



Message de Rod Jones



La technologie O² de CSL

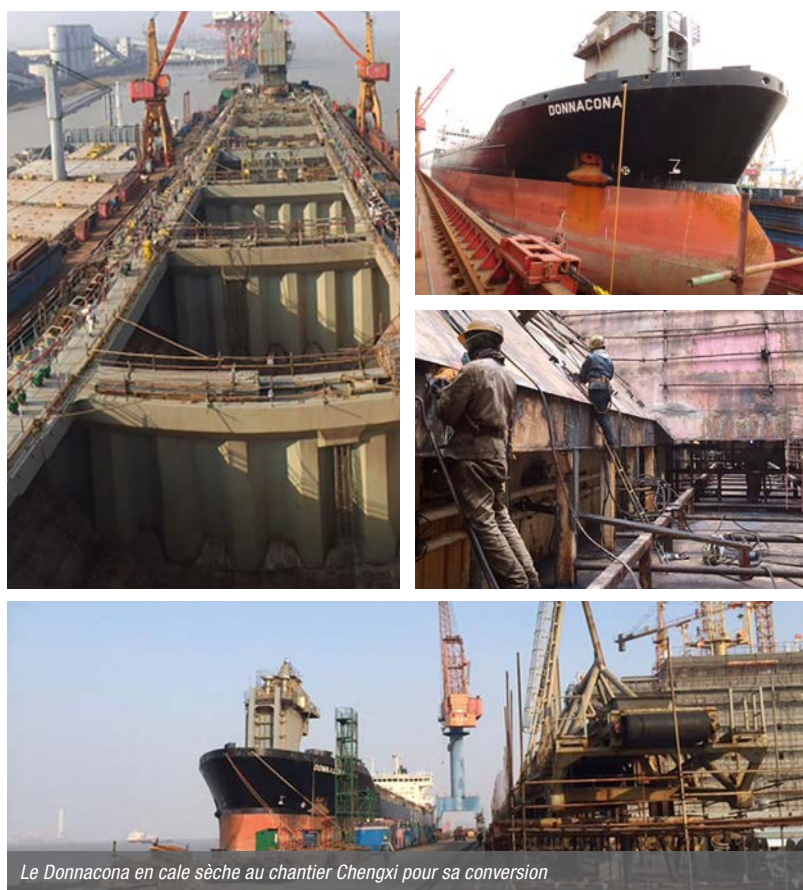


Qui est à bord *CSL Spirit*



Bref portrait de CSL en 1985

CONVERSION EN COURS POUR UN DEUXIÈME NAVIRE-NAVETTE DE TRANSBORDEMENT DE CSL



L'autodéchargeur de vrac *Donnacona* de CSL est en voie d'être converti en navire-navette de transbordement (NNT) hautement spécialisé, afin de servir un nouveau client exploitant de la magnétite en Australie-Occidentale. Le navire devrait pouvoir manutentionner jusqu'à neuf millions de tonnes de minerai de fer par an et atteindre une cadence de déchargement de pointe de 4 200 tonnes l'heure.

Comme le *CSL Whyalla*, qui a été le premier à être converti en NNT en 2013, le *Donnacona* représente une nouvelle génération de solutions de transbordement à haut rendement et à faible coût. Conçu et fabriqué par l'équipe des Services techniques mondiaux de CSL, ce bâtiment hautement manœuvrable chargera directement un navire océanique par le truchement d'un système de courroies et de convoyeurs à boucle entièrement couvert afin d'éliminer la poussière. Parmi les nombreux avantages du *Donnacona*, mentionnons sa capacité de fonctionner sans remorqueur et sa productivité accrue, sa capacité supérieure et sa fiabilité, une infrastructure à terre réduite et son impact environnemental limité.

La conversion du *Donnacona* répond aux exigences particulières du client et améliore les opérations de transbordement de la mine d'Australie-Occidentale. Sa conception unique fait qu'il pourra transporter entre 20 000 et 26 000 tonnes de marchandise par voyage, une hausse importante par rapport aux opérations actuelles. L'augmentation de sa capacité de chargement permettra de diminuer le nombre de navettes, le temps d'amarrage et de désamarrage et la durée de navigation entre le littoral et le lieu d'ancre. Sa conception unique permettra aussi d'améliorer les opérations du client, qui aura besoin de moins de travailleurs et d'aucun remorqueur. Il en résultera une amélioration de l'exploitabilité dans une météo locale caractérisée par des vents et des vagues excessives fréquents.

La conversion du *Donnacona* doit se terminer à la fin de mars 2017. ↴

CSL NOMMÉE EXPLOITANT DE VRAQUIERS DE L'ANNÉE 2016 IBJ

CSL s'est vu décerner le prestigieux prix d'exploitant de vraquiers de l'année, édition 2016, par l'International Bulk Journal (IBJ) lors d'un dîner de gala qui se déroulait à Londres en Angleterre le 21 novembre dernier.

« C'est pour moi un honneur d'accepter cette distinction au nom du personnel de CSL en mer et à terre qui, jour après jour, nous aide à fournir à nos clients un service exceptionnel et nous motive à viser toujours plus haut, a déclaré **Rod Jones**, président et chef de la direction du Groupe CSL. Les idées et les technologies nouvelles nous propulsent en avant et le prix de l'IBJ est une éloquente attestation du fait que nous progressons sur la bonne voie — celle de l'avenir du transport maritime. »

Décerné au transporteur de vrac sec qui s'est le plus démarqué au cours de l'année, le prix récompense les réalisations récentes du lauréat au chapitre de la sécurité, de l'efficacité et de la protection de l'environnement, de même que son apport au commerce international. Les juges de l'IBJ ont sélectionné CSL pour ses réalisations globales et ont souligné son programme de développement durable exceptionnel.

« La démarche écoresponsable de CSL, ses collaborations en matière de recherche et ses pratiques étoffées de gestion de l'information ont vivement impressionné les juges et mis en évidence l'approche progressiste que CSL a adoptée en vue d'améliorer la viabilité de l'entreprise et élever les standards de l'industrie, » a fait valoir l'hôte du dîner de gala de l'IBJ, M. Jon Culshaw.

Tous les ans, le prix de l'IBJ souligne l'excellence et les réalisations de personnes et d'organisations associées au secteur international du transport maritime en vrac. ↴



De gauche à droite: Peter Stevenson, directeur général, Aderco, parrain du prix de l'exploitant de vraquiers de l'année, Rod Jones, président et chef de la direction, Groupe CSL, Allister Paterson, président, Canada Steamship Lines, Ray Girvan, éditeur, IBJ.

ROD JONES EN QUELQUES MOTS

Comme son père, **Rod Jones** consacre toute sa vie professionnelle au secteur du transport maritime. Rod, qui est né à Cleveland (Ohio) et qui a grandi aux Bahamas, travaille d'abord comme matelot sur les Grands Lacs pendant les périodes estivales. Puis, officier dans la marine américaine, il développe sa passion pour le transport maritime. Il acquiert ensuite une formation commerciale à l'Université de Dartmouth, où il reçoit la distinction d'Edward Tuck Scholar.

En début de carrière, Rod occupe successivement divers postes à terre à la Navios Corporation, puis au sein du conglomérat maritime néerlandais Van Ommereen Shipping. En 1985, il se joint à Canada Steamship Lines à titre de directeur, Marketing, accède au poste de président de CSL International au début des années 1990 et à celui de président et chef de la direction du Groupe CSL en 2008.

Chez CSL, Rod imprime à une entreprise alors axée sur les Grands Lacs une impulsion qui lui permet d'acquérir le statut du plus grand propriétaire et exploitant de navires auto-déchargeurs à l'échelle mondiale. Sous sa direction, CSL dépasse les limites du Canada et des Amériques pour étendre son rayon d'action à l'Australie, à l'Asie et à l'Europe.

La passion que Rod manifeste pour l'industrie du transport maritime l'amène par ailleurs à se joindre au Standard Club, assureur spécialisé des secteurs maritime et énergétique et membre du Groupe international des Clubs Protection et Indemnité, dont il accède au conseil d'administration en 2000. En 2011, il est élu président du comité de vérification du Club et contribue à en améliorer la structure de gouvernance dans la foulée de la crise financière. En 2014, Rod est élu à la présidence du Standard Club.

Connu et respecté dans l'ensemble du secteur, Rod se distingue comme un leader inclusif, accessible et moderne qui adhère à une éthique et à des valeurs solides, notamment sur les plans de la diversité, de la sécurité et de l'environnement. Son ouverture d'esprit, sa bienveillance et sa détermination à faire les choses comme il se doit demeureront une source d'inspiration à tous les échelons de l'industrie, à bord et à terre — qu'importe l'âge, le genre, la nationalité ou les fonctions exercées. ↴

MESSAGE DE ROD JONES

Ceci est mon dernier éditorial pour *CSL Le Monde* en tant que chef de la direction du Groupe CSL et pour une rare fois, je peine à trouver mes mots. Est-ce parce que cela me force à affronter la réalité de mon départ prochain ?

J'ai fait mes débuts à CSL il y a 32 ans et mon aventure a été extraordinaire. J'ai goûté chaque minute de mon parcours. J'aime nos navires et apprécie le fait qu'ils acheminent une grande partie des biens dont ont besoin les industries dans le monde entier. Mais ce que j'ai apprécié par-dessus tout, ce sont les gens. Au gré des années, j'ai eu le privilège de travailler et de faire des affaires avec d'innombrables personnes formidables, et c'est ce qui me reste de plus précieux et qui nourrira le plus mes souvenirs à ma retraite.

Laissez-moi d'abord vous parler de nos précieux clients, dont CSL s'est toujours inspirée pour se démarquer en tant que société maritime. Ses navires ne sillonnent pas au hasard toutes les mers du monde. Nous sommes une entreprise maritime industrielle qui, pour l'essentiel, achemine des marchandises pour les mêmes clients sur les mêmes itinéraires année après année. C'est pourquoi nous en venons à très bien nous connaître et, dans plusieurs cas, à nouer des amitiés. Ce peut être le cas du matelot de pont à bord du navire qui échange avec le manœuvrier sur le quai, ou encore des présidents respectifs des sociétés qui les emploient. Même si elles sont parfois difficiles, les négociations sont toujours empreintes de respect mutuel, et c'est pourquoi les relations de CSL avec ses clients sont si durables. Je garde notamment le souvenir d'un moment où j'ai parcouru à pied une installation portuaire abandonnée avec un client potentiel, à la recherche d'un site de manœuvre approprié pour un autodéchargeur. Cela fait déjà 30 ans et nous deservons encore ce port!

CSL ne pourrait s'enorgueillir de sa stature et de ses capacités actuelles sans le soutien d'une longue liste de fournisseurs clés qui font maintenant partie intégrante de ses opérations. Cette liste serait trop longue à énumérer et je crois que vous vous reconnaissez. Je tiens à vous exprimer à tous ma plus sincère gratitude, mais je tiens à rendre un hommage particulier à certains d'entre vous qui ont contribué à la réussite de CSL au cours de mon mandat de président.

La longue et fructueuse relation de CSL avec V.Ships a débuté il y a une vingtaine d'années lorsque CSL a lancé un appel d'offres portant sur la gestion de ses navires battant pavillon international. C'est Acomarit qui l'a remporté à la déception de V.Ships, qui a réagi avec audace en acquérant Acomarit. Depuis, CSL et V.Ships ont entretenu une relation longue et fructueuse parsemée de nombreux défis et imprévus.

Au cours des 12 dernières années, CSL a construit ou converti plus de 15 autodéchargeurs au chantier Chengxi, en Chine. Nos réalisations communes sont remarquables et sont en grande partie attribuables à la solide relation professionnelle que nous avons su développer. Je suis très heureux de constater la poursuite du partenariat de CSL avec Chengxi dans le cadre de la conversion du **Donnacona** et du **CSL Reliance**.

J'aimerais enfin souligner notre étroite collaboration avec EMS-Tech, premier fabricant de systèmes d'autodéchargement au monde, qui a joué un rôle déterminant en vue de faire de CSL la plus grande société de navires autodéchargeurs au monde.

CSL peut par ailleurs compter sur un réseau complexe de fournisseurs de services de première importance, avec lesquels j'ai eu le plaisir de travailler de manière directe et indirecte. Ceux-ci comprennent courtiers maritimes, associations industrielles, banques, sociétés de classification, juristes d'États de pavillon, comptables, organismes de réglementation, agents maritimes, courtiers d'assurance et assureurs maritimes, ainsi que nos deux clubs P&I : Britannia et Standard. Au fil des années, j'ai entretenu des relations extraordinaires avec plusieurs représentants de ces organisations et je garde précieusement en mémoire certaines séances de contrôle préalable d'acquisition, tournées de présentation, séances de remue-méninges et négociations. Mes mandats en tant que membre et, maintenant, président du conseil du Standard Club et les relations que j'ai tissées avec les autres membres du conseil et avec les dirigeants de Charles Taylor comptent parmi les principaux faits saillants de ma carrière.



Le jeune Rod a occupé ses étés à travailler comme matelot de pont sur des navires des Grands Lacs.



La passion de Rod pour la navigation a grandi lorsqu'il a été officier de la Marine des É.-U.



Rod dans son bureau à CSL.



Rod et sa famille. De gauche à droite : Joanne, Rod, Emma, Trevor ainsi que Kim et son mari, Peter Young

LES BUREAUX DU GROUPE CSL

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

CANADA STEAMSHIP LINES

Info-Canada@cslships.com

MONTREAL

SIÈGE SOCIAL DU GROUPE CSL
759, Square Victoria, 6^e étage
Montréal (Québec)
Canada H2Y 2K3
T 1-514-982-3800
F 1-514-982-3901

HAMILTON

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

HALIFAX

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

WINNIPEG

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

CSL AMERICAS

Info-Americas@cslships.com

MIDDLETON

35 Village Road, 3^e étage
Middleton, Massachusetts
U.S.A. 01949
T 1-978-922-1300
F 1-978-922-1772

Le monde maritime est vaste et complexe et, dans la quête de marchés mondiaux, on peut éviter certains écueils en s'associant à des partenaires locaux qui connaissent bien leur région. Au cours des ans, CSL a pu compter sur plusieurs de ces partenaires, dont le plus important est le CSL International Pool, qui œuvre depuis maintenant près d'un quart de siècle. Ce pool a été institué au terme d'une âpre journée de discussions entre CSL et Henning Oldendorff en 1993 (c'est comme si c'était hier). CSL regroupe maintenant ses navires avec des autodéchargeurs fournis par Oldendorff Carriers et Algoma Central Corporation. C'est l'un des pools les plus prospères du monde maritime et nous accordons une grande importance à notre relation avec ces organisations de qualité, dont nous partageons la vision et qui ont tant contribué à notre réussite.

Il va sans dire que les gens qui me manqueront le plus sont mes excellents collègues, anciens et actuels, de CSL. La plupart des entreprises ont une haute opinion de leur personnel, mais je crois sincèrement que les gens de CSL sont vraiment particuliers, car on sent chez eux une énergie et un enthousiasme contagieux. Ce sont des personnes incroyablement positives, qui semblent toujours en quête de moyens de transformer les défis en occasions.

Au fil des ans, il m'est très souvent arrivé d'avoir été ébahi par l'imagination, la créativité et l'ardeur au travail de mes collègues. Le monde maritime est exigeant. Au cours de mes 32 années ici, nous n'avons connu que six ou sept années d'expansion. Les autres ont été pour la plupart difficiles. Mais dans les années fastes comme dans les années difficiles, les gens de CSL ont toujours déniché des possibilités de croissance et de prospérité, et ils l'ont fait avec intégrité, ténacité et classe. Pour eux, la réussite ne tient pas seulement à la croissance du bénéfice net, mais aussi à la fierté de faire partie d'une société honorable soucieuse de toujours bien faire les choses. Cela est de plus en plus difficile dans un monde où l'on a tendance à prendre des raccourcis et à se dérober à ses engagements. Mais les gens de CSL trouvent des moyens d'éviter ces écueils.

Évidemment, ceux grâce auxquels tout cela est possible et qui représentent le mieux CSL auprès de notre clientèle et de nos fournisseurs, ce sont nos marins. Nous n'aurions pu construire et maintenir notre entreprise sans eux. Je connais un grand nombre de nos matelots de partout dans le monde depuis de nombreuses années. Ce sont eux qui incarnent les valeurs d'intégrité, de sécurité, d'innovation, d'excellence et de souci des autres de CSL. Vous me manquez tous beaucoup!

Enfin, j'aimerais parler brièvement de notre conseil et de nos propriétaires. Chaque jour où j'ai eu le privilège de diriger CSL, je me suis toujours félicité de faire partie d'une entreprise familiale qui a à cœur sa réussite et se soucie de ses gens. L'industrie maritime est un domaine cyclique fait de hauts et de bas. Elle n'est pas un monde pour les cœurs fragiles et elle exige une vision ferme et un engagement à long terme. La famille Martin accompagne CSL depuis 35 ans dans ses bonnes périodes comme dans ses mauvaises, et elle a toujours fait en sorte que son entreprise atteigne ses objectifs stratégiques. Plusieurs sociétés publiques et entreprises détenues par des gens moins déterminés ont disparu ou n'ont pu résister aux vents contraires. CSL, par contre, prospère.

Diriger une société maritime internationale moderne exige de prendre des décisions difficiles. À cet égard, nos propriétaires ont formé un conseil d'administration diversifié aux talents multiples, dont les compétences concernent la navigation et les mines comme les finances et la gouvernance d'entreprise. J'ai été extrêmement privilégié de travailler avec des membres du conseil si chevronnés et compétents, et j'apprécie réellement tous leurs enseignements.

Le nouveau chef de la direction de CSL, **Louis Martel**, et sa nouvelle équipe se consacrent déjà à planifier l'avenir de l'entreprise et à la repositionner afin qu'elle puisse survivre et prospérer dans un nouveau marché maritime très exigeant. Je suis certain que, lorsque je m'apprêterai à prendre ma retraite en mars 2017, l'équipe de direction de CSL sera prête à faire face aux défis et aux possibilités extraordinaires qui se dessinent à l'horizon.

J'aimerais, pour conclure ce dernier éditorial, mentionner que CSL existe depuis plus de cent ans et que j'ai eu le privilège d'être témoin du dernier tiers de ce siècle. Rien qu'au cours de ma carrière, l'entreprise a dû évoluer et changer radicalement pour préserver sa pertinence et sa réussite. Le rythme du changement s'accélère constamment et CSL devra être encore plus alerte pour traverser son deuxième siècle d'existence. Je suis persuadé que, si nos gens d'aujourd'hui s'appuient sur les meilleures valeurs et traditions de notre passé et sont disposés à intégrer les technologies et la culture d'amélioration continue de l'avenir, CSL n'aura aucune raison de ne pas célébrer son bicentenaire en 2113! Et ils ont tous mes encouragements en ce sens! ↴

LOUIS MARTEL, NOUVEAU PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION DU GROUPE CSL

« Au cours de ses vingt années de carrière à CSL, Louis Martel a fait preuve d'un engagement ferme envers nos clients et employés ainsi que de l'aptitude et de l'audace nécessaires pour faire fructifier la vision stratégique de CSL. Le conseil est convaincu de la capacité de Louis de mener CSL à sa réussite future. »

Paul Martin,
Président du conseil, Le Groupe CSL



Louis Martel a eu ses premiers contacts avec les navires et les gens de CSL lorsqu'il a été expert navire pour Lloyd's Register dans la région des Grands Lacs. Les dirigeants de Canada Steamship Lines n'ont pas tardé à remarquer ses compétences et son professionnalisme. Ils l'embauchèrent à titre d'architecte naval en 1997, lui confiant la direction du programme novateur des avant-coques de laquiers, dans le cadre duquel trois nouvelles avant-coques ont été construites pour équiper les extrémités arrière de laquiers déjà en opération.

En 2003, Louis était muté à CSL Americas, dont il allait devenir vice-président, Opérations techniques.

Il fut à ce titre responsable de tous les aspects de la flotte, y compris de la construction des nouveaux navires. Compte tenu de son savoir-faire en la matière, on lui confia le poste de chef de projet dans le cadre du programme d'avant-coques de CSL Americas, qui se traduit par l'ajout d'avant-coques aux extrémités arrière de trois bateaux-citernes.

À CSL Americas, Louis a également dirigé la phase de conception du programme de construction des nouveaux navires de la Classe Trillium. Cette initiative majeure s'est traduite par la production et la livraison, entre 2012 et 2015, de onze navires de dernière génération – quatre laquiers autodéchargeurs, trois autodéchargeurs Panamax et deux vraquiers.

Louis détient un diplôme en architecture navale de l'Institut maritime du Québec à Rimouski et un baccalauréat en génie de l'architecture navale de la University of Newcastle upon Tyne, en Angleterre. Il possède en outre un certificat en gestion supérieure de la Tuck Business School de Dartmouth College et est diplômé du programme de perfectionnement des cadres de la Harvard Business School.

Louis et son épouse Julie ont deux enfants, Philippe, 19 ans, et Rebecca, 21 ans. Sa passion des navires n'a d'égale que celle qu'il entretient pour le hockey, qu'il a pratiqué lorsqu'il était enfant à Québec et auquel il continue de s'adonner assidûment à chaque semaine. Selon ses coéquipiers de l'équipe de hockey de CSL, Louis est un joueur fiable qui anticipe les jeux et voit constamment à ce que ses coéquipiers soient en position de compter un but. ↴



Louis, son épouse Julie et leurs enfants Philippe et Rebecca



Louis à l'œuvre sur la glace

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

SYDNEY
201 Miller Street, 7^e étage
North Sydney, NSW 2060
Australie
T 61-2-9432-7500
F 61-2-9439-8589

CSL ASIA
Info-Asia@cslships.com

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

CSL EUROPE
Info-Europe@cslships.com

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

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

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

AMARRAGE MAINS LIBRES : LE THUNDER BAY ÉTABLIT UN JALON DANS LE CANAL WELLAND



PHOTO: THIES BOGNER

Le 15 août de cette année, le **Thunder Bay** de CSL a eu l'honneur d'être le premier navire à boucler une traversée complète du canal Welland sans utiliser de câbles. De l'écluse 7 jusqu'à l'écluse 1, le navire a pu bénéficier de l'amarrage mains libres grâce au nouvel équipement installé par la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL), qui utilise l'aspiration sous vide pour sécuriser les navires lorsqu'ils s'élèvent et s'abaissent.

La CGVMSL est la première entité au monde à utiliser l'amarrage mains libres pour sécuriser les navires durant leur passage dans des écluses. Ce système réduit les risques de blessures en éliminant le besoin d'attacher manuellement les navires à l'aide de câbles ou de cordes, ce qui diminue leur temps de passage aux écluses et permet d'économiser du carburant et d'abaisser les émissions atmosphériques. ↴

LE DERNIER VOYAGE DU NAVIRE ATLANTIC ERIE

MONTRÉAL, 31 octobre 2016 – Le vraquier autodéchargeur **Spirit of Shpongle**, anciennement le **Atlantic Erie** a quitté le port de Montréal pour la dernière fois le 3 novembre dernier en direction de la Turquie. Il a atteint sa destination le 11 décembre 2016 et sera recyclé dans un chantier respectueux de l'environnement.

Le démantèlement du navire de 31 ans s'inscrit dans les programmes d'optimisation de la flotte et de gestion de la capacité de CSL, en vertu desquels la Société a introduit dans la flotte canadienne six nouveaux navires de pointe de la Classe Trillium et retiré jusqu'à maintenant cinq navires plus vieux et moins efficaces, dont le **Atlantic Erie**.

« Nos navires sont comme des membres de la famille ; il n'est donc jamais facile d'en retirer un du service, a commenté **Allister Paterson**, président, Canada Steamship Lines. Mais il est responsable de le faire dans un marché à maturité comme celui des Grands Lacs. Alors que des bâtiments à la fine pointe de la technologie arrivent sur le marché, il importe de maintenir un juste équilibre entre nouveaux tonnages et demande du marché. »

Le **Atlantic Erie** a été vendu « tel quel, sur place » à un courtier maritime qui l'a remorqué vers un chantier de recyclage en Turquie, dans le plus strict respect des règles et des règlements internationaux et en conformité avec la rigoureuse politique de recyclage des navires de CSL.

Initialement nommé **Hon. Paul Martin**, le navire à la fois classé « laquier » et « océanique » a été construit pour Canada Steamship Lines en 1984 au chantier de Collingwood en Ontario. Le navire a été rebaptisé **Atlantic Erie** en 1988 pour souligner la double vocation d'océanique et de laquier qui l'a caractérisé tout au long de sa vie utile. ↴



Le **Atlantic Erie** en 2007 lors d'un déchargement à Deception Bay dans le nord du Québec.

LE CSL LAURENTIEN FAIT L'HISTOIRE ET REPOUSSE LES FRONTIÈRES SUR LES GRANDS LACS

Par Scott Porter, gestionnaire, Services du transport

CSL et le Canada ont franchi un nouveau jalon historique lorsque le **CSL Laurentien** a complété le plus long et le plus profond transit pour un laquier de Canada Steamship Lines et, de ce fait, a réalisé la charge et le transit sécuritaire les plus importants jamais affichés par un laquier canadien du lac Supérieur au lac Érié.

Le 13 août 2016, le **CSL Laurentien** se lestait d'une charge impressionnante de 34 337,31 tonnes métriques de boulettes de minerai de fer, de la mine de Hibbing, au port de Superior, au Wisconsin, franchissait en toute sûreté la rivière St. Mary's à des niveaux d'eau évalués à 32 pouces, de même que les rivières St. Clair et Detroit à des niveaux de plus de 45 pouces. Le navire est arrivé à bon port aux installations du lac Érié de USSC, à Nanticoke, le 17 août, où sa cargaison a été déchargée.

Pour assurer la sécurité et la réussite de ce transit record, le capitaine **Joe Pero** et le second **Brian Wolstenholme** ont méticuleusement planifié le voyage, suivant des semaines à l'avance les tendances de niveau d'eau. Ils ont aussi surveillé les prévisions météorologiques maritimes pendant le chargement du navire à Superior, afin de faire face aux conditions probables le jour du transit; les vents, l'état d'agitation des eaux et même la pression barométrique peuvent en effet influencer sur le niveau de l'eau. Le capitaine Pero s'est servi de ces données, de même que du calcul de la consommation de carburant, pour mandater le second Wolstenholme d'assurer le chargement et le réglage du navire, à Superior, selon des tirants d'eau précis de 28'10,5 pouces à l'avant et de 29'02 pouces à l'arrière.

Pendant le transit, en particulier avant le franchissement des rivières, les officiers à bord ont procédé à des évaluations de risques, à un ensemble de vérifications, à des calculs de squat et à des contrôles de sécurité pour assurer un transit sécuritaire entièrement conforme à la politique de dégagement sous quille de CSL. Entre-temps, à Montréal, l'équipe des Services de transport surveillait le transit à ses diverses étapes, à pied d'œuvre pour prêter main forte selon les données de niveau d'eau critiques obtenues en temps réel.

Grâce aux professionnels de CSL à bord et à terre et à l'équipement le plus perfectionné qui soit, CSL a pu créer un nouveau précédent en matière de transport à courte distance dans les Grands Lacs. ↴



UNE ÉQUIPE DE CSL ACCUEILLE DES REPRÉSENTANTS DE K+S WINDSOR SALT/MORTON SALT À BORD DU SALARIUM

Plus tôt cette année, **David Martin**, **Louis Martel**, **Allister Paterson** et des membres des Services commerciaux et des Opérations de CSL ont eu le grand plaisir d'accueillir des représentants de nos précieux clients K+S Windsor Salt/Morton Salt à bord du **Salarium** pour une visite du navire et un dîner. À Montréal pour une réunion trimestrielle, l'équipe de K+S Windsor et de Morton, composée notamment de **Betsey Nohe**, vice-présidente, Chaîne d'approvisionnement, à Morton Salt, et de **Francois Allard**, directeur, Distribution maritime, à K+S Windsor Salt, ont profité de leur présence en ville pour visiter le navire qui assure le transport de leur sel. ↴



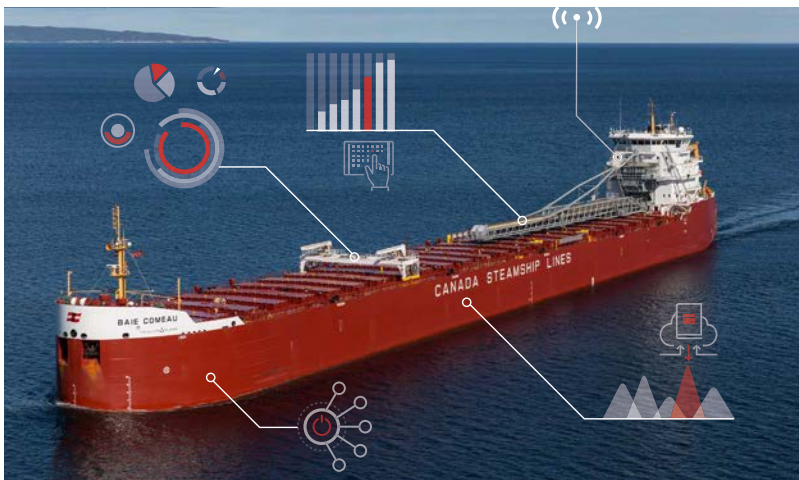
AMÉLIORATION DU RENDEMENT ET DE L'EFFICACITÉ OPÉRATIONNELLE DES NAVIRES AVEC LA TECHNOLOGIE O² DE CSL



Dans le monde maritime comme dans la plupart des industries aujourd'hui, la technologie transforme notre façon de travailler et de communiquer, y compris sur nos navires. Dans le contexte hautement technologique et connecté actuel, nous devons envisager de nouvelles solutions et faire appel aux technologies modernes pour offrir à nos capitaines, nos chefs mécaniciens et nos membres d'équipage les outils nécessaires pour prendre les meilleures décisions et être plus productifs, alertes et efficaces.

Au cours de la dernière année, l'équipe des opérations techniques de CSL a examiné un éventail de technologies évoluées propres à maximiser le rendement des navires et à fournir aux équipages le type de données en temps réel nécessaires pour prendre des décisions rapides et agir promptement. Après plusieurs mois de recherche, de développement et de mise au point, nous sommes heureux d'annoncer le lancement de notre solution maison d'optimisation opérationnelle : O². Celle-ci est mise à l'essai dans le cadre d'un projet pilote sur le **CSL Niagara**. Nous projetons de l'implanter sur l'ensemble de la flotte canadienne en 2017, ainsi que sur la flotte internationale de CSL par la suite.

La technologie O² de CSL est un système de surveillance de navire en temps réel qui vérifie l'état des systèmes de bord et identifie des tendances à des fins d'analyses. Réunissant des fonctions comme la géolocalisation, la surveillance en temps réel et des alarmes, O² met à la disposition des équipages des données et des rapports clés qui permettent de s'assurer que les systèmes opérationnels, d'efficacité énergétique et de gestion environnementale fonctionnent normalement et donnent un rendement optimal. O² améliore l'efficacité opérationnelle de chaque navire en plus de simplifier la production de rapports, de faciliter la gestion des coûts liés aux navires et aux voyages et d'améliorer les communications. ↕



LE RAPPORT DE DÉVELOPPEMENT DURABLE 2015 DE CSL TÉMOIGNE D'UN ENGAGEMENT ENVERS L'AMÉLIORATION CONTINUE

En 8 août dernier, CSL a dévoilé la troisième édition annuelle de son *Rapport de développement durable*, qui fait état des progrès de CSL à l'égard de ses objectifs et engagements de durabilité à court et à long terme.

Ses accomplissements les plus remarquables à ce chapitre sont les suivants :

- Réduction de 53 % du taux d'accidents avec perte de temps et de 54 % du taux de fréquence total des accidents enregistrés grâce au programme SafePartners, sa nouvelle stratégie de sécurité, et à l'implantation des Règles pour sauver des vies.
- Baisse des émissions de CO₂ de 25 903 tonnes depuis 2012, dont 6 250 tonnes en 2015, à la suite d'améliorations opérationnelles et de l'optimisation de la flotte.
- Obtention d'une note de 4,57 au Canada et améliorations marquées pour toutes les autres divisions dans le cadre du programme de l'Alliance verte.
- Achèvement de l'étape finale du programme de constructions nouvelles de la Classe Trillium à la suite de la livraison du **CSL St-Laurent** et de l'acquisition du **CSL Tarantau**, auparavant le **Balto**.
- Regroupement des activités en mer et à terre en Australie.
- Obtention du prix du registre de Lloyd's à titre d'armateur intérieur et côtier de l'année 2015.



Dans le contexte d'un ralentissement économique mondial qui frappe de plein fouet le secteur maritime, CSL tient à améliorer sa culture de durabilité axée sur la performance et à dépasser les exigences réglementaires en se conformant aux normes de responsabilité sociale les plus élevées.

« CSL peut intégrer et améliorer constamment le caractère durable de tous les aspects de ses activités, peu importe la longueur et la gravité de la crise du marché, a déclaré **Rod Jones**, président et chef de la direction du Groupe CSL. Nous croyons que notre engagement indéfectible pour la sécurité, la réduction de notre empreinte environnementale, le perfectionnement de nos employés et le développement de nos collectivités est non seulement une bonne chose, mais aussi que c'est bon pour nos affaires. »

Pour la préparation du rapport 2015, CSL a utilisé les lignes directrices G4 de la Global Reporting Initiative (GRI), sur lesquelles elle s'appuie pour évaluer sa performance en ce qui concerne la gouvernance, la sécurité, la responsabilité environnementale, l'éthique, le milieu de travail, l'engagement auprès des employés et des collectivités et la valeur pour les clients.

Téléchargez le rapport sur le site Web de CSL ou communiquez avec nous à l'adresse csinfo@cslships.com pour obtenir un exemplaire imprimé. ↕

ROD JONES CHOISI PERSONNALITÉ DE L'ANNÉE DE WISTA



Rod Jones accompagné de son épouse Joanne (droite) et de sa fille et membre de WISTA, Emma (gauche), accepte son prix WISTA, une réplique d'un navire de CSL en vitraux.

Rod Jones, a été choisi co-personnalité de l'année par la Women's International Shipping and Trading Association (WISTA) lors du congrès annuel de l'organisme tenu en novembre dernier.

« Rod Jones est un modèle pour tous les membres de notre industrie, a déclaré Karin Orsel, présidente de WISTA International. Il a dirigé CSL avec succès au cours des neuf dernières années et est un formidable mentor tant pour les hommes que pour les femmes. Il a ouvert la voie à l'égalité des chances dans le domaine du transport maritime – d'abord à CSL, qui emploie un nombre grandissant de femmes dans des fonctions de direction, de gestion et de navigation. Cela est tout à fait exceptionnel dans le secteur maritime et nous souhaitons vivement que d'autres membres de l'industrie suivent son exemple. »

« Rod se distingue comme un leader inclusif et accessible, a commenté Andrea Sterling, présidente de WISTA Canada. La filiale canadienne de WISTA est très fière d'avoir fait de Rod sa toute première nomination, et nous sommes ravis que les femmes du secteur maritime du monde entier aient reconnu son importante contribution à l'avènement d'un changement significatif au sein de notre industrie. »

Le prix de la personnalité de l'année de WISTA récompense des personnes qui apportent des contributions exceptionnelles au secteur du transport maritime, qui font activement la promotion de la diversité, de l'inclusion et de l'équité et dont la passion et l'engagement envers l'industrie et son personnel sont des sources d'inspiration.

« Je suis véritablement honoré de recevoir cette distinction et de la partager avec la capitaine Analia Soledad Viggiano, d'Argentine, a commenté Rod Jones. Des groupes comme WISTA contribuent grandement à faire évoluer la composition et la mentalité d'une industrie historiquement à prédominance masculine. Je suis fermement d'avis que la promotion de la diversité sous toutes ses formes est non seulement un bon principe, mais que c'est aussi la voie à suivre en affaires. » ↕

C'est quoi WISTA?

Fondée en 1974, WISTA est une organisation mondiale de réseautage pour les femmes du secteur maritime, qui regroupe près de 3 000 membres de 40 pays. Sa vocation est de promouvoir et de favoriser les possibilités de formation et d'échange parmi ses membres et de nouer et entretenir des liens avec des organismes apparentés de par le monde. Pour plus d'info, visitez wista.net.





Anatoliy Kiriev ⚓ Mécanicien naval (stagiaire)



Anatoliy en est à sa première année à CSL et à son deuxième navire, ayant d'abord navigué sur le *CSL Argosy*. Il estime important, en tant que stagiaire, d'apprendre de ses collègues expérimentés. « Les officiers à bord n'hésitent jamais à partager leurs connaissances et leur expérience, souligne-t-il. J'apprends à remplir mes tâches de la bonne manière. » Il croit aussi que l'esprit d'équipe est essentiel sur un navire : « C'est directement lié à tous les buts que nous devons atteindre. »

Andrey Fedin ⚓ Électricien



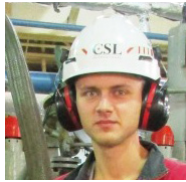
Andrey est diplômé de l'Académie nationale des télécommunications d'Odessa (Académie maritime nationale). Il est à CSL depuis cinq ans; il a aussi navigué sur le *Pioneer*, le *Rt. Hon. Paul E. Martin* et le *Sheila Ann*. Il estime que la sécurité doit primer à bord, tout comme le souci de l'environnement : « Nous devons voir à ce que nos enfants puissent eux aussi avoir de l'eau propre. » Il aime travailler pour CSL, où il a trouvé la stabilité. Son violon d'Ingres : l'électronique.

Anton Plotnikov ⚓ Matelot de 3^e classe



Anton a passé neuf de ses onze années de carrière à CSL. Ce résident d'Odessa a aussi travaillé à bord du *Sheila Ann*, du *CSL Trailblazer*, du *CSL Frontier* et du *Eastern Power*. Il ambitionne d'accéder un jour au rang d'officier et poursuit des études à cette fin. Pour lui, l'une des grandes priorités à bord est l'environnement. « C'est très important. Nous n'avons qu'une planète et nous sommes très nombreux à l'habiter. » Dans ses temps libres, il aime cuisiner.

Dmytro Kostin ⚓ 4^e mécanicien



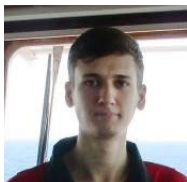
Dmytro navigue pour CSL depuis cinq ans et a travaillé à bord du *CSL Metis*, du *CSL Acadian* et du *Pioneer*. Il estime que chaque membre de l'équipe doit assumer pleinement son rôle de manière à assurer avec tous les autres un fonctionnement cohérent des systèmes du navire. Il apprécie le fait qu'à CSL, on puisse s'améliorer et acquérir de l'expérience, des compétences et des connaissances.

Igor Pleshko ⚓ Chef mécanicien



Igor navigue depuis 29 ans, dont 13 à CSL. Il a travaillé à bord de plusieurs navires et participé à trois projets de conversion de bâtiments. Il aime travailler à CSL, où il connaît presque tous les matelots et le personnel de bureau. Igor vit à Odessa, où il a obtenu son diplôme de l'Académie maritime nationale. Il est marié à Svetlana et a un fils de 25 ans, Mark.

Oleg Berestov ⚓ Élève-officier de pont



Oleg étudie à l'Académie maritime d'Odessa. Il en est à sa première année à CSL et le *CSL Spirit* est son premier navire, bien qu'il ait déjà travaillé sur un remorqueur. « Ce navire est beaucoup plus gros et intéressant. » Pour lui, ce qui importe le plus dans son travail est d'apprendre et d'acquérir de l'expérience. « J'aime travailler pour CSL parce que j'apprends de professionnels », souligne-t-il. Il vit à Odessa avec sa mère Elena.

Oleg Ovchar ⚓ Cambusier



Oleg navigue depuis 23 ans, dont les neuf dernières à CSL. Il a travaillé à bord du *Nelvana*, du *CSL Cabo* et du *CSL Argosy*. Ce qui lui importe le plus à bord du *CSL Spirit* est d'exploiter au maximum ses capacités, et ce, de manière sécuritaire. Lui et son épouse Natalia ont deux filles, Maria, 17 ans, et Anna, 3 ans. Il aime le soccer et le ping-pong.

Oleksandr Spuskanyuk ⚓ Cuisinier



Oleksandr est marié à Ksenia et ils ont une fille de 22 ans, Anna. Il a une longue expérience de navigation, mais est à CSL depuis seulement quatre mois, à bord du *CSL Spirit*, où ses priorités sont les mêmes que pour les autres postes qu'il a remplis auparavant : la sécurité, le professionnalisme et le souci de l'environnement, qui doivent être, selon lui, les plus grandes préoccupations à bord.

Oleksandr Yarovy ⚓ Motoriste



Oleksandr navigue depuis 36 ans, dont 10 pour CSL. La sécurité est pour lui la grande priorité à bord. « Avant d'entreprendre notre travail, nous faisons une réunion impromptue sur les permis de travail et les précautions à prendre. Pour réussir, nous devons faire preuve d'esprit d'équipe, de professionnalisme et de respect mutuel. » Oleksandr est marié à Larisa et ils ont deux enfants, Oleksiy et Daria, et deux petits-enfants, Maksym et Asya. Tous sont partisans de l'équipe de soccer des Chernomores.

Sergey Kobarzhnikov ⚓ Capitaine en second



Durant ses neuf années de navigation à CSL (sur 19 au total), Sergey a travaillé à bord du *CSL Atlas*, du *Stadacona* et, maintenant, du *CSL Spirit*. Spécialiste de la navigation, il vise à devenir un jour capitaine à CSL. C'est pourquoi il est constamment en formation à bord – en profitant notamment des connaissances et de l'expérience précieuses des officiers supérieurs – ainsi qu'au centre de formation d'Odessa quand il est à terre.

Sergey Merva ⚓ 2^e mécanicien



Sergey navigue depuis huit ans, dont sept à CSL. Il a aussi travaillé à bord du *Nelvana*, du *Trailblazer* et du *CSL Atlas*. Spécialiste de la mécanique, il ambitionne de devenir un jour chef mécanicien. Pour lui, ce qui importe le plus à bord est de voir à ce que le travail soit accompli de manière sécuritaire. Sergey est marié à Tatiana et il aime la pêche et le ping-pong.

Sergii Shlytsyn ⚓ 3^e lieutenant



Sergii vit à Odessa avec sa femme Daria et « une chatte plutôt importante, Charlotte ». Sa famille comprend aussi sa mère et deux frères plus jeunes, qui rêvent de devenir marins. Sergii est relativement nouveau à CSL (2015). Il estime que, par rapport au monde des croisières, les autodéchargeurs offrent un milieu de travail organisé plus paisible et permettent des relations plus étroites entre collègues et un meilleur esprit d'équipe. Sergii s'intéresse à plusieurs sports et activités culturelles, notamment à la reconstitution historique.

Viktor Snytkin ⚓ Maître d'équipage



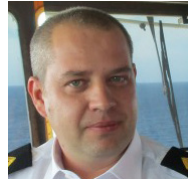
Vétéran de 34 années en tant que matelot, Viktor dirige l'équipe du pont du *CSL Spirit*. Si on lui demande sur quels autres navires de CSL il a navigué durant ses 13 années à CSL, sa réponse est simple : « Tous ». Diplômé d'une école maritime, Viktor dirige le pont, et il le fait sans incident. Il affirme que la sécurité et l'environnement sont des aspects très importants de l'exploitation du navire.

Volodymyr Sukhanov ⚓ 2^e électricien



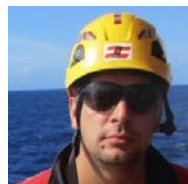
Volodymyr est originaire d'Odessa, où il vit avec sa femme, Irina, et leur fils de quatre mois, Maksym. Quand il ne navigue pas, il aime s'adonner à la course et au soccer. Il poursuit également ses études à l'Académie maritime afin de faire progresser sa carrière. Il en est à sa quatrième année de navigation et à sa troisième à CSL. Il a aussi travaillé à bord du *Sheila Ann* et du *CSL Argosy*.

Yevgeniy Chapchay ⚓ Chef de bord



Yevgeniy possède un diplôme de chef de bord en navigation et un doctorat en sciences techniques de l'Académie maritime nationale d'Odessa. Vétéran de 16 années à CSL, il reste ouvert à toutes les suggestions, et pas seulement à celles des officiers supérieurs : « Chacun à bord a son bagage d'expérience et de connaissances ». Il aime partager le plus possible ses acquis professionnels, y compris lorsqu'il travaille à l'Académie (maritime) durant ses vacances. Il est marié à Elena et a une fille, Ekaterina (9 ans), et un fils, Konstantin (8 ans).

Yevgeniy Kretsny ⚓ Matelot breveté



Yevgeniy vit à Akkerman, en Ukraine. Il a un fils de six ans, Daniil, et une fille de six mois, Bajana. Il a neuf années d'expérience en navigation, dont les quatre dernières à CSL. Pour lui, il est prioritaire de remplir toutes les tâches de manière sécuritaire afin de rentrer à la maison en bonne santé. Yevgeniy a aussi navigué à bord du *CSL Argosy*, du *Pioneer*, du *CSL Tacoma* et du *CSL Acadian*. Il consacre ses temps libres à la musique et à la boxe.

JALONS DE SÉCURITÉ À CSL

L'équipe grue de *CSL Australia* célèbre neuf années sans blessure avec perte de temps



De gauche à droite: Olivia Steele, Joss Jones, Matthew Ireland, Barry Dine, Steven Schlammerl, Bobbie Filla.

Le 7 novembre, l'équipe grue de CSL a célébré un important jalon, bouclant neuf années sans blessure avec perte de temps. L'équipe, dirigée par le surveillant de cargo **Barry Dine**, œuvre sur l'autodéchargeur hybride **Adelie** de CSL et sur d'autres bâtiments affrétés, déplaçant plus de 1,2 million de tonnes par an. Composée de plus de 20 employés d'expérience, elle se déplace le long de la côte australienne pour assurer aux navires des opérations de déchargement sûres et efficaces. Détenant la maîtrise totale de l'entretien et de l'exploitation de deux ensembles de bennes à Sydney et Melbourne, elle peut fournir un éventail complet de services à une large variété de cargaisons et de navires.

Deux autodéchargeurs Trillium obtiennent des fanions de sécurité or au Canada

Le **Whitefish Bay** et le **Thunder Bay** ont tous deux reçu des fanions or SafePartners plus tôt cet automne pour avoir enregistré trois années consécutives sans blessure avec perte de temps.



Le président de Canada Steamship Lines, Allister Paterson, a présenté un fanion de sécurité or bien mérité à l'équipage du *Whitefish Bay* le 30 octobre 2016.



Le chef de la direction du Groupe CSL, Rod Jones, à bord du *Thunder Bay* le 30 novembre 2016 pour féliciter l'équipage pour son impressionnante fiche de sécurité et lui remettre un fanion or.

Fanions de sécurité argent décernés au *CSL Elbe* en Europe et au *CSL Assiniboine* et au *Rt. Hon. Paul J. Martin* au Canada

Le 23 septembre 2016, **Craig Cameron**, de K+S Windsor Salt, a présenté un fanion de sécurité argent à l'équipage du *CSL Assiniboine* pour avoir atteint 730 journées sans blessure avec perte de temps.



Présentation d'un fanion de sécurité argent au *CSL Assiniboine*.



Présentation du fanion de sécurité argent à bord du *CSL Elbe*.

Un inspecteur de SeaTec a présenté un fanion de sécurité argent à l'équipage du *CSL Elbe*, qui a atteint 1000 journées sans blessure avec perte de temps, le 17 octobre 2016.

La présentation du fanion argent SafePartners sur le *Rt. Hon. Paul J. Martin* a eu lieu aux installations de US Steel Nanticoke le 4 octobre 2016. Étaient présents **Scott Dedrick** et **Sandra Wilson**, de US Steel Nanticoke, qui ont félicité l'équipage pour ses deux années d'activités sans blessure avec perte de temps. Le jalon a été franchi le 10 septembre 2016.



Présentation du fanion de sécurité argent à bord du *Rt. Hon. Paul J. Martin*.

Le *Tertnes* reçoit un fanion de sécurité bronze

L'équipage du *Tertnes*, de la flotte de CSL Europe a reçu un fanion de sécurité bronze pour avoir atteint le cap des 500 jours sans blessure avec perte de temps le 16 octobre 2016. Le navire a franchi ce jalon le 12 juin 2016.



L'équipage du *Tertnes* célèbre son fanion de bronze.

BREF PORTRAIT DE CSL EN 1985 L'ANNÉE DE L'ARRIVÉE DE ROD JONES

CSL a parcouru un long chemin depuis que **Rod Jones** s'y est joint, en 1985.

Il y a 31 ans, Canada Steamship Lines était une division d'une société diversifiée ayant aussi des actifs dans le camionnage, le transport par autocar interurbain, la construction navale et l'immobilier, actifs qui ont tous été vendus entre 1986 et 1990.

CSL était à ce moment détenue conjointement par **Paul Martin** et **Laurence Pathy**, qui l'avaient achetée de Power Corporation en 1981. Paul Martin allait en devenir l'unique propriétaire en 1988 avec l'ambition d'en assurer l'expansion au-delà des Grands Lacs et de faire naviguer ses navires sur les océans. Les propriétaires actuels de CSL, **Paul, James** et **David Martin**, étudiaient alors aux niveaux primaire et secondaire.

En 1985, Paul Martin était président de l'entité centrale, le Groupe CSL, alors que **Raymond Lemay** était le patron de Rod et président de Canada Steamship Lines, qui se consacrait au « transport par voie navigable », selon le jargon interne.

Des conditions de marché difficiles

Au début des années 1980, une forte récession frappait le marché, se répercutant sur l'industrie de la navigation des Grands Lacs, y compris CSL. Les taux d'intérêts atteignirent alors un sommet de 18 %, secouant les fondations des industries de l'acier des É.-U. et du Canada.

Il en résulta une réduction de la taille des flottes. Ainsi, en 1980, le secteur canadien du transport de vrac solide comptait douze entreprises exploitant 125 navires. Or, à la fin de 1989, il ne comptait plus que six grandes entreprises exploitant 81 bâtiments. Aux États-Unis, la flotte avait aussi diminué à 62 navires exploités par onze entreprises. Le tonnage transitant par le canal Welland, qui avait culminé à 66,2 millions de tonnes en 1979, chuta à 30,4 millions de tonnes en 1989.

Bien que fortement endettée, CSL vit dans le recul des marchés de la navigation une occasion d'étendre la portée de ses activités et de renforcer son potentiel de gains en se lançant dans le transport océanique. Cette expansion prit son élan en 1989 avec l'achat du premier autodéchargeur Panamax converti, le **CSL Innovator**. CSL allait ainsi devenir en moins de trente ans l'important armateur mondial qu'elle est aujourd'hui.

La technologie était alors très différente...

En 1985, les ordinateurs n'étaient pas largement accessibles à CSL. Une équipe de traitement de textes spécialisée transcrivait les notes manuscrites en documents formatés. Les volumes étaient si élevés qu'il fallait des jours avant qu'un document ne soit livré.

Les gens du Marketing, comme Rod, devaient se soumettre à un horaire pour utiliser le seul ordinateur consacré au traitement des tarifs-marchandises, dont les calculs étaient difficiles et lents. Ce n'est qu'au début des années 1990 que tous les employés de CSL bénéficièrent d'un ordinateur personnel. Enfin, en 1991, le **H.M. Griffith** devenait le premier navire de CSL à être doté d'un ordinateur.

Même si quelques employés disposaient de téléphones mobiles lourds et encombrants, les communications se faisaient par le truchement de lignes terrestres, de sorte que travailler en dehors des heures normales n'était pas aussi courant qu'aujourd'hui.

Les communications entre les navires et les bureaux se faisaient par télex et chaque navire avait son opérateur radio spécialisé. Les appels d'urgence passaient par la radio de la Garde côtière et les membres d'équipage ne pouvaient communiquer avec leurs proches qu'en utilisant un téléphone payant à terre ou en leur postant une lettre dans les ports.

Les communications avec les gens à terre étant rares et les technologies modernes encore inexistantes, les membres d'équipage meublaient leurs temps libres en jouant aux cartes, aux fléchettes ou aux échecs et en visionnant des films sur cassettes vidéos.

Aujourd'hui, l'accès à internet et aux téléphones mobiles a transformé les communications avec la terre ferme et la vie à bord. Les membres d'équipage pouvant désormais échanger régulièrement avec leurs proches et avec le monde extérieur, le fort sentiment de camaraderie qui a déjà caractérisé la vie en mer a évolué avec l'adoption des nouvelles technologies à bord.

CSL et l'industrie du transport maritime ont certes radicalement évolué depuis que Rod Jones s'est joint à l'entreprise, il y a 31 ans, mais certaines choses n'ont pas changé, comme les fluctuations du marché de la navigation et l'esprit novateur et l'audace des gens de CSL.

Dans notre monde de changements incessants et souvent perturbateurs, nos gens peuvent s'inspirer de l'histoire de CSL, qui, depuis maintenant plus d'un siècle, a toujours su relever les défis qui l'ont confrontée et tracer les chemins de sa croissance. ↴

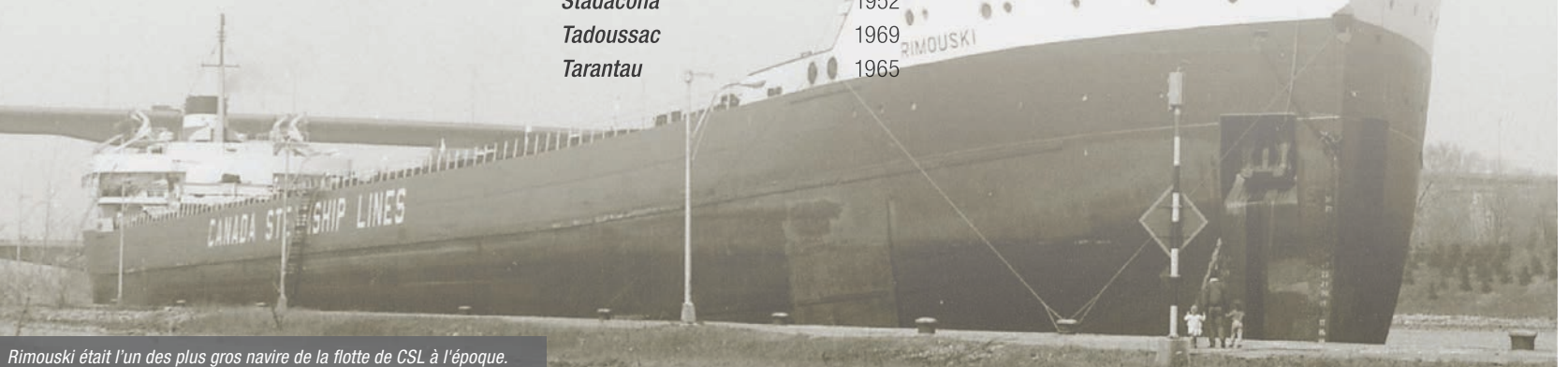


Les ordinateurs étaient en grande partie un outil du futur. Lors de consultation avec les clients, l'équipe du marketing se référait à un petit livre noir qui contenait les spécifications de l'ensemble de la flotte.

FLOTTE DE CSL VERS 1985

En 1985, tous les navires de CSL opéraient dans les Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent et avaient été construits dans des chantiers canadiens appartenant à CSL.

VRAQUIERS	Année de construction	AUTODÉCHARGEURS	Année de construction	CIMENTIERS	Année de construction
<i>Baie St. Paul</i>	1963	<i>Atlantic Superior</i>	1982	<i>English River</i>	1961
<i>Black Bay</i>	1963	<i>Louis R. Desmarais</i>	1977	<i>Metis</i>	1956
<i>Sir James Dunn</i>	1952	<i>Frontenac</i>	1968		
<i>Georgian Bay</i>	1953	<i>H.M. Griffith</i>	1973	NAVIRES DE CHARGE	Année de construction
<i>T.R. McLagan</i>	1954	<i>Hon. Paul Martin</i>	1985	<i>Fort Chambly</i>	1961
<i>Murray Bay</i>	1963	<i>Manitoulin</i>	1966	<i>Fort St. Louis</i>	1963
<i>Prairie Harvest</i>	1983	<i>J.W. McGiffin</i>	1972		
<i>Rimouski</i>	1965	<i>Nanticoke</i>	1979		
<i>Simcoe</i>	1966	<i>Jean Parisien</i>	1977		
<i>Whitefish Bay</i>	1961	<i>Saguenay</i>	1964		
		<i>Stadacona</i>	1952		
		<i>Tadoussac</i>	1969		
		<i>Tarantau</i>	1965		



Rimouski était l'un des plus gros navires de la flotte de CSL à l'époque.

LES GRANDS JALONS DE LA CARRIÈRE DE ROD JONES À CSL



1985

Rod se joint à CSL

Rod se joint à CSL à titre de directeur du Marketing pour contribuer à l'expansion des activités vers les marchés internationaux et les déplacements hauturiers.

1992-1993 Expansion internationale et création du Pool

En tant que premier président de CSL Americas, Rod et une équipe notamment composée d'**Ed Deroche** et **John Sheather**, établissent une entité non canadienne de CSL près de Boston. Dotée au départ de seulement quatre navires – l'*Atlantic Superior*, l'*Atlantic Erie*, le *CSL Innovator* et le *CSL Atlas*, la flotte augmentera rapidement à sept navires à la suite de la création, en 1993, du pool CSL International avec l'armateur allemand Egon Oldendorff.

1994 CSL Asia entre en activités

Rod encadre le lancement de CSL Asia à Singapour afin de favoriser les activités d'autodéchargement et de transbordement en Asie du Sud-Est.



1997 Création d'une coentreprise en Indonésie

Sous la direction de Rod, CSL établit une coentreprise avec Paiton Shipping, d'Indonésie, afin de desservir une centrale au charbon en dans ce pays. Trois vraquiers sont construits au Japon à cette fin.

1999 Expansion en Australie

CSL étend ses activités aux antipodes en acquérant le *CSL Pacific* et le *Stadacona* des Australia National Lines. La même année, CSL Asia entame ses activités de transbordement avec son premier transbordeur spécialisé, le *SST Berau*.



1999 Croissance du pool

CSL achète 50 pour cent de Marbulk Shipping, pour une nouvelle expansion du pool CSL International.

2004 Avant-coques océaniques

Inspirés par la réussite du programme d'avant-coques de laquiers au Canada, Rod et l'équipe de CSL Americas commandent la construction de trois avant-coques océaniques en Chine, qu'ils joignent aux extrémités arrière des navires citernes. Le *CSL Acadian* est la première avant-coque Panamax de la flotte de CSL Americas.



2011 Lancement de CSL Europe

CSL étend ses activités en Europe, acquérant la flotte d'autodéchargeurs à courroies de l'armateur norvégien Jebsens. CSL Europe ouvre des bureaux en Norvège et au R.-U. et s'allie avec Van Oord dans le domaine de l'installation sous-marine de matériaux rocheux.



2012-2015 Programme de construction de navires de pointe

En 2010, Rod et l'équipe de CSL lancent un programme d'investissement pour le renouvellement de la flotte et commandent onze navires de pointe, neuf pour CSL et deux pour Klaveness Selfunloaders AS. Entre 2012 et 2014, CSL reçoit six laquiers (quatre autodéchargeurs et deux vraquiers) et trois autodéchargeurs Panamax, tous de la Classe Trillium. En 2016, elle acquiert le Panamax *Balto* de la Classe Trillium de Klaveness, portant à dix le total de ses navires de cette classe.

2015-2016 Regroupement des activités en mer et à terre

CSL procède au regroupement de ses activités en mer et à terre au Canada et en Australie pour assurer une meilleure synergie entre les employés, les valeurs d'entreprise et la démarche d'entreprise.

2017 Rod prend sa retraite

Le 31 mars 2017, Rod Jones prend sa retraite et quitte CSL avec la distinction d'avoir implanté avec succès les autodéchargeurs de CSL dans le monde. Il laisse un héritage solide marqué par l'innovation, une prise de décision éclairée et des valeurs d'entreprise fortes, qui sont désormais



des caractéristiques de la marque CSL. **Louis Martel** devient le nouveau président et chef de la direction du Groupe CSL. ⚓



1996 Construction de premiers navires Panamax en Chine

CSL et Oldendorff commandent trois nouveaux Panamax de classe « S » au chantier de Jiangnan, en Chine, afin de consolider le pool CSL International.

UN NOUVEAU SUPPORT RENDRA LE NETTOYAGE DES CALES PLUS SÉCURITAIRE



Les membres d'équipage de l'*Iron Chieftain* ont à nouveau été à la hauteur de leur réputation d'innovateurs en matière de sécurité. Sous la direction des capitaines **Matthew Bedwell** et **Imran Ali**, ils ont conçu un moyen pratique de réduire les risques liés aux opérations manuelles en hauteur.

Quand un navire doit passer d'un type de cargaison à l'autre, l'équipe à bord doit laver les cales. Elle doit pour ce faire placer un boyau à haut débit sur le bord de la cale. Or, ce type de manipulation comporte un risque important. Pour éliminer ce risque et procurer une option plus sécuritaire aux membres d'équipage, l'équipe de l'*Iron Chieftain* a suggéré d'ajouter un support sur la pompe pistolet, de sorte qu'il n'est plus nécessaire que quelqu'un se tienne sur le dessus de l'écouille pour atteindre toutes les parties de la cale.

Nos félicitations à l'équipage de l'*Iron Chieftain* pour avoir à nouveau concrétisé son engagement de créer un milieu de travail sécuritaire et une mention spéciale au capitaine en second **Mykola Yatsenko**, au matelot intégré **Troy Shepherd**, au matelot intégré en chef **Morgan Marra** et au mécanicien de pont **Maksym Chebotnikov**, qui ont fabriqué le support à partir d'un modèle dessiné par l'équipe.

Cette solution ingénieuse et pratique pour le lavage sécuritaire des cales peut être appliquée à d'autres navires de la flotte. ⚓

LE PORT DE BRISBANE, GAGNANT DU PRIX DE TRANSPORT ÉCOLOGIQUE CSL AUSTRALIA



Lors du 21^e dîner de remise des prix de l'industrie maritime australienne, en novembre, **Rhiannah Carver**, coordonnatrice des Programmes environnementaux de CSL, a eu l'honneur de présenter le prix de transport écologique CSL Australia au port de Brisbane.

Attribué par un comité de juges éminents, ce prix annuel vise à souligner une contribution exceptionnelle à la protection et à l'amélioration de l'environnement dans le secteur maritime.

« Le prix a été remis au port de Brisbane en raison, principalement, de son projet pilote novateur de traitement des eaux de ruissellement, a souligné Rhiannah Carver. Ce projet porte sur des mesures d'atténuation en amont pour empêcher l'écoulement en surface des eaux de ruissellement et l'infiltration des sédiments, nutriments et contaminants qu'elles laissent dans le milieu environnant. »

Au cours de la cérémonie, Rhiannah a également été honorée et hautement louangée, en tant que jeune professionnelle, pour avoir contribué de manière importante au monde maritime et à l'industrie des transports de l'Australie. ↴

À LA MÉMOIRE DE SKIP GILLHAM



Il y a quelques années, l'auteur et historien maritime **Skip Gillham** a rédigé un livre sur les navires d'après-guerre de Canada Steamship Lines. Le président de CSL d'alors avait accepté d'appuyer l'initiative de Skip, et notamment de commander quelques centaines d'exemplaires préliminaires. En retour, le président avait demandé à examiner le manuscrit définitif, ce à quoi Skip a opposé un refus retentissant.

« Veuillez informer le président que je lui suis reconnaissant pour son soutien, en particulier pour sa commande de livres, a-t-il dit à un représentant de CSL, mais qu'il est hors de question que je soumette la teneur de mon livre à une quelconque approbation. »

Informé de la réaction de Skip, le président a fait une pause, froncé un peu les sourcils, puis déclaré en éclatant de rire : « Sa tournure d'esprit me plaît bien! ».

On pouvait difficilement ne pas aimer Edwin Barry dit Skip Gillham. Auteur de près de 60 livres et de milliers d'articles, historien spécialisé et ami de l'industrie du transport maritime, cet enseignant à la retraite s'était donné la mission de préserver le patrimoine des Grands Lacs — en particulier du côté canadien. Si un bateau naviguait quelque part entre l'île d'Anticosti et Duluth (Minnesota), Skip le savait assurément. Il pouvait relater et détailler un événement, y compris les tragédies qui comptent pour une grande part de la dimension légendaire des Grands Lacs. Skip avait une passion pour l'observation des navires, développée dès son jeune âge alors qu'il accompagnait son père au port de Toronto.

Roger Lelievre, rédacteur en chef et éditeur américain, déclarait récemment au *St. Catharines Standard* : « Tout le monde au Canada, aux États-Unis, voire outre-mer, connaissait Skip Gillham et lui vouait une véritable admiration. Si Skip n'avait pas eu la passion de les consigner, beaucoup de précieuses informations seraient peu à peu tombées dans l'oubli. Il s'est fait un devoir de coucher les faits sur le papier. Il connaissait énormément de gens et il a touché la vie de nombreuses personnes de façon positive, y compris la mienne. »

Skip est bien connu de plusieurs générations de lecteurs de *CSL LeMONDE*. Publiée pendant plusieurs décennies, sa chronique La Flotte d'antan a présenté le profil de nombreux navires de CSL. C'était l'une des rubriques préférées des marins qui aimaient se remémorer les bâtiments sur lesquels ils avaient antérieurement navigué. Skip pouvait récapituler l'histoire des navires depuis l'étape de leur construction jusqu'à celle de leur démantèlement.

Et que dire des photos! En plus de remonter le fil de l'histoire maritime par ses écrits, depuis les bateaux de passagers de la célèbre flotte blanche de CSL jusqu'aux bâtiments modernes de la Classe Trillium en passant par les vraquiers mis au service de l'effort de guerre, Skip étoffait ses articles en puisant dans sa riche collection de photos, dont certaines provenaient de son réseau de collaborateurs (auteurs, historiens, photographes et amateurs). Skip n'hésitait jamais à donner suite aux demandes d'assistance de ses collègues lorsqu'il fallait retracer une photo qui aurait autrement été oubliée dans les replis de l'histoire.

Outre les navires, Skip connaissait les acteurs de l'industrie et personnalisait toujours ses interventions. Voici d'ailleurs un extrait d'une lettre qu'il a adressée au rédacteur en chef de *CSL LeMONDE* à l'hiver 2009 :

« Je vous soumetts une idée d'article. J'ai appris que Harrison Pyke s'est joint au *CSL Spirit*. Or, son père, Brian, est chef mécanicien sur l'English River; Jim, son grand-père, est membre du temple de la renommée de CSL à titre de mécanicien; et, sauf erreur, son arrière-grand-père a aussi navigué sur des bâtiments de CSL. Un marin de quatrième génération au sein d'une entreprise n'est peut-être pas un spécimen unique, mais j'estime que voilà un fait digne d'intérêt qui mérite d'être confirmé. » — Skip Gillham

Décédé en juillet dernier à l'âge de 75 ans après avoir combattu un cancer, Skip avait présenté sa chronique habituelle, *Ships that Ply the Lakes*, au *St. Catharines Standard* plus tôt ce mois-là. Son départ a laissé dans le deuil sa femme **Carol**, ses deux fils, ses petits-enfants, ses demi-frères et demi-sœurs, ainsi que l'ensemble de la communauté maritime. ↴

LA FASCINATION DE MON FILS POUR LE CSL ASSINIBOINE

Par Karyn Lipome

« Le 12 avril 2012, nous avons décidé de nous rendre en promenade à l'écluse 7, à Thorold, en Ontario. **Nicholas**, qui avait presque six ans, adorait observer les bateaux lorsque nous allions aux Mille-Îles. Nous nous sommes donc rendus au Centre des visiteurs de Thorold, à l'écluse 7, sur le canal Welland, où nous avons été reçus par **Terry Dow**, de la Chambre de commerce. Amusée par l'enthousiasme de notre fils pour les bateaux, elle nous a invités à revenir quelques heures plus tard, au moment où le prochain navire, le **CSL Assiniboine**, allait franchir l'écluse. Quand nous sommes revenus, le bateau, qui était en avance sur son horaire, était déjà dans l'écluse.

« Terry nous a dit de descendre rapidement jusqu'à la clôture pour voir le navire de près. Mais nous ignorions qu'elle avait contacté le navire et informé son capitaine de la présence d'un jeune amateur de bateaux. Pendant l'abaissement du bateau dans l'écluse, un employé de la Voie maritime est venu à la clôture et a demandé si quelqu'un attendait une livraison. Nous ne savions quoi répondre jusqu'à ce que nous voyions le nom de Terry Dow sur l'enveloppe qu'il avait à la main. Nous avons alors pensé que celle-ci nous était destinée. À l'intérieur, nous avons trouvé une casquette à l'effigie du *CSL Assiniboine*, une tablette Hershey et quelques Tootsie Pops. Nous pouvions, à ce niveau, voir l'intérieur de la passerelle et nous avons aperçu le capitaine. Il a salué vigoureusement Nicholas de la main et a pointé sa casquette en levant les pouces. Cet échange fut court, mais notre fils s'en souvient encore.

« Après que le *CSL Assiniboine* eut passé l'écluse, nous sommes retournés au Centre des visiteurs pour remercier Terry Dow, mais elle était déjà partie. Par un pur hasard, nous avons croisé des employés de CSL dans le Centre, dont l'un était mécanicien à bord du *CSL Assiniboine*. Il a dit à Nicholas à quel point il était chanceux d'avoir eu une casquette et que cela arrivait très rarement. Il fit alors un appel pour savoir qui était le capitaine. Il nous informa qu'il s'agissait de **Feroze Irani**. Après avoir remercié le mécanicien, nous nous sommes dirigés vers l'écluse 3, à St. Catharines, pour revoir le *CSL Assiniboine*. Arborant fièrement sa casquette, Nicholas a pu voir dans la passerelle et crier « Merci » au capitaine Irani.

« Le capitaine Irani est un ambassadeur exceptionnel de CSL. C'est la raison pour laquelle le *CSL Assiniboine* est le bateau de Nicholas, qui, depuis ce 12 avril 2012, porte fièrement sa casquette du *CSL Assiniboine* tous les jours partout. » ↴



Nicholas Lipome devant le *CSL Assiniboine* à l'écluse 7 du canal Welland le 12 avril 2012.

DES STAGIAIRES PARLENT DE LEUR EXPÉRIENCE DE TRAVAIL À CSL

Pour un étudiant, un stage est un excellent moyen d'acquérir des compétences et une expérience précieuses dans son domaine et d'avoir un accès unique au « monde réel » de CSL et de l'industrie maritime. En retour, le stagiaire apporte une perspective et des idées nouvelles à l'entreprise et lui offre une occasion inestimable d'évaluer et de recruter le talent.

Au cours de l'année, CSL a employé 21 stagiaires dans divers services. Voici ce que quelques-uns d'entre eux avaient à dire au sujet de leur expérience à CSL.



Madeline Kramer, stagiaire aux STM, Groupe CSL
Étudiante en génie maritime au Stevens Institute of Technology

J'ai travaillé au bureau de CSL Americas comme stagiaire aux Services techniques mondiaux sous la direction de **Sheldon Wong** et de **Kevin Begley**. C'est l'esprit communautaire que j'y ai le plus apprécié. L'atmosphère de travail et de collaboration à CSL Americas m'a vraiment inspirée et m'a sans

contredit aidée à réussir mon stage. L'une des tâches importantes qui m'ont été confiées a été de déterminer si on devait apporter des modifications au panneau d'écouille d'un navire. Je me suis servi de dessins, de photos, de configurations de chargement et d'AutoCAD pour modéliser les conditions. Ensuite, nous avons analysé les conditions de chargement par rapport au chargeur à terre. En utilisant le transchargement dans d'autres écouilles, on a déterminé qu'aucun panneau d'écouille n'avait à être modifié et qu'il suffisait de couper les rails. Ce projet m'a fait comprendre les avantages du travail en équipe et de la pensée originale. Je suis très heureuse d'avoir eu la possibilité de travailler pour CSL Americas. Merci à tous ceux qui ont rendu cette expérience possible.

Olivier La Forge, stagiaire à la Trésorerie, Groupe CSL



Étudiant en commerce avec majeure en finances à l'Université Concordia

« J'ai eu le plaisir de travailler avec l'équipe de la Trésorerie et des finances sous le mentorat de **Yajaira Collante**, gestionnaire principale, Trésorerie. Avant mon stage, je ne connaissais pas CSL et l'industrie maritime m'était presque inconnue. J'ai rapidement constaté l'importance de la navigation au Canada

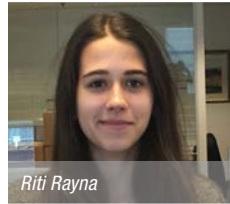
et j'ai été impressionné par l'envergure mondiale de CSL ! J'ai été renversé par l'enthousiasme et le dévouement de ses gens ainsi que par le souci de toute l'équipe d'enrichir ma formation en tant qu'étudiant et futur professionnel. Qu'il s'agisse de mieux connaître les pratiques mondiales de gestion de l'encaisse, les projets de financement, les opérations de couverture de change ou même le mode de fonctionnement d'une courroie en boucle, il y a beaucoup à apprendre à CSL et je tiens à remercier tous ceux qui m'ont aidé dans mon parcours. »



Tao Li, stagiaire aux Opérations techniques, Canada Steamship Lines; Étudiant en architecture océanique et navale à la Memorial University

« Durant mon stage à CSL, j'ai été encadré par **Mark Harney**, directeur technique, Flotte, au service des Opérations techniques. J'ai vraiment apprécié l'atmosphère de travail ainsi que la gentillesse et la patience dont les gens ont fait preuve en répondant à toutes mes questions. L'aspect de mon stage

que j'ai aimé le plus a été mon voyage à bord du Oakglen entre le port de Montréal et Les Méchins, qui a duré plus de 36 heures. La tâche la plus intéressante et stimulante qu'on m'a demandé d'accomplir a été de calculer la consommation de carburant de chaque autodéchargeur de la Classe Trillium, ce qui m'a permis de me familiariser avec le fonctionnement des moteurs et la consommation de la flotte. »



Riti Rayna, stagiaire à la flotte, Canada Steamship Lines
Étudiante en génie mécanique à l'Université Concordia

« J'ai eu le privilège de travailler avec **Sergiy Katayev**, gestionnaire principal, Intégration des projets, aux Opérations techniques. C'est un homme très compétent et il m'a appris beaucoup. Sous sa direction, j'ai pu me consacrer, avec tous les gens du service, à diverses tâches, qu'il s'agisse de faire

le suivi des bons de commande pour la mise en cale sèche des navires ou d'examiner les contrats de navire et de composer avec l'information environnementale. Le projet le plus intéressant auquel il m'a été donné de participer a été d'élaborer un catalogue d'information pour les boîtes de vitesses des navires et de faire le suivi des pièces de rechange de la flotte. Les gens ici sont formidables et l'aspect le plus intéressant de mon travail a été l'interaction avec mes collègues. J'adore les réunions matinales quotidiennes, qui se passent dans la bonne humeur et nous permettent d'échanger de l'information et d'établir un plan de travail et des mesures de sécurité. C'est vraiment agréable de travailler avec une telle équipe et je conserverai de très bons souvenirs de mon passage ici. »



Sébastien Turcotte, stagiaire aux STM, Groupe CSL
Étudiant en génie mécanique à l'École de technologie supérieure

« Je désire sincèrement remercier **Jean-David Côté**, **Reg Leworthy**, **Frédéric Jauvin** et toute l'équipe des Services techniques mondiaux de m'avoir permis d'accomplir un stage exceptionnel aux bureaux de CSL, à Montréal. En tant que

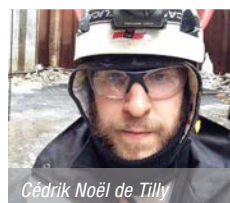
futur ingénieur en mécanique, j'ai grandement apprécié ma première expérience dans l'industrie maritime, car j'ai participé à divers projets intéressants et instructifs. J'ai pu observer, travailler et connaître les systèmes mécaniques liés à différents projets et aux autodéchargeurs. Je retiens surtout l'enthousiasme, la gentillesse et la passion démontrés par mes collègues, qui m'ont permis de vivre une expérience inoubliable. »



Michela Veillette, stagiaire en comptabilité, CSL Americas; Étudiante en finances et comptabilité à la Questrom School of Business de l'Université de Boston

« L'été dernier, j'ai fait un stage au service de la Comptabilité de CSL Americas. Je m'y suis familiarisé avec le fonctionnement d'un service de comptabilité d'entreprise et j'ai eu la possibilité de participer à des projets se rapportant, notam-

ment, aux comptes créditeurs et aux comptes débiteurs. Emma Roberts, Gisèle Girard et Linda Crist ont été des mentors exceptionnelles et m'ont initiée à plusieurs tâches quotidiennes. Ce que j'ai apprécié le plus à CSL, ce sont les gens et la culture. Je garde un très beau souvenir des excursions du service communautaire et de la fête d'été. J'ai vraiment aimé ces trois mois à CSL et je tiens à exprimer toute ma reconnaissance à ceux qui ont enrichi mon expérience. »



Cédrik Noël de Tilly, stagiaire à la flotte, Canada Steamships Lines
Diplômé en architecture navale de l'Institut maritime du Québec et étudiant en génie mécanique à l'École de technologie supérieure

« J'ai fait deux stages distincts aux Opérations techniques sous la direction de **Marc Rivard**, directeur, Architecture navale et planification de l'acier, et j'ai grandement apprécié mon

expérience. Durant le premier stage, mon travail a consisté à rédiger des spécifications pour des travaux d'hiver et la cale sèche; j'ai aussi été appelé à participer à une analyse de vibration et à quelques inspections de navire. Cela m'a donné une bonne idée du travail d'inspecteur à CSL et m'a enseigné à toujours utiliser les données les plus valides possibles pour ne pas avoir à répéter le processus de collecte de l'information. Lors de mon second stage, j'ai participé à deux cales sèches différentes au cours de l'hiver. J'ai surveillé les travaux métalliques et j'ai principalement vu à ce qu'ils correspondent aux plans. En tant qu'étudiant en génie mécanique, j'ai trouvé très instructif d'assister à l'exécution du travail et de voir comment les choses sont assemblées. »

– LE SAVIEZ-VOUS ? –
DANS LE MONDE.
90%
DES MARCHANDISES SONT LIVRÉES
PAR NAVIRE.

LIVREPARNAVIRE.COM

UN TRANSPORT ÉCOLOGIQUE ET RESPONSABLE QUI GÉNÈRE DES MILLIERS D'EMPLOIS AU QUÉBEC. ET ENCORE PLUS DE PLAISIR CHEZ VOUS.

LIVRÉ PAR NAVIRE : PROMOUVOIR LE MARITIME AUPRÈS DU GRAND PUBLIC

Une nouvelle campagne déployée par la Société de développement économique du Saint-Laurent vise à sensibiliser les québécois à l'importance de l'activité maritime et du fleuve Saint-Laurent dans la vie quotidienne.

La campagne promotionnelle, qui comprend plusieurs vagues d'affichage et de publicité ainsi qu'un jeu vidéo pour les plus jeunes a été développée dans la foulée d'un sondage qui a révélé que le maritime est méconnu du grand public, ce qui engendre une perception négative sur certains aspects. Un message clé de la campagne est que 90 % des marchandises sont livrées par navire, ce qui inclut la majorité des biens que nous consommons quotidiennement.

Pour plus d'info, visitez www.st-laurent.org.

CSL DANS LA COMMUNAUTÉ

DES EMPLOYÉS DE CSL PAGAYENT POUR LES ENFANTS MALADES



Des employés de Canada Steamship Lines ont à nouveau sorti leurs pagaies pour participer à la course de bateaux-dragons au profit de la Fondation du CHU Sainte-Justine, un organisme sans but lucratif ayant pour mission d'améliorer la santé des enfants et des futures mamans. Avant et après la course, le personnel a tenu des événements de financement, dont un encan silencieux et un festin viking qui, combinés au soutien généreux des partenaires de CSL, ont produit des recettes de 6 000 \$ pour la Fondation. L'équipe La Chasse-Galerie a remporté la finale contre le Dragon Conqueror, obtenant le trophée de la meilleure équipe. Just-In Time s'est classée troisième, suivie des Vikings of the Great Lakes.

DU GOLF EN APPUI À LA MISSION OLD BREWERY



Le quatuor de CSL, composé de **Stephane Legault, Rhiannah Carver, Ivano Franchetto et Stéphanie Gilbert**, a pris le départ du Tournoi annuel Ken Reed au profit de la Mission Old Brewery de Montréal. Au total, 210 000 \$ ont été recueillis pour la Mission, qui se consacre à combler les besoins essentiels des sans-abris et à trouver des solutions concrètes et durables pour mettre fin à l'itinérance.

ERIKA MARCHE POUR LES SOINS ET LA RECHERCHE SUR LE CANCER

En septembre, **Erika Sanchez** a participé à la marche Jimmy Fund du Marathon de Boston en appui au Dana-Farber Cancer Institute, qui se consacre aux soins et à la recherche en vue d'améliorer le taux de survie des patients atteints de cancer. Erika remercie tous les gens de CSL qui ont fait des dons. « Cet événement se voulait une pensée pour ceux d'entre vous qui ont perdu une mère, un père, une sœur, un frère, un cousin ou un ami et pour les patients actuellement aux prises avec cette affreuse maladie. »



NETTOYAGE DU MARAIS DE FOREST RIVER



Des bénévoles de CSL Americas ont participé à un nettoyage des rives du marais salant du parc de conservation Forest River, organisé par Salem Sound Coastwatch. Plus de 23 kg de débris y ont été amassés, dont des petites billes, qui menacent la santé des oiseaux et des animaux marins, qui les confondent avec de la nourriture. On a aussi retiré de la lépидe densiflore, une plante vivace envahissante tolérante au sel qui prolifère rapidement sur les bassins versants côtiers.

DES ÉQUIPES DE CSL EUROPE METTENT LES VOILES POUR LES CADETS DE LA MARINE

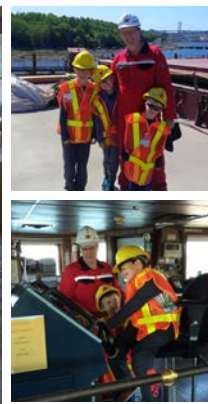
par Madhu Hafiz

En juin, l'équipe de CSL Europe a participé à une régates de voiliers organisée par un organisme de bienfaisance clé, le MSSC (cadets de la marine). Après une courte séance d'instructions du skipper, chaque membre de l'équipe s'est vu confier une tâche. La gestion du poids de l'équipage à bord était l'un des facteurs clés pour augmenter la vitesse du bateau. Chaque fois



qu'elle entendait crier « Vent devant », l'équipe gagnait rapidement l'autre côté du voilier en marchant, en grimpant ou en rampant. Cet exercice exigeant a permis de mettre à l'épreuve la vigueur de chacun et de terminer la journée dans la bonne humeur. La régates a donc été une belle occasion de renforcer l'esprit d'équipe et a permis aux participants de se frotter aux défis et à la physique de la voile de compétition.

LES FILS MARTIN VISITENT L'ATLANTIC HURON



C'était le branle-bas sur l'*Atlantic Huron* lorsque les fils Martin sont montés à bord pour une visite en juin dernier à Halifax. Fascinés par tout l'équipement de pointe à bord, **Ethan**, 9 ans, **Liam**, 8 ans, et **Finn**, 5 ans, ont exploré le navire sous le regard attentif du capitaine **Jim Perkins** et de leurs parents, **David** et **Laurence**. Selon **Blake Fisher**, directeur, Marketing et service à la clientèle, qui

avait organisé la visite, les enfants ont su poser de bonnes questions et se sont beaucoup amusés.

LE RALLYE EN CANOT DU WWF



Le 16 juin, une équipe de CSL a participé au tout premier Rallye en canot du WWF au Parc de la Rivière-des-Mille-Îles. Soixante canoteurs de cinq grandes entreprises canadiennes se sont joints à une chasse au trésor en appui aux initiatives de protection des rivières sauvages de WWF-Canada. On y a recueilli au total 8 840 \$. Représentaient CSL :

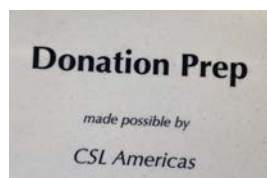
Rhiannah Carver, Prमित Patel, Jane Laroque, Mariya Vlaeva, Benoit Chuniaud, Frédéric Nepveu, Étienne Séguin-Bertrand, Alexandre D'Astous, Julie Jacob et Emmanuel Viens.

DES GENS DE CSL REDONNENT AU COMMUNITY GIVING TREE

Des employés de CSL Americas ont donné de leur temps à l'initiative Community Giving Tree (CGT) pour trier des vêtements neufs et usagés ainsi que des jouets peu utilisés donnés par des résidents locaux pour être distribués à des enfants démunis durant les Fêtes. Le CGT est un organisme sans but lucratif ayant pour mission d'aider les familles à faible revenu du nord-est du Massachusetts en fournissant des vêtements recyclés, du matériel pour bébés et d'autres biens essentiels. Un esprit de joie et de camaraderie animait les bénévoles de CSL, heureux de poser des gestes significatifs pour la communauté, en particulier pour les enfants, qui sont les véritables bénéficiaires de cette aide.



BEVERLY BOOTSTRAPS OUVRE SES NOUVEAUX LOCAUX



Il y a dix ans, CSL Americas s'associait à Beverly Bootstraps, un organisme sans but lucratif qui aide les personnes et les familles à changer leur vie en leur

fournissant des ressources essentielles et en favorisant leur autonomie. En 2014, l'entreprise a fait une promesse de don de 100 000 \$ à l'organisme sur une période de cinq ans pour l'aider à se reloger dans des locaux plus fonctionnels. Grâce à l'appui de CSL et d'autres donateurs, Beverly Bootstraps a acheté et rénové un nouveau bâtiment pour porter son espace de 3 700 à 13 000 pieds carrés et y ajouter de nouvelles ressources précieuses. Les nouveaux lieux ont été inaugurés le 18 avril. Ils améliorent de manière profonde la façon dont Beverly Bootstraps influence la vie des gens dans le besoin.

LE DÉJEUNER DES HÉROS DE CSL AMERICAS ET DE LA CROIX-ROUGE DES É.-U.



La Croix-Rouge des États-Unis a demandé à CSL Americas de présenter le Red Cross Moment Award lors d'une cérémonie tenue à Danvers le 31 mars. **Mubarak Hasan**, directeur, Finances, a remis le prix au nom de CSL à **Denise Moses** – une personne aveugle au sens de la loi qui s'est présentée à la Croix-Rouge afin de suivre une formation d'infirmière auxiliaire. Forte de l'appui de la Croix-Rouge, Mme Moses a su vaincre de nombreux obstacles avant de pouvoir obtenir son diplôme. Son prochain objectif est de devenir infirmière licenciée.

DES ÉTUDIANTS AGISSENT EN FAVEUR DE LA PROPRETÉ DES OCÉANS

Du personnel de Salem Sound Coastwatch (SSC) et des étudiants du secondaire participant au programme Talking Trash for Clean Oceans ont visité les bureaux de CSL Americas en avril pour présenter leurs projets. Ce programme s'inscrit dans l'initiative de sensibilisation à la conservation des océans de SSC; il a démarré et pris son essor grâce à des dons de CSL. Les étudiants doivent notamment s'attaquer au recyclage des mégots de cigarettes, qu'on amasse chaque année par millions au cours d'opérations de nettoyage des plages. En fournissant des contenants de récupération pratiques, on pourra empêcher l'infiltration de mégots dans les eaux. Ceux-ci ne sont pas biodégradables et, s'ils ne sont pas mis aux rebuts, ils peuvent libérer plus de 60 toxines nuisibles à la vie marine.

Les débris de plastique sont aussi dangereux pour la vie marine. Un groupe d'adolescents conçoit des sacs de magasinage réutilisables, qui seront distribués à la communauté. Une étudiante a fait un exposé sur ses démarches afin de provoquer des changements par des pressions auprès des autorités municipales de Salem pour faire bannir les sacs de plastiques des commerces de détail et favoriser la transition aux sacs réutilisables.



Le stand de la Chambre de commerce maritime

CSL S'ASSOCIE AVEC CMC POUR FAIRE VALOIR LES AVANTAGES ENVIRONNEMENTAUX DU TRANSPORT MARITIME

Jerry Dabrowski, d'Ottawa, est sur le point de vivre l'aventure d'une vie après avoir gagné un voyage d'une journée et demie dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime à bord d'un navire de la Classe Trillium pendant la saison de navigation 2017.

La Chambre de commerce maritime (CMC) a invité Canada Steamship Lines à être son partenaire pour le concours « Gagnez un voyage sur un navire des Grands Lacs » dans le cadre du programme de son premier festival d'été en vue de faire connaître les avantages environnementaux du transport maritime. Ce concours a été la grande attraction du stand de CMC à trois événements, à Port Colborne, Brockville et Windsor, qu'ont fréquentés quelque 430 000 personnes.

Environ 3 000 personnes se sont arrêtées au stand pour échanger et s'informer sur les investissements dans les nouveaux navires et sur les avantages environnementaux de la navigation et pour prendre des articles promotionnels. Le formulaire de M. Dabrowski, émis au Brockville Ribfest, a été tiré parmi près de 500 inscriptions au concours. ↴

FUSION CMC/AAC VISE À CRÉER UNE VOIX FORTE POUR LA NAVIGATION COMMERCIALE AU CANADA ET AUX É.-U.



De gauche à droite : Ray Johnston, président intérimaire (CCM), Wayne Smith, président (CCM), Allister Paterson, président, Canada Steamship Lines et président (AAC), Kirk Jones, v-p, Développement durable, affaires industrielles et gouvernementales chez CSL et président intérimaire (AAC).

La fusion de la Chambre de commerce maritime (CCM) et de l'Association des armateurs canadiens (AAC) donnera lieu à la création d'une voix forte et unie dans le domaine de la navigation commerciale au Canada et aux États-Unis.

« Nous regroupons deux organisations qui ont fait avec succès la promotion de la navigation commerciale depuis plusieurs décennies. Les deux associations reconnaissent que nous avons des buts et des problèmes communs et qu'en fusionnant nos ressources, nous parviendrons à défendre de manière plus forte la croissance à venir de notre industrie, » a dit **Wayne Smith**, président du conseil de la Chambre de commerce maritime.

Allister Paterson, président du conseil de l'AAC a ajouté : « Un de nos objectifs communs consiste à favoriser un climat de réglementation à la fois harmonieux et efficace à la grandeur de la région binationale des Grands Lacs et du Saint-Laurent, ainsi que le long des côtes est et nord. Ensemble, nos équipes travailleront désormais main dans la main pour livrer ce message au public, aux médias, ainsi qu'à tous les paliers de gouvernement au Canada et aux É.-U. ».

Brian Benko, membre du conseil d'administration de la Chambre de commerce maritime et vice-président des approvisionnements chez ArcelorMittal Dofasco a déclaré : « La Chambre représente un éventail à la fois vaste et unique d'intervenants dans le domaine de la navigation maritime, incluant des clients industriels. Cette fusion permet à l'association d'accroître son efficacité au nom de tous les membres afin d'assurer que le système des Grands Lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent demeure une façon à la fois rentable et concurrentielle de transporter des marchandises en Amérique du Nord et vers des destinations situées à l'étranger. »

Les membres des deux associations industrielles ont approuvé officiellement la fusion le 28 septembre 2016. Basée à Ottawa, Canada, l'entité ainsi fusionnée conservera le nom de Chambre de commerce maritime. ↴

Nouvelles embauches

GROUPE CSL

Karin Jonsson a été embauchée à titre de contrôleur corporative le 4 avril 2016.

Benoit Chuniaud a été embauché à titre d'analyste d'affaires le 11 avril 2016.

Jean-Luc Plante a été embauché à titre de gestionnaire, Formation et développement, le 2 mai 2016.

Olivier La Forge a été embauché à titre d'analyste, Trésorerie, le 5 septembre 2016.

Hélène Cloutier a été embauchée à titre de commis de bureau le 2 mai 2016.

Marja Lagacé a été embauchée à titre d'analyste principale, Intégration, le 6 juin 2016.

Stéphanie Aubourg a été embauchée à titre de directrice et partenaire d'affaires, RH, le 8 août 2016.

Johanne Couture a été embauchée à titre de gestionnaire principale, Intelligence d'affaires, le 12 septembre 2016.

Josée Rotondo a été embauchée à titre d'adjointe administrative, RH, le 13 septembre 2016.

Francisco Valdez a été embauché à titre de coordonnateur d'équipage le 4 octobre 2016.

Hassane Moussaoui a été embauché à titre d'analyste, Réseaux TI le 12 décembre 2016.

CSL CANADA

Philippe Dassylva a été embauché à titre d'opérateur de navire le 18 juillet 2016.

CSL AMERICAS

Allen Dobie a été embauché à titre de directeur, Développement des affaires, le 27 juin 2016.

Anamaria Dinescu a été embauchée à titre d'adjointe administrative le 14 novembre 2016.

Karina Pena-Seda a été embauchée à titre d'assistante, Marketing, le 12 décembre, 2016.

CSL AUSTRALIA

Seta Samimi a été embauchée à titre de directrice, RH et Recrutement d'équipage, le 18 juillet 2016.

Rhys Adam Hounslow a été embauché à titre de gestionnaire principal, Opérations techniques, le 18 juillet 2016.

Promotions/mutations/changements

GROUPE CSL

Maria Attardo est entrée en fonctions en tant que réceptionniste le 2 mai 2016.

Laura Guerrero a été mutée temporairement au poste d'analyste, Consolidation, le 13 juin 2016.

Laurence Hora a été promu analyste principal, Trésorerie, le 21 mars 2016.

Aline Huot est entrée en fonctions à titre de coordonnatrice, Gestion des risques, le 3 mai 2016.

Bao-Ngan Ngo a été promu gestionnaire, Intelligence d'affaires et intégration des données, le 16 mars 2016.

Todd Wirchnianskyi a été promu gestionnaire, Opérations TI des navires, le 16 mars 2016.

Gwen Levasseur est entrée en fonctions à titre de coordonnatrice, Communications, le 1^{er} novembre 2016.

CSL CANADA

Natalie Heyeur est devenue adjointe administrative d'Allister Paterson, président, le 22 août 2016.

Jane Larocque est entrée en fonctions à titre d'adjointe technique le 22 août 2016.

Jonathan White a été promu gestionnaire principal, Services de transport, le 1^{er} septembre 2016.

CSL AMERICAS

Sarah Le Gal a été promue gestionnaire, Marketing et Service à la clientèle, le 1^{er} mai 2016.

Andrew Lennox a été muté de CSL Australia à CSL Americas en tant que gestionnaire, Opérations techniques, le 2 mai 2016.

Départs à la retraite

Kevin Johnston a pris sa retraite le 22 mars 2016 après 29 années de service.

Johanne Branchaud a pris sa retraite le 22 juillet 2016 après deux années de service.

Bill Fowler a pris sa retraite le 30 avril 2016 après 44 années de service.



Bill Fowler



Jim Swetland

Jim Swetland a pris sa retraite le 29 juillet 2016 après 12 années de service.

John Bentum a pris sa retraite le 1^{er} juillet 2016 après 18 années de service.

Ralph Reeves a pris sa retraite le 1^{er} avril 2016 après 18 années de service.

Richard Samson a pris sa retraite le 1^{er} avril 2016 après 14 années de service.

Gerald Stemmler a pris sa retraite le 1^{er} juillet 2016 après 24 années de service.



Gerald Stemmler (cadeau remis par le capitaine Duane Dempsey)

Hugh Ellis a pris sa retraite le 5 mai 2015 après deux années de service.

Naissances

Chantal Picard et son conjoint Maxime Chevalier ont donné naissance à Samuel Chevalier le 28 juin 2016.



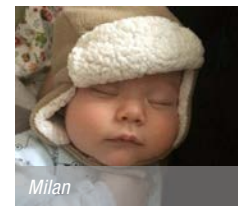
Samuel



Olivia

Jean-Luc Plante et sa conjointe Émilie Demers Moreau ont donné naissance à leur fille Olivia Plante le 24 septembre 2016.

Caroline Denis et Coryell Boffy ont donné naissance à leur fils Milan Boffy-Denis le 5 novembre 2015.



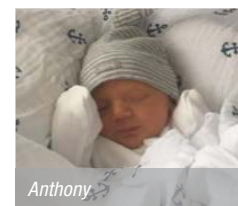
Milan



Miika

Jean-Frédéric Lavoie et Helena Corston ont donné naissance à leur fils Miika Lavoie le 31 mai 2016.

Catherine Lapointe et Florian Burget ont donné naissance à leur fils Anthony Burget le 1^{er} décembre 2016.



Anthony



Kai

Sheldon Wong et sa conjointe Fangmin Liu ont donné naissance à leur fils Kai Wong le 15 mai 2016.

Heppy Oktosesarina et son conjoint Ricardi Simanjuntak ont donné naissance à leur fille Karin Ronauli Simanjuntak le 23 mai 2016.



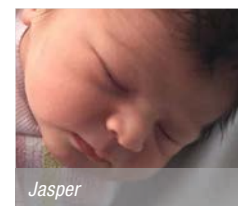
Karin



Ufairaa

Mega Ayu Putiyando et son conjoint Rizqi Hermawan ont donné naissance à leur fille Ufairaa Nafla Hermawan le 1^{er} mai 2016

Claudia Mauri et son conjoint Adam Harley ont donné naissance à leur fils Jasper Harley le 2 mai 2016.



Jasper



Mariages



David et Sam



Jessica et Orron

David Gajlewicz s'est marié avec Samantha Lakeman le 30 juillet 2016.

Jessica Hart (nom de jeune fille **Whalan**) s'est mariée avec Orron Hart le 1^{er} septembre 2016.

Réalisations

CSL CANADA

Loïc Rochier a participé au demi-marathon de New York en mars 2016, à celui de Boston en avril 2016 et à l'Iron Man de Mont-Tremblant en août 2016.

Catherine Guy a participé au marathon de Chicago en octobre 2016.

GROUPE CSL

Ryo Sugitani a participé au triathlon de Mont-Tremblant en juin 2016 et au demi-marathon de Lachine en août 2016.

In Memoriam

CSL tient à offrir ses plus sincères condoléances aux familles des ex-employés suivants :

Monique Arbour Ducap est décédée le 21 décembre 2015.

Margaret Hanacek est décédée le 10 mars 2016.

Capitaine Gilbert Traversy qui a pris sa retraite en 1987 après 25 ans de service, est décédé le 13 novembre 2016.

Capitaine Iurii Tykhonin est décédé le 1^{er} juin 2016.

LE COMMANDANT MATTHEW SNOOK LAISSE UN HÉRITAGE D'AMITIÉ, D'ESPRIT DE FAMILLE ET DE FIERTÉ MARITIME

Anita Lambe était élève-officière à bord de l'*Atlantic Huron* en 2008 lorsqu'elle a rencontré **Matthew Snook** pour la première fois. Ce Terre-Neuvien imposant et jovial ne tarda pas non seulement à devenir un mentor, mais aussi un grand ami. Et il lui a transmis une leçon essentielle qu'elle n'a jamais oubliée.

Snook, alors troisième lieutenant à bord, aidait patiemment Lambe à conduire l'énorme vraquier de 23 000 tonnes. Il insista pour que Shorty – c'était le surnom qu'il lui donnait - utilise la totalité de l'information, des outils et des ressources dont elle disposait pour mener le bâtiment à destination et ne se limite pas aux aides à la navigation. Il ne voulait pas qu'elle se fie uniquement aux systèmes de radar perfectionnés de l'*Atlantic Huron*. Il savait que, comme tout système, ceux-ci pouvaient défaillir.

« Si on voyait une lumière ou quelque chose sur un point, il me disait : "Ok, Shorty, regarde maintenant la carte marine et repère cette lumière. Ensuite, va à la fenêtre et compare, puis dis-moi ce que tu vois" », se souvient Lambe.

Ce conseil peut sembler évident, mais « nous restons parfois rivés au radar et à tous les écrans, souligne-t-elle. Il voulait que je sorte de ma zone de confort et que je sois bien consciente de ce qui se passait au-delà de la fenêtre. Cela a été un bel exercice d'apprentissage, que j'ai repris avec tous mes élèves-officiers. »

Snook prenait le temps de s'assurer que Lambe soit à l'aise avec la timonerie. Il s'assoit près d'elle pendant qu'elle s'acquittait de toutes les tâches de son carnet d'apprentissage. Il savait qu'elle pouvait réussir tout ce qu'elle pouvait tenter – et il la faisait se sentir en confiance.

« J'ai passé un mois et demi en observation avec lui et nous sommes devenus de vrais bons amis par la suite, dit-elle. Il m'a donné confiance en ma capacité de devenir officière et d'aller de l'avant. »

Le commandant, qui a obtenu ses galons moins de deux ans avant de décéder du cancer, à 34 ans, était bien aimé de ses collègues, de sa famille et de ses amis. Tous se rappellent son attitude décontractée, son sourire contagieux, son plaisir à faire rire les autres et son amour de la mer.

« Il était unique, affirme **Shannon Currie**, une autre camarade de bord. Il m'a fait tellement rire à de nombreuses reprises. Je me sens privilégiée que nos routes se soient croisées. »

Snook, qui a grandi dans le village de pêche de Harbour Breton, à Terre-Neuve, a hérité de son père, **Manuel**, pêcheur, l'amour de la navigation. Il a d'abord étudié en commerce à l'université Memorial, mais sa passion l'a mené à l'institut maritime et à sa carrière à CSL. Snook était premier lieutenant à bord du *Salarium* lorsqu'il nous a quittés, le 23 juillet 2015.

« S'il n'était pas tombé malade, il serait déjà capitaine », croit **Joey Ransom**, grand ami de Snook et capitaine du *Salarium*. Dans l'année qui a précédé son décès, je l'ai fait manœuvrer le navire avec moi. Il a réussi son examen de commandant et il était prêt. »

Ransom, qui a d'abord été collègue de Snook à bord de l'*Atlantic Huron*, où ils étaient respectivement deuxième et troisième lieutenants, rit encore en se remémorant ses plaisanteries. Snook était aussi un ami sur lequel Ransom pouvait compter, bavardant au téléphone avec le fils de Ransom lorsqu'il était de retour à la maison ou aidant Ransom à se livrer au plaisir coupable de manger des « chips » tout en regardant *Game of Thrones* ou *Deadliest Catch* les jours de congé.



Le plus important, toutefois, c'est que Snook était toujours là pour n'importe lequel de ses camarades de bord. « Il vous aurait donné sa chemise, souligne Ransom. Il était toujours là pour les autres et accomplissait à la lettre son travail, dont il tirait une vraie fierté. »

Snook a été un exemple et un mentor pour plusieurs de ses collègues, y compris **Sean Cox**, originaire lui aussi de Harbour Breton.

« Nous avons grandi dans le même patelin et je l'admire. Lorsque j'ai débuté ma carrière de marin, j'ai eu la chance d'être son camarade à bord du premier navire sur lequel j'ai navigué à CSL, affirme Cox. Matt m'a pris sous son aile et m'a guidé durant ma période d'adaptation à l'industrie. Je lui dois beaucoup de ce que je suis maintenant devenu. »

Même de son lit d'hôpital, Snook a pris le temps d'envoyer des messages à Lambe pour l'encourager et pour s'assurer qu'elle allait bien lorsqu'il savait qu'elle traversait une période difficile de sa vie. « Il essayait de me faire rire. Il était comme ça », se rappelle-t-elle.

Qu'il s'agisse de jouer de la guitare dans sa cabine, d'encourager « ses » Canadiens de Montréal ou de camper, chasser ou pêcher, Snook était toujours prêt à partager son plaisir avec les autres. Il aimait aussi passer du temps avec sa famille, notamment avec sa mère, ses sœurs, ses nièces et son neveu, dont les photos et les dessins occupaient une place d'honneur dans sa cabine.

Mais la grande joie de sa vie était sa femme, Jill, et Cody, leur bichon maltais croisé caniche, son « copain ».

« Snook et sa "Jilly-bean" étaient un couple tout à fait bien assorti qui menait une belle vie », affirme Lambe.

Chaque fois que Lambe entend la chanson *In Spite of Ourselves*, de John Prine, elle pense à la fois où Snook a sorti sa guitare et l'a chantée en pensant à Jill et à lui.

« Malgré nous, nous finirons assis sur un arc-en-ciel... », chantait-il. Cet arc-en-ciel est apparu beaucoup trop tôt pour Snook, estiment sa famille et ses amis – qui se sentent toutefois tous privilégiés d'avoir connu cet homme qui, comme l'a décrit son camarade de bord **Lloyd Leamon** « riait de tout son cœur et souriait de toute son âme. » ↴

PRIX DE RECONNAISSANCE CSL

De juillet à décembre 2016

GROUPE CSL

EMPLOYÉS DE BUREAU

30 ANS

Anna Ranno, comptable, Corporatif et régime de retraite

20 ANS

Lina Li Lim Fong, parolégale principale

15 ANS

Sean Heusser, directeur, Applications Web

Bao-Ngan Ngo, gestionnaire, Intelligence d'affaires et intégration des données

10 ANS

Moirá Quinlan, généraliste, RH

5 ANS

Brigitte Hébert, directrice, Communications

CSL CANADA

EMPLOYÉS DE BUREAU

10 ANS

Aline Huot, coordonnatrice, Gestion des risques

Sergiy Katayev, gestionnaire principal, Intégration des projets

5 ANS

Blake Fisher, directeur, Marketing et service à la clientèle

Milena Ganeva, assistante, Qualité et environnement

Jonathan White, gestionnaire principal, Services de transport

MEMBRES D'ÉQUIPAGE

25 ANS

Shawn Leonard, matelot breveté

Wendall Dougan, 2^e cuisinier



De gauche à droite : Le chef mécanicien Ziggy Warias, Nathalie Sykora, v.-p., Opérations techniques et environnement, Shawn Leonard et le capitaine Kenny Thorne.



De gauche à droite: Jonathan White, Gestionnaire principal, Services du transport, Wendall Dougan, et le capitaine Joey Belley.

15 ANS

Emmanuel Quansah, aide-mécanicien



De gauche à droite : Le capitaine Mark Leaney, Emmanuel Quansah et le chef mécanicien Brian Pyke

CSL AMERICAS

EMPLOYÉS DE BUREAU

10 ANS

Rebecca Varnes, gestionnaire principale, Marketing

5 ANS

Andrew Lanclos, développeur, Microsoft/ Sharepoint

Erika Sanchez, assistante confirmée

MEMBRES D'ÉQUIPAGE

15 ANS

Oleg Astapenkov, maître d'équipage adjoint

Andriy German, chef mécanicien

Ruslan Guzunov, maître d'équipage

Volodynyr Ievych, capitaine en second

Oleksandr Ivashchenko, appareilleur

Roman Klyuchnykov, manoeuvre de tunnel en chef

Ivan Kovalyshyn, maître d'équipage

Valeriy Kudlay, manoeuvre de tunnel en chef

Oleksandr Minkov, électricien

Oleksandr Okolets, manoeuvre de tunnel en chef

Lev Ponomaryov, manoeuvre de tunnel en chef

Vyacheslav Pyatkov, capitaine en second

Lidiya Serbul, 2^e cuisinière

Sergiy Skopets, manoeuvre de tunnel

Oleksandr Svidenko, motoriste

Sergiy Tselovsky, 3^e mécanicien

10 ANS

Vladyslav Avramenko, 3^e mécanicien

Viacheslav Bychuk, motoriste

Andriy Dubina, appareilleur

Stanislav Kovalsky, appareilleur

Mykhailo Kuzhel, capitaine en second

Illia Lysenko, 3^e mécanicien

Oleksandr Malnovetskiy, capitaine

Perto Mykhaylovsky, soudeur

Viktor Pantyelyeyev, électricien

Viktor Parkhomenko, appareilleur

Oleksandr Plodenko, cambusier

Sergiy Popov, 2^e cuisinier

Oleksandr Popov, grutier

Anton Rudyk, 2^e mécanicien

Maksym Shestakov, capitaine en second

Denys Symonov, capitaine

Oleksandr Yarovoy, motoriste

Volodymyr Zubak, maître d'équipage adjoint

5 ANS

Andriy Fedin, 2^e électricien

Andriy Kornieiev, 3^e mécanicien

Dmytro Kostin, 4^e mécanicien

Yuriy Kucheryavy, maître d'équipage breveté

Denys Mityev, 3^e officier

Ievgen Pisarev, 3^e officier

Ruslan Polunin, 3^e officier

Artem Serbin, 2^e électricien

Oleksandr Soloviov, 3^e officier

Andrii Tabachkov, 3^e officier

CSL EUROPE

EMPLOYÉS DE BUREAU

5 ANS

Jan Ove Arnesen, opérateur de navire

CSL ASIA

EMPLOYÉS DE BUREAU

5 ANS

Mega Ayu Putriyando, administratrice de bureau

CSL AUSTRALIA

MEMBRES D'ÉQUIPAGE

10 ANS

Brent Anton Mulqueen, cuisinier

Oleksandr Shpirna, capitaine

Viacheslav Agashyn, capitaine en second

Andrii Bilyi, capitaine en second

Borys Byeloshchenko, 3^e mécanicien

Andriy Ozhoga, chef mécanicien

Sergiy Kulishov, chef mécanicien

Sergiy Braslavets, électricien

Oleksiy Ryaboshapka, 2^e mécanicien

Troy James Shepherd, matelot intégré en chef

Matthew Ronald Bedwell, capitaine

Daniel Briggs, matelot intégré

Jeremy Maxwell Close, 3^e officier

Artur Gorelkin, mécanicien de pont

5 ANS

Matthew Ireland, grutier

Steven Malcolm Burke, grutier

Izabella Adamski, grutier

Michael Dutton, grutier

Roy Bogo Remolano, matelot breveté

Gregory Maddawat Guimbatan, matelot intégré

Barrymore M. Torres, matelot breveté

Abraham Balbalosa Calma, matelot breveté

Marvic Glanza, matelot breveté

Alan Tan Del Barrio, matelot breveté

Bernard Balladao Cuaresma, 1^{er} mécanicien

Ervin Gunda, mécanicien de pont

Elmerson Tayaban, 2^e mécanicien

Jude Manual Cabatingan, mécanicien de pont

Jeremiah Abetria Nucum, 3^e mécanicien

Joseph Balitang Buya-ao, matelot breveté

Jayson Panisan Buligon, matelot breveté

Volodymyr Pavlyuchenkov, 3^e mécanicien

Dmytro Ziuzin, 1^{er} mécanicien

Nabeel Ahmed Sirajuddin, 2^e officier

Simon Jon Lord, matelot intégré

Abu Rusd Siddiqui, chef mécanicien

Peter Anthony Low, matelot breveté

Oleksii Babenko, capitaine en second

Richard Charles Ridgeway, cuisinier

Paul Russell Snelling, cuisinier

Roger Arana, mécanicien de pont

Rolando Tomas Viray, mécanicien adjoint, Installation de manutention

Joel Nathan Salmund, matelot intégré en chef

Mark Valdez, 3^e mécanicien

Sione Faitala, matelot breveté

Artem Shpirna, capitaine en second, Transbordement

Noriel Cajefe Ala-an, 1^{er} électricien

Diosdado Panganiban Capacia, matelot breveté

John James Sneddon, 3^e officier

Charvy S. Deala, matelot intégré

Raymond Roque Pangan, matelot breveté

Mark Anthony Blanco, matelot intégré/ professionnel, Transport maritime

Edwin Manguino Perez, cuisinier

John Leo Bautista, gestionnaire adjoint, Opérations, FOTB

Bernardo Borja Calabit, 3^e mécanicien

Romeo Escalona, électricien adjoint

Zaldy Hipolito, mécanicien, Installation de manutention

Janice Sarabia, 2^e mécanicienne

Jeremiah De Vera, gestionnaire, FOTB

Ronald Rivera, 3^e mécanicien