLEUVE SAINT-LAURENT

De concert avec le World Wildlife Fund (WWF), CSL soutient l'évaluation de l'écosystème d'eau douce, une étude scientifique visant à évaluer la santé du réseau du fleuve Saint-Laurent. Grâce à l'apport d'hydrologistes, de biologistes, d'écologistes et d'autres experts de renom, CSL a évalué la santé des bassins hydrographiques en fonction de la qualité de l'eau, de la biodiversité, du débit d'eau et de la perturbation écologique.

L'étude a permis d'évaluer 50 % des bassins hydrographiques du Canada et de déterminer les sept principales menaces : la perte d'habitat, la fragmentation, les prélèvements excessifs, la pollution, les espèces envahissantes, les changements climatiques et les infrastructures hydrauliques.

L'étude permettra d'établir l'orientation stratégique des mesures locales de conservation et de rétablissement des bassins hydrographiques à l'échelle du pays. On peut consulter les résultats sur des cartes interactives des bassins hydrographiques sur le site Web du WWF.

ZONES MARINES PARTICULIÈREMENT SENSIBLES SUR LES ITINÉRAIRES DES NAVIRES DE CSL

Des navires de CSL circulent partout dans le monde, y compris dans des zones maritimes particulièrement sensibles (ZMPS) établies par l'Organisation maritime internationale selon leur importance écologique, socioéconomique ou scientifique. La carte ci-dessous illustre les itinéraires des navires de CSL qui traversent des ZMPS. Outre ces zones, CSL exerce des activités

dans des zones rigoureusement réglementées d'importance environnementale locale, comme le golfe de Spencer, en Australie du Sud, qui abrite une importante population locale de crevettes. CSL applique une politique de zéro déchargement dans ce golfe et des sondages sous-marins réguliers sont exécutés pour surveiller la santé du fond océanique.



NAVIGUER DANS LA GRANDE BARRIÈRE DE CORAIL

Le récif de la Grande Barrière, en Australie, est le plus grand écosystème de ce type au monde et, outre sa désignation en tant que zone du patrimoine mondial par les Nations unies, cette barrière est devenue la première ZMPS en 1990. Les navires de CSL qui la traversent doivent suivre un corridor de navigation désigné. En limitant le trafic maritime à deux voies bien délimitées, on réduit le risque de collisions et d'échouages.

PROJET DE MARQUAGE DE BÉLUGAS

CSL a financé une étude terrain du Groupe de recherche et d'éducation sur les mammifères marins (GREMM) sur les bélugas du Saint-Laurent. Pour la première fois, six bélugas mâles adultes ont été marqués en mer afin de réaliser l'étude de leurs habitudes de migration hivernale. Les données recueillies serviront à éclairer les décisions en vue d'assurer la survie à long terme de l'espèce.



NOS ENGAGEMENTS	NOS PROGRÈS EN 2015	NOS AMBITIONS
<ul style="list-style-type: none"> ◦ Soutenir la recherche et promouvoir le développement et l'application de technologies vertes pour la conception et l'exploitation des navires de CSL. ◦ Sensibiliser les employés de CSL à l'environnement et les encourager à le protéger. ◦ Soutenir la recherche sur l'impact du transport maritime sur les mammifères et les écosystèmes marins. 	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Des essais sur le système de traitement des eaux de ballast OceanSaver ont été réalisés sur le <i>Sheila Ann</i>. ◦ Une formation sur l'identification des baleines a été donnée sur le <i>Salarium</i> en partenariat avec le ROMM. ◦ Le fonds de recherche et d'évaluation technique sur les eaux de ballast a été soutenu par CSL qui y a participé. ◦ Des plans de gestion des eaux de ballast et du bio-encrassement ont été adoptés par toutes les divisions. 	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Continuer de rechercher des technologies et des solutions au risque d'introduction d'espèces envahissantes par les eaux de ballast. ◦ Faire des recherches sur la propagation du bruit sous-marin par les bateaux. ◦ Recueillir des données sur la vitesse des navires dans la zone protégée du Saguenay avec Parcs Canada. ◦ Former les équipages sur l'identification des baleines et la collecte de données; faire la promotion du guide des baleines noires de la NOAA auprès de la flotte nord-américaine. ◦ Soutenir le projet de recherche et d'évaluation de l'AAC sur la migration d'espèces envahissantes et l'outil d'évaluation technique.



ÉTUDE DU ROMM SUR LES OBSERVATIONS DE BALEINES

En 2015, CSL s'est associée au Réseau d'observation des mammifères marins (ROMM) pour documenter les observations de mammifères marins par ses équipages afin de faire progresser la recherche scientifique sur les baleines.

L'équipage a été formé par un spécialiste du ROMM sur la manière de catégoriser et d'enregistrer les données d'observation des baleines. L'information recueillie est précieuse pour les scientifiques, puisqu'elle procure plusieurs nouvelles données sur les baleines dans des zones peu fréquentées par la communauté scientifique. CSL s'est aussi engagée à réduire la vitesse de ses bateaux dans les zones fréquentées par un grand nombre de baleines.



SOUTENIR LA RECHERCHE SUR LE BRUIT SOUS-MARIN

La quiétude des littoraux est vitale pour les espèces marines qui utilisent des sons pour s'orienter, chercher de la nourriture ou trouver un partenaire. Pour comprendre et atténuer l'impact de la pollution sonore sur les habitats essentiels et les baleines, CSL soutient une recherche du WWF en Colombie-Britannique.

L'an dernier, le WWF s'est associé avec le Cetacea Lab et la Première Nation Gitga'at pour installer un réseau d'hydrophones près de l'île Gil, sur la côte nord de la Colombie-Britannique. Les appareils enregistrent les sons émis par les baleines et les bruits sous-marins des navires afin de fournir des données de base sur l'activité des baleines et les bruits causés par les navires dans la région.

Sur la côte sud, où l'on trouve 82 épaulards en voie de disparition, le WWF s'est allié à des partenaires de l'industrie, comme CSL, pour mettre au point des pratiques exemplaires d'atténuation du bruit près de l'habitat critique de cette espèce.

RÉDUIRE LA POLLUTION ET LES DÉCHETS MARINS

La pollution et les déchets marins (matières et résidus divers déversés) produits par l'industrie maritime peuvent avoir des effets dévastateurs sur la faune et les habitats marins, et sur les collectivités et les économies touchées.

L'an dernier, les efforts mondiaux de réduction des décharges en mer de CSL ont porté sur l'augmentation du recours à des lubrifiants et produits chimiques écologiques, sur la réduction des ordures et des déchets produits par les navires et sur l'intensification des efforts de recyclage sur toute la flotte. Ces initiatives ont notamment permis de réduire de 50 % les déchets produits par les navires sur toute la flotte et d'abaisser fortement la production de résidus d'hydrocarbures par tonne de carburant consommé.

RECYCLAGE RESPONSABLE DES NAVIRES

Dans le cadre des programmes d'optimisation de la flotte et de gestion de la capacité de CSL, cinq bâtiments ont été retirés de la flotte en 2015 : le *CSL Pacific*, le *CSL Superior*, le *CSL Nelvana*, le *Birchglen* et le *Mapleglen*. Leur démantèlement a été réalisé en pleine conformité avec les exigences internationales et les rigoureuses politiques de recyclage de CSL, qui édictent les procédures et les pratiques régissant un recyclage sûr et écologiquement responsable.

Avant leur départ, les navires ont été nettoyés et certifiés par un « passeport vert », conformément aux lignes directrices de l'OMI sur le recyclage des navires. Les chantiers concernés ont été minutieusement contrôlés selon les normes ISO 9001, ISO 14001 et OHSAS 18001 et les conventions internationales sur la circulation et l'élimination des déchets dangereux. Chaque chantier choisi a présenté à CSL un plan de recyclage confirmant le retrait et l'élimination appropriée des déchets dangereux et la formation pertinente offerte aux travailleurs.

Pendant le démantèlement, l'acier est récupéré et recyclé pour être réutilisé. Les matières non réutilisables comme l'amiante, le mercure, le plomb, les frigorigènes, l'équipement électrique, le carburant et les produits chimiques sont récupérées et traitées pour prévenir tout impact négatif sur l'environnement.

RÉDUIRE LA POLLUTION PAR LES EAUX USÉES

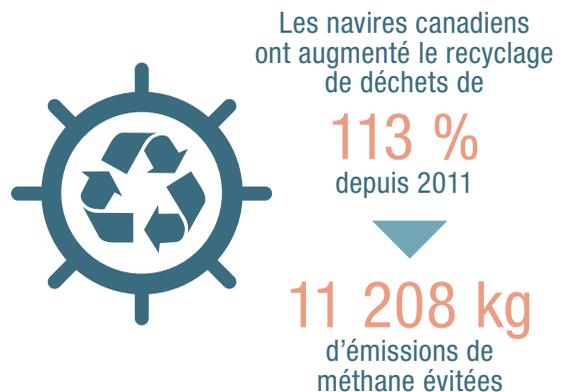
L'évacuation des eaux usées produites par les navires (« eaux noires ») est interdite par la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), sauf selon des conditions précises et des normes rigoureuses de qualité de l'eau. Certaines entités (États-Unis) interdisent aussi les décharges d'eaux usées dans des zones d'interdiction désignées.

Pour se conformer aux règlements et éliminer les eaux usées selon des procédures exemplaires, CSL a doté tous ses navires d'unités de traitement à bord. En outre, les navires de la classe Trillium de sa flotte des Grands Lacs disposent de procédures selon lesquelles l'évacuation de toutes les eaux usées est confiée à un entrepreneur à terre.

RATIONALISATION DE LA GESTION ET DE L'ÉLIMINATION DES DÉCHETS

Le fait de confier l'élimination des déchets à un seul entrepreneur facilite le recyclage et l'encadrement et permet à la flotte australienne de CSL de réduire son empreinte écologique. Grâce à ce système, lancé en juillet 2015, la flotte a augmenté le recyclage à bord de 13 %. En ayant recours à un seul entrepreneur, CSL peut mieux baliser l'élimination et produire des rapports plus détaillés sur le flux des déchets et les méthodes d'élimination.

Depuis 2011, les déchets produits par les navires sillonnant les Grands Lacs ont diminué de 28 % et leur recyclage a augmenté de 113 %. Pour ce faire, CSL s'est notamment entendue avec les entrepreneurs et les fournisseurs pour diminuer les emballages des produits livrés à bord. L'incinération à bord est aussi à la baisse puisque les navires se débarrassent de plus en plus de leurs déchets à terre.



CONSOMMER MOINS DE CARBURANT ET PRODUIRE MOINS DE RÉSIDUS

Des initiatives comme la remotorisation de navires, le recyclage de vieux bateaux et l'acquisition de bâtiments de la classe Trillium ont amélioré l'efficacité de la consommation de carburant et abaissé la production de résidus d'hydrocarbures, qui a notamment diminué de 63 % depuis 2013 sur la flotte de CSL Americas.

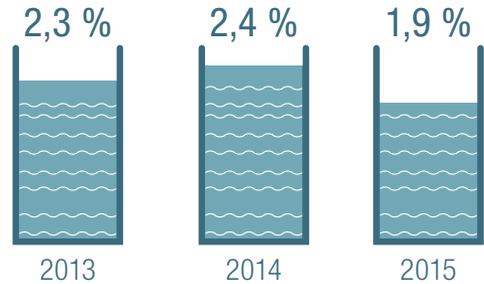
Les résidus d'hydrocarbures sont des résidus de pétrole lourd résultant de son processus de purification. Leur diminution pendant ce processus s'accompagne d'une augmentation concomitante de l'utilisation et de l'efficacité du diesel marine.

INTERVENTION EN CAS DE DÉVERSEMENT

CSL a adopté un processus rigoureux en cas de déversement d'hydrocarbures et des plans d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures (PUBCPH). Elle tient des séances de formation et des exercices d'urgence pour vérifier les réactions des membres d'équipage et leur capacité d'appliquer les procédures d'intervention et les mesures d'atténuation.

En 2015, un réservoir de l'*Atlantic Huron* a perdu plus de 100 litres d'hydrocarbures pendant un mazoutage. Dès l'alerte, les PUBCPH ont été mis en branle. On a interrompu le mazoutage et mobilisé l'équipage pour contenir le déversement et faire le nettoyage avec les autorités concernées. Pour prévenir la répétition de ce genre d'événement, on a installé de nouvelles alarmes de haut niveau de réservoir. À CSL, même un petit déversement est inacceptable et est un incitatif à poursuivre le travail de prévention avec les équipages.

M³ DE RÉSIDUS D'HYDROCARBURES/ CARBURANT CONSOMMÉ



DÉVERSEMENTS IMPORTANTS À CSL



DÉCHETS PRODUITS PAR LES NAVIRES DE CSL (M³/JOUR D'ACTIVITÉ)



NOUVEAU PROGRAMME DE RÉDUCTION DE L'EMPREINTE À CSL ASIA

En 2015, CSL Asia a lancé un programme pour réduire l'empreinte de sa plateforme de transbordement *Derawan*. On y prévoit l'utilisation d'eau douce dans les réservoirs de ballast, la réduction des déchets de graisse et d'huile lubrifiante par un entretien adapté à l'état des grues et des câbles, l'évitement du surgraissage, et des procédures de transfert et d'entreposage du carburant pour limiter les possibilités de déversement sur le pont. On a aussi instauré un plan de gestion des déchets, qui comprend l'adoption de nettoyants et de détergents écologiques, l'installation d'un compacteur à déchets à bord et l'examen des installations de tri et d'élimination des déchets à terre.

NOS ENGAGEMENTS	NOS PROGRÈS EN 2015	NOS AMBITIONS
<ul style="list-style-type: none"> ○ Viser zéro déversement d'hydrocarbures. ○ Être le chef de file du recyclage responsable des navires. ○ Réduire les déchets et favoriser une utilisation efficace des ressources. ○ S'assurer de la durabilité des achats et des services fournis. ○ Soutenir la recherche et promouvoir le développement et l'application de technologies vertes de conception et d'exploitation de navires. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ De nouvelles procédures d'élimination des eaux usées ont été implantées sur les navires de la classe Trillium. ○ Un système de récupération du carburant Alfa Laval PureDry a été installé sur les navires Trillium. ○ Le recyclage à terre a été amélioré en Australie par National Waste. ○ Cinq navires ont été recyclés de manière responsable selon la politique de CSL. ○ Les lubrifiants pétrochimiques ont été remplacés par des lubrifiants à base d'eau sur des navires choisis. ○ La production de résidus d'hydrocarbures par carburant consommé a diminué de 0,5 %. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Poursuivre l'utilisation de lubrifiants écologiquement acceptables. ○ Mettre à jour les procédures de gestion des résidus de cargaison secs. ○ Mener un projet pilote d'élimination de toutes les eaux noires à bord. ○ Étudier des technologies de réduction des résidus d'hydrocarbures et des déchets et des méthodes d'élimination efficaces. ○ Continuer le déploiement des plans de modernisation pour les eaux mazouteuses. ○ Continuer de rechercher des produits chimiques respectueux de l'environnement.

DES LUBRIFIANTS À BASE D'EAU POUR LES TUBES D'ÉTAMBOT

Quatorze navires de CSL ont remplacé les lubrifiants à base d'huile utilisés pour les paliers qui soutiennent les arbres d'hélice dans le tube d'étambot par des lubrifiants hydrosolubles. Cette solution écologique élimine le risque de fuites dangereuses durant l'exploitation et l'élimination et respecte les règles de l'EPA des États-Unis.



LES NETTOYAGES CÔTIERS DANS LE MONDE

Chaque année, des employés de CSL partout dans le monde participent à la Journée internationale de nettoyage des côtes d'Ocean Conservancy. Ils ratisent des kilomètres de plages et de rivages pour ramasser tous les déchets pouvant s'y trouver. Des employés montréalais ont ainsi recueilli 14 sacs de déchets, 18 sacs de matières recyclables et une bouteille contenant un message envoyé par une fillette de sept ans. L'événement vise à sensibiliser les gens à l'importance de préserver la propreté et la santé des habitats côtiers et des océans.







SYSTÈME DE GESTION ENVIRONNEMENTALE

Le Système de gestion environnementale (SGE) de CSL définit les processus et les pratiques visant à atténuer son empreinte environnementale et à améliorer sa performance et son efficacité opérationnelles.

En 2015, nous avons continué à coordonner les actions de toutes les divisions selon une stratégie et une démarche uniques. Nous avons aussi harmonisé et amélioré les normes de présentation de nos rapports et rehaussé la transparence de notre performance.

CSL compte rechercher des moyens d'intégrer davantage son SGE pour accroître l'efficacité du mode de gestion de ses mesures de développement durable. Les lignes directrices G4 de la Global Reporting Initiative nous permettront de mieux asseoir la crédibilité et la transparence de notre processus d'information.

GÉRER LES RISQUES ENVIRONNEMENTAUX

CSL décèle et réduit les risques environnementaux grâce à un processus rigoureux de gestion des risques d'entreprise qui comprend une analyse transversale des activités environnementales. Elle détermine les risques matériels et fixe des buts et des objectifs annuels pour les atténuer.

CERTIFICATION ISO 14001

La norme ISO 14001 est une norme volontaire internationalement reconnue qui aide les entreprises à instaurer des systèmes avantageux pour l'environnement tout en leur permettant de réduire leurs coûts et d'accroître leur efficacité. Elle s'appuie sur des exigences de performance rigoureuses leur assurant des méthodes normalisées et vérifiées par des tiers pour quantifier, surveiller et limiter les impacts de leurs activités.

Canada Steamship Lines a obtenu sa certification ISO 14001 en 2011 et a su la conserver chaque année depuis. CSL Americas et CSL Australia ont reçu la leur en 2015.

En mettant en œuvre cette norme dans toutes nos divisions, nous pouvons harmoniser la gestion environnementale et la conformité à l'échelle mondiale et assurer à nos clients que nous respectons les normes de l'industrie et gérons efficacement les risques.

ALLIANCE VERTE

CSL est fière de son statut de membre fondateur du programme de l'Alliance verte. Institué en 2007, le programme est reconnu mondialement comme étant à l'avant-garde de la promotion de pratiques de navigation durables et il incite les entreprises à améliorer leur performance environnementale au-delà de la simple conformité. Depuis sa création, son effectif a crû de 34 à 94 participants et comprend des armateurs, des ports, des terminaux, des corporations de la Voie maritime et des chantiers navals.

Pour obtenir leur certification, les participants doivent faire une analyse comparative de leur performance environnementale annuelle en s'appuyant sur 12 indicateurs. Les résultats sont examinés par un vérificateur externe accrédité, exprimés sur une échelle de 1 à 5, puis rendus publics.

PERFORMANCE RELATIVE À L'ALLIANCE VERTE

En 2015, les performances de CSL Americas et de CSL Australia dans le cadre de l'Alliance verte ont témoigné d'importants progrès et Canada Steamship Lines se positionne à nouveau en tête de peloton. CSL Europe, qui a adhéré au programme en 2015, a affiché une note honorable de 2,8 pour cette première année de participation.

La performance de CSL Americas a progressé constamment depuis son adhésion à l'Alliance, mais en 2015, la division a dépassé les attentes, obtenant une note de 3,83 et atteignant le niveau 5 en ce qui a trait aux espèces aquatiques envahissantes. Cela est principalement attribuable à l'installation du système de traitement des eaux de ballast OceanSaver sur le *Sheila Ann*.

CSL Australia a aussi fait d'importants progrès depuis sa première évaluation relative à l'Alliance verte, obtenant une note globale de 3 par rapport à 2,16 en 2014. La division a en outre atteint le niveau 3 pour les indicateurs de SO_x, de NO_x et de MP.

Sur les Grands Lacs, Canada Steamship Lines a maintenu sa note globale de 4,57, dépassant largement la moyenne mondiale de 3,1 des participants au programme. La remotorisation du *CSL Niagara* et du *Rt. Hon. Paul J. Martin* (moteurs Tier II) lui a permis d'afficher le niveau 4 en ce qui a trait aux NO_x, que seuls trois autres armateurs participants ont obtenu.



NOS ENGAGEMENTS	NOS PROGRÈS EN 2015	NOS AMBITIONS
<ul style="list-style-type: none"> ○ Renforcer la crédibilité de la performance environnementale de CSL. ○ Uniformiser la présentation des données environnementales dans toute l'entreprise. ○ Améliorer les communications de CSL touchant les enjeux de l'environnement et de la durabilité. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ CSL Australia et CSL Americas ont obtenu leur certification ISO 14001. ○ CSL Europe a adhéré à l'Alliance verte et toutes les divisions y participent maintenant. ○ La présentation des données de durabilité a été harmonisée avec les principes de la Global Reporting Initiative. ○ La collecte de données et les objectifs de réduction d'empreinte ont été normalisés à l'échelle des divisions. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Examiner et mettre à jour les objectifs de durabilité à long terme. ○ Poursuivre le processus de certification ISO 14001 pour toutes les divisions. ○ Assortir le système de gestion environnementale d'un outil prédominant de sécurité, de qualité et d'environnement. ○ Continuer d'améliorer le Rapport de développement durable de CSL en observant les principes G4 en la matière.

ALLIANCE VERTE : RÉSULTATS DU GROUPE CSL EN 2015



ÉCHANTILLONNAGE D'ÉMISSIONS EN AUSTRALIE

De concert avec l'Australian Maritime College et l'Université du Queensland, CSL a mené des tests sur deux navires en 2015 dans le cadre d'un projet combiné visant l'élaboration d'une méthodologie de mesure et d'évaluation des émissions des navires. Elle a ainsi pu surveiller en continu les émissions de SO_x, de matières particulaires (MP), de NO_x et de CO₂ des bâtiments tout le long de leur parcours, du chargement au déchargement. En plus d'aider CSL Australia à atteindre le niveau 3 pour les indicateurs de l'Alliance verte relatifs aux SO_x, aux NO_x et aux MP, l'échantillonnage lui permettra de valider ses inventaires d'émissions et de mieux comprendre l'impact des navires sur la qualité de l'air.



Bjorn Bijma
Gestionnaire principal,
Opérations techniques
CSL Europe

« L'Alliance verte est un programme bien structuré qui met l'accent sur des enjeux et des responsabilités clés en environnement dans le but d'assurer la durabilité de l'industrie maritime. C'est un outil précieux d'amélioration de notre performance à bord, ce qui est avantageux pour notre flotte et notre clientèle. »

ÉTHIQUE

L'intégrité est une valeur fondamentale de CSL et sous-tend l'exercice de toutes ses activités. CSL s'attend à ce que chaque membre d'équipage et chaque employé à terre se conduise avec honnêteté, convenance et loyauté en tout temps. Aucun compromis n'est accepté lorsqu'il est question de conduite éthique.

CSL valorise et soutient des valeurs éthiques élevées et s'enorgueillit de les observer. Elle reconnaît ses responsabilités envers les collectivités et les écosystèmes où elle est présente et sait qu'elle doit s'en acquitter de façon pleinement dévouée et engagée.

CODE DE RESPONSABILITÉ D'ENTREPRISE

CSL appuie son engagement et ses pratiques éthiques sur un Code de responsabilité d'entreprise. Ce code énonce les responsabilités éthiques et des règles claires encadrant la conduite à adopter vis-à-vis des clients et des partenaires commerciaux, le respect et le traitement équitable des employés, la conformité à la loi, la protection de l'environnement et la tolérance zéro à l'égard de toute forme de corruption. Le Code s'inscrit dans le permis social d'exploitation de CSL et chaque cadre, chaque agent et chaque employé doit l'observer.

RESPECT DES LOIS ET RÈGLEMENTS

Une équipe hautement qualifiée s'appuie sur un programme d'observation rigoureux pour s'assurer que CSL mène ses activités selon les lois et règlements des pays où elle est présente. Les relations entre les employés de CSL et les agents publics sont menées de manière à ne pas compromettre l'intégrité ou la réputation de ces agents et de CSL. En plus d'observer ces lois, tous les employés doivent respecter les normes éthiques de CSL, même lorsque celles-ci sont plus exigeantes que les normes locales.

COMBATTRE LA CORRUPTION

Depuis le lancement de son Programme anticorruption il y a trois ans, CSL est à l'avant-garde de la lutte au trafic d'influence, à l'extorsion et à la corruption dans l'industrie du transport maritime afin d'assurer l'intégrité de ses opérations commerciales. Le programme comprend quatre volets : la politique rigoureuse à l'encontre de toute forme de corruption;

la diligence appropriée et la vérification des personnes représentant CSL dans toutes ses relations avec des agents gouvernementaux; la formation des employés sur la manière d'éviter la corruption; et le système détaillé de contrôle et de vérification en vue de prévenir la corruption. Le Programme et un processus de diligence touchant les activités quotidiennes ont été implantés avec succès. La réaction des employés et des partenaires a été très favorable, ce qui témoigne d'une ferme volonté d'agir.

CSL est également engagée dans l'éradication de la corruption dans l'ensemble de l'industrie maritime et est membre du Maritime Anti-Corruption Network (MACN), un réseau d'entreprises mondial ayant pour mission d'éliminer la corruption dans cette industrie. Le MACN collabore avec les gouvernements et les organisations internationales afin de cerner et d'atténuer les causes profondes de ce problème dans l'industrie. Le chef des affaires juridiques et de la conformité de CSL est membre du comité directeur du MACN.

Guide anticorruption

Adopté en 2012, le Guide anticorruption énonce les politiques et procédures du Programme anti-corruption de CSL et vise à contrer les risques de corruption. Il s'adresse à CSL et à tous les agents, à tous les cadres et à tous les employés de l'entreprise. CSL exige en outre que ses partenaires, ses mandataires et ses autres représentants respectent ses normes éthiques.

ETHICSPPOINT

EthicsPoint est un service confidentiel d'une tierce partie indépendante accessible à toute personne désirant signaler anonymement tout acte répréhensible se rapportant à CSL.

FAIRE UN SIGNALEMENT

En ligne : cslships.com/ethicspoint

Par téléphone : 1 866 383-4277
(sans frais du Canada et des États-Unis)

D'autres numéros sont diffusés sur le site Web de CSL pour faire un signalement d'un autre endroit dans le monde.





DÉNONCIATION

CSL encourage fortement ses employés, ses clients et le public à signaler toute infraction à ses politiques et engagements. Elle compte à cette fin sur EthicsPoint, un service de signalement confidentiel et anonyme. Tous les signalements faits par l'entremise d'EthicsPoint font l'objet d'une enquête. Le signalement peut être fait en ligne ou par téléphone.

En 2015, 16 infractions présumées aux politiques et engagements de CSL ont été signalées au moyen du système de dénonciation. Nous présentons ci-dessous un sommaire des plaintes reçues et des mesures prises.

RAPPORTS DE DÉNONCIATION ET MESURES PRISES EN 2015

NATURE DE LA PLAINTÉ	NOMBRE DE PLAINTES	NOMBRE D'INFRACTIONS CONSTATÉES	NOMBRE DE MESURES CORRECTIVES
Comptabilité et vérification	0	0	0
Corruption	0	0	0
Conflit d'intérêts	0	0	0
Discrimination ou harcèlement	3	0	0
Détournement de fonds	0	0	0
Falsification de documents	0	0	0
Mauvaise conduite	2	1	1
Sabotage ou vandalisme	0	0	0
Toxicomanie	0	0	0
Vol	0	0	0
Autres (sécurité)	5	0	0
Autres	3	0	0



MACN
Maritime Anti-Corruption Network

« Au cours des dernières années, le Maritime Anti-Corruption Network (MACN) a augmenté fortement sa composition et son impact. À la suite de l'augmentation de ses membres, l'organisation a reconnu la nécessité d'un soutien accru des principales entreprises qui la composent pour la mise de l'avant des programmes, ayant établi son orientation pour les prochaines années et fait en sorte d'offrir une proposition de valeur solide à ses membres et à tous les intervenants. Le Groupe CSL, représenté par John Synpovich, chef des affaires juridiques et de la conformité, et d'autres membres du comité directeur ont joué un rôle clé dans cette expansion et MACN envisage avec enthousiasme la poursuite de la collaboration positive et de l'engagement de CSL. »

Maurice John Meehan, services consultatifs, entreprise de responsabilité sociale (bsr.org)

PACTE MONDIAL DES NATIONS UNIES ET ACTION COLLECTIVE

CSL appuie activement les dix principes du Pacte mondial des Nations unies, une initiative de responsabilité d'entreprise volontaire créée dans le but de « développer une économie mondiale durable et intégratrice qui procure des avantages soutenus aux personnes, aux collectivités et aux marchés ». CSL prend des mesures pour que chacun de ses cadres, chacun des ses agents et chacun des ses employés respecte ces dix principes.

DROITS DE LA PERSONNE

CSL respecte rigoureusement les lois canadiennes et internationales sur les droits de la personne et reconnaît sa responsabilité d'adhérer aux principes de ces droits tels qu'ils sont établis par la Charte internationale des droits de l'homme et la Déclaration relative aux principes et droits fondamentaux au travail de l'Organisation internationale du travail.

Conformément à son Code de responsabilité d'entreprise, CSL s'efforce en tout temps de :

- Respecter les droits de la personne dans ses activités dans tous les pays;
- Fournir des conditions d'emploi équitables et concurrentielles;
- Promouvoir l'égalité d'accès à l'emploi;
- Traiter ses employés équitablement et respecter les lois et règlements.

NOS ENGAGEMENTS	NOS PROGRÈS EN 2015	NOS AMBITIONS
<ul style="list-style-type: none"> ◦ Observer de manière constante et rigoureuse les normes éthiques les plus élevées dans tous les aspects de nos activités. ◦ S'assurer que tous les employés et tous les agents sont au fait des politiques, des lois et de la conduite éthique à observer. 	<ul style="list-style-type: none"> ◦ De la formation en éthique a été fournie à tous les employés à terre. ◦ CSL est devenue membre du comité directeur du Maritime Anti-Corruption Network. ◦ La vérification des fournisseurs s'est poursuivie selon les règles du Programme anticorruption. ◦ Les dénonciations anonymes ont fait l'objet d'enquêtes, les mesures appropriées ont été prises et un rapport a été présenté au comité de la vérification du conseil d'administration. 	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Élargir la portée du Programme anticorruption de CSL pour y inclure la corruption commerciale. ◦ Sensibiliser et former les nouveaux employés à la conduite éthique et au respect des lois à bord des navires dès leur arrivée.

MILIEU DE TRAVAIL POSITIF

Investir dans une main-d'œuvre qualifiée et motivée est essentiel à la croissance et à la réussite d'une entreprise, en particulier dans un contexte de marché hautement volatil comme celui de la navigation. À CSL, nous pouvons compter sur les capacités supérieures et la passion de nos gens à terre et à bord, qui contribuent chaque jour à notre réussite et nous incitent à toujours viser plus haut.

En 2015, nous avons encore favorisé un cadre de travail qui encourage nos employés à performer et à s'épanouir. Notre éventail de programmes a été amélioré de manière à être au diapason de l'évolution des besoins des entreprises et de nos valeurs d'intégrité, d'innovation et d'excellence. Une série d'initiatives a favorisé l'autonomisation de nos gens et l'amélioration de notre milieu de travail selon divers thèmes : viser la réussite, reconnaître la contribution des employés, s'engager par le dialogue et élargir le savoir-faire du personnel.

VISER LA RÉUSSITE

Regroupement des activités en mer et à terre en Australie

À l'exemple de sa contrepartie canadienne, CSL Australia a rapatrié toutes ses fonctions de gestion de navires le 1^{er} avril 2015 pour assurer une meilleure cohésion de son effectif, de ses valeurs et de sa démarche d'entreprise. Cette démarche s'inscrit dans la stratégie mondiale de normalisation des procédures et des systèmes d'exploitation de CSL, en particulier dans les domaines de la sécurité et de l'environnement. Elle vise aussi à optimiser les communications entre les marins et les équipes de gestion à terre. Pour la clientèle, cette rationalisation des opérations se traduit par un service plus uniforme, harmonisé et efficace. En Australie, elle s'est concrétisée par la mutation et l'embauche de 267 employés à bord et à terre.

Gestion du rendement

Le Programme de gestion du rendement de CSL, qui repose sur trois piliers – des objectifs SMART, une rétroaction continue et un coaching continu –, a pris de l'ampleur en 2015, permettant aux employés de s'approprier leur rendement et dotant les cadres

des outils nécessaires pour les aider à réussir. Près de 80 % des employés se sont fixé des objectifs SMART, ont reçu des évaluations de rendement formelles et ont entrepris un dialogue régulier et positif avec leur supérieur immédiat.

RECONNAÎTRE LA CONTRIBUTION DES EMPLOYÉS

Célébrer davantage de jalons

Étant donné que des employés se sont dit en faveur d'un cadre de travail plus propice à la reconnaissance, nous avons ajouté trois nouveaux jalons d'ancienneté (5, 20 et 30 années) aux trois existants (10, 15 et 25 années). Le programme de reconnaissance comprend aussi un annuaire personnalisé qui est remis aux employés ayant franchi un de ces jalons ainsi qu'un catalogue amélioré de récompenses.

STRATÉGIE CONNECT-SHARE-LEARN

La stratégie Connect-Share-Learn de CSL reconnaît que l'apprentissage peut reposer sur des styles et des techniques différents selon les individus. En combinant trois approches – formation en cours d'emploi, accompagnement et mentorat, et didacticiels dirigés par un instructeur –, la stratégie intègre ces différences et permet aux employés d'adapter leurs activités de formation et de perfectionnement à leur style et à leurs besoins. Elle occupe désormais une place de premier plan dans l'établissement de tous les plans individuels de perfectionnement à CSL.



S'ENGAGER PAR LE DIALOGUE

Des rencontres d'impact

À CSL, nous reconnaissons que chaque employé joue un rôle clé dans notre croissance et notre réussite. En 2015, nous avons institué les réunions de division intitulées « Impact collectif » pour tous les employés afin d'ouvrir le dialogue et de disposer d'une démarche de communication plus intégratrice. Ces réunions ont été l'occasion pour les employés de tous paliers et de toutes fonctions d'échanger leurs points de vue sur les défis et les possibilités de notre industrie, de mieux connaître nos buts, nos stratégies et nos valeurs, de communiquer ouvertement et de partager des idées, et de se connaître mutuellement dans un cadre détendu. Un sondage éclair mené après la réunion a permis de constater un niveau accru d'engagement des employés.

Les conférences d'équipage annuelles au sein de toutes les flottes de CSL demeurent, pour tous les membres d'équipage, une occasion précieuse d'échanger des idées et des pratiques, de participer à des discussions sur les objectifs de l'entreprise, d'acquiescer de la formation et de renouer avec des confrères et des amis marins. En 2015, CSL a mis l'accent sur l'établissement d'une norme plus élevée de valorisation de la sécurité et de l'excellence.

L'enquête révèle...

À la suite de l'enquête sur l'engagement des employés de CSL menée par Aon Hewitt en novembre 2014, nous avons déployé une panoplie de plans d'action mondiaux et locaux pour donner suite à trois grandes exigences : 1) développer et améliorer les compétences de gestion; 2) préciser les rôles, les responsabilités et les processus; 3) mieux harmoniser les objectifs individuels et les priorités de l'entreprise.

Une enquête d'attitude menée en novembre 2015 afin de prendre le pouls de l'engagement des employés a révélé une amélioration générale marquée, ce qui démontre l'efficacité de nos plans d'action et leur impact positif sur les employés.

ÉTENDRE LE SAVOIR-FAIRE DU PERSONNEL

La voix du leadership

Le programme de formation *La voix du leadership* a été lancé en 2015 afin d'aider nos gestionnaires à acquiescer les compétences nécessaires pour être des leaders efficaces et motivants. Les participants y acquiescent des techniques pour trouver leur « voix de leader », formuler leur message et tenir des conversations importantes et difficiles. En 2015, 90 % des gestionnaires de CSL y ont participé.



UN MILIEU DE TRAVAIL SAIN

CSL a recouru au savoir-faire d'ergonomes pour mieux harmoniser les exigences de productivité, de confort, de bien-être et de sécurité pour les employés dans les bureaux et à bord.

Pour prévenir les maux de dos liés au travail et les autres blessures résultant du cadre de travail au bureau, les ergonomes ont examiné les habitudes de travail et les tâches des employés et ont adapté les postes de travail de chacun pour créer un milieu de travail sain, confortable et productif.

Une étudiante à la maîtrise en ergonomie a aussi passé neuf jours à bord du *Baie St. Paul* afin de comprendre le cadre de travail d'un navire, d'y déceler les problèmes possibles et de concevoir et implanter des solutions de concert avec les membres d'équipage. Un certain nombre de situations problématiques ont été décelées et corrigées, notamment au chapitre du nettoyage des cales à marchandises, une tâche physiquement très exigeante pour les manœuvres de pont.

NOS ENGAGEMENTS	NOS PROGRÈS EN 2015	NOS AMBITIONS
<ul style="list-style-type: none"> ○ Créer un cadre de travail sûr, bienveillant et inspirant qui favorise la diversité et la souplesse. ○ Attirer, choisir, former et retenir les gens ayant les compétences voulues. ○ Favoriser la satisfaction des employés pour rehausser la productivité et l'expérience client. ○ Améliorer les possibilités de perfectionnement et de croissance pour les employés et leur permettre de prendre en main leur cheminement de carrière. ○ Améliorer les communications avec les employés. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Des plans d'action mondiaux et locaux ont été lancés à la suite des commentaires reçus lors de l'enquête sur l'engagement des employés. ○ L'engagement des employés a été mesuré dans un sondage éclair. ○ Le programme de perfectionnement en gestion <i>La voix du leadership</i> a été mis sur pied et déployé. ○ Le programme de récompenses pour les années de service a été amélioré. ○ L'établissement d'objectifs, les plans de perfectionnement individuels et les évaluations de rendement ont été officialisés dans le Programme de gestion du rendement. ○ La première phase du Programme d'égalité en emploi a été lancée. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Améliorer la formation en gestion pour les employés à bord et à terre en analysant les besoins et en adoptant des outils de haut rendement. ○ Officialiser le programme de mentorat. ○ Poursuivre le déploiement des plans d'action mondiaux et locaux pour rehausser l'engagement des employés. ○ Accroître la responsabilisation du personnel navigant en déployant des programmes de formation adaptés à l'environnement des navires. ○ Achever le Programme d'égalité en emploi. ○ Améliorer le cadre de travail des bureaux afin de favoriser la communication, la collaboration et l'innovation.



LES VALEURS DE CSL

Malgré les différences culturelles, géographiques, d'âge et de rôles de nos employés, nous demeurons unis par des valeurs communes. Notre philosophie et nos principes fondamentaux s'appuient sur nos valeurs les plus chères et guident notre façon de faire des affaires, de prendre des décisions et de nous conduire.

ENGAGEMENT AUPRÈS DES EMPLOYÉS ET DES COLLECTIVITÉS

Depuis plus d'un siècle, CSL maintient des liens étroits avec les collectivités où elle est présente. Il s'agit d'une riche tradition que ses employés se font une fierté de poursuivre. Pour toutes ses divisions dans le monde, être une bonne entreprise citoyenne signifie assumer la responsabilité des impacts sociaux et environnementaux de ses activités, mais aussi exercer une influence positive sur son milieu.

Le programme de bienfaisance et d'engagement communautaire de CSL s'inspire des valeurs de l'entreprise et repose sur trois grands piliers : l'éducation, l'environnement et les affaires sociales, qui englobent les arts et la culture, les services à la communauté, et la santé et les services sociaux. CSL réserve environ un pour cent de son bénéfice net avant éléments exceptionnels à des œuvres caritatives et à de l'aide humanitaire, et ses employés consacrent bénévolement des heures innombrables à des œuvres locales et à des organismes sans but lucratif.

SOUTENIR NOS JEUNES MARINS

Pour encourager et soutenir la prochaine génération de marins, CSL décerne des bourses à des étudiants choisis dans des établissements maritimes partout dans le monde, notamment à l'Institut maritime du Québec, au British Columbia Institute of Technology, au Georgian College, au Marine Institute de l'Université Memorial, à la Massachusetts Maritime Academy, à la Maine Maritime Academy, à l'Australian Maritime College et à l'organisme Marine Society & Sea Cadets, au Royaume-Uni.

Des stages d'élève-officier sont en outre offerts à des étudiants qualifiés inscrits à des établissements maritimes au Canada, en Australie, aux Philippines et au Royaume-Uni. CSL accueille aussi des étudiants pour des stages dans divers services à terre, des opérations techniques à la comptabilité.

PROTÉGER L'ENVIRONNEMENT

La bonne gestion de l'environnement occupe une place prédominante parmi les activités philanthropiques de CSL et témoigne de son engagement en faveur des initiatives de recherche, d'éducation et de conservation visant à protéger la faune et les habitats marins.

CSL appuie notamment le World Wildlife Fund, Georgian Bay Forever, Salem Sound Coastwatch, la Marine Conservation Society, au Royaume-Uni, le Groupe de recherche et d'éducation sur les mammifères marins, les recherches de l'Université du Queensland et de l'Australian Maritime College et les efforts de WWF-Norvège pour protéger les espèces menacées de la Liste rouge norvégienne. Elle s'est aussi engagée à verser 100 000 \$ sur trois ans pour financer la recherche sur le béluga du Saint-Laurent, qui est en voie de disparition.

Les employés de CSL au Canada, aux États-Unis et en Australie ont participé à la Journée internationale de nettoyage des côtes d'Ocean Conservancy. Plus de 18 millions de livres de déchets y ont été amassés par près de 800 000 bénévoles, soit une hausse de 2 millions de tonnes du volume de déchets et de 340 000 du nombre de bénévoles par rapport à 2014.



PAGAYER POUR UNE CAUSE

Une course de bateaux-dragons, c'est une affaire d'esprit d'équipe et de synchronisme, et les gens de CSL ont été à la hauteur lors du défi Pagayer pour la cause. En vue de la compétition, les cinq équipes de pagayeurs et de meneurs de claques de CSL ont organisé une série d'activités de financement au profit du programme CanSupport des Cèdres, un organisme sans but lucratif offrant des soins et de l'aide à des personnes atteintes de cancer et à leurs familles. Les employés de CSL ont atteint leur objectif de financement de 10 000 \$, qui a été égalé par le comité des dons de CSL, pour une contribution totale de 20 000 \$.

S'ENGAGER AUPRÈS DES COLLECTIVITÉS

Par des dons de charité et le bénévolat de ses employés, CSL soutient un large éventail de causes locales, dont des banques alimentaires, des refuges, des hôpitaux et des organismes culturels et artistiques. Elle aide aussi les victimes de désastres naturels.

Parmi les nombreux organismes de bienfaisance auxquels elle a participé activement en 2015, mentionnons la Mission to Seafarers, la Croix-Rouge, CanSupport des Cèdres, la Mission Old Brewery de Montréal, l'organisme Beverly Bootstraps, l'organisme The Open Door, le Club des petits déjeuners du Canada, la Starlight Foundation, le Community Giving Tree, la Berkshire Community Foundation, la Kirkens Bymisjon et l'hôpital pour enfants de l'Haukeland University Hospital à Bergen, en Norvège. Les actions de CSL se sont articulées autour du soutien financier, des collectes de fonds et du bénévolat.

FAVORISER L'ENGAGEMENT

Les activités philanthropiques de CSL sont dirigées par un comité des dons qui établit le budget annuel (des dons) et évalue les demandes en fonction de critères précis. Une partie de ce budget est mise de côté pour soutenir un programme de jumelage et de commandite d'employés, dans le cadre duquel l'entreprise encourage les activités de bienfaisance des employés en jumelant des dons pouvant atteindre 1000 \$ pour des établissements d'enseignement et 250 \$ pour d'autres initiatives de financement.



CORVÉE DE NETTOYAGE À MANILLE

Une équipe représentant CSL Europe a participé à la corvée de nettoyage 2015 de la baie de Manille pour financer et promouvoir la protection du milieu marin dans le voisinage de Manille et dans les grandes voies navigables des Philippines.

1385 CLICS POUR LES ENFANTS

Depuis 2014, CSL profite de la période des fêtes pour redonner aux organismes. Pour chaque clic sur la carte électronique des fêtes 2015, CSL a donné 8 \$ à des organismes de bienfaisance pour enfants. La carte a récolté 1 385 clics, pour un don total de 11 080 \$, qui a été distribué aux organismes sans but lucratif suivants : le Community Giving Tree (CSL Americas), la Starlight Foundation (CSL Australia/Asia), le Club des petits déjeuners du Canada (Canada Steamship Lines) et l'hôpital pour enfants de Bergen.

LA GESTION DE L'EAU RACONTÉE AUX ENFANTS

L'équipe de transbordement de CSL Australia a recouru à un réservoir d'eau et à une pompe recyclés de CSL pour sensibiliser des enfants à l'importance de la gestion de l'eau et de la production d'aliments biologiques. Les couches, le sol et les plants ont été fournis par CSL à 20 élèves de garderies, qui ont planté 18 plants de tomates et 12 plants de fraises. Le réservoir a servi à recueillir l'eau de pluie du toit de l'entrepôt de CSL et la pompe l'a acheminée aux plants.



NOS ENGAGEMENTS	NOS PROGRÈS EN 2015	NOS AMBITIONS
<ul style="list-style-type: none"> ◦ Déterminer et soutenir des causes qui enrichissent des vies, améliorent l'environnement et créent des occasions d'épanouissement pour les collectivités. ◦ Remettre environ 1 % du bénéfice net avant éléments exceptionnels à des organismes caritatifs. 	<ul style="list-style-type: none"> ◦ L'objectif de dons de 1 % du bénéfice net avant éléments exceptionnels a été dépassé. ◦ La course de bateaux-dragons a permis d'amasser 20 000 \$ pour le programme CanSupport des Cèdres. ◦ Le titre de « <i>Workplace Hero</i> » a été attribué à CSL Americas par la Croix-Rouge. ◦ Le prix de l'entreprise de l'année en transport écologique a été commandité par CSL Australia. 	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Accroître la participation au programme de dons jumelés et de commandite d'employés de CSL. ◦ Accroître la participation des employés aux initiatives de bénévolat et d'engagement communautaire. ◦ Éduquer les employés sur les impacts des activités philanthropiques.



LE PRIX CSL AUSTRALIA DE L'ENTREPRISE DE TRANSPORT ÉCOLOGIQUE DE L'ANNÉE

Le prix CSL Australia de l'entreprise de l'année en matière de transport écologique vise à honorer une organisation ayant contribué de manière importante à la protection et à l'amélioration de l'environnement. Le tout premier récipiendaire de ce prix est la société Northern Stevedoring Services pour son installation de pointe de manutention de vrac. Les finalistes Svitzer Australia et Pilbara Ports Authority ont également été fortement complimentées et reconnues pour leurs réalisations.



CSL AMERICAS HONORÉE À TITRE DE « *WORKPLACE HERO* »

La Croix-Rouge des États-Unis a honoré CSL Americas du titre de « *Workplace Hero* » pour l'année 2015 pour les efforts de ses employés en vue de diminuer la faim et la pauvreté à Beverly, au Massachusetts. La division a été mise en nomination pour ce prix par Beverly Bootstraps et The Open Door, deux organismes locaux ayant pour mission de fournir des services essentiels aux membres de la collectivité 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.

VALEUR POUR LES CLIENTS

CSL est dans le domaine du transport et de la manutention de matières premières en vrac depuis plus d'un siècle. En effet, elle a fait ses débuts au Canada en 1913 et élargi ses activités autour du monde au cours des deux dernières décennies. Sa longévité résulte d'une approche client inébranlable basée sur des relations solides et durables et sur des solutions sur mesure efficaces.

Les besoins et les attentes des clients ont beaucoup changé au fil des ans. En repoussant les frontières de la technologie, CSL a su se préparer, s'adapter et réagir aux nouveaux besoins, contribuant ainsi à assurer à sa clientèle une croissance rentable.

Dans le climat économique actuel, les clients sont plus sélectifs que jamais et recherchent des partenariats à valeur ajoutée adaptés à leurs défis et leur procurant des solutions de transport efficaces, concurrentielles et responsables. CSL place le client au cœur de ses activités et met toutes ses démarches au diapason de ses besoins et de ses attentes.

L'EXCELLENCE PAR L'INNOVATION

Avec l'aide des équipages, des clients et des spécialistes internes en sécurité et en environnement, les équipes des opérations, des affaires techniques et de l'efficacité de la flotte ont fait d'importants progrès en 2015 dans la mise au point de technologies durables pour répondre à l'évolution des besoins et du cadre réglementaire de demain.

La venue du vraquier *CSL St-Laurent*, en février 2015, a marqué l'étape finale du grand programme de construction de CSL, qui a produit au total neuf autodéchargeurs et vraquiers de pointe au cours des trois dernières années. L'acquisition du *Balto*, un autodéchargeur Panamax de la classe Trillium construit en 2013 sous la supervision de CSL, a porté le total des bateaux nouvellement construits à dix. Tous ont comme objectifs de fournir à la clientèle une performance exceptionnelle et de réduire l'empreinte environnementale de CSL.

Parmi les autres initiatives visant à améliorer la sécurité et à réduire les impacts environnementaux des activités de l'entreprise, mentionnons l'adoption des Règles pour

sauver des vies, l'amélioration de la sécurité à quai, l'installation de pompes à pression pour réduire les émissions de poussières et des mesures de réduction des émissions et d'amélioration de la performance sur toutes les flottes de CSL dans le monde.

TRANSBORDEMENT SUR MESURE

La capacité d'aider les clients à surmonter les défis logistiques et géographiques par des solutions sur mesure fiables est à la base des activités de CSL, en particulier de sa division du transbordement. CSL conçoit des solutions de transbordement et fait une analyse complète de productivité, de rendement, de délai d'exécution, de risques et de coûts. Une fois la décision d'investissement prise, elle fournit les capitaux nécessaires, construit le transbordeur, l'exploite et en garantit la productivité.

Les plateformes de transbordement, barges d'autodéchargement et vraquiers autodéchargeurs haute capacité de CSL sont construits sur mesure selon les normes actuelles les plus élevées en matière de technologie, de sécurité et d'environnement.

CSL ET POLARIS MATERIALS SOULIGNENT LA LIVRAISON D'UN 250^e CHARGEMENT DE LA CARRIÈRE ORCA

Le 25 mars 2015, CSL et son client de longue date Polaris Materials ont souligné le départ d'un 250^e chargement de la carrière Orca Sand & Gravel, dans l'île de Vancouver, par une célébration à bord de l'autodéchargeur Panamax *Sheila Ann*. Pour l'occasion, l'artiste renommé des Premières Nations Trevor Hunt avait sculpté et peint une pagaie sur le thème d'Orca. Durant les huit années qui se sont écoulées depuis le tout premier chargement, 16 millions de tonnes métriques de sable et de gravier ont été hissées sur 15 navires différents de CSL.



NOS ENGAGEMENTS	NOS PROGRÈS EN 2015	NOS AMBITIONS
<ul style="list-style-type: none"> ○ Maintenir les normes de sécurité, de conduite éthique et de durabilité les plus élevées. ○ Être à l'affût des besoins de la clientèle et maintenir un dialogue ouvert. ○ Dépasser les attentes de la clientèle en créant de la valeur par l'efficacité, l'innovation et l'amélioration continue. ○ Positionner les clients pour l'avenir par des initiatives de représentation et des partenariats. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Tous les nouveaux navires Trillium ont offert un rendement exceptionnel tout en ayant un impact environnemental moindre. ○ Un dialogue permanent a été maintenu avec la clientèle pour comprendre ses besoins et ses attentes. ○ Des pressions ont été faites pour que l'industrie du transport maritime puisse répondre à l'évolution des besoins des clients. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Améliorer continuellement la performance et adapter les produits et services aux spécifications des clients. ○ Établir conjointement des indicateurs de rendement clés conformes aux exigences des clients. ○ Continuer de créer des partenariats avec les clients et d'autres parties prenantes pour promouvoir un cadre stratégique et réglementaire solide pour le transport maritime.



DES VRAQUIERS DE LA CLASSE TRILLIUM ÉTABLISSENT DE NOUVEAUX RECORDS AU PORT DE THUNDER BAY

En avril 2015, deux nouveaux vraquiers de la classe Trillium de CSL, le *CSL St-Laurent* et le *CSL Welland*, ont établi tour à tour un record de cargaison de grain au port de Thunder Bay.

À son tout premier chargement, le *CSL St-Laurent* battait 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 sont dotés d'une coque sur mesure conçue pour des chargements maximums.

ANNEXES



ANNEXES

PERFORMANCE EN MATIÈRE DE SANTÉ ET DE SÉCURITÉ

Malgré les risques élevés liés à l'intensité du contexte d'exploitation des autodéchargeurs dans les Grands Lacs, où les marins doivent souvent consacrer jusqu'à 70 % de leur temps de déplacement à des manœuvres dans les écluses, les chenaux et les canaux, CSL a haussé de plus de 50 % sa performance de sécurité globale. Même si cette tendance est encourageante, CSL est déterminée à éliminer toutes les blessures et à implanter une culture de sécurité de calibre mondial. Les défis uniques que présente ce contexte ne justifient aucun risque pour la santé et la sécurité.

DONNÉES DE SÉCURITÉ POUR 2015

	2015	2014	ÉCART	COMMENTAIRES
Heures travaillées	7 894 848	7 838 205	- 1 %	Il s'agit du total des heures travaillées par tous les employés. Elles ne comprennent pas les heures travaillées par les titulaires de contrat. Il peut y avoir une correction des heures travaillées au fil du temps afin de tenir compte avec le plus de précision possible de la variation des effectifs des navires.
Accidents avec perte de temps	36	17	- 53 %	Concernent les employés de CSL seulement
Accidents enregistrés	97	45	- 54 %	Concernent les employés de CSL seulement
Fréquence des accidents avec perte de temps	4,6	2,2	- 52 %	Par million d'heures d'exposition
Fréquence totale des accidents enregistrés	12,3	5,7	- 53 %	Par million d'heures d'exposition
Journées d'absence du travail	S. O.	S. O.	S. O.	Les journées d'absence seront déclarées à partir de 2016.
Décès	0	0	0	-

NOTRE PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE

Nous utilisons un processus d'analyse de risques environnementaux pour mesurer notre performance environnementale par rapport aux buts et objectifs établis l'année précédente. Nous nous en remettons régulièrement à d'autres mesures de performance environnementale, comme celles présentées dans les tableaux de l'empreinte environnementale à la page 50.

OBJECTIFS ET RÉSULTATS ENVIRONNEMENTAUX POUR 2015

RÉDUIRE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE		
	OBJECTIFS POUR 2015	RÉSULTATS
CANADA	Réduire les GES de 6 % en grammes par tonne-mille en 2015 par rapport à 2014 (voyages sur lest exclus) et de 10 % entre 2012 et 2020.	Atteint (baisse de 7,18 %)
	Réduire la teneur en soufre du combustible à 0,88 % en 2015 (la moyenne exigée pour la flotte était de 1,1 %).	Atteint selon le système du calcul de la moyenne de la flotte (0,81 %)
	Échantillonner des émissions atmosphériques (MP, NO _x) pour tous les types de moteurs principaux de la flotte pour valider les facteurs d'émissions de l'inventaire.	Atteint (<i>Atlantic Huron et Rt. Hon. Paul J. Martin</i>)
AMERICAS	Réduire les GES de 0,2 % en grammes par tonne-mille en 2015 par rapport à 2014 (voyages sur lest exclus).	Non atteint (hausse de 3 %) à cause d'importants changements dans les déplacements
	Réduire l'huile de lubrification de 0,5 % à l'échelle de la flotte	Atteint (12 %)
	Utiliser un combustible à teneur en soufre égale ou inférieure à 0,5 % dans les ports.	Atteint dans la ZCE. Non atteint à l'extérieur de la ZCE.
AUSTRALIA	Réduire les GES de 0,5 % en grammes par tonne-mille en 2015 par rapport à 2014 (voyages sur lest exclus).	Non atteint à cause de problèmes de comparaison de données. Réduction absolue des GES de 1,5 tonne obtenue.
	Faire un inventaire annuel des émissions de GES (totaux et par tonne-mille).	Atteint
	Élaborer et adopter un plan de rendement énergétique.	Atteint
	Faire des vérifications d'efficacité énergétique pour toute la flotte afin de déterminer des projets de réduction des GES.	Atteint pour la flotte côtière
	Échantillonner des MP et NO _x pour un navire de la flotte.	Atteint (deux navires échantillonnés)
EUROPE	Réduire les GES de 0,5 % en grammes par tonne-mille en 2015 par rapport à 2014 (voyages sur lest exclus).	Non atteint à cause de changements importants dans les déplacements
	Échantillonner des émissions de MP pour tous les types de moteurs principaux de la flotte pour valider les facteurs d'émissions de l'inventaire.	Partiellement atteint. Émissions de NO _x , de SO _x et d'éq. CO ₂ échantillonnées, mais non les émissions de MP.
	Échantillonner des émissions de NO _x à bord des navires dotés d'une technologie de réduction des NO _x .	Atteint (en cours)
	Implanter une politique de contrôle systématique pour documenter le combustible.	Atteint
ASIA	Faire des tests d'émissions d'échappement et effectuer un sondage pour surveiller les gaz d'échappement et les vibrations sur une base annuelle.	Atteint

OBJECTIFS ET RÉSULTATS ENVIRONNEMENTAUX POUR 2015 (SUITE)

RÉDUIRE NOTRE IMPACT SUR LA BIODIVERSITÉ		
	OBJECTIFS POUR 2015	RÉSULTATS
CANADA	Réduire les risques d'impact avec des baleines en élaborant des procédures pour les navires.	Atteint
	Élaborer de nouvelles procédures pour réduire l'érosion des berges.	Atteint
AMERICAS	Intégrer formellement les bonnes pratiques exigées par l'Alliance verte au niveau 2 dans le plan de gestion des eaux de ballast.	Atteint
	Soutenir la recherche scientifique et l'échantillonnage de l'analyse des eaux de ballast.	Atteint (Excet inc. et Naval Research Laboratory)
AUSTRALIA	Adopter un gabarit de signalisation d'échange d'eaux de ballast dans le cadre du plan de gestion des eaux de ballast.	Atteint
	Adopter un plan de gestion des salissures marines et le plan de gestion des meilleures pratiques de l'Alliance verte.	Atteint
EUROPE	Inspecter annuellement et nettoyer les réservoirs de ballast. Tous les sédiments sont éliminés à terre ou en eau profonde.	Atteint
	Limiter la prise d'eau de ballast dans certaines conditions précises et retirer les salissures marines.	Atteint

RÉDUIRE LA POLLUTION MARINE		
	OBJECTIFS POUR 2015	RÉSULTATS
TOUTES LES DIVISIONS	Aucun incident de déversement d'hydrocarbures en 2015 (plus de 100 litres).	Non atteint (<i>Atlantic Huron</i> , 150 litres)
CANADA	Donner de la formation pour améliorer la précision de l'inventaire de résidus de cargaison sèche	Atteint (nouveaux vraquiers)
	Établir des objectifs à court et long terme de réduction des résidus de cargaison.	Non atteint (désormais sans objet)
	Réduire les résidus d'hydrocarbures de 2 % par rapport à 2014.	Atteint (baisse de 20 % par quantité de carburant et baisse de 30 % par jour d'exploitation)
	Utiliser des produits de nettoyage chimiques écologiques à bord de tous les navires	Non atteint
	Mettre en place un plan de remplacement des lubrifiants par des lubrifiants écologiques.	Atteint (en cours)
	Améliorer la qualité des effluents des appareils d'épuration marine.	Atteint (en cours). Projet pilote à bord du <i>CSL Niagara</i> .
AUSTRALIA	Implanter des pratiques à l'échelle de la flotte et un plan de formation pour le signalement des résidus de cargaison.	Non atteint
	Adopter une politique de modernisation pour les séparateurs d'eaux mazouteuses et un plan de gestion des bonnes pratiques.	Atteint
EUROPE	Implanter six des neuf bonnes pratiques du programme de l'Alliance verte pour minimiser les rejets d'eau de cale.	Atteint
	Examiner les produits chimiques utilisés à bord et rechercher des produits écologiques appropriés au Royaume-Uni, en Norvège et en Europe.	Atteint

OBJECTIFS ET RÉSULTATS ENVIRONNEMENTAUX POUR 2015 (SUITE)

RÉDUIRE LA PRODUCTION DE DÉCHETS		
	OBJECTIFS POUR 2015	RÉSULTATS
CANADA	Accroître le recyclage de 5 % par rapport à 2014 et de 25 % entre 2012 et 2017.	Atteint (hausse de 57 % par rapport à 2014 et de 26 % depuis 2012)
	Réduire les déchets produits par les navires de 1 % par rapport à 2014 et de 5 % entre 2012 et 2017.	Atteint (baisse de 16,8 % par rapport à 2014 et de 31 % depuis 2012)
	Obtenir un inventaire des matières dangereuses pour toute la flotte d'ici 2020.	Atteint (deux navires complétés en 2015)
AMERICAS	Équiper tous les navires de bacs de recyclage et donner une formation appropriée au personnel sur les procédures établies et la hiérarchie de gestion (réduction, réutilisation, recyclage, récupération, élimination).	Atteint
	Privilégier les fournisseurs utilisant moins d'emballage.	Atteint
	Encourager l'utilisation de fournitures réutilisables, biodégradables et/ou recyclables.	Atteint
	Bannir l'incinération à bord des navires dans les ports.	Atteint
AUSTRALIA	Réduire les déchets produits par les navires de 2 % et accroître le recyclage de 5 % en 2015 par rapport à 2014.	Atteint (baisse de 16 % des déchets produits et hausse de 13 % du recyclage)
	Établir des vérifications de déchets à bord des navires et une stratégie adaptée de gestion des ordures.	Atteint en partie

SYSTÈME DE GESTION ENVIRONNEMENTALE		
	OBJECTIFS POUR 2015	RÉSULTATS
AMERICAS	Mise en œuvre complète d'ISO 14001.	Atteint
AUSTRALIA	Mise en œuvre d'ISO 14001 (phase 1).	Certification obtenue
	Adhérer officiellement au programme de l'Alliance verte.	Atteint
EUROPE	Mise en œuvre d'ISO 14001 (phase 1).	Atteint
	Adhérer officiellement au programme de l'Alliance verte.	Atteint

EMPREINTE ENVIRONNEMENTALE

CSL annonce de fortes réductions de son empreinte globale en 2015. Ses programmes de gestion des gaz à effet de serre et des déchets ont joué un rôle essentiel. Dans ce rapport, les comptes rendus d'empreinte touchant les opérations de transbordement en Australie et en Asie sont traités séparément pour distinguer ces opérations de celles liées aux déplacements côtiers courants.

EMPREINTE ENVIRONNEMENTALE – ACTIVITÉS DES NAVIRES

	CANADA	AMERICAS	TRANSBORDEMENT (ASIA)	TRANSBORDEMENT (AUSTRALIA)	AUSTRALIA	EUROPE
ÉNERGIE						
Mazout lourd (tonnes)	55 848	32 736	0	0	32 677	1 889
Diesel (tonnes)	8 787	18 051	1 078	2 239	880	0
MGO (tonnes)	0	9 275	0	0	0	9 765
Total, carburant (tonnes)	64 635	60 058	1 078	2 239	33 557	11 654
Efficacité nette du carburant (1 000 tonnes-milles, marchandises/tonne- carburant) – voyages chargés	520	750	S. O.	S. O.	327	176
Efficacité du carburant, transbordement – tonnes, march./tonne, carburant	S. O.	S. O.	3 403	4 851	S. O.	S. O.
AIR						
Éq. CO ₂ – émissions brutes ¹ (ktonnes)	137	247	3	S. O.	94	39
Éq. CO ₂ – émissions nettes ² (g/tonne-mn)	11	9	S. O.	S. O.	15	19
NO _x (tonnes)	2 889	4 690	S. O.	S. O.	2 273	621
NO _x (kg/tonne-carburant)	45	78	S. O.	S. O.	68	53
PM ₁₀ (tonnes) ³	249	269	1	1	174	17
Moyenne, soufre (%)	0,81	0,81	0 %	diesel	1,86 %	IFO : 1,31 % MGO : 0,06 %
HFC rejetés (kg)	352 kg	1 195 kg	9 kg	84 kg	212 kg	54 kg
DÉCHETS						
Résidus, march. (m ³)	700	266	0	131	435	108
Total, RMS par march. transportées (ppm)	44	28	0	S. O.	79	27
Ordures (m ³)	2 446	1 285	24	163	1 050	324
Ordures (m ³ /jour op.)	0,78	0,34	0,17	0,22	0,41	0,35
Résidus de cale rejetés (m ³)	7 263	3 897	0	40	1 127	101
Résidus de cale (m ³ /jour op.)	1,89	1,3	0	0,05	0,5	0,11
Résidus, hydrocarb. (m ³)	1,669	986	7	34	389	206
%, résidus hydrocarb./ quant. carburant (m ³ /tonne carb.)	2,38 % ⁴	1,60 %	0,61 %	1,52 %	1,16 %	1,78 %
DÉVERSEMENTS						
Total, dév. d'hydrocarbures ⁵	1 (150 litres)	0	0	0	0	0

EMPREINTE ENVIRONNEMENTALE – ACTIVITÉS DANS LES BUREAUX

	CANADA	AMERICAS	ASIA	AUSTRALIA	EUROPE
ÉNERGIE					
Électricité (kWh)	1 160,215	190 068	9 975	64 456	15 153
Électricité (kWh/pi ²)	30,38	8,73	8,50	5,54	7,77
PAPIER					
Consommation de papier (kg)	4 551 kg	1 247 kg	60	940 kg	165 kg
Papier recyclé (kg)	30 855 kg	5 920 kg	30	1,86 m ³	324 kg

¹ Brutes : ballast et voyages sur lest compris (basé sur les données fournies entre janvier et septembre 2015)

² Nettes : ballast et voyages sur lest non compris

³ PM10 : matières particulaires d'un diamètre maximum de 10 micromètres

⁴ Résidus de la saison courante

⁵ Un déversement important d'hydrocarbures est tout déversement dans l'eau de plus de 100 litres

S. O. : sans objet

CO₂ : dioxyde de carbone

IFO : mazout intermédiaire

MGO : gas-oil à usage maritime

NO_x : oxyde d'azote

ppm : parties par million

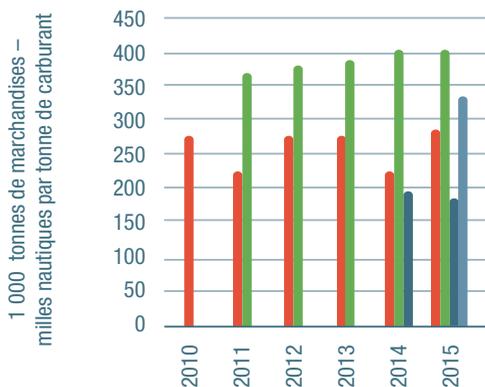
La consommation d'énergie et les émissions atmosphériques mentionnées concernent les navires sous le contrôle opérationnel de CSL. Les facteurs d'émissions utilisés pour les calculs sont ceux du programme de l'Alliance verte. Dans le cas des émissions de NO_x, de MP et de SO_x, ces facteurs d'émissions sont validés par des essais à bord.

RENDEMENT DU CARBURANT

TRANSPORTER PLUS DE MARCHANDISES PAR CARBURANT CONSOMMÉ

La flotte de CSL a constamment augmenté le rendement du carburant net de ses voyages à pleine charge au cours des cinq dernières années. Le graphique ci-dessous indique les milliers de tonnes de marchandise par mille nautique transportées par tonne de carburant consommé par la flotte. CSL Europe a accusé une faible baisse d'efficacité, mais elle prévoit inverser cette tendance avec le déploiement de son programme de réduction des GES en 2016.

GROUPE CSL – RENDEMENT DU CARBURANT NET
(1 000 TONNES-MN / TONNE-CARBURANT) 2010-2015



ÉMISSIONS ATMOSPHÉRIQUES

RÉDUCTION CONSTANTE DES ÉMISSIONS DE GES PAR RAPPORT AUX OBJECTIFS

CSL a réduit progressivement les émissions en grammes d'équivalent CO₂/tonne-mille nautique de sa flotte. L'objectif annuel de chaque division a été atteint ou dépassé d'une année à l'autre, sauf dans le cas de CSL Americas, qui a accusé une légère hausse de 3 % en 2015 par rapport à 2014. Canada Steamship Lines a réduit ses émissions d'équivalent CO₂ (grammes par tonne-mille) de 11 % depuis 2011.

GES-ÉQUIVALENT CO₂ DU GROUPE CSL
(G/TONNE-MN)



Données GES 2015 de Canada Steamship Lines*
- Données des mois d'octobre, novembre et décembre non incluses en raison de problèmes de logiciel

L'année de référence choisie pour comparer les divisions varie selon le moment où les données ont été recueillies et les précisions nécessaires ont été apportées. Toutes les divisions utilisent désormais le même système de présentation des données.

● Canada Steamship Lines

● CSL Americas

● CSL Europe

● CSL Australia

OBJECTIFS ENVIRONNEMENTAUX POUR 2016

L'amélioration continue est un élément fondamental de la stratégie de durabilité de CSL. Pour 2016, nous avons établi des objectifs de réduction d'empreinte solides et ambitieux. À plus long terme, nous rechercherons des moyens de regrouper les buts annuels des divisions dans le cadre d'un programme de buts et d'objectifs unifié pour le Groupe.

BUTS PAR DIVISION

RÉDUIRE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE	
DIVISIONS	OBJECTIFS POUR 2016
CANADA	Réduire les GES de 1 % en grammes par tonne-mille (voyages sur lest exclus) en 2016 et de 10 % entre 2012 et 2020.
	Utiliser des substances non nocives pour la couche d'ozone (sans R-22) sur 45 % des navires.
	Réduire à 0,86 % la teneur en soufre moyenne du carburant en 2016.
AMERICAS	Utiliser des frigorigènes non nocifs pour la couche d'ozone sur tous les navires de la flotte.
	Hausser à 25 % la part du carburant ayant une teneur en soufre maximale de 1,5 % dans la consommation annuelle de carburant de l'entreprise.
	Réduire à 15 % sous les limites permises les émissions de NO _x à bord d'un navire.
EUROPE	Réduire les GES de 1 % en grammes par tonne-mille (voyages sur lest non compris) en 2016 par rapport à 2015.
	Atteindre une teneur en soufre du carburant de moins de 0,5 % quand les navires sont au port.
AUSTRALIA	Réduire les GES de 1 % en grammes par tonne-mille en 2016 par rapport à 2015 (voyages sur lest exclus) et de 5 % avant 2020 par rapport à 2014.

RÉDUIRE NOTRE IMPACT SUR LA BIODIVERSITÉ	
DIVISIONS	OBJECTIFS POUR 2016
CANADA	Continuer de former les équipages sur l'identification des baleines et la collecte de données.
	Recueillir des données sur la vitesse dans la zone protégée du Saguenay en collaboration avec Parcs Canada.
AMERICAS	Faire l'essai d'un mode (mécanique, physique ou chimique) de traitement des eaux de ballast sur un ou plusieurs navires de CSL.
	Faire des inspections en immersion (et du nettoyage au besoin) pour la surveillance de routine ainsi que des inspections particulières, conformément aux lignes directrices de 2011 de l'OMI sur les biosalissures.
EUROPE	Enlever les organismes de biosalissage de la coque, des hélices, du tube d'étambot, des caissons de prise d'eau et d'autres parties touchées par l'eau si les biosalissures couvrent plus de 15 % des surfaces mouillées.
	Soutenir la recherche scientifique sur les eaux de ballast ou les biosalissures en permettant l'accès aux navires à des représentants gouvernementaux et à des groupes de recherche.
AUSTRALIA	Soutenir la recherche sur les risques liés aux espèces aquatiques envahissantes ou sur la gestion des eaux de ballast.

BUTS PAR DIVISION (SUITE)

RÉDUIRE LA POLLUTION MARINE	
DIVISIONS	OBJECTIFS POUR 2016
TOUTES LES DIVISIONS	Atteindre zéro déversement d'hydrocarbures en 2016.
CANADA	Réduire de 5 % la production de résidus d'hydrocarbures en 2016 Utiliser des lubrifiants écologiquement acceptables sur 35 % des interfaces avec la mer.
AMERICAS	Réduire de 20 % la production de résidus d'hydrocarbures entre 2012 et 2017.
EUROPE	Installer un système intégré de traitement des résidus de cale, selon les lignes directrices révisées de l'OMI, à bord d'au moins un navire de CSL construit après le 1 ^{er} janvier 2011.
AUSTRALIA	Compléter l'examen des purificateurs et le plan d'organisation de la flotte.

RÉDUIRE LA PRODUCTION DE DÉCHETS	
DIVISIONS	OBJECTIFS POUR 2016
CANADA	Augmenter le recyclage de 25 % en 2016. Accroître de 10 % le recyclage des déchets organiques en 2016. Réduire de 5 % les déchets produits par les navires en 2016.
AMERICAS	Produire un inventaire annuel des types d'ordures produites par la flotte et préciser des pratiques de gestion des ordures. Implanter un programme de recyclage des piles dans les bureaux Mettre au point un programme de réduction de la consommation d'énergie électrique pour les bureaux.
EUROPE	Réduire de 1 % les déchets produits par les navires en 2016 par rapport à 2015. Élaborer et mettre en œuvre une stratégie de gestion des ordures pour réduire la quantité d'ordures produites, diminuer les rejets en mer et augmenter le recyclage.
AUSTRALIA	Réduire les déchets produits par les navires de 5 % par rapport à 2015 et de 20 % entre 2015 et 2020. Accroître le recyclage de 5 % par rapport à 2015 et de 20 % entre 2015 et 2020.



CSL RHINE

CSL

SAFETY FIRST

IMO NO. 8008450

INDEX DU CONTENU GRI G4

Pour CSL, le *Rapport de développement durable 2015* marque le début de l'utilisation des lignes directrices G4 de la Global Reporting Initiative (GRI) pour la préparation de ce type de rapport. Ces lignes directrices lui permettent de déterminer le contenu et la qualité du rapport et d'adapter sa préparation aux normes internationales. En tant qu'entreprise privée, nous sommes fiers d'offrir un niveau de transparence élevé à nos interlocuteurs et au public. Nous continuerons de nous efforcer de rendre compte d'un plus grand nombre d'indicateurs G4 dans les années à venir, et de mesurer et de comparer plus efficacement notre performance pour améliorer la qualité de nos rapports.

 Déclaré
  Non déclaré
  Partiellement déclaré
 S. O. Sans objet

ÉLÉMENTS D'INFORMATION	DESCRIPTIONS	ÉTAT	PAGES	COMMENTAIRES
ÉLÉMENTS GÉNÉRAUX D'INFORMATION				
G4-1	Déclaration du décideur le plus haut placé de l'organisation		Page 7	Message du président et chef de la direction
G4-2	Description des principaux impacts, risques et occasions		Page 7	Message du président et chef de la direction
PROFIL DE L'ORGANISATION				
G4-3	Nom de l'organisation		Page 8	CSL en bref
G4-4	Marques, produits et services principaux		Page 8	CSL en bref
G4-5	Lieu du siège social de l'organisation		Page 8	CSL en bref
G4-6	Nombre de pays dans lesquels l'organisation est implantée et noms de ceux où elle exerce des activités importantes ou qui sont particulièrement concernés par les enjeux de durabilité abordés par le rapport		Page 8	CSL en bref
G4-7	Mode de propriété et forme juridique		Page 8	CSL en bref
G4-8	Marchés desservis (préciser la répartition géographique, les secteurs desservis et les types de clients et de bénéficiaires)		Page 8	CSL en bref
G4-9	Taille de l'organisation (y compris le nombre total d'employés, le nombre total de sites, les recettes nettes, le capital total, la quantité de produits et services fournis)		Page 8	CSL en bref
G4-15	Chartes, principes ou autres initiatives en matière économique, environnementale et sociale développés en externe		Page 32	Systèmes de gestion environnementale
G4-16	Affiliations à des associations		Page 24	Protéger la biodiversité et les écosystèmes
PROFIL DU RAPPORT				
G4-28	Période de référence			
G4-29	Date du dernier rapport publié		Page 8	CSL en bref
G4-30	Cycle de présentation		Page 8	CSL en bref

ÉLÉMENTS D'INFORMATION	DESCRIPTIONS	ÉTAT	PAGES	COMMENTAIRES
GOVERNANCE				
G4-34	Structure de gouvernance de l'organisation, comités de l'instance supérieure de gouvernance compris	🎯	Page 10	Gouvernance (conseil d'administration)
G4-35	Processus de délégation d'autorité en matière économique, environnementale et sociale de l'instance supérieure de gouvernance à des cadres supérieurs et à d'autres employés	🎯	Page 10	Gouvernance (conseil d'administration)
G4-38	Faire état de la composition de l'instance supérieure de gouvernance et de ses comités	🎯	Page 10	Gouvernance (conseil d'administration)
G4-42	Indiquer les rôles de l'instance supérieure de gouvernance et des cadres supérieurs dans le développement, l'approbation et l'actualisation de la mission, des valeurs ou énoncés de mission, stratégies, politiques et objectifs de l'organisation en ce qui a trait aux impacts économiques, environnementaux et sociaux	🎯	Page 10	Gouvernance (conseil d'administration)
ÉTHIQUE ET INTÉGRITÉ				
G4-56	Décrire les valeurs, principes, normes et règles de l'organisation en matière de comportement, comme les codes de conduite et codes d'éthique	🎯	Page 34	Éthique
G4-57	Indiquer les mécanismes internes et externes pour obtenir des conseils sur les comportements éthiques et respectueux de la loi et les questions liées à l'intégrité de l'organisation, comme les services d'aide et d'assistance	🎯	Page 34	Éthique
G4-58	Indiquer les mécanismes internes et externes utilisés pour faire part des réclamations relatives à des comportements non respectueux de l'éthique et de la loi et à des questions d'intégrité de l'organisation	🎯	Page 34	Éthique
ÉLÉMENTS PRÉCIS D'INFORMATION				
ENVIRONNEMENT				
ÉNERGIE				
G4-EN3	Consommation d'énergie au sein de l'organisation	🎯	Page 50	Consommation de carburant indiquée en tonnes et non en joules
G4-EN5	Intensité énergétique	🎯	Page 50	Tableau sur l'empreinte écologique et l'efficacité du carburant de la flotte
G4-EN6	Réduction de la consommation d'énergie	🎯	Page 20	Indiquée en tonnes et non en joules et seulement pour des projets choisis
G4-EN7	Réduction des besoins en énergie des produits et services	🎯	Page 50	Données exprimées en milliers de tonnes de marchandises par mn/tonne de carburant
EAU				
G4-EN9	Sources d'approvisionnement en eau très touchées par les prélèvements	S. O.		Les eaux de ballast par navire ne sont pas entièrement prélevées.

ÉLÉMENTS D'INFORMATION	DESCRIPTIONS	ÉTAT	PAGES	COMMENTAIRES
BIODIVERSITÉ				
G4-EN11	Sites d'exploitation détenus, loués ou gérés dans des zones protégées ou adjacents à celles-ci ainsi que dans des zones riches en biodiversité à l'extérieur de ces zones protégées	⊙	Page 25	Routes de navigation dans des zones particulièrement sensibles, comme le signale l'OMI
G4-EN12	Description des impacts importants des activités, produits et services sur la biodiversité des zones protégées ou des zones riches en biodiversité à l'extérieur des zones protégées	⊙	Pages 24 et 25	Aucune information disponible sur des impacts particuliers
ÉMISSIONS				
G4-EN15	Émissions directes de gaz à effet de serre (GES) (scope 1)	⊙	Page 50	
G4-EN16	Émissions indirectes de gaz à effet de serre (GES) (scope 2)	⊙	Page 50	
G4-EN17	Autres émissions indirectes de gaz à effet de serre (GES) (scope 3)	⊙	Page 23	Voyages d'affaires signalés pour le personnel de bureau
G4-EN18	Intensité des émissions de gaz à effet de serre (GES)	⊙	Page 50	
G4-EN19	Réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES)	⊙	Page 20	
G4-EN20	Émissions de substances appauvrissant la couche d'ozone (SAO)	⊙	Page 50	
G4-EN21	NO _x , SO _x et autres émissions atmosphériques importantes	⊙	Page 50	SO _x exprimés en % moyen du carburant total consommé
REJETS D'EFFLUENTS				
G4-EN22	Total des rejets d'eau par qualité et par destination	⊙	Page 50	Élimination des eaux de résidus de cale déclarée. Omission possible si c'était à terre ou en mer et s'il s'agissait d'un autre type de rejet d'eaux, comme les eaux de ballast.
G4-EN23	Poids total des déchets par type et par mode de traitement	⊙	Page 50	Les données ne comprennent pas le recyclage, le compostage ou l'incinération pour toutes les divisions.
G4-EN24	Nombre et volume totaux des déversements importants	⊙	Page 28	
G4-EN26	Identification, taille, statut de protection et valeur de biodiversité des plans d'eau et de leur écosystème très touchés par le rejet et le ruissellement des eaux de l'organisation	⊙	Page 25	Information non fournie sur la taille des zones maritimes particulièrement sensibles
PRODUITS ET SERVICES				
G4-EN27	Envergure de la réduction d'impact et des impacts environnementaux des produits	⊙	Pages 21 à 33	Réalisations touchant la réduction de la pollution et les projets de réduction des GES
TRANSPORT				
G4-EN30	Impacts importants du transport de produits et d'autres biens et matières sur les activités de l'organisation et sur les membres de l'effectif faisant du transport	⊙	Page 48	Mentionnés seulement par les navires de CSL et non les fournisseurs de biens et de services

ÉLÉMENTS D'INFORMATION	DESCRIPTIONS	ÉTAT	PAGES	COMMENTAIRES
PRATIQUES EN MATIÈRE D'EMPLOI ET TRAVAIL DÉCENT				
SANTÉ ET SÉCURITÉ AU TRAVAIL				
G4-LA6	Taux et types de blessure, de maladies professionnelles, d'absentéisme et nombre total de décès liés au travail par région et par sexe	🟢	Pages 12 et 46	Omissions : maladies professionnelles, journées perdues et absentéisme. Les chiffres n'ont pas été ventilés par région ou par sexe.
FORMATION ET ÉDUCATION				
G4-LA9	Nombre moyen d'heures de formation par an par employé selon le sexe et la catégorie	🟢		Un système de gestion de l'apprentissage est en voie d'implantation pour suivre ces données.
G4-LA10	Programmes de gestion des compétences et d'apprentissage qui favorisent la capacité des employés d'évoluer dans le marché du travail et les aident à gérer les fins de carrière	🟢	Pages 37 et 38	Gestion du rendement
G4-LA11	Pourcentage d'employés bénéficiant d'entretiens périodiques d'évaluation et d'évolution de carrière, par sexe et par catégorie professionnelle	🟢	Page 37	Gestion du rendement
MÉCANISMES DE RÈGLEMENT DES GRIEFS RELATIFS AUX PRATIQUES DE TRAVAIL				
G4-LA16	Nombre de griefs liés aux pratiques de travail déposés, examinés et réglés au moyen de mécanismes officiels de règlement	🔴	Page 35	Rapports de dénonciation et actions
DROITS DE LA PERSONNE				
NON-DISCRIMINATION				
G4-HR3	Nombre total d'incidents de discrimination et correctifs mis en place	🔴	Page 35	Rapports de dénonciation et actions
SOCIÉTÉ				
COMMUNAUTÉS LOCALES				
G4-S01	Pourcentage de sites ayant mis en place une participation des communautés locales, des évaluations d'impacts et des programmes de développement	🟢	Page 40	Engagement auprès des employés et des collectivités
ANTICORRUPTION				
G4-S03	Nombre total et pourcentage de sites soumis à une évaluation des risques de corruption et risques importants déterminés	🟢	Page 34	Éthique
G4-S04	Communication et formation sur les procédures de lutte à la corruption	🟢	Page 34	Éthique
G4-S05	Cas avérés de corruption et plans d'action mis en place	🔴	Page 35	Éthique





GROUPE CSL

Groupe CSL inc. (CSL) est un important fournisseur mondial de services maritimes de manutention et de livraison de vrac solide dont le siège social est à Montréal, au Canada. Par l'entremise de ses grandes divisions d'exploitation, Canada Steamship Lines, CSL Americas, CSL Australia, CSL Asia et CSL Europe, CSL détient et exploite une flotte hautement diversifiée de navires autodéchargeurs spécialisés, de navires transbordeurs océaniques et de vraquiers de petit tonnage. CSL livre annuellement plus de 77 millions de tonnes de marchandises à des clients industriels. L'histoire de CSL remonte à 1845.

