



GREEN MARINE / ALLIANCE VERTE

2012

JANUARY 23 JANVIER

GREEN *marine* magazine DE l'Alliance VERTE

**PORTS MOVE TOWARDS
GREATER SUSTAINABILITY**
Creative environmental initiatives
at Sept-Îles, Montreal, Halifax,
Milwaukee, Windsor

**DÉS PORTS SUR LA VOIE
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE**
Des initiatives environnementales novatrices
à Sept-Îles, Montréal, Halifax,
Milwaukee et Windsor



PROUD TO BE PART OF
THE **GREEN MARINE**
ENVIRONMENTAL
PROGRAM



OCEAN 40

1972-2012

HARBOUR TOWING | TOPSIDE SHIP REPAIR AND INSPECTION
BOATMEN SERVICES | SHIPYARD | SALVAGE | PILOT SERVICES
MARINE EQUIPMENT RENTAL | FLOATING WHARVES | DREDGING

www.groupecan.com | 418 694-1414

Publisher & Editor/
Éditrice & Rédactrice en chef
Joyce Hammock

Associate Editor/
Rédacteur adjoint
Brent Frederick

Editorial Assistant/
Assistante – éditorial
France Normandeau

Creative Coordinator/
Coordonatrice – graphisme
Maia Godon

Associate Creative Coordinator/
Coordonatrice adjointe – graphisme
Karen Halliday

Production & Advertising Coordinator/
Coordonatrice – production et la publicité
Wendy Henrick

Advertising Sales Representative/
Représentant des ventes
Don Burns

Contributing Writer/
Contributeur
Julie Gedeon



Printed on recycled paper/
Imprimé sur papier recyclé

Printed by/
Imprimé par **tc** • TRANSCONTINENTAL



Publisher of Canadian Sillings magazine/
éditeur de la revue Canadian Sillings

PUBLICATIONS MAIL AGREEMENT NO. 41967521
RETURN UNDELIVERABLE CANADIAN ADDRESSES TO
GREAT WHITE PUBLICATIONS INC.,
185, AVENUE DORVAL, BUREAU 304,
DORVAL, QC H9S 5J9
email: subscriptions@canadiansillings.ca

Cover photo/photo page couverture: Sergio Hayashi-Fotolia

ADVERTISERS

Algoma	0BC
Alouette	25
Canfornav Inc.	4
Cliffs	19
Hermont Marine Inc.	33
Lower Lakes Towing Ltd.	6
LNG	36
McAsphalt Industries Ltd.	13
Ocean	IFC
Oceanex	28
Optimarée.	43
Port of Halifax	23
Port of Montreal	11
Port of Sept-Îles	17
St. Lawrence Seaway	15

Port of Montreal makes sustainability a top priority for every activity

8

- 6 FIVE YEARS, AND COUNTING ...
- 14 Sept-Îles first port to have all partners enrolled in Green Marine
- 18 Port of Windsor transforms misused areas into public green spaces
- 22 Port of Halifax joins Green Marine ranks
- 26 Port of Milwaukee prepares for wind power
- 29 McAsphalt signs up its six port terminals as Green Marine participants
- 32 Quebec service builds first North American LNG dual-fuel ferries
- 36 Green Marine prepares garbage management indicator for ships
- 41 Green Tech 2012 hits Quebec City in May with international scope
- 44 New partners support Green Marine efforts

L'ensemble des activités du Port de Montréal sous le signe du développement durable

10

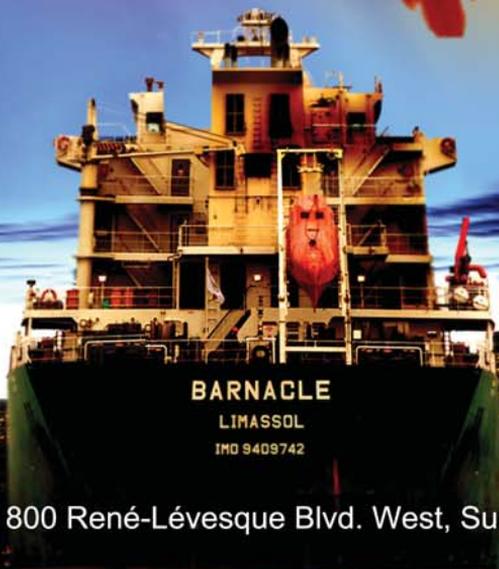
- 7 5 ANS ET ÇA CONTINUE...
- 16 Le Port de Sept-Îles: premier port à voir tous ses partenaires adhérer à l'Alliance verte
- 20 Le Port de Windsor transforme des zones mal fréquentées en espaces verts publics
- 24 Le Port de Halifax se joint à l'Alliance verte
- 27 Le Port de Milwaukee s'apprête à adopter l'énergie éolienne
- 30 Les six terminaux portuaires de McAsphalt se joignent au programme
- 34 Construction au Québec des premiers traversiers à bicarburant en Amérique du Nord afin de tirer profit du GNL
- 39 Nouvel indicateur de rendement pour la gestion des ordures des navires
- 42 Green Tech 2012 s'amène à Québec avec un accent international
- 46 De nouveaux partenaires pour appuyer les efforts de l'Alliance verte

Green Marine thanks Ocean Inc. for its generous sponsorship, which made possible the translation to French of Green Marine Magazine.

L'Alliance verte remercie Océan Inc. pour leur généreuse contribution qui a permis de traduire le Magazine de l'Alliance verte en français.

CANFORNAV inc

A member of the Canadian Forest Navigation Group



BARNACLE

LIMASSOL

IMO 9409742

800 René-Lévesque Blvd. West, Suite 2300, Montreal, Quebec, Canada, H3B 1X9

www.canfornav.com

Chartering Dept.: chartering@canfornav.com

Operations Dept.: operations@canfornav.com

Tel: (514) 284-9193

Fax: (514) 499-1030





GREEN MARINE / ALLIANCE VERTE

FIVE YEARS, AND COUNTING ...

Green Marine marks its fifth anniversary in 2012, with the environmental program having set sail in the fall of 2007 in Quebec City. Five years is a good time to reflect on the journey to date.

It is clear that the marine industry's desire to reduce its environmental footprint is genuine and strengthening. The amount that's been accomplished in five short years is by various accounts impressive.

Green Marine's participant membership has increased 85 per cent since the program's inception and shows no signs of slowing. The membership's steady expansion is definitive proof of the program's increasing vitality.

Our environmental program is specifically meeting the needs of many companies within the maritime world. As a result, a volunteer initiative that was started for shipping companies, ports and terminals operating within the St. Lawrence and Great Lakes has become North American in scope.

This fifth year marks a turning point for Green Marine. The organization is meeting the challenges arising from its rapid growth by adapting its structure to fit a new, larger reality, while maintaining the initiative's original values and goals.

Always keeping Green Marine's core values of rigour, clarity and transparency at the forefront of any change, Green Marine's staff and members will continue to enhance the environmental program by adapting existing performance indicators and developing new ones to encompass the organization's expanded membership, which now includes international shipowners and shipyards.

Green Marine is committed to keeping its place of excellence among environmental initiatives within North America's maritime industry. Diluting the program's standards or requirements is out of the question. In fact, welcoming new members from different sectors is resulting in additional input on environmental and technical committees to extend the program's reach even further.



The story in this magazine's issue about the Port of Sept-Îles being the first port in North America to have all of its terminals and users join Green Marine, as well as the article relating McAsphalt Industries' decision to sign up all of its Canadian terminals, are two prime examples of the program's expanding reach and enthusiasm in welcoming new and varied maritime stakeholders.

Green Marine's solid reputation has already been established, as evidenced by the prestigious Sustainable

Shipping Award that we received last July in London, England, as the Green Shipping Initiative of 2011. As we embark on our fifth anniversary, we're already demonstrating the value that our environmental program has for the industry not only in terms of achieving greater sustainability, but as a successful business program and genuine social commitment. Some of those benefits are highlighted in the story featuring the value-added benefits that shippers are expressing as partners of the Green Marine program.

You can also learn in this issue about some of the concrete, creative environmental initiatives that Green Marine participants are showing by reading, for example, about the new ferries being introduced by the Société des traversiers du Québec, the wind-mill power about to start up at the Port of Milwaukee, or the community projects initiated by the Windsor Port Authority – all of which are testimony to the innovative approaches and true spirit of sharing knowledge and information among Green Marine's participants.

As we return to Quebec City where Green Marine began five years ago, we invite you to join us at Green Tech 2012 on May 29-30 at the Loews Hotel Le Concorde to blow out the candles and join us in realizing our many goals for the next five years and beyond.

David Bolduc,
Executive Director



Setting A Course for the Future



Our latest vessel repowering featuring the most advanced technology and environmental protection available

- 41% reduction in fuel consumption
- Corresponding reduction in GHG emissions
- 46% reduction in SO_x emissions
- 65% reduction in NO_x emissions and generator package
- Fourth vessel to be repowered since the Year 2000
- Shaft alternator
- Economizers
- Water lubricated stern bearings
- Full automation
- Increased annual carrying capacity due to improved performance



**Lower Lakes Towing Ltd.
Lower Lakes Transportation Company**

P.O. Box 1149, 517 Main Street, Port Dover, Ontario, N0A 1N0
Phone 519-583-0982 Fax 519-583-1946
lowerlakes@kwic.com





GREEN MARINE / ALLIANCE VERTE

5 ANS ET ÇA CONTINUE...

L'année 2012 marquera le cinquième anniversaire de l'Alliance verte, inaugurée à Québec, à l'automne 2007. Il s'agit d'un bon moment pour faire une pause et réfléchir sur le chemin parcouru.

Force est de constater que le désir de l'industrie maritime de réduire son empreinte environnementale est réel et grandissant. Déjà, le travail accompli est colossal, compte tenu du peu de temps qui s'est écoulé ! Notre croissance continue en est une preuve tangible : le nombre de participants de l'Alliance verte a grimpé de 85 % depuis nos débuts et ne semble pas vouloir s'arrêter.

Notre programme environnemental répond concrètement à un besoin pour de nombreux intervenants du monde maritime. Ainsi, ce qui devait être au départ une initiative volontaire pour les armateurs, ports et terminaux du Saint-Laurent et des Grands Lacs a maintenant une portée nord-américaine.

Cette cinquième année marque donc un tournant décisif pour l'Alliance verte qui saura relever le défi découlant de cette croissance en adaptant sa structure organisationnelle à la nouvelle réalité tout en préservant les objectifs et les valeurs de son projet initial.

L'équipe de l'Alliance verte, avec la participation des membres, continuera de bonifier le programme environnemental en adaptant et en développant de nouveaux indicateurs de rendement qui répondront à la clientèle élargie, qui inclut maintenant les armateurs internationaux et les chantiers maritimes, toujours dans un souci de rigueur, de clarté et de transparence.

L'Alliance verte a à cœur de garder sa place d'initiative environnementale par excellence de l'industrie maritime en Amérique du Nord. Ainsi, plus grand et plus loin ne rime en rien avec un produit dilué. Au contraire, l'arrivée de nouveaux membres d'horizons et de secteurs différents permet d'ajouter aux comités environnementaux et techniques et de repousser les limites de notre programme environ-

nemental plus loin encore.

L'article concernant le Port de Sept-Îles, le premier à voir tous ses usagers joindre l'Alliance verte, où celui sur Industries McAsphalt, qui réunit tous ses terminaux canadiens au sein du programme, sont de beaux exemples de la pertinence globale de l'Alliance verte et de l'intérêt à réunir plusieurs intervenants sous son aile.

La réputation de l'Alliance verte est déjà bien établie, comme en témoigne le prix d'Initiative environnementale de l'année 2011 reçu aux

Sustainable Shipping Awards, à Londres, en juillet dernier. Nous démontrerons, à l'aube de notre cinquième anniversaire, la valeur ajoutée que représente notre programme environnemental pour l'industrie maritime, non seulement en matière de développement durable mais en tant qu'engagement social et d'affaires. L'article que vous pouvez lire dans ce magazine sur les avantages pour les grands expéditeurs à devenir partenaires de l'Alliance verte en témoigne bien.

Vous pourrez aussi prendre connaissance dans cette édition d'autres actions environnementales inventives et concrètes en lisant les articles sur les nouveaux traversiers de la Société des traversiers du Québec, l'énergie éolienne au Port de Milwaukee et les projets communautaires de l'Administration portuaire de Windsor : autant de preuves de l'ouverture d'esprit et de l'initiative des participants de l'Alliance verte.

Afin de marquer le coup et de souffler nos cinq premières chandelles, nous vous invitons donc là où l'aventure a commencé, à Québec, à l'occasion de notre cinquième colloque annuel sur les technologies vertes, Green Tech 2012, qui se tiendra à l'Hôtel Loews Le Concorde les 29 et 30 mai prochains. Ce sera l'occasion de célébrer et de se pencher sur les objectifs à venir de l'Alliance verte.

David Bolduc,
Directeur général



Port of Montreal makes sustainability a top priority for every activity

BY JULIE GEDEON

The Port of Montreal is assessing every aspect of its operations to become as environmentally sustainable as possible.

“Nothing escapes scrutiny,” said Daniel Dagenais, the Montreal Port Authority’s operations manager. “The sustainability policy approved by the port’s board of directors in June 2010 requires us to analyze the environmental impact of every decision and to minimize that impact before we act.

“Does this stop us from doing things? Certainly not! We’ve done things right in the past with our environmental policy, and continue to do so, but now we’re operating with sustainability at the forefront of everything we do. Our president and CEO, Sylvie Vachon, has made sustainability a top priority so that the community in and around Montreal, and throughout Quebec, can take pride in us minimizing our environmental footprint, and young people will want to train for the jobs that we need done.”

The port has been using the air emissions inventory it completed of all its activities in 2008 (in collaboration with Green Marine, Transport Canada and Environment Canada) to identify areas for improvement.

“What immediately became obvious was the impact of trucks idling while the drivers waited to drop off or pick their loads,” Mr. Dagenais said. “We immediately made a cultural change by encouraging our security agents and workers to ask drivers to shut their engines rather than let them idle.”

A landlocked area of the port has been turned into a reception zone for the initial clearance of trucks so that no one is held up in the lines outside terminals by drivers who lack proper authorization or whose cargo isn’t yet ready to pick up or be dropped off. “With this pre-authorization zone, we’ve essentially weeded out everyone who would unnecessarily slow or lengthen the queue,” Mr. Dagenais said.

The port is working together with its tenants to further simplify pre-authorization by arranging for trucking companies to clear their shipments with dispatchers through an online site. “Truckers can find out whether their shipments or empty containers are ready for pick up before leaving for

the port,” Mr. Dagenais said. “With all the clearances done ahead of time all they have to do is identify themselves and confirm that the prepared transaction is the correct one.”

Online pre-authorization is already being done at Termont terminal and other terminal operators may follow suit in the future.

CLEANER, QUIETER LOCOMOTIVES

The air-emissions inventory also identified the diesel engines used to refrigerate produce inside reefers as a significant source of greenhouse gases. “With the help of a provincial grant, we installed electrical outlets at Termont and will soon do so at Cast so that hydroelectricity rather than diesel-powered generators is used to keep reefers cool,” Mr. Dagenais said. “Electricity completely eliminates this source of greenhouse gases and is a quieter source of energy.”

When it came time to either replace or upgrade existing rail locomotives, Mr. Dagenais researched every available technology to find cleaner alternatives. The multiple-generator (GenSet) locomotive delivered in October 2010 has reduced fuel consumption by 54 per cent and cut greenhouse gases by 90 per cent. “This represents a reduction of 396 tonnes of greenhouse gases annually per locomotive,” Mr. Dagenais said.

“The GenSet technology replaces the traditional large mono-block engine with three smaller truck-sized engines so that when we’re moving empty railcars we have only one of the three 700-horsepower units working. When the locomotive doesn’t move for more than five minutes, the on-board computer automatically puts it into a standby mode that switches off the generators.”

R.J. Corman Railpower worked with the port to make sure the GenSet locomotive’s computer would work with a slug, which is basically an additional weighted but engineless locomotive so there are 16 rather than eight wheels in contact with the rails to create a bigger pull or push force using the same amount of power. “We needed R.J. Corman to make sure the slug was correctly programmed into the on-

board computer system,” Mr. Dagenais said.

The environmental and engineering consulting firm SNC-Lavalin has confirmed that the new GenSet technology eliminated well over 90 per cent of particulate matter and greenhouse gases between February and September 2011, compared to the use of two old-style locomotives. The GenSet also saved the port 52 per cent in fuel costs.

“Plus the machine is quieter, so employees suffer less of the noise fatigue than they do with the constant humming of the traditional locomotives,” Mr. Dagenais added.

The GenSet is working so well that the port has ordered another three for delivery by mid-2012.

“On any given shift we have two to four locomotives working, so the new GenSets will replace our existing engines, which are still in good shape for other uses and will be sold,” Mr. Dagenais said.

HYBRID REPLACEMENTS

The port is also in the process of replacing its vehicular fleet with hybrids. The fleet renewal began with security and maintenance vehicles and is now being expanded to smaller trucks as the technology to charge larger engines improves.

When it comes to purchasing new

equipment and supplies, the port is paying specific attention to the energy that will be consumed by various models and sizes of equipment, as well as how much of it can be recycled after products have served their purpose. “We’ll buy a large refillable container of a cleaning agent, for example, rather than 15 disposable bottles of it,” Mr. Dagenais said.

All of the tenants at the port must sign a lease that guarantees the lessee operates in a way that keeps the water and land in the same tested quality as when the contract was originally signed. Tenants must also keep dust, particulate matter, noise and other pollutants to a minimum. Several of the port’s tenants have become Green Marine participants, including Logistec Stevedoring, Termont, Empire Stevedoring, Montreal Gateway Terminals and Norcan. Canadian Salt has become a Green Marine partner.

COMMUNITY ENGAGEMENT

To make it easier for everyone to use public transit, the port authority has requested more buses to operate to and from the port’s administration building. A transit committee is also in discussions with the operators of the now world-famous Bixi bicycles available for public use through a credit card system.

“We’re hoping to have some Bixi stands installed so that employees at the port can bicycle to and from the nearest subway station,” Mr. Dagenais said. The port already has bike stands for people who use their own bikes to cycle to work, but the convenience of the Bixi bikes is expected to increase ridership.

Port employees voluntarily teamed up last year with Fednav workers to participate in the Great Canadian Shoreline Cleanup, which was held at the port for the very first time. “About a dozen port employees and another dozen from Fednav turned out, along with their spouses and children, for a productive and fun day,” Mr. Dagenais said. “We even had an ecologically friendly lunch and I ate a tofu sandwich for the first time!

“Now that we have photos to show what’s involved with the cleanup, I’m sure we’ll have more participants next year. We very much want to make this an annual event.”

Participation in events such as the Great Canadian Shoreline Cleanup, along with a recent Open House Day when everyone was invited to visit the port and see, among other things, what it is doing in terms of sustainability, is part of the new era of openness and community engagement that Mr. Dagenais says the president and CEO, Ms. Vachon, is inspiring.

“Working for the port for many years before she took charge, Ms. Vachon is very aware of the port’s need to show the community what it is doing to be as sustainable as possible, so that we continue to have the social licence to do business and attract smart and skilled workers,” Mr. Dagenais said. ■

The port is replacing its vehicular fleet with hybrids.

Le port procède au remplacement de sa flotte de véhicules par des modèles hybrides.



Photo: Montreal Port Authority



L'ensemble des activités du Port de Montréal sous le signe du développement durable

PAR JULIE GEDEON

Le Port de Montréal évalue chacun des volets de ses activités pour en favoriser au maximum le caractère environnemental.

« **R**ien n'échappe à notre attention, déclare le directeur des opérations de l'Administration portuaire de Montréal, Daniel Dagenais. La politique de développement durable approuvée en juin 2010 par le conseil d'administration du port nous impose d'analyser l'impact environnemental de chacune de nos décisions et de minimiser les incidences avant d'agir. »

« Cela freine-t-il nos activités ? Pas du tout ! Par le passé – et jusqu'à ce jour –, nous sommes parvenus à faire les choses correctement en fonction de notre politique environnementale, mais c'est désormais le développement durable qui sous-tend tout ce que nous entreprenons. Notre présidente-directrice générale, Sylvie Vachon, a voulu faire du développement durable l'une de nos principales priorités pour qu'un sentiment de fierté rejaille sur les habitants de la région montréalaise et du Québec à l'égard de notre démarche visant à réduire notre empreinte écologique, et pour que les jeunes s'intéressent à la formation permettant d'accomplir de telles tâches. »

Afin de cibler certains des domaines à améliorer, le port s'est basé sur l'inventaire de 2008 de ses émissions atmosphériques pour l'ensemble de ses activités (réalisé en collaboration avec l'Alliance verte, Transports Canada et Environnement Canada).

« D'entrée de jeu, nous avons constaté l'impact que pouvaient avoir les camions tournant au ralenti pendant le chargement ou le déchargement des cargaisons, note M. Dagenais. Nous avons immédiatement imprimé un changement de culture en incitant les agents de sécurité et les travailleurs à demander aux camionneurs de couper le contact plutôt que de laisser tourner le moteur à vide. »

Une zone enclavée du port a également été trans-

formée pour en faire une aire d'accueil afin que les camionneurs puissent s'y acquitter des formalités initiales. On évite ainsi la congestion des voies externes des terminaux causée par des camionneurs qui ne disposent pas des autorisations adéquates ou qui s'y amènent pour cueillir ou décharger une cargaison qui n'est pas encore prête. « Cette étape nous permet essentiellement d'évacuer ceux qui ralentissent inutilement le processus ou qui rallongent la file d'attente », indique M. Dagenais.

De plus, l'administration portuaire travaille de concert avec ses locataires pour simplifier davantage ce processus d'autorisation préalable grâce à la création d'un site en ligne où les entreprises de camionnage ont la possibilité de se dégager à l'avance des formalités d'expédition auprès des répartiteurs. « Avant même de se diriger vers le port, les camionneurs ont la possibilité de vérifier si la cargaison ou le conteneur vide qu'ils doivent prendre sont déjà prêts, explique M. Dagenais. En réglant d'avance toutes ces formalités d'expédition, le camionneur n'a plus qu'à s'identifier et à confirmer sur place que la transaction préparée est la bonne. »

L'autorisation préalable en ligne est déjà en vigueur au terminal Termont et d'autres exploitants de terminaux devraient bientôt s'engager sur la même voie.

DES LOCOMOTIVES PLUS VERTES

En outre, l'inventaire des émissions atmosphériques a permis de déterminer que les moteurs diesels pour le refroidissement du contenu des wagons réfrigérants constituaient une importante source de gaz à effet de serre. « Grâce à une subvention provinciale, nous avons doté le terminal Termont de prises



de courant (et nous en ferons bientôt autant au terminal Cast) de façon à favoriser l'hydroélectricité plutôt que le diesel pour l'alimentation des génératrices assurant le fonctionnement des wagons réfrigérants, précise M. Dagenais. L'électricité élimine la production de gaz à effet de serre et constitue une source d'énergie moins bruyante. »

Lorsqu'est venu le temps de remplacer ou de mettre à niveau les locomotives existantes, Daniel Dagenais dit avoir fait le tour des technologies disponibles pour trouver une solution de rechange plus écologique. Livrée en octobre 2010, la locomotive multi-génératrices (GenSet) a permis de réduire la consommation de carburant de 54 % et de diminuer les émissions de gaz à effet de serre de l'ordre de 90 %. « Chaque locomotive permet de retrancher annuellement 396 tonnes d'émissions de gaz à effet de serre », souligne-t-il.

« La technologie GenSet remplace les imposants moteurs monobloc par trois plus petits moteurs (de la taille d'un moteur de camion) qui permettent de réduire la consommation de diesel grâce à un dispositif de régulation qui peut mettre en marche une, deux ou les trois génératrices de la locomotive, selon l'importance

de la tâche à effectuer. De plus, lorsque la locomotive reste à l'arrêt plus de cinq minutes, l'ordinateur de bord arrête toutes les génératrices. »

La société R.J. Corman Railpower a épaulé le port pour veiller à ce que l'ordinateur de bord des nouvelles locomotives soit compatible avec les auxiliaires de traction (slug), lesquels ne sont ni plus ni moins que des locomotives supplémentaires lestées mais dépourvues de moteurs. Ces wagons-remorques permettent d'accroître la force de traction et de propulsion puisque 16 roues plutôt que huit entrent en contact avec les rails. « Nous avons dû faire appel à R.J. Corman pour nous assurer que la programmation de l'ordinateur de bord prenne bien en compte la présence de l'auxiliaire de traction », souligne M. Dagenais.

La firme d'experts-conseils en génie et en environnement SNC-Lavalin a confirmé qu'entre février et septembre 2011, la nouvelle technologie GenSet avait permis de réduire de plus de 90 % l'émission de particules atmosphériques et de gaz à effet de serre par rapport aux locomotives traditionnelles. L'administration portuaire a aussi réalisé des économies en coûts de carburant de l'ordre de 52 %. >>

Tie your business to the world
If the success of your business is tied to the rest of the world, the Port of Montreal can take you there. From reducing transit time between the American Midwest and Europe to offering alternative routes to global markets, the Port of Montreal is the connection you need.

 **Port of Montreal**
Port de Montréal
www.port-montreal.com



>> « Au surplus, il s'agit d'un véhicule plus silencieux, si bien que le bruit est moins fatigant pour les employés que le bourdonnement constant des locomotives traditionnelles », précise M. Dagenais.

Le recours à la locomotive GenSet s'avère si probant que l'administration portuaire en a commandé trois autres dont la livraison est prévue d'ici le milieu de l'année 2012.

« Selon le quart de travail, nous utilisons toujours de deux à quatre locomotives. Ainsi, les nouvelles GenSet remplaceront nos locomotives actuelles, et ces dernières seront revendues parce qu'elles sont encore en bon état de marche », dit-il.

ACQUISITION DE VÉHICULES HYBRIDES

L'administration portuaire procède par ailleurs au renouvellement de sa flotte automobile pour faire place à des véhicules hybrides. Les voitures de sécurité et d'entretien ont d'abord été remplacées et le renouvellement se poursuit avec les petits camions puisque les avancées technologiques permettent désormais une meilleure recharge des plus gros moteurs.

Du reste, les responsables du port portent une attention particulière à l'indice de consommation d'énergie des nouveaux équipements et fournitures dont ils font l'acquisition, selon les modèles et la taille de ceux-ci. Ils s'intéressent également au taux de recyclage des produits après leur durée de vie utile. « Par exemple, nous préférons acheter un grand contenant réutilisable de produit de nettoyage plutôt qu'une quinzaine de bouteilles jetables du même produit », commente M. Dagenais.

Enfin, tous les locataires du port sont tenus de signer un bail selon lequel le preneur a l'obligation de veiller à ce que ses activités n'entachent en rien la qualité de l'eau et des sols, et de préserver leur état conformément aux tests menés à la signature du bail. Les locataires doivent également réduire au minimum la poussière, les particules atmosphériques, le bruit et les autres sources de pollution. Plusieurs locataires du port ont d'ailleurs choisi d'adhérer à l'Alliance verte, notamment Logistec, Termont, Empire Stevedoring, la Société des terminaux Montréal Gateway et Norcan. La Compagnie canadienne de sel est quant à elle partenaire de l'Alliance verte.

ENGAGEMENT COMMUNAUTAIRE

Dans le but de favoriser le transport en commun, l'administration portuaire a demandé à ce qu'on augmente le nombre d'autobus desservant l'édifice administratif du port. Un comité des transports traite par ailleurs avec les responsables des fameux vélos Bixi

offerts en libre-service grâce à un système de paiement par cartes de crédit.

« Nous aimerions disposer de quelques stations Bixi pour que nos employés puissent se déplacer à vélo entre le port et la station de métro la plus proche », rapporte M. Dagenais. Des supports sont déjà à la disposition de ceux et celles qui utilisent leur propre vélo pour se rendre au travail, mais on espère que la commodité du Bixi contribuera à accroître le nombre de cyclistes.

L'an dernier, les employés du port qui le souhaitaient ont pu faire équipe avec ceux de Fednav pour prendre part au Grand Nettoyage des rivages canadiens auquel le port participait pour la toute première fois. « Environ une douzaine d'employés du port et autant d'employés de Fednav s'y sont présentés avec leur conjoint et leurs enfants pour y passer une journée productive et amusante, rappelle M. Dagenais. Nous avons même organisé un dîner écologique où j'ai mangé mon tout premier sandwich au tofu ! »

« Les photos que nous y avons prises démontrent le travail accompli et susciteront une plus grande participation l'an prochain, j'en suis sûr. Nous tenons vraiment à en faire une tradition annuelle », ajoute-t-il.

Aux dires de M. Dagenais, c'est la présidente-directrice générale du port, Sylvie Vachon, qui insuffle un vent nouveau d'ouverture et d'engagement communautaire au Port de Montréal. Cet engagement se manifeste notamment par la participation à diverses activités comme le Grand Nettoyage des rivages canadiens, ou encore par la journée portes ouvertes organisée récemment pour permettre au public de visiter le port et de constater, entre autres, les mesures favorables au développement durable.

« Mme Vachon a longtemps fait partie de l'équipe du port avant d'en prendre les rênes, si bien qu'elle comprend tout à fait l'importance de communiquer à la population les mesures adoptées par l'administration portuaire pour rendre le port plus vert et ainsi préserver le contrat social essentiel pour faire des affaires et attirer une main-d'œuvre compétente et qualifiée », rappelle-t-il. ■



McAsphalt Marine Transportation Limited



**WE DELIVER
On Time, Every Time!**

Lloyds registered | OPA90, USCG and CCG Certified



McAsphalt Industries Limited
8800 Sheppard Avenue East
Toronto, Ontario Canada M1B 5R4
Phone: 416.281.8181
Toll Free: 1.800.268.4238
Website: www.mcasphalt.com

The Black Oil Experts



Sept-Îles first port to have all terminals, users enrolled in Green Marine

BY JULIE GEDEON

The Port of Sept-Îles is demonstrating its environmental leadership by becoming the first port in North America to have all its partners signed up as members of the Green Marine program.

We're very proud to be the first to have all our terminals participating in the assessment and improvement of their environmental performance through Green Marine, and our main user joining the program as a partner," said Manon D'Auteuil, director of Environment and Sustainable Development for the Sept-Îles Port Authority. "It shows that we care very much about the environment and are working as a team to reduce our environmental footprint."

Iron Ore Company of Canada (IOC), Cliffs Natural Resources (Eastern Canada-Pointe-Noire Division)

and Esso Imperial Oil have each registered its terminal at the port as Green Marine participants, while Aluminerie Alouette has become a member in the partner category.

"Cliffs Natural Resources is actually in the process of putting a sustainability program in place at all of our sites," said Arlène Beaudin, director of public affairs at Cliffs. "With its commitment to continual improvement, Green Marine fits perfectly with our objectives to improve our environmental performance, and supports the other initiatives that we're developing in Eastern Canada."

At the most recent gathering of the Association of Canadian Port Authorities, several people asked Ms.

D'Auteuil what Sept-Îles' secret was to get everyone to sign up.

"I think it was because I took the time to speak personally with both the management and the person or people in charge of the environmental program at each company," she said. "All of these companies already had good environmental policies and initiatives in place, and after I explained in person how Green Marine could help us to set common, measurable goals for environmental improvement, they all quite quickly agreed to join."

Marie-Claude Guimond, communications director at Aluminerie Alouette, said once Ms. D'Auteuil and David Bolduc, Green Marine's executive director, explained the program in detail, it only made sense to broaden the valuable partnership that Alouette has shared with the port since the aluminium company's inception in September 1989.

"We conduct a lot of our activities at this port to ship our product, so we obviously want to partner with the port and terminals in improving our sustainability," she said. "With environmental sustainability as a key part of Alouette's mission statement, we look forward to having more discussions with our port partners about their best environmental practices."

Having everyone on the same page is already making it easier for the port to define and achieve common goals. "For example, everyone participated in an air

Cliffs Natural Resources facilities in Sept-Îles.
Les installations de Cliff Natural Resources à Sept-Îles.



Photo: Cliffs Natural Resources

emissions inventory to benchmark the port's overall emissions and identify specific measures for reducing them," Ms. D'Auteuil said.

The port, which annually handles nearly 30 million tonnes of freight (mainly iron ore, alumina, aluminum, limestone, petroleum coke and other petroleum products), is currently ranked at Level 3 within the Green Marine program. Level 3 requires a company's environmental best practices to be integrated into a management plan that clearly quantifies all impacts. "We'd like for every terminal to reach this same level after first establishing its baseline using its 2011 operations data, and then subsequently improve with us to reach the program's two higher levels," Ms. D'Auteuil said.

Participating – regardless of the starting point – immediately puts members into a favourable light, as far as Ms. D'Auteuil is concerned.

"Green Marine is still a very young program but it has already achieved wide recognition and respect for its clarity and rigour, as evidenced by the prestigious Sustainable Shipping Award it was awarded last July for being the Green Shipping Initiative of the Year," she said. "A company doesn't just give itself whatever level it wants, but has to fully document its claim because everything is regularly verified by an independent auditor."

At Cliffs Natural Resources, joining Green Marine is regarded as a way to fortify the maritime industry.

"It generates healthy competition with its ranking system, but also provides a platform for us to exchange ideas and work in partnership when that's in everyone's best interest," Ms. Beaudin said. "This co-operation indicates the involvement and credibility of all the companies involved in the program."

Ms. D'Auteuil is very optimistic about the future of Green Marine at the Port of Sept-Îles. "The fact that everyone has signed up is reason to celebrate," she said. "It not only reflects positively on the port, but gives all the companies here a way to effectively measure and communicate their current situation and improvements going forward."

The Port of Sept-Îles prides itself on taking initiative when it comes to the environment. It was involved from the outset in the discussions that SODES (the St. Lawrence Economic Development Council) held with the goal of forming an environmental policy for Quebec's maritime industry, which ultimately led to Green Marine's creation five years ago with the support of nine maritime associations. ■

The Great Lakes St. Lawrence Seaway System



Refreshing

The Great Lakes St. Lawrence Seaway System, otherwise known as **Highway H₂O**, is a 3,700km marine highway that flows directly into the heartland of North America. **Highway H₂O** offers long-term benefits, such as reduced congestion and less stress on urban infrastructure. Companies that integrate the marine mode into their supply chains benefit from reduced greenhouse gas emissions and improved fuel efficiency.

Cost effective, safe, and dependable delivery makes **Highway H₂O** a competitive choice for your transportation needs. Today's contribution to a cleaner better tomorrow.

Water way to go!

www.hwylh2o.com



The St. Lawrence
Seaway Management
Corporation

Corporation de Gestion
de la Voie Maritime
du Saint-Laurent





Le Port de Sept-Îles devient le premier à voir l'ensemble de ses terminaux et usagers adhérer à l'Alliance verte

PAR JULIE GEDEON

En devenant le premier port en Amérique du Nord à voir l'ensemble de ses partenaires adhérer au programme de l'Alliance verte, le Port de Sept-Îles assume son rôle de chef de file sur le plan environnemental.

« **N**ous sommes très fiers d'être les premiers à inscrire tous nos terminaux portuaires au programme de l'Alliance verte pour l'évaluation et l'amélioration du rendement environnemental, et de pouvoir compter sur l'adhésion de notre principal usager en tant que partenaire », déclare Manon D'Auteuil, directrice, environnement et développement durable à l'Administration portuaire de Sept-Îles. « Cette démarche témoigne de notre profonde préoccupation environnementale et de notre action concertée afin de réduire notre empreinte écologique. »

Ainsi, les terminaux de la Compagnie minière IOC (Iron Ore), de l'entreprise Cliffs Natural Resources (Est du Canada – division de Pointe-Noire) et de la pétrolière Esso souscrivent tous désormais à l'Alliance verte, alors qu'Aluminerie Alouette en est devenue membre à titre de partenaire.

« À vrai dire, Cliffs Natural Resources en est à instaurer un programme de développement durable pour l'ensemble de ses sites, souligne Arlène Beaudin,

directrice des affaires publiques pour le compte de cette société. L'amélioration constante que suppose l'engagement au sein de l'Alliance verte correspond parfaitement à nos objectifs d'accroître notre rendement sur le plan environnemental, et consolide les autres initiatives que nous mettons en place dans l'Est du Canada. »

Lors de la plus récente rencontre de l'Association des administrations portuaires canadiennes, Mme D'Auteuil a souvent eu à répondre aux questions de ceux et celles qui cherchaient à connaître le secret pour convaincre tout le monde à Sept-Îles d'adhérer au programme.

« D'après moi, c'est parce que nous avons pris le temps de discuter personnellement avec la direction de chaque société ainsi qu'avec les responsables du programme environnemental au sein de celles-ci, avance-t-elle. Toutes ces entreprises faisaient déjà bonne figure en ce qui a trait aux initiatives et aux politiques environnementales. Je leur ai expliqué individuellement comment l'Alliance verte pouvait nous aider à établir des objectifs communs et

mesurables concernant l'amélioration de nos démarches écologiques, et tous ont rapidement accepté d'y prendre part. »

La directrice des communications d'Aluminerie Alouette, Marie-Claude Guimond, précise que lorsque Manon D'Auteuil et David Bolduc, le directeur général de l'Alliance verte, lui ont exposé les détails du programme, il lui a semblé tout naturel d'élargir le précieux partenariat qu'Alouette avait établi avec l'administration portuaire depuis la création de l'aluminière, en septembre 1989.

« Ces installations portuaires sont le siège d'une importante part de nos activités d'expédition des produits. Il nous apparaît donc normal de travailler en partenariat avec le port et les terminaux pour accroître leur caractère durable, dit-elle. Puisque l'énoncé de mission d'Alouette comporte un volet clé voué au développement durable, nous espérons pouvoir discuter davantage avec nos partenaires portuaires au sujet de leurs pratiques écologiques exemplaires. »

Le seul fait que tout le monde soit sur la même longueur d'onde représente déjà un pas en avant pour l'administration portuaire

lorsqu'il est question de cibler et d'atteindre des objectifs communs. « À titre d'exemple, tous ont pris part à un inventaire des émissions atmosphériques afin de baliser les émissions globales du port et de cibler des mesures particulières permettant de les réduire », note Manon D'Auteuil.

Lieu de manutention de près de 30 millions de tonnes de marchandises (principalement du minerai de fer, de l'alumine, de l'aluminium, de la pierre à chaux, du coke de pétrole et d'autres produits pétroliers), le Port de Sept-Îles détient actuellement une moyenne de niveau 3 au sein du programme de l'Alliance verte. Pour se mériter une telle cote, une entreprise doit inscrire ses pratiques environnementales exemplaires dans un plan de gestion où les impacts sont nettement quantifiés. « En fonction des indices de référence fondés sur les activités de 2011, nous aimerions que chacun des terminaux portuaires puisse atteindre un tel niveau et améliorer ensuite sa situation pour obtenir les deux cotes les plus élevées du programme », lance Mme D'Auteuil.

Selon elle, le seul fait de prendre part au programme place déjà les participants sous un jour favorable, peu importe l'état initial de leurs activités.

« L'Alliance verte reste un programme tout nouveau, mais sa transparence et sa rigueur en font déjà un acteur crédible et largement respecté comme en fait foi le prix Sustainable Shipping Award qu'on lui a décerné en juillet dernier à titre d'initiative environnementale de l'année, rappelle-t-elle. Une entreprise ne saurait s'approprier une cote ou une autre comme bon lui semble : elle se doit de documenter adéquatement sa requête parce que tout est contrôlé régulièrement par un vérificateur indépendant. »

Au sein de la société Cliffs Natural Resources, l'adhésion à l'Alliance verte est perçue comme un moyen de consolider l'industrie maritime.

« Le système de classification qui caractérise ce programme favorise une saine concurrence, mais il nous procure aussi un forum commun et une occasion de partenariat dans l'intérêt de tous, explique Arlene Beaudin. De fait, une telle coopération témoigne de l'engagement et de la crédibilité de chacune des entreprises prenant part à ce programme. »

Quant à Manon D'Auteuil, elle envisage avec optimisme l'avenir de l'association entre le Port de Sept-Îles et l'Alliance verte. « Le seul fait que tous aient choisi d'y adhérer constitue une raison de se réjouir, souligne-t-elle. Tout cela rejaillit sur notre administration portuaire, mais chacun des partenaires y trouve aussi un moyen efficace de prendre la mesure de sa situation actuelle, de jauger ses progrès et d'en communiquer éventuellement les résultats. »

Les responsables du Port de Sept-Îles sont fiers de l'esprit d'initiative dont ils font preuve sur le plan environnemental. Ils ont participé au processus depuis les toutes premières discussions amorcées par la Société de développement économique du Saint-Laurent (Sodes) en vue d'élaborer une politique environnementale pour l'industrie maritime québécoise. En fin de compte, ces démarches ont conduit à la création de l'Alliance verte, il y a près de cinq ans, forte du soutien de neuf associations de l'industrie maritime. ■



UNE TAILLE UNIQUE
XXL
ONE SIZE FITS ALL

- ★ Terminal de vrac avec service complet // *Full service bulk terminal*
- ★ Services professionnels // *Professional services*
- ★ Situation géographique stratégique // *Strategic geographic location*
- ★ Port en eau profonde // *Deepwater port*
- ★ Navires de toutes dimensions // *All-size ships*
- ★ Accessible à l'année // *Accessible year round*
- ★ Installations multimodales // *Multi-modal facilities*



PORT SEPT-ÎLES **GREEN MARINE / ALLIANCE VERTE**

24/7
SERVICE COMPLET
FULL SERVICE
+1 418 968-1231
portsi.com



À L'AVANT-PLAN DU COURANT MONDIAL
A FORERUNNER ON THE TIDES OF CHANGE





Port of Windsor creates public green spaces to transform misused areas

BY JULIE GEDEON

The Windsor Port Authority has dramatically reduced crime in two formerly underutilized areas on its premises by using environmental design to discourage illegal activities and reclaim green space to share with the community.

“We made landscape changes that significantly increase the chances of perpetrators being detected and apprehended,” said Peter Berry, the port’s harbourmaster. “In the process, we created mixed-use parkland on our property where it’s once again safe and a pleasure for the port’s neighbours to spend time.”

Since the project’s inception in 2009, the overall crime rate on the premises has been reduced by 33 per cent. Violent crimes have been reduced by 80 per cent. Those results were presented at Green Tech 2011 in Chicago to show other ports how a negative situation could be turned around and made an environmental asset.

The changes have transformed the neighbourhood. “For 30 years, it had been unsafe to walk down to this part of the Detroit River,” Mr. Berry said. “Now we get up to 200 people fishing or strolling along the shoreline.”

TEENAGERS HELP OUT

Last summer, the port took part in the New Beginnings program to hire five teenaged students from at-risk neighbourhoods to clean up the property’s fence-lines.

“It was the first employment for all of them, and taking the advice of an environmentalist who explained how to relocate desirable animals and plants without harm, they did a great job removing weeds, overgrown vines, fallen trees and garbage,” Mr. Berry said. “The result is a cleared, attractive fence-line and six months with no one cutting the chain-links.”

The students obtained various education and training opportunities for a half-day every week. “We arranged for them to meet a tugboat captain, see a ship operate, tour a ship-fuelling facility, and visit a naval reserve unit so they could see various job opportunities and find out how to get additional training,” Mr. Berry said.

With its property lines cleaned up, the port authority



Photo: Windsor Port Authority

Volunteers remove graffiti from building.

could take additional steps to bolster its security in underutilized areas where tougher measures were definitely needed. Barriers and “no trespassing” signs give police the right to enter the property at the port authority’s request and remove people liable to cause trouble.

The final straw came when Mr. Berry, a former police officer, was nearly ambushed by three men who had been sitting in a truck behind trees as he asked their friend to leave the premises. “As harbourmaster, I’m responsible for security patrols, but I don’t have the right to carry a weapon or even issue a trespassing ticket,” he said. “Fortunately, I had called the police and a squad car arrived just as they were about to attack me.”

Without changes to the property, however, the area continued to be plagued by illegal activities. The port authority subsequently asked the Essex Regional Conservation Authority, Windsor Police Services and the University of Windsor for advice.

“Under their guidance, an environmental design was created that involved removing a few key trees and shrubbery to open up the area and make it safer and more inviting for the public,” Mr. Berry said. “As soon as people showed up again, they became part of the area’s ongoing surveillance.”

Lighting was improved so people could recognize faces. “The increased chances of being detected and fewer escape routes have discouraged criminal activity,” Mr. Berry said.

Port authority officials asked the City of Windsor to close the road leading to a second unutilized area and proposed creating another small pedestrian park to replace the existing parking lot. The project again involved removing a few trees and shrubbery and erecting some barriers.

“As soon as we closed off the area, the vehicles disappeared, leaving the property open for legitimate uses,” Mr. Berry said.

LOCAL INVOLVEMENT AND PRIDE

“We also cleaned up the shoreline, and removed some decrepit docks,” he added. “It’s great to see people use this area in positive ways again and take great pride and ownership in its upkeep.”

The port now sponsors ecological tours for schoolchild-

ren in the newly landscaped areas. Guides show them snakes, turtles and other species and explain their importance. “Many of these kids are seeing these animals for the first time,” Mr. Berry said. “It changes how they regard outdoor spaces.”

Volunteer cleanups have been co-ordinated by the port authority with the Essex Region Conservation Authority, the Detroit River Canadian Cleanup Committee, the City of Windsor and local community organizations.

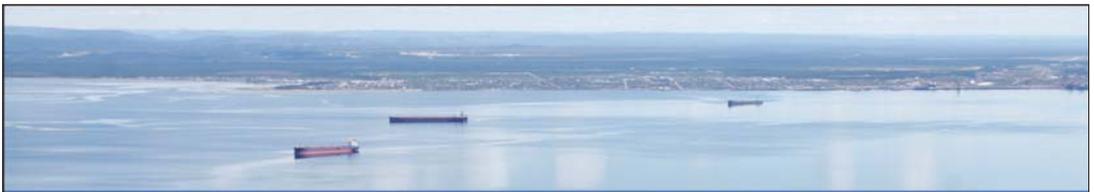
Over the past two years, more than 20 tonnes of garbage has been removed from the area shoreline with the assistance of local community groups. The regular cleanups have reduced illegal dumping by 65 per cent.

The port also participates in the Values Influences Peers program organized by the Windsor Police Service. The VIP program invites sixth-graders from low-income neighbourhoods to pick up garbage and paint over graffiti. Their efforts are rewarded with a bicycle, helmet and lock, courtesy of the Tim Horton Children’s Foundation.

“This is the first bicycle for most of them,” Mr. Berry said. “You should see their faces.”

ENVIRONMENTAL DESIGN TIPS:

- When landscaping, use low-growth vegetation and high tree cover.
- Use prickly holly bush as a very effective, natural fence that also looks nice.
- Make areas clearly visible to passersby.
- Remove all potential hiding places.
- Use lighting to accent the landscape’s beauty and eliminate dark areas.
- Post signs to clearly indicate where people aren’t wanted.
- Immediately paint over or otherwise remove graffiti. Zero tolerance discourages repeat offences.
- Promptly remove anything that is dumped on the property. ■



L'AMÉLIORATION CONTINUE EST EN CHACUN DE NOUS.
ENSEMBLE, NOUS CONTRIBUONS
À L'EXCELLENCE ENVIRONNEMENTALE.

CONTINUOUS IMPROVEMENT IS IN ALL OF US.
TOGETHER WE CONTRIBUTE
TO ENVIRONMENTAL EXCELLENCE.

Chez Cliffs, protéger l’environnement pour les générations futures est une valeur fondamentale. En participant au programme environnemental de l’Alliance Verte, nous contribuons à l’amélioration continue des pratiques de développement durable avec notre partenaire, le Port de Sept-Îles.

At Cliffs, protecting the environment for future generations is a fundamental value. By participating in the Green Marine Environmental Program, we are contributing to the continuous improvement of sustainable development practices with our partner, the Port of Sept-Îles.



Le Port de Windsor transforme des zones mal fréquentées en espaces verts publics

PAR JULIE GEDEON

En réaménageant certaines portions de ses terrains pour faire échec aux activités illégales et permettre à la collectivité de se réappropriier des espaces verts, l'Administration portuaire de Windsor est parvenue à réduire considérablement les activités criminelles qui avaient cours dans deux zones jusque-là sous-utilisées.

« **N**ous avons revu l'aménagement paysager de façon à exposer davantage les contrevenants et à accroître les chances de les appréhender, rapporte le capitaine de port, Peter Berry. Ce faisant, nous avons créé des espaces verts polyvalents qui redonnent un air attrayant aux abords portuaires où l'on peut à nouveau déambuler en sécurité. »

Dans l'ensemble, depuis la concrétisation du projet en 2009, la criminalité sur le site a diminué du tiers, les crimes violents y ayant connu un recul de l'ordre de 80 %. Ces résultats ont été présentés dans le cadre du colloque environnemental Green Tech 2011 à Chicago dans le but d'exposer aux responsables d'autres administrations portuaires la possibilité de régler une situation préoccupante et, au surplus, d'en tirer profit sur le plan environnemental.

Ces changements ont littéralement transformé le voisinage. « Depuis une trentaine d'années, il n'était pas sage de s'aventurer dans cette région bordant la rivière Détroit, rappelle M. Berry. Désormais, les berges accueillent parfois jusqu'à deux cents pêcheurs et promeneurs. »

DES ADOLESCENTS COLLABORENT

L'été dernier, l'Administration portuaire de Windsor a pris part à l'initiative « New Beginnings » dans le but d'embaucher cinq adolescents issus de quartiers à risque pour nettoyer les zones clôturées en périphérie.

« Pour chacun d'entre eux, il s'agissait d'un premier emploi. Suivant les conseils d'un environnementaliste qui



Nettoyage des berges.

Photo: Administration portuaire de Windsor

leur a expliqué comment déplacer convenablement les espèces animales ou végétales non nuisibles, les jeunes ont accompli un travail remarquable en arrachant les mauvaises herbes et les lianes trop prolifères ou en ramassant les troncs d'arbres et les déchets qui jonchaient le sol, relate M. Berry. Résultat : les terrains qui longent les clôtures sont propres et agréables, et le treillis métallique de celles-ci n'a pas été vandalisé depuis au moins six mois. »

Les étudiants ont reçu des séances de formation et divers enseignements à raison d'une demi-journée par semaine. « Ils ont eu l'occasion de rencontrer le capitaine d'un remorqueur, d'assister aux manœuvres d'un navire et de visiter une station de ravitaillement pour bateaux ainsi qu'une unité de la Réserve navale, et ce, dans le but de leur faire découvrir diverses possibilités d'emploi et de les renseigner au sujet des formations supplémentaires qui s'offrent à eux », indique M. Berry.

Une fois les terrains avoisinants nettoyés, l'adminis-



tration portuaire a pu prendre d'autres mesures afin de resserrer la sécurité dans les zones peu utilisées, c'est-à-dire là où des moyens plus radicaux s'imposaient. On a donc installé des barrières munies de panneaux « Entrée interdite », ce qui permet aux services de police de pénétrer sur la propriété à la demande des responsables du port afin d'éloigner les éventuels fauteurs de troubles.

À cet égard, la goutte qui a fait déborder le vase, c'est la quasi-embuscade dont a été victime Peter Berry, lui-même un ancien policier. Alors qu'il demandait à un homme de quitter les lieux, trois autres individus cachés dans un camion derrière des arbres se sont manifestés. « En tant que capitaine de port, je suis responsable des patrouilles de sécurité, mais je n'ai pas le droit de porter une arme ni même de donner des contraventions pour intrusion, souligne-t-il. Fort heureusement, j'avais appelé la police, si bien qu'une voiture de patrouille a été dépêchée sur les lieux juste au moment où ils allaient s'en prendre à moi. » Les activités illicites n'ont toutefois pas cessé dans ce secteur tant que des réaménagements n'ont pas été apportés.

L'administration portuaire a donc cherché conseil auprès de la société d'aménagement de la région d'Essex, des services de police de Windsor et de l'Université de Windsor. « D'après leurs recommandations, on a pu concevoir un plan d'aménagement qui prévoyait l'abattage de quelques arbres et arbrisseaux afin d'éclaircir le secteur et le rendre plus attrayant et sécuritaire pour la population, lance M. Berry. En revenant dans le secteur, les promeneurs sont eux-mêmes devenus partie intégrante des opérations de surveillance. »

On a aussi procédé à des améliorations de l'éclairage de façon à bien distinguer les visages. « La probabilité d'être repéré et la difficulté de prendre la fuite ont semblé décourager les activités criminelles », prétend-il.

Les responsables de l'administration portuaire ont également demandé à la Ville de Windsor de condamner une route menant à un autre terrain vacant tout en proposant la création d'un petit sentier piétonnier destiné à remplacer le stationnement existant. Encore une fois, ces mesures ont nécessité l'abattage de quelques arbres et arbrisseaux ainsi que l'installation de quelques barrières.

« Une fois le secteur bouclé, les véhicules ont disparu pour faire place à des activités tout à fait licites », déclare M. Berry.

FIERTÉ ET PARTICIPATION LOCALE

« Nous avons aussi nettoyé les berges et enlevé certains quais délabrés, ajoute-t-il. Il fait bon de voir les

gens renouer avec ce secteur, en être fiers et manifester une volonté de l'entretenir. »

Ce secteur nouvellement aménagé est maintenant le théâtre d'excursions à caractère écologique que l'administration portuaire propose à l'intention des élèves. Des guides s'y chargent de leur faire découvrir les couleuvres, les tortues et les autres espèces en précisant leur importance. « Plusieurs de ces enfants se trouvent en présence de tels animaux pour la toute première fois, précise-t-il, ce qui modifie leur perception des espaces naturels. »

En outre, l'administration portuaire a organisé quelques corvées de nettoyage bénévoles, de concert avec divers organismes communautaires locaux ainsi qu'avec la société d'aménagement de la région d'Essex, le Comité canadien d'assainissement de la rivière Détroit et la Ville de Windsor.

Ainsi, plus de 20 tonnes de déchets ont été retirées des berges au cours des deux dernières années grâce à la participation de groupes communautaires locaux. Ces corvées régulières ont contribué à réduire de 65 % les déchargements illégaux de déchets.

Le port participe aussi au programme VIP (« Valeurs, influence et relations avec les pairs ») mis sur pied par le service de police de Windsor et grâce auquel les élèves de sixième année issus de milieux défavorisés sont invités à ramasser les débris et à repeindre des murs graffitis. Pour les récompenser, la Fondation Tim Hortons pour les enfants leur remet un vélo, un casque et un cadenas.

« Pour la plupart d'entre eux, il s'agit de leur toute première bicyclette, raconte M. Berry. Il faut voir leur réaction ! »

CONSEILS D'AMÉNAGEMENT :

- Pendant l'aménagement paysager, favorisez la végétation à faible croissance et les espèces d'arbres au port érigé.
- Plantez des buissons de houx épineux pour former des barrières naturelles attrayantes et très efficaces.
- Faites en sorte que les espaces soient visibles aux yeux des passants.
- Évitez de laisser des endroits où se dissimuler.
- Recourez à l'éclairage pour accentuer l'aménagement paysager et éliminer les zones obscures.
- Posez des panneaux clairs à proximité des terrains où l'entrée est interdite.
- Repeignez ou encore nettoyez les murs graffitis. La politique de tolérance zéro décourage les récidivistes.
- Ramassez sans délai les déchets laissés sur la propriété. ■



Port of Halifax joins Green Marine ranks

First port in Canada to become ISO 14001 certified already had environment as a top priority

BY JULIE GEDEON

Halifax is the latest port to join Green Marine, bringing the number of ports involved in the environmental program to 20.



File photo

“**B**ecoming familiar with the industry-led initiative and seeing it gain momentum, we thought it would be a good complement to the other environmental measures we have in place, most notably our ISO 14001 certification,” said Michele Peveril, the Halifax Port Authority’s senior manager for strategic relations.

Halifax was the first port in Canada and the second in North America to be granted ISO 14001 certification for its environmental management system. Ocean Terminals was the first operation to be certified in January 2005, followed by Richmond Terminals in December of the same year and subsequently the port’s

container terminals in 2006. All operations are now included in the 14001 program.

“It took a fair amount of work to catalogue all of our operations and figure out all of the existing and potential impacts on the environment,” Ms. Peveril said. “But now that we’ve had those management systems in place for a few years and the experience of undergoing regular audits to maintain our 14001 certification, we felt ready to take the next step and demonstrate our commitment to the environment in a program that is more specifically tailored to the marine industry.”

“Being a Green Marine participant signals to the maritime commu-

nity, policymakers and the public our very real commitment to taking a stewardship role when it comes to the environment.”

The port already has done a lot of work to reduce its environmental footprint. For example, it installed a new wastewater management system ahead of schedule so the work could be co-ordinated with the city’s harbour initiative.

“We decided to take a proactive approach so that we could ensure that all of our facilities would be connected with the city’s wastewater system very early in the process,” Ms. Peveril said, adding that the initiative is expected to put the port in a good position when Green Marine introduces wastewater management to the program’s environmental performance criteria.

Commenced in 2004, this major undertaking was completed in 2011 with stormwater being kept separate from water used for sanitary purposes. The sewers for the water from the sanitation systems are electronically monitored using the latest in technologically advanced equipment.

A hazardous materials management program has been implemented to improve the handling of various materials, such as oils that need to be separated prior to their proper disposal, and the PCBs that might be contained in electrical components.

Lighting at the South End terminal was replaced in 2009 with a new, more energy-efficient system. “It’s



“Being a Green Marine participant signals to the maritime community, policy-makers and the public our very real commitment to taking a stewardship role when it comes to the environment.”

- Michele Peveril

MICHELE PEVERIL
Senior manager for
strategic relations,
Halifax Port Authority

estimated the project will save more than \$700,000 in operating and maintenance costs over a 10-year period,” Ms. Peveril said.

A similar retrofitting will be completed at the Fairview Cove container terminal in 2012.

“Going forward with Green Marine, ISO 14001 and the port’s overall environmental management system, we’ve identified some areas that we’ll continue to improve, such as adding measures to our existing management system for preventing soil and groundwater contamination from storage tanks,” Ms. Peveril said. “And, of course, we’re always looking for ways to reduce our use of paper and other materials, and recycle more of what we still have to use.” ■



Get to



No matter what – no matter where.
Get it there through the Port of Halifax:
reliably, effectively and efficiently.

Get it there.



HalifaxGetsItThere.com | 902.426.2620



Le Port de Halifax vient grossir les rangs de l'Alliance verte

L'environnement était déjà au cœur des préoccupations du premier port canadien à obtenir la certification ISO 14001

PAR JULIE GEDEON

Dernier venu au sein de l'Alliance verte, le Port de Halifax porte à vingt le nombre d'administrations portuaires participant à ce programme environnemental.

« **C**onstatant l'élan qui caractérise cette initiative de plus en plus connue et soutenue par l'industrie, nous y avons vu un complément pertinent aux autres mesures environnementales déjà adoptées chez nous, notamment notre certification suivant la norme ISO 14001 », précise Michele Peveril, gestionnaire principale des relations stratégiques pour l'Administration portuaire de Halifax.

De fait, le Port de Halifax a été le premier port canadien et le deuxième en Amérique du Nord à obtenir la certification ISO 14001 pour son système de gestion environnementale. En janvier 2005, les activités des terminaux

Ocean ont été les premiers à satisfaire à ces normes. Les terminaux Richmond ont pris le même virage en décembre de la même année, suivis des terminaux portuaires à conteneurs, en 2006. Ainsi, l'ensemble des opérations est désormais assujéti aux normes du programme ISO 14001.

« Il nous a fallu passablement de travail pour recenser toutes nos activités et déterminer les impacts environnementaux actuels ou éventuels, rappelle Mme Peveril. Habitué à ces systèmes de gestion en vigueur depuis quelques années ainsi qu'aux vérifications régulières visant à préserver notre certification à l'égard de la norme ISO 14001, nous nous sentions fin prêts



MICHELE PEVERIL
Gestionnaire principale des relations stratégiques pour l'Administration portuaire de Halifax

« En adhérant à l'Alliance verte, nous manifestons à la communauté maritime, aux décideurs et à la population notre entière détermination à jouer un rôle de leader en matière environnementale . »

- Michele Peveril



pour l'étape suivante. Le programme de l'Alliance verte est davantage axé sur l'industrie maritime et nous permet ainsi de témoigner de nos préoccupations environnementales particulières. »

« En adhérant à l'Alliance verte, nous manifestons à la communauté maritime, aux décideurs et à la population notre entière détermination à jouer un rôle de leader en matière environnementale », souligne-t-elle.

Le Port de Halifax a déjà fait un bon bout de chemin pour réduire son empreinte environnementale. À titre d'exemple, on a devancé l'installation d'un nouveau système de gestion des eaux usées afin de coordonner les travaux en fonction de l'initiative municipale sur le site du port.

« Nous avons choisi d'adopter une approche proactive pour nous assurer que toutes nos infrastructures soient reliées au système municipal de gestion des eaux usées, et ce, dès le tout début du processus », note Mme Peveril, en précisant par ailleurs que cette initiative devrait s'avérer profitable à l'administration portuaire lorsque l'Alliance verte décidera de faire de la gestion des eaux usées un indicateur de rendement dans le cadre de son programme.

Réalisé entre 2004 et 2011, ce projet d'envergure permet désormais de séparer les eaux de pluie des eaux d'évacuation sanitaire. Du reste, les égouts sanitaires font l'objet de contrôles électroniques faisant appel à des équipements à la fine pointe de la technologie.

Le port a par ailleurs mis sur pied un programme de gestion des matières dangereuses afin d'améliorer les conditions de manutention de diverses matières (comme les huiles qui doivent être séparées avant leur élimination en toute conformité, ou les BPC que peuvent contenir les composantes électriques).

En 2009, l'éclairage du terminal South-End a été remplacé par un nouveau système plus écoénergétique. « On estime que ce projet permettra des économies de plus de 700 000 \$ au cours d'une décennie en ce qui touche aux frais d'exploitation et d'entretien », rapporte Michele Peveril.

Des améliorations semblables seront également finalisées en 2012 au terminal à conteneurs Fairview Cove.

« Au fil des démarches liées au programme de l'Alliance verte, à la norme ISO 14001 et au système global de gestion environnementale au sein de nos installations portuaires, nous avons pu cibler des

volets qui mériteront diverses améliorations, comme l'ajout de certaines mesures à notre système de gestion actuel afin de prévenir la contamination des sols et des eaux souterraines par le contenu des réservoirs de stockage, affirme Mme Peveril. Du reste, nous cherchons toujours des moyens de réduire notre consommation de papier et de produits divers, et de favoriser la récupération dans les autres cas. » ■

*The St. Lawrence River is
"Our blue Highway"*

In harmony with its environment, Aluminerie Alouette's ultramodern aluminium plant offers high quality work for 1000 employees and multiple suppliers engaged in their community in Sept-Îles, in an endless quest for excellence.

LES GRANDS PRIX QUÉBÉCOIS
Grand Prix 2009
DE LA QUALITÉ

A light product...
A solid presence...
A heavyweight partner...

ALOUETTE
www.alouette.com



GREEN MARINE, A WAVE WORTH RIDING

Port of Milwaukee prepares for wind power

100-kilowatt turbine will power port's administrative offices

BY JULIE GEDEON

When Eric Reinelt, director of the **Port of Milwaukee**, looks out his window early this summer, he'll see a nearly **47-metre (154-foot) windmill** that will power his office, along with the rest of the port's administrative building.

“**T**he location was selected through a committee process, but I really like that I’ll be able to watch the windmill in operation, knowing that it’s powering the lights and heat in my office,” he said. Matt Howard, environmental sustainability director for the City of Milwaukee, approached Mr. Reinelt about erecting a windmill at the port after various wind measurements indicated the port area bordering Lake Michigan was ideally suited.

“There’s some minor blockage from port buildings and the highway bridge, but with everything considered, this location turned out to be the best place to put a windmill,” Mr. Reinelt said.

“For a port always looking for ways to be more sustainable, and regularly handling the delivery and shipment of windmill components for the U.S. Midwest, this was a visible, practical way to show our commitment to greener energy. It demonstrates our commitment to greener energy use and to wind in particular as an alternative source.”

The city’s sustainability office received the \$600,000 required in grants from the U.S. government, a group called Focus on Energy, and a local power plant.

The 100-kilowatt wind turbine will be able to produce 120 per cent of the electricity used by the two-storey building with offices for approximately 20 people.

Not everyone was initially pleased with the plan. “Some neighbours raised concerns about noise and site pollution, as well as the potential hazards for birds,” Mr. Reinelt said. “The sustainability office called upon several experts to address each of those issues, and now the neighbourhood and local media are very supportive of the project.”

Mr. Reinelt doubts he’ll be the only one looking at the windmill. “I think it’ll be an attraction for people who want to actually see for themselves wind power being created

and used in an environmentally friendly and productive way,” he said.

“As a port that regularly handles large project cargoes for the transportation of windmill components to various locations throughout the Midwest, we thought it would be ideal to show that we’re also using new energy sources.”

The Port of Milwaukee has been a member of Green Marine since March 2009. With its pivotal role in the transportation of steel products, containerized goods, general and bulk cargoes, as well as heavy machinery, the port is actively looking for other ways to set positive examples for the environment. ■



Photo: Port of Milwaukee

Groundbreaking ceremony for Port of Milwaukee windmill.



GREEN MARINE / ALLIANCE VERTE

L'ALLIANCE VERTE, UN SILLAGE À SUIVRE

Le port de Milwaukee s'apprête à adopter l'énergie éolienne

Une turbine de 100 kilowatts alimentera les bureaux administratifs portuaires



PAR JULIE GEDEON

Lorsque le directeur du **Port de Milwaukee**, Eric Reinelt, jettera un coup d'œil par la fenêtre de son bureau au début de l'été prochain, il pourra apercevoir **une éolienne de près de 47 mètres (154 pieds)** qui permettra d'alimenter en électricité son propre bureau tout comme l'ensemble de l'édifice abritant les bureaux administratifs portuaires

« Le site a été choisi en comité, mais je me réjouis à l'idée de pouvoir observer l'éolienne en mouvement tout en sachant que l'éclairage et le chauffage de mon bureau en dépendent », souligne-t-il.

Le Port de Milwaukee entame les travaux d'installation de l'éolienne.



Photos: Port de Milwaukee

C'est Matt Howard, le directeur du développement durable à la Ville de Milwaukee, qui a soumis à M. Reinelt l'idée d'ériger une éolienne dans le port sur la foi des diverses mesures des vents effectuées sur place, lesquelles conféraient un caractère idéal à cette région portuaire aux abords du lac Michigan.

« Il est vrai que certains édifices du port ainsi que le pont routier coupent quelque peu les vents, mais tout compte fait, ce site s'est révélé le plus approprié pour une éolienne », précise M. Reinelt.

« Puisque l'on cherche sans cesse à accroître le caractère durable de ce port et que des composantes d'éoliennes destinées au Midwest américain y transitent régulièrement, nous avons vu là un moyen pratique et tangible de manifester l'importance que nous accordons aux sources d'énergie plus respectueuses de l'environnement. De fait, une telle initiative rend compte de notre volonté de recourir à l'énergie verte, notamment aux courants éoliens à titre de source d'énergie de remplacement. »

Les quelque 600 000 \$ en subventions amassés par l'office municipal pour le développement durable



dans le cadre de ce projet proviennent du gouvernement des États-Unis, d'un groupe nommé « Focus on Energy » ainsi que d'une centrale électrique locale.

L'éolienne de 100 kilowatts produira l'équivalent de 120 % de l'électricité nécessaire pour alimenter l'édifice de deux étages abritant des bureaux où travaillent une vingtaine de personnes.

À l'origine, cette initiative ne faisait toutefois pas l'unanimité : « Certains voisins se sont d'abord dits préoccupés par le bruit et la pollution du site ainsi que par les dangers potentiels pour les oiseaux, rappelle Eric Reinelt. Ces enjeux ont été examinés par divers experts auxquels l'office municipal du développement durable a fait appel, si bien que les gens du voisinage et les médias locaux se rangent désormais résolument derrière ce projet. »

M. Reinelt sait qu'il ne sera pas le seul à contempler l'éolienne. « Je pense qu'il s'agira d'un attrait pour les gens qui voudront constater de visu une infrastructure de production et de consommation d'énergie éoli-

enne qui soit efficace et écologique », ajoute-t-il.

« Puisque nos installations portuaires sont un carrefour pour l'expédition d'importantes cargaisons de composantes d'éoliennes destinées au Midwest, nous y avons vu une occasion idéale de montrer aussi notre intérêt pour les sources d'énergie novatrices. »

Le Port de Milwaukee est membre de l'Alliance verte depuis mars 2009. Compte tenu de son rôle central dans l'expédition de produits de l'acier, de conteneurs, de vrac ainsi que de machinerie lourde, l'administration portuaire s'active à trouver d'autres moyens de donner l'exemple en matière environnementale. ■

Door to door delivery — quicker than you think.

- With more than 200 trips annually, Oceanex meets your JUST IN TIME transportation needs
- Transit time as little as 4 days from Central Canada to Newfoundland
- From Halifax to St. John's in just 30 hours
- Shipments from ANYWHERE in North America
- Marine transport – the most environmentally friendly mode of transportation
- A fixed weekly schedule means no delays; our on-time performance speaks for itself, better than 99% in 2010

OCEANEX

St. John's: (709) 722-6280 • Corner Brook: (709) 634-2079
Halifax: (902) 429-9201 • Montréal: (514) 875-9244
Toronto: (289) 291-4030 • Bookings: (888) 875-9595

www.oceanex.com



McAsphalt signs up its six port terminals as Green Marine participants

BY JULIE GEDEON

McAsphalt Industries Ltd., a Canadian enterprise at the forefront of paving technologies, is taking its sustainability commitment a big step forward by having all six of its Canadian port terminals participate in the Green Marine environmental program.

“It’s a great program and fits perfectly with our plans to have our entire company certified for ISO 14001 Environmental Management by November 2012,” said Joel Gardner, McAsphalt’s manager of health, safety and environment.

“We see a lot of synergies between Green Marine and ISO 14001 when it comes to benchmarking and improving the sustainability of our terminals with both programs complementing the ISO 9001 quality management system we’ve had certified since the mid-1990s.”

The participating terminals are at the ports of Halifax, Valleyfield, Oshawa, Windsor, Hamilton and Port Stanley. Each terminal will complete the Green Marine program’s environmental self-evaluation, using data from 2011 operations to establish its initial benchmark and identify areas for improvement.

A lot of the information already has been collected as part of the aspects/impacts inventory matrix that McAsphalt Industries prepared for ISO 14001 certification.

The Green Marine participation, which began in August, followed McAsphalt Industries’ affiliate, McAsphalt Marine Transportation Ltd., enrolling its tug-and-barge operations in the environmental program in November 2010.

“It shows a real commitment on the part of McAsphalt that the company is willing to do the work required by Green Marine for each of seven distinct operations,” said Ray Johnston, Green Marine’s chair.

Mr. Gardner expects the company’s Green Marine participation will further assist and encourage McAsphalt’s management to make sustainability a priority consideration in every business decision. “We’re looking at the short-, medium- and long-term impacts of everything we do,” he said.

WISE ALL AROUND

Management knows this will ultimately benefit the company, he added. “Becoming more environmentally sustainable is our responsibility as a good corporate citizen, but we’re also quite confident that joining Green Marine will pay off by further enhancing our continued focus on the triple bottom line, which is the social, environmental and financial aspects of our company,” Mr. Gardner said. “So it’s the right thing to do, and it’s good for business.”

Being a Green Marine participant will add to McAsphalt’s solid reputation among its employees, customers and the communities it serves, according to Mr. Gardner. “The performance indicators will more readily be understood by more people and clearly indicate our progress,” he said. “It’s also nice how it’s all verified on a regular basis by an outside auditor to give the performance results that added credibility.”

McAsphalt is committed to identifying and reducing its environmental impact in all of its operations. The company has employed a health, safety and environmental manager for more than two decades, and recently hired a co-ordinator to help with the Green Marine and ISO 14001 certifications. The health, safety and environmental department works closely with the operations, engineering, and maintenance departments to ensure that everyone and everything are working as efficiently as possible.

“We’re also working with those departments to find new and better equipment, procedures and solutions as new and innovative products and services become available,” Mr. Gardner said. >>

Continued on Page 31





Les six terminaux portuaires de la société McAsphalt se joignent à l'Alliance verte

PAR JULIE GEDEON

Chef de file en matière de technologies de pavage, la société canadienne **Industries McAsphalt** franchit un pas important quant à son engagement en faveur du développement durable en inscrivant l'ensemble de ses six terminaux portuaires canadiens au programme environnemental de l'Alliance verte.

« Il s'agit d'un excellent programme qui correspond tout à fait à nos objectifs de soumettre l'ensemble des activités de notre entreprise à la norme ISO 14001 de gestion environnementale d'ici à novembre 2012 », déclare Joel Gardner, gestionnaire responsable de la santé, de la sécurité et de l'environnement chez McAsphalt.

« Lorsqu'il est question d'établir et d'accroître le caractère durable de nos terminaux, nous constatons une grande synergie entre l'Alliance verte et la norme ISO 14001, puisque ces deux programmes complètent le système de gestion de la qualité de la norme ISO 9001 à laquelle souscrit notre entreprise depuis le milieu des années 90. »

Les terminaux en question sont ceux du port de Halifax, de Valleyfield, d'Oshawa, de Windsor, de Hamilton et de Port Stanley. Chacun d'entre eux se soumettra au programme d'autoévaluation environnementale de l'Alliance verte, les données des activités de 2011 servant d'étalon pour déterminer l'indice de référence initial et cibler les domaines à améliorer.

Une bonne partie de ces renseignements ont déjà été colligés dans la grille d'inventaire des éléments et des répercussions que McAsphalt avait préparée en vue de la certification relative à la norme ISO 14001.

L'adhésion à l'Alliance verte entraine en août, soit peu après que McAsphalt Marine Transportation, une société affiliée des Industries McAsphalt, ait également choisi de souscrire à ce programme envi-

ronnemental, en novembre 2010, relativement à ses activités de transport par barge.

« La volonté de la société McAsphalt de se conformer aux exigences de l'Alliance verte au sein de chacune de ces sept entités témoigne d'un engagement manifeste », souligne le président de l'Alliance verte, Ray Johnston.

Joel Gardner espère que l'adhésion de sa société à l'Alliance verte incitera et aidera davantage la direction de McAsphalt à imprimer une volonté de développement durable à chacune de ses décisions opérationnelles. « Nous nous préoccupons des retombées à court, à moyen et à long termes de tout ce que nous entreprenons », dit-il.

LA SAGESSE SUR TOUTE LA LIGNE

M. Gardner ajoute que la direction de la société est convaincue qu'une telle démarche s'avérera profitable au bout du compte. « Notre statut d'entreprise socialement responsable nous impose de tendre vers le développement écologiquement durable, précise-t-il, mais nous avons bonne confiance que nous pourrions continuer, grâce à notre adhésion à l'Alliance verte, à privilégier davantage notre approche fondée sur trois facteurs, soit les volets social, environnemental et financier de notre société. Il s'agit donc de la bonne chose à faire et d'une bonne chose pour les affaires. »

Selon M. Gardner, le fait d'adhérer à l'Alliance verte permettra à McAsphalt de consolider sa brillante



réputation aux yeux de ses employés, de ses clients et des collectivités qu'elle dessert. « Les gens pourront mieux cerner les indicateurs de rendement, lesquels mettront nos progrès bien en évidence, ajoute-t-il. De plus, les vérifications effectuées régulièrement par un vérificateur externe sont tout à fait à propos et ajoutent à la crédibilité des résultats sur le rendement. »

McAsphalt s'est engagée à cibler et à réduire les impacts environnementaux dans l'ensemble de ses opérations. Depuis plus de deux décennies, l'entreprise peut compter sur un gestionnaire responsable de la santé, de la sécurité et de l'environnement. En outre, elle a récemment procédé à l'embauche d'un coordonnateur chargé de collaborer aux dossiers de l'Alliance verte et de la conformité à la norme ISO 14001. Le service de la santé, de la sécurité et de l'environnement travaille en étroite collaboration avec les secteurs de l'exploitation, de l'ingénierie et de l'entretien afin de veiller à ce que les ressources humaines et matérielles soient empreintes de la plus grande efficacité.

« Nous nous concentrons également avec ces divers secteurs afin d'améliorer et de renouveler nos procédures, nos solutions et nos équipements dès que se pointent des produits et services novateurs », souligne M. Gardner.

MISES À NIVEAU ENVIRONNEMENTALES

La société McAsphalt a déjà instauré quelques mesures de contrôle des aspects environnementaux dans les infrastructures de son plus récent terminal de Hamilton. Il s'agit notamment de filtres au carbone installés sur les réservoirs de bitume et de lames d'arrêt permettant de prévenir tout déversement accidentel

dans les collecteurs d'eaux pluviales.

En se joignant à l'Alliance verte, McAsphalt a pu cibler certains aspects à améliorer. « Dans le cadre de son plan d'urgence opérationnel amélioré, McAsphalt rehausse ses normes en matière de gestion des eaux pluviales ainsi que de prévention et de confinement des déversements. Déjà meilleures de leur catégorie, ces normes répondent désormais à des exigences de calibre international », rappelle M. Gardner.

D'importantes améliorations ont été apportées aux installations de Windsor de la filiale Sterling Marine Fuels, notamment un système de canalisations rempli de roche et de plantes pour retenir et filtrer naturellement les ruissellements d'eaux pluviales. « Ce système recrée un habitat convenable pour la faune et renforce notre capacité de pallier les cas d'urgence », note M. Gardner.

Ce dernier s'est joint au comité environnemental de l'Alliance verte pour la région des Grands Lacs et espère avoir l'occasion de tisser des liens avec d'autres participants afin de mieux connaître les moyens retenus par ces derniers pour accroître le caractère durable de leurs activités. ■

McAsphalt signs up its six port terminals as Green Marine participants

From Page 29

ENVIRONMENTAL UPGRADES

McAsphalt already has implemented several environmental controls at its newest terminal in Hamilton. These include the installation of carbon filters on asphalt tanks, and a shutoff plate to ensure there is no accidental runoff into storm drains.

Joining Green Marine has led to McAsphalt identifying areas for improvement. "McAsphalt is taking its spill prevention and containment, as well as storm-water management, from best-in-class to world-class standards as part of our company's enhanced business contingency

plans," Mr. Gardner said.

At the company's Sterling Marine Fuels division in Windsor, a significant infrastructure upgrade includes using a canal system filled with plants and rocks to naturally filtrate and maintain storm-water runoff. "The system creates good habitat for wildlife and reinforces our ability to respond to emergencies," Mr. Gardner said.

Mr. Gardner, who has joined Green Marine's Great Lakes environmental committee, looks forward to networking with other participants to find out what they're doing to make their operations more sustainable. ■



Quebec service builds first North American dual-fuel ferries to gain LNG advantages

Artist's rendering of new vessel for Matane—Baie-Comeau—Godbout service.

Illustration du nouveau traversier du service Matane—Baie-Comeau—Godbout .



Illustration: Société des traversiers du Québec

BY JULIE GEDEON

The Société des traversiers du Québec (STQ) – Quebec's passenger ferry service – is taking a leadership role in providing efficient, convenient and sustainable public transportation.

“Our three new ferries will be the first of their kind in North America,” says Isabelle Beaudoin, the STQ’s environment and safety manager. The STQ, a Green Marine participant since the program’s inception in the fall of 2007, has announced the construction of two liquefied natural gas (LNG) ferries for the busy Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine transit. The year-round service across the Saguenay River forms part of Quebec’s Highway 138 and is the main link to Sept-Îles and the province’s North Shore.

In addition, a third LNG ferry is planned for service on the Matane–Baie-Comeau–Godbout run that provides the easternmost crossing of the St. Lawrence River in a little more than two hours.

During 2009-10, the STQ’s five existing ferries that operate year-round completed 40,622 crossings, accommodating nearly 1.52 million passengers.

The Quebec government is spending a total of \$400 million on this first phase of its ambitious revitalization plan for transportation infrastructure.

A dual-fuel technology is being implemented for the new ferries. It makes optimal use of LNG, using diesel-fuel only to ignite the main charge of gas and air.

“Improved fuel efficiency and the greater use of cleaner burning LNG will reduce the greenhouse gases from each of the new ferries by 25 per cent, compared to the performance of similar ferries without the new technology,” Ms. Beaudoin said.

Other environmental features include energy-efficient lighting, and a heat-recuperation system to cut down the energy costs of keeping the observation deck on each ferry’s new second level comfortably warm for passengers.

Low-flush toilets and garbage-separation facilities for onshore recycling will further reduce each ferry’s environmental footprint.



GREEN MARINE ALLIANCE VERTE

LESS NOISE

Improved design and construction will minimize the noise caused by vibrations while each ferry is operating.

"We're very conscious of minimizing the impact of each ferry's presence on marine life," Ms. Beaudoin said. "So this was a top priority for us."

The Davie shipyard in Lévis, Quebec, is scheduled to deliver the first of the new Tadoussac vessels in the fall of 2013, while the second is on tap for the summer of 2014.

At 92 metres (almost 302 feet) in length and 26 metres (85 feet) at its widest point, each of the Tadoussac ferries will accommodate up to 440 passengers instead of the current 367, and have space for 110 vehicles rather than the current 75.

The ferries' payload capacity will be 800 tonnes with a deadweight limit of 1,006 tonnes.

"The new configuration will permit about 19 tractor-trailers to go aboard each ferry, instead of the current 10," Ms. Beaudoin said.

The additional space and tonnage loads are essential, according to Georges Farrah, STQ's president and CEO. "At peak times during the year, traffic significantly exceeds the current availability," he said.

Improved ergonomic design will make the ships more spacious. "Cutting-edge ramp design and propulsion mechanisms will make it much easier and faster to load and unload vehicles," Ms. Beaudoin said.

Quebec's Transport Ministry is funding a significant portion of the new investments as part of its goals to make transportation in the province less oil-dependent and more environmentally sustainable by 2014.

BIGGER AND BETTER

The process for calling for tenders to build a ferry to replace the MV Camille-Marcoux for the Matane-Baie-Comeau-Godbout service was launched in October 2011.

The new ferry will be significantly longer at 130 metres (426.5 feet), compared to the current 94.5 metres (310 feet), with a beam of 22.4 metres (73.4 feet) – four metres (13 feet) wider than the Camille-Marcoux.

A slightly larger draft of 5.4 metres (17.7 feet) instead of 4.95 metres (16.2 feet) will help displace more than double the Camille-Marcoux's tonnage limit by carrying up to 9,438 tonnes.

Its top speeds will range between 18 and 20 knots rather than the current 14 to 16 knots, with its total power increasing to 20,880 kilowatts from the current 7,160 kilowatts.

The new ferry will have all of the environmental features of its sister ships in Tadoussac. It will also have indoor and outdoor space for passengers, and three levels for vehicles.

The STQ plans to have it in operation by January 2016. ■

CleanBallast®



You face challenges every day.

We back you up – anytime and everywhere!

The RWO CleanBallast® ballast water treatment system – not only type approved, but designed and also well proven to work under the hardest real life conditions!

RWO
www.rwo.de

For a customized ballast water solution, please contact:



HERMONT MARINE INC.

Tel.: 514-856-1212

info@hermont.com

www.hermont.com

INNOVATION



FÉLICITATIONS à la Société des traversiers du Québec pour son leadership en matière d'innovation favorisant le développement durable.

CONGRATULATION to Société des traversiers du Québec for its leadership in innovation for sustainable development.

Merci à notre partenaire d'avoir permis à CONCEPT NAVAL d'acquérir un savoir-faire unique en systèmes de propulsion au gaz naturel.

Thanks to our partner for providing CONCEPT NAVAL with an opportunity to acquire a unique know-how in natural gas propulsion systems.

Notre équipe d'architectes navals et d'experts maritime PREND EN CHARGE L'INTÉGRATION DE NOUVELLES TECHNOLOGIES dans vos projets.

Our team of naval architects and marine experts TAKES CARE OF INTEGRATION OF NEW TECHNOLOGIES in your projects.



CONCEPT NAVAL

EXPERTS-CONSEILS

GÉNIE MARITIME

418. 692. 1524

1. 866. 692. 1524



GREEN MARINE / ALLIANCE VERTE
PARTNER / PARTENAIRE



Construction au Québec des tout premiers traversiers à bicarburant en Amérique du Nord afin de tirer profit du GNL

PAR JULIE GEDEON

La Société des traversiers du Québec (STQ), qui assure le service québécois de traversiers à passagers, fait figure de chef de file en proposant un mode de transport collectif efficace, pratique et durable.

« **N**os trois nouveaux traversiers seront les tout premiers du genre en Amérique du Nord », affirme Isabelle Beaudoin, directrice de la sécurité et de l'environnement à la STQ. Membre de l'Alliance verte depuis la création du programme à l'automne 2007, la Société des traversiers du Québec a en effet annoncé la construction de deux traversiers alimentés au gaz naturel liquéfié (GNL) pour l'importante traversée de Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine. En activité toute l'année, celle-ci relie les deux tronçons de la route provinciale 138 de part et d'autre du Saguenay, et constitue le principal accès à Sept-Îles et à la Côte-Nord du Québec.

En outre, un troisième traversier alimenté au GNL devrait aussi être mis en service, cette fois-ci sur la traversée Matane–Baie-Comeau–Godbout. Celle-ci propose la traversée du Saint-Laurent la plus à l'est sur le fleuve, une expédition d'un peu plus de deux heures.

En 2009 et 2010, les cinq traversiers de la STQ actuellement en activité à longueur d'année ont effectué 40 622 traversées et transporté près de 1,52 million de passagers.

Au total, le gouvernement du Québec investit 400 millions de dollars dans la première phase de cet ambitieux plan de revitalisation des infrastructures du transport.

Les nouveaux traversiers seront équipés d'une technologie à bicarburant qui favorise une utilisation optimale du GNL, le carburant diesel n'étant utilisé que pour l'allumage de la charge principale de gaz et d'air.

« Le rendement accru en carburant ainsi que l'utilisation privilégiée de GNL plus propre permettront de réduire du quart les gaz à effet de serre émis par chacun des nouveaux traversiers comparativement au rendement de navires semblables dépourvues de ces nouvelles technologies », souligne Mme Beaudoin.

D'autres innovations écologiques sont prévues, dont un système d'éclairage écoénergétique ainsi qu'un dispositif de récupération de chaleur qui contribuera à réduire les coûts énergétiques inhérents au maintien d'une aire confortablement tempérée pour les passagers fréquentant le pont d'observation au deuxième étage, une nouveauté sur chacun des traversiers.

Par ailleurs, ces derniers seront munis de toilettes à faible débit et d'installations de triage des déchets (pour la récupération à terre), ce qui contribuera à réduire leur empreinte écologique.

RÉDUCTION DU BRUIT

La conception et la construction améliorées réduiront au minimum le bruit causé par les vibrations émises lorsque le traversier est en marche.

« Nous sommes très soucieux de réduire le plus possible les incidences sur la vie marine causées par la présence de chaque traversier, souligne Isabelle Beaudoin, si bien que nous tenions à en faire l'une des principales priorités. »



Le chantier maritime Davie à Lévis (Québec) prévoit livrer le premier des nouveaux bâtiments à Tadoussac dès l'automne 2013, alors que la livraison du second est attendue à l'été 2014.

Faisant 92 mètres de long (environ 302 pieds) et mesurant 26 mètres de largeur au fort (85 pieds), chacun des traversiers de Tadoussac pourra accueillir jusqu'à 440 passagers (plutôt que 367 à l'heure actuelle) et loger 110 véhicules (comparativement à 75 actuellement).

Ces traversiers seront dotés d'une capacité de charge utile de 800 tonnes, leur limite de port en lourd étant de 1006 tonnes.

« La nouvelle configuration permettra d'embarquer 19 semi-remorques à bord de chaque traversier, la capacité étant de 10 à l'heure actuelle », note Mme Beaudoin.

Selon le président-directeur général de la STQ, Georges Farrah, l'espace et la capacité de chargement supplémentaires sont essentiels : « L'achalandage des périodes de pointe en cours d'année

dépasse considérablement l'offre actuelle. »

Du reste, la conception ergonomique améliorée favorisera l'espace disponible sur les navires. « La rampe et les mécanismes de propulsion sont à la fine pointe de la technologie et accroîtront grandement l'efficacité et la rapidité des opérations d'embarquement et de débarquement des véhicules », précise Mme Beaudoin.

Le ministère des Transports du Québec financera une bonne partie des nouveaux investissements dans le cadre de l'objectif qu'il s'est fixé d'ici 2014 de réduire la dépendance du secteur québécois des transports à l'égard des produits pétroliers, et d'inscrire les pratiques de ce secteur dans la recherche d'un développement durable.

PLUS IMPOSANT ET PLUS EFFICACE

Un processus d'appels d'offres a été lancé en octobre 2011 pour la construction du traversier appelé à remplacer le N.M. Camille Marcoux affecté à la traverse Matane-Baie-Comeau-Godbout.

Le nouveau traversier sera considérablement plus long que son prédécesseur, soit 130 mètres (426,5 pieds) comparativement à 94,5 mètres actuellement (310 pieds). Sa largeur atteindra 22,4 mètres (73,4 pieds), soit 4 mètres (13 pieds) de plus que le Camille Marcoux.

Le tirant d'eau en charge passera de 4,95 mètres (16,2 pieds) à 5,4 mètres (17,7 pieds), une légère augmentation qui portera sa limite de jauge à 9438 tonneaux, soit plus du double de celle du Camille Marcoux.

Ce nouveau navire atteindra une vitesse de croisière de 18 à 20 nœuds (celle-ci étant de 14 à 16 nœuds à l'heure actuelle) et la puissance totale des moteurs passera à 20 880 kilowatts (comparativement à 7160 kilowatts actuellement).

De fait, le nouveau traversier disposera des mêmes caractéristiques environnementales que ses navires jumeaux de Tadoussac. Les passagers auront accès à des aires intérieures et extérieures et les véhicules y seront embarqués sur trois niveaux.

La STQ prévoit l'entrée en activité de ce traversier dès janvier 2016. ■



LNG: Fuel for Ships ?

North American LNG Fuel Conference

Hyatt Regency Montreal - April 19, 2012

Conference Objectives

As LNG powered ships are entering the shipping industry, this alternative is being described as one of the leading solutions for the future.

The objective of this North American LNG Fuel Conference is thus to provide stakeholders with strategic knowledge that will enable them to take informed decisions for the future.

Conference topics:

- Technologies for Fuelling ships of the Future
- Regulation of Gas Propulsion Systems
- Training engineers for operating LNG powered ships
- LNG Supply logistics
- The Scandinavian Experience

For more information on this conference, sponsorship opportunities or to register, go visit our website at: www.imar.ca/en/events

53, St-Germain St. West, Rimouski (QC) G5L 4B4 Tel: 418-725-3525



Green Marine prepares garbage management indicator for ships

BY JULIE GEDEON

Green Marine is introducing garbage management as a new environmental performance indicator for shipping companies. The indicator will apply to all solid waste generated during a ship's normal operation, including the crew's onboard activities, as well as dunnage, lining and packaging materials.

“**W**e’re using the MARPOL Annex V definition for garbage, except for cargo residue because the Green Marine program already focuses on cargo residue as a separate performance indicator,” explained Françoise Quintus, Green Marine’s co-ordinator.

As with the program’s existing indicators, a company’s performance in terms of garbage management will be ranked according to one of five levels, with Level 1 indicating regulatory compliance, and Level 5 reflecting clear leadership.

“We’re delighted with Green Marine’s work to date because not only do participants have to show an environmental performance that’s better than required by law to get any kind of recognition, but the program is dealing with new environmental challenges – such as onboard garbage – rather than resting on its laurels,” said Jennifer Nalbene, director of navigation and invasive species for the Great Lakes United environmental group.

CHALLENGING CRITERIA

The new indicator was drafted by a working group chaired by Daniel Côté, Desgagnés Transport’s environmental advisor.

“What we’ve proposed is realistic, but also very challenging,” said Mr. Côté. “Many ports and terminals still don’t have recycling facilities and, until Canada eases restrictions on handling materials that are in any way in contact with food transported by oceangoing vessels, there might not be sufficient demand to make onshore facilities economically viable.”

The committee referred to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) Annex V as a starting point for discussions. Annex V

has been revised and, if approved on schedule, will forbid the overboard disposal of anything other than food waste under specific conditions as of January 2013.

Ships have not been allowed to dispose of plastics overboard since 1988 – action that was taken after the scientific community underscored the harm that plastics could do to marine life. Other materials must first be processed to assist in their disintegration. Glass, for example, must be put through a grinder. Disposal of any kind is forbidden in ecologically sensitive waters and/or populated areas, such as the Great Lakes.

REDUCE, REUSE, RECYCLE!

“Our ultimate objective is to reduce, reuse and recycle materials as much as possible, and eliminate all overboard disposal other than food waste as still permitted by Annex V,” said Ms. Quintus.

Green Marine’s Level 1 ranking always necessitates regulatory compliance by participating companies. Level 2 constitutes best practices. “These are considered fairly routine to implement, such as equipping ships with recycling bins for the new indicator and giving staff the proper training on their importance and correct use,” Ms. Quintus said.

For a Level 3 ranking, a participating company must calculate the impact of all of its garbage-generating activities. “We’re talking about a yearly inventory of all the types of garbage produced by a shipping company’s owned fleet,” said Mrs. Quintus.

Under Annex V, crews are already obliged to keep a log of the date, location, category and estimated amount of disposed or incinerated garbage. “A fleet inventory would give companies the overview necessary to know where to target reduction efforts,” Ms. Quintus said. >>



“Our ultimate objective is to reduce, reuse and recycle materials as much as possible, and eliminate all overboard disposal other than food waste as still permitted by Annex V.”

- Françoise Quintus, co-ordinator, Green Marine

REDUCE
REUSE
RECYCLE

>> Anyone familiar with the size and gamut of activities within a large shipping fleet knows the industry has its work cut out.

“It won’t be easy to get everyone aboard Fednav’s 75 vessels to report in detail all of the garbage generated aboard each ship,” Marc Gagnon, Fednav’s director of governmental affairs and regulatory compliance, said. “Some reporting is already done, but it probably will take orientation training to change people’s mindset so they log absolutely everything to establish the accurate baseline we need to gauge our starting point within the Green Marine program for garbage management.

“Then we have to find additional ways to reduce and recycle,” he added.

Level 4 will require participating companies to complete a garbage inventory and subsequent data analysis to implement a management strategy that includes targets, concrete measures and tools for garbage reduction and increased recycling.

At the top Level 5, a company no longer discharges anything overboard except for food waste as authorized by Annex V.

“Once the revised Annex V comes into effect in 2013, this Level 5 criterion will become Green Marine’s Level 1 as regulatory compliance,” Ms. Quintus noted. “But we want to lead the way because the proposed Annex V revisions could be delayed or not come into force at all.”

Gagnon said Green Marine’s commitment to encouraging its participants to go well beyond regulatory requirements carries a significant value when he speaks with government officials about the maritime industry. “We – Green Marine’s founders – want to demonstrate that the industry and individual companies participating in this program are at the forefront of legislation when it comes to environmental performance,” he explained.

“We’re proving that’s the case with Green Marine by pushing ourselves to continually and measurably do better with existing performance indicators and broadening our efforts in new areas such as garbage management.”

Level 5 also requires a company to demonstrate real and continued improvement by achieving its set targets. “If it doesn’t improve yearly, it loses that top ranking,” Ms. Quintus emphasized.

The garbage management indicator will be optional for the benchmark calculations that will be based on 2012 activities and reported in the spring of 2013. “We would like to try out the criteria and determine whether adjustments are needed before we make this indicator mandatory for shipping companies when reporting their 2013 performance results,” Ms. Quintus explained.

As soon as the details regarding the criteria are finalized, a working committee will begin work on a garbage management performance indicator for ports. “We imagine the criteria for shipping companies and ports will be quite complementary,” said Ms. Quintus.

Great Lakes United welcomes the news. “What I would like to see happen now is more U.S. shipping companies, ports and terminals demonstrate their environmental commitment by becoming a part of the Green Marine program,” Ms. Nalbhone said. ■





L'Alliance verte adoptera un nouvel indicateur de rendement pour la gestion des ordures des navires

PAR JULIE GEDEON

L'Alliance verte aborde la gestion des ordures dans son **nouvel indicateur de rendement à l'intention des armateurs.**

Cet indicateur s'appliquera à tous les déchets solides produits dans le cadre des opérations normales d'un navire, y compris ceux produits par les équipages, ainsi qu'aux produits de fardage, de revêtement et d'emballage.

« Notre définition de la notion d'ordures correspond à celle de l'annexe V de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), sauf en ce qui concerne les résidus de cargaison puisque ceux-ci font déjà l'objet d'un indicateur de rendement distinct au sein du programme », explique la coordonnatrice de l'Alliance verte, Françoise Quintus.

À l'instar des indicateurs de rendement que comporte actuellement le programme, la performance d'une entreprise relativement à la gestion des ordures sera cotée selon une échelle à cinq niveaux, le niveau 1 témoignant de la conformité à la réglementation et le niveau 5 démontrant un leadership affirmé.

« Nous sommes ravis des travaux menés jusqu'ici par l'Alliance verte, déclare la directrice de la navigation et des espèces envahissantes aquatiques au sein du groupe environnemental de l'Union Saint-Laurent Grands Lacs, Jennifer Nalbene. Pour avoir une quelconque reconnaissance, les participants doivent non seulement prouver que leur performance environnementale dépasse les exigences légales, mais le programme ne tient rien pour acquis et les incite à relever de nouveaux défis environnementaux, comme celui de la gestion des ordures à bord des navires. »

UN CRITÈRE EXIGEANT

Ce nouvel indicateur de rendement a été élaboré par un groupe de travail sous la direction de Daniel Côté, conseiller en environnement chez Transport Desgagnés.

« Ce que nous avons proposé est réaliste, mais aussi très exigeant, souligne-t-il. Plusieurs ports et terminaux ne disposent toujours pas d'installations de récupération et d'ici à ce que le Canada consente à alléger les restrictions relatives à la manipulation des matières ayant pu être en contact avec des aliments transportés sur les cargos océaniques, la demande pourrait s'avérer insuffisante pour assurer la rentabilité d'infrastructures côtières. »

Le groupe de travail s'est d'abord inspiré de l'annexe V de la convention MARPOL. Si la version révisée de l'annexe V est entérinée selon l'échéancier prévu, elle interdira dès janvier 2013 le rejet à la mer de tout type de déchets, sauf les résidus alimentaires qui pourront être rejetés sous certaines conditions.

Depuis 1988, il est interdit de rejeter des produits plastiques à la mer, une mesure intervenue dans le sillage de la mobilisation des scientifiques à l'égard des dangers que représentent ces produits pour la faune et la flore marines. Avant d'être largués, d'autres produits doivent par ailleurs être préalablement transformés, question de faciliter leur désintégration (comme le verre qui doit être passé dans un broyeur). Du reste, il est strictement interdit de rejeter des produits, quels qu'ils soient, dans des eaux vulnérables ou dans les zones peuplées, comme les Grands Lacs.

RÉDUCTION, RÉUTILISATION ET RÉCUPÉRATION !

« Notre principal objectif consiste à réduire, à réutiliser et à recycler le plus de produits possibles, >>



>> note Mme Quintus, et à éliminer tout rejet au large autre que les résidus alimentaires toujours autorisés en vertu de l'annexe V. »

L'obtention de la cote de niveau 1 de l'Alliance verte nécessite que les entreprises participantes se conforment aux dispositions réglementaires. La cote de niveau 2 touche quant à elle aux pratiques exemplaires. « Il s'agit de l'adoption de mesures routinières, comme l'installation à bord des navires de bacs de récupération et la formation de l'équipage sur leur importance et leur bonne utilisation », ajoute Mme Quintus.

Pour obtenir une cote de niveau 3, la société participante devra mesurer l'impact de ses pratiques de gestion des ordures. « Il s'agit de dresser un inventaire annuel de tous les types d'ordures produits par l'ensemble de sa flotte en propriété », précise-t-elle.

L'annexe V impose déjà aux équipages de tenir un registre par navire où sont consignés la date, le lieu, la catégorie et la quantité approximative d'ordures rejetés ou incinérés. « Les entreprises auraient intérêt à tenir un inventaire à l'échelle de leur flotte, ce qui leur fournirait une vue d'ensemble permettant de mieux cibler leurs efforts de réduction », mentionne Mme Quintus.

Or, quiconque connaît bien la nature et l'envergure des activités d'une grande flotte marchande sait pertinemment que les gens du secteur ont du pain sur la planche.

« Il ne sera pas facile de convaincre chacun des membres de l'équipage à bord des 75 navires de Fednav de noter en détail tous les déchets produits, affirme le directeur des affaires gouvernementales et de la conformité réglementaire de Fednav, Marc Gagnon. On produit déjà certains rapports, mais il faudra certainement organiser des formations pour sensibiliser les gens à compiler toutes les informations nécessaires pour établir précisément le niveau de référence sur lequel reposera notre démarche de gestion des déchets au sein du programme de l'Alliance verte. »

« Il nous faudra ensuite trouver d'autres moyens de réduire notre consommation et de mieux recycler », admet-il.

La cote de niveau 4 exigera des entreprises participantes de procéder à un inventaire des déchets produits et à une analyse des données obtenues afin de mettre en œuvre une stratégie de gestion prévoyant des cibles, des mesures et des outils concrets pour réduire les déchets et accroître le niveau de récupération.

Enfin, l'entreprise qui obtiendra la cote supérieure de niveau 5 aura réussi à bannir toute forme de rejet à la mer, sauf pour les résidus alimentaires autorisés en vertu de l'annexe V.

L'Alliance verte devance ainsi la réglementation. « Dès l'entrée en vigueur de la version révisée de l'annexe V, prévue en 2013, les exigences de cette cote de niveau 5 deviendront la conformité réglementaire de base, soit notre niveau 1, indique Françoise Quintus. Nous tenons cependant à ouvrir la voie dès maintenant parce que l'entrée en vigueur des révisions proposées à l'annexe V pourrait être retardée, voire reportée aux calendes grecques. »

Marc Gagnon est convaincu que le seul fait que l'Alliance verte incite ses membres à surpasser les exigences réglementaires assure une crédibilité certaine de l'industrie maritime auprès des représentants gouvernementaux. « En tant que fondateurs de l'Alliance verte, nous tenons à montrer que les entreprises participant à ce programme sont à l'avant-garde des mesures législatives en matière de performance environnementale, explique-t-il. La preuve est que grâce à l'Alliance verte nous nous améliorons continuellement et de manière quantifiable dans les enjeux existants, mais ne ménageons pas non plus nos efforts pour nous démarquer dans de nouveaux enjeux tels que la gestion des déchets. »

De plus, l'entreprise qui souhaite préserver sa cote de niveau 5 devra manifester une amélioration constante. « Sans amélioration sur une base annuelle, l'entreprise perd effectivement sa cote supérieure », rajoute Mme Quintus.

Il ne sera toutefois pas obligatoire d'inclure le niveau de performance associé à la gestion des ordures dans le calcul des résultats qui seront soumis au printemps de 2013 (basés sur les activités de 2012). « Nous préférons mettre ce critère à l'essai cette année et déterminer si des ajustements seront nécessaires avant de rendre un tel indicateur obligatoire pour les résultats présentés par les compagnies de transport maritime pour l'année 2013 », dit-elle.

Dès que les détails de ce nouveau critère seront définitifs, un comité de travail sera constitué pour se pencher sur un indicateur de rendement semblable pour les ports. « Nous pensons que le critère applicable aux administrations portuaires complétera plutôt bien celui qui s'applique aux armateurs », ajoute Mme Quintus.

L'Union Saint-Laurent Grands Lacs accueille favorablement une telle éventualité. « Ce que je souhaiterais, c'est qu'un plus grand nombre de sociétés de transport maritime, de terminaux et d'administrations portuaires des États-Unis affirment leur engagement sur le plan environnemental en prenant part au programme de l'Alliance verte », conclut Mme Nalbone. ■

Green Tech 2012 hits Quebec City in May with international scope

BY JULIE GEDEON

Save the date! Green Marine's fifth annual conference – **Green Tech 2012** – will be held May 29-30 at the Loews Hotel Le Concorde in Quebec City, with organizers already hard at work to make it **the biggest and best symposium yet.**

“**W**e’re inviting more international speakers and institutions to participate as part of our goal to provide shipping companies, ports and terminals with the world’s best environmental information,” said David Bolduc, Green Marine’s executive director. “Green Tech has already become a main reference for environmental technologies and best practices for North America’s marine industry, and I believe we’re right on track to becoming a world-class event.”

Winning the 2011 Sustainable Shipping Award for the Green Shipping Initiative of the Year last July has certainly put Green Marine and its technology conference on the world radar.

“Green Tech has already gained a loyal North American following because participants know they will obtain valuable information directly relevant to increasing the sustainability of their operations,” Mr. Bolduc said. “One of Green Marine’s great successes has been the willingness of its members to share best practices and technology knowledge and experience so we can improve the industry as a whole.”

FIVE YEARS, AND COUNTING ...

Quebec City was chosen for Green Tech 2012 to mark a significant anniversary. “It was five years ago, in the fall of 2007, that we officially launched the Green Marine environmental program at Quebec City’s new cruise terminal,” Mr. Bolduc said. “So much has been achieved in five short years because of the extensive volunteer effort of so many of our members that we thought it would be fitting to return here to celebrate this milestone.”

The conference’s overall structure will include plenary sessions for topics of interest to everyone in the maritime industry as well as a series of parallel sessions tailored to the more specific concerns of shipowners or ports, terminals and shippers.

A yearly highlight is the ceremony held to award Green

Marine participants their certificates for completing all of the program’s annual self-assessment criteria. “You can feel the sense of accomplishment and pride that goes with everyone doing the substantial work that the program requires,” Mr. Bolduc said.

“This year’s celebration will take place on May 29 at the Musée national des beaux-arts du Québec – the province’s Fine Arts museum – with the St. Lawrence River providing a picturesque backdrop for the event,” said Manon Lanthier, Green Marine’s communications officer.

MAXIMUM EXPOSURE

Returning and new exhibitors will showcase cutting-edge technologies, equipment and services that are specifically designed to improve the maritime industry’s sustainability.

VapCor Inc., a world-leading Canadian manufacturer of water-soluble, biodegradable hydraulic fluids, as well as emissions monitoring and other environmentally friendly equipment, has been at every Green Tech conference. “Green Tech is great for my company because it puts me in direct contact with the environmental managers and CEOs who are going to decide what to buy based on the information they obtain,” said Angus Kennedy, VapCor’s president. “The CEOs and environmental managers like it because they can find out about new products and services without having the pressure of a sales representative sitting in their office.”

Mr. Kennedy also commended Green Tech’s organizers for seeking presentations with substance. “The sessions on new technology aren’t just filler or pure sales pitches,” he said. “It shows the organizers do their best to ensure that presenters are sharing real information that’s useful and backing up what they say with actual data.”

Always seeking and responsive to feedback, Green Tech’s organizers will improve the exhibition’s location >>

Continued on Page 45



En mai, le colloque environnemental Green Tech 2012 s'amène à Québec avec un accent international

PAR JULIE GEDEON

Une date à retenir ! **Green Tech 2012**, la cinquième édition annuelle du colloque environnemental de l'Alliance verte, aura lieu au Loews Hôtel Le Concorde de Québec, les 29 et 30 mai prochains. Les organisateurs sont déjà à pied d'œuvre pour en faire **le meilleur et le plus important symposium depuis ses débuts.**

« Le colloque Green Tech suscite l'intérêt auprès d'un public nord-américain déjà fidèle, parce que les participants s'attendent à y trouver des renseignements pertinents et nettement axés sur l'amélioration du caractère durable de leurs activités. »

- David Bolduc, directeur général de l'Alliance verte

« **N**ous avons invité davantage d'institutions et de conférenciers de l'étranger à prendre part, question d'offrir la meilleure information aux sociétés de transport maritime ainsi qu'aux administrations de ports et de terminaux, précise le directeur général de l'Alliance verte, David Bolduc. Le colloque environnemental Green Tech fait déjà figure de référence en matière de pratiques exemplaires et de technologies environnementales au sein de l'industrie maritime nord-américaine, et je crois que cette initiative est en bonne voie de devenir un événement d'envergure mondiale. »

La visibilité à l'échelle internationale dont jouissent l'Alliance verte et son colloque sur les technologies vertes n'est certainement pas étrangère au fait qu'on lui ait décerné la distinction « Sustainable Shipping Award » en juillet dernier, à titre d'initiative environnementale de l'année.

« Le colloque Green Tech suscite l'intérêt auprès d'un public nord-américain déjà fidèle, parce que les partici-

pants s'attendent à y trouver des renseignements pertinents et nettement axés sur l'amélioration du caractère durable de leurs activités, souligne M. Bolduc. Une part du succès remarquable de l'Alliance verte tient d'ailleurs à l'empressement de ses membres à communiquer leurs pratiques exemplaires ainsi que leur savoir et leur expérience sur le plan technologique, ce qui rejaille sur le secteur dans son ensemble. »

CINQ ANS DÉJÀ...

Question de souligner cet anniversaire particulier, la ville de Québec a été retenue pour l'organisation du colloque Green Tech 2012. « Il y a cinq ans déjà, soit à l'automne 2007, nous procédions à l'inauguration officielle du programme de l'Alliance verte dans le nouveau terminal de croisières à Québec, rappelle M. Bolduc. Grâce à la remarquable contribution bénévole d'une grande partie de nos membres, une imposante somme de travail a été accomplie en seulement cinq ans. Par conséquent, nous avons pensé qu'il



serait approprié de revenir ici pour marquer ce jalon. »

Dans l'ensemble, ce colloque sera composé de séances plénières portant sur des sujets d'intérêt pour tous les intervenants du secteur maritime, ainsi que de séances en parallèle axées plus particulièrement sur les préoccupations des armateurs ou encore des responsables des chantiers navals, des ports et des terminaux maritimes.

Les certificats attestant de la conformité des membres au programme environnemental de l'Alliance verte seront remis au cours d'une cérémonie qui constitue l'un des moments forts de l'année. « On peut y constater la fierté et le sentiment d'accomplissement de ceux et celles qui s'acquittent de la somme de travail remarquable qu'exige le programme », constate David Bolduc.

« Cette année, le pittoresque fleuve Saint-Laurent servira de toile de fond à cette cérémonie qui aura lieu au Musée national des beaux-arts du Québec, le 29 mai prochain », précise l'agente de communication de l'Alliance verte, Manon Lanthier.

VISIBILITÉ MAXIMALE

Habités ou nouveaux venus, les exposants mettront en vitrine des équipements, des services et des technologies de pointe conçus expressément pour améliorer le caractère durable de l'industrie maritime.

Chef de file mondial dans la fabrication de fluides hydrauliques hydrosolubles et biodégradables, d'équipement de surveillance des émissions et d'autres produits écologiques, la société canadienne VapCor a déjà participé à chacune des éditions de Green Tech. « Ces colloques environnementaux sont profitables à mon entreprise parce qu'ils me permettent d'entrer directement en contact avec des gestionnaires et des directeurs généraux du secteur environnemental, qui fonderont ensuite leurs achats sur les renseignements qu'ils y trouveront, note le président

de VapCor, Angus Kennedy. Ces gens-là apprécient cette activité parce qu'ils peuvent y découvrir de nouveaux produits et services sans subir la pression que suppose la visite d'un représentant commercial à leurs bureaux. »

M. Kennedy fait aussi l'éloge des organisateurs du colloque environnemental en ce qui touche à leur souci d'offrir des présentations substantielles. « Les séances portant sur les nouvelles technologies ne servent pas qu'à remplir du temps ou à transmettre du baratin publicitaire, rapporte-t-il. On constate l'insistance des organisateurs pour que la tribune confiée aux conférenciers serve à communiquer de l'information concrète et utile, et pour que les propos de ceux-ci soient étayés de données pertinentes. »

Toujours intéressés à solliciter des commentaires et à y prêter l'oreille, les organisateurs de Green Tech entendent améliorer le site d'exposition cette année en aménageant tout au plus 17 kiosques de pleine grandeur dans le foyer en forme de « L » qui relie les salles de conférences où se tiendront la séance plénière et les séances parallèles.

« Ceci assurera une affluence continue des participants, précise Mme Lanthier. Cette zone-là servira aussi pour les pause-café ou les petits-déjeuners servis en buffet, et ce, en vue de maximiser le temps dont disposeront les participants pour jeter un œil aux kiosques des exposants et discuter avec ceux-ci des divers produits et services. »

« Chacun des kiosques sera installé bien en évidence et clairement identifié. D'une année à l'autre, nous nous efforçons d'améliorer le séjour des exposants », ajoute-t-elle.

Du reste, la répartition des aires d'exposition respectera la formule « premiers arrivés, premiers servis ». « Nous constatons un intérêt marqué, si bien qu'une partie des espaces sont déjà réservés », conclut Mme Lanthier. ■

OPTImarée

**MARITIME
INNOVATION**
INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC

Téléphone : 418 725-3525
www.innovationmaritime.ca

Une façon simple de faire des économies de carburant



New partners support Green Marine efforts

BY JULIE GEDEON

Green Marine is building a strong network among the organizations involved in various ways with the sustainability of shipping companies, ports, terminals and shipyards.

As of December, Green Marine had 39 organizations as partners. These partners are either businesses that deal with the maritime industry, such as shippers, agents or suppliers, or non-profit entities, such as research and development centres.

“Green Marine was designed to encompass all of the maritime industry’s stakeholders,” said Ray Johnston, Green Marine’s chair. “Our partners play an important role in helping our industry to achieve its sustainability goals through newly developed technologies, environmentally friendlier products, reduced or recyclable packaging, as well as scientific research that enhances the environmental performance of all marine-related operations.”

Wayne Smith, Algoma Central Corporation’s senior vice-president for commercial activities, views Green Marine’s expanding partnerships as an exciting phase that will significantly strengthen the environmental program. “Having marine-related enterprises with similarly minded and focused people rallying behind our goals is a very positive development,” he said.

“It shows that Green Marine has established an effective structure that makes it easier for everyone to understand exactly what we’re striving to achieve,” he said, “and for enterprises and individuals who support our environmental goals to get on board and work with us towards accomplishing them.”

SHARED PRIORITIES

Aluminerie Alouette became a partner soon after David Bolduc, Green Marine’s executive director, and Manon D’Auteuil, director of environment and sustainable development for the Sept-Îles Port Authority, explained the program.

“More than 80 per cent of our product is transported by ships on the St. Lawrence River,” said Marie-Claude Guimond, Alouette’s director of communications. “So it only makes sense that our company would support an effort that greatly helps to protect this environment.”

Created in 1989, Alouette has become the largest aluminum smelter in the Americas with more than 1,000 people employed in the annual production of more than 575,000 tonnes of ‘grey gold.’

“Achieving greater sustainability is a priority in our mission statement so we’re always looking for ways to green our supply chains,” Ms. Guimond said. “Our company is very impressed with the clarity of Green Marine’s performance rankings and the legitimacy that outside verification on a regular basis gives the results that every participating company reports.”

“I’m looking forward to Green Marine’s partners sharing information about their best environmental practices the way that participants already do.”

Stephen Wilkes, Tata Steel’s director of U.S. govern-

Photo: Einar Bog

“
I’m looking forward to Green Marine’s partners sharing information about their best environmental practices the way that participants already do.”

- Marie-Claude Guimond,
Alouette’s director
of communications

mental and regulatory affairs, is also hoping that Green Marine partners will find ways to share environmental information.

Headquartered in India, Tata Steel has become one of the world’s top 10 steel producers with aggregate crude steel capacity exceeding 28 million tonnes. Tata’s North American operations include specialized manufacturing facilities within the Great Lakes region in Canada and the United States, as well as the regular delivery of steel products to the Midwest.

“We make the best use of marine, rail and road transport for our shipments, but we’re fully aware that marine is the mode with the least impact on the environment for large and heavy cargo,” Mr. Wilkes said. “So if we can support an effort to make that mode even more environmentally friendly, of course we’re going to do so.”

CLEAR MESSAGE

Green Marine’s commitment to continually improving environmental performance aligns perfectly with Tata’s own sustainability goals, according to Mr. Wilkes. “Having the companies that provide us with maritime transportation services as certified Green Marine participants sends a clear message to our clients that our service providers share our sustainable approach to business,” he said. “So we’re delighted to support the significant effort being made by these companies by our being a Green Marine partner.”

Marc Gagnon, director of governmental affairs and regulatory compliance at Fednav, welcomes the support. “It’s very gratifying to have key suppliers such as Tata, Alouette and Canadian Salt officially back our efforts,” he said. “It shows they believe in Green Marine’s framework

for gauging environmental improvement that goes well beyond what’s required by law.

“It would be great if going forward we see these partners favouring Green Marine participants when it comes to choosing transportation providers and maritime services. That would encourage us to find ways to do even more than we’re already doing.”

Kirk Jones, Canada Steamship Lines’ vice-president for sustainability, government and industry affairs, expects more organizations to become participants, partners and supporters as Green Marine and its results become more widely known. “People are starting to take real notice, especially after Green Marine was recognized as the Green Shipping Initiative of the Year last summer in London, England.

“What’s nice is that more of our customers – ports and terminals – are now also participants, and we’re on the same page when it comes to the environment. Now that we’ve shown how much we’ve been able to accomplish in only five years, I hope more companies, particularly in the United States, will look at what this program has to offer them.”

CSL now turns first to Green Marine partners when seeking environmental solutions. “When we recently decided to switch to phosphate-free cleaning solutions, for example, we checked first among Green Marine’s partners for a supplier,” Mr. Jones said. “Marine Clean Ltd. had what we wanted at a feasible price, so we bought it there because we know this company – like all of Green Marine’s partners – are very supportive of our efforts to make our industry as sustainable as possible.” ■

Green Tech 2012

From Page 41

>> this year with a maximum of 17 full booths in the L-shaped foyer between the meeting rooms for the plenary and parallel sessions.

“This will guarantee regular walkthrough traffic by conference participants,” Ms. Lanthier said. “The buffet-style breakfasts and coffee breaks will also be held in this area to give conference participants as much time as possible to really check out the exhibition booths and discuss matters with the product and service representatives.

“Every booth will be prominently situated and clearly identified. We’re striving to make every year better for exhibitors.”

Booth allocation will be on a first-come, first-served basis. “Some of the booths are already booked, and interest is strong,” Ms. Lanthier said. ■



De nouveaux partenaires pour appuyer les efforts déployés par l'Alliance verte

PAR JULIE GEDEON

L'Alliance verte se constitue un solide réseau parmi les organismes qui sont engagés d'une façon ou d'une autre dans l'amélioration du caractère durable des sociétés de transport maritime, des ports, des terminaux portuaires ou des chantiers navals.

En date du mois de décembre, l'Alliance verte comptait 39 partenaires, soit des entreprises faisant affaire au sein de l'industrie maritime (ex. : expéditeurs, agents ou fournisseurs) ou encore des organismes à but non-lucratif (ex. : centres de recherche ou de développement).

« L'Alliance verte a été créée dans le but de chapeauter tous les intervenants de l'industrie maritime, rappelle son président, Ray Johnston. Nos partenaires jouent un rôle prépondérant pour aider ce secteur à atteindre ses objectifs en matière de développement durable, et ce, par le biais de technologies de pointe, de produits plus écologiques, d'initiatives de réduction ou de récupération des emballages, et de recherche scientifique favorable à la performance environnementale touchant l'ensemble des activités maritimes. »

Le vice-président et directeur des activités commerciales au sein

de la société Algoma Central Corporation, Wayne Smith, se réjouit des partenariats que continue d'accumuler l'Alliance verte, lesquels ne peuvent, selon lui, que consolider davantage le programme environnemental. « Il m'apparaît très favorable que des entreprises du secteur maritime qui partagent une communauté de vues et d'intérêts se rangent derrière nos objectifs », dit-il.

« Cet état de fait prouve que l'Alliance verte a su concrétiser une structure efficace qui permet à tout le monde de comprendre exactement ce que nous tentons de réaliser, et qui invite les particuliers ou les entreprises partageant nos objectifs environnementaux à se joindre à nous et à travailler en vue de les atteindre », note M. Smith.

DES PRIORITÉS COMMUNES

Aluminerie Alouette a décidé de devenir partenaire peu après avoir pris connaissance des détails du programme de l'Alliance verte

grâce à l'intervention de son directeur général, David Bolduc, et de la responsable des affaires environnementales et du développement durable pour l'Administration portuaire de Sept-Îles, Manon D'Auteuil.

« Plus de 80 % de nos produits transitent par la voie maritime du Saint-Laurent, précise la directrice des communications d'Aluminerie Alouette, Marie-Claude Guimond. Il nous apparaissait donc tout à fait naturel que notre société soutienne une initiative qui contribue grandement à la protection de ce milieu. »

Fondée en 1989, Aluminerie Alouette est devenue la plus importante fonderie d'aluminium des Amériques. L'aluminière emploie plus de 1000 personnes qui contribuent à produire annuellement plus de 575 000 tonnes de cet « or gris ».

« Améliorer le caractère durable de nos activités est une priorité qui figure dans notre énoncé de mission, si bien que nous sommes constamment à l'affût d'innovations environnementales au profit de nos chaînes d'approvisionnement, explique Mme Guimond. Notre entreprise est particulièrement impressionnée par la limpidité du système établi par l'Al-



liance verte pour l'évaluation du rendement, et par la légitimité que les vérifications externes régulières procurent aux résultats colligés par chacune des sociétés participantes. »

« J'aimerais bien que les partenaires de l'Alliance verte s'inspirent de ce que font déjà les membres en s'échangeant de l'information sur leurs pratiques environnementales exemplaires », ajoute-t-elle.

Directeur des affaires réglementaires et gouvernementales pour les États-Unis au sein de la société Tata Steel, Stephen Wilkes souhaiterait lui aussi que les partenaires de l'Alliance verte conviennent d'un moyen d'échanger des renseignements de nature environnementale.

Forte d'une capacité totale de production d'acier brut de plus de 28 millions de tonnes, Tata Steel s'est hissée parmi les dix plus importantes aciéries à l'échelle mondiale. Dirigée à partir de son siège social situé en Inde, la société mène notamment ses activités nord-américaines au sein d'installations de production spécialisées dans la région des Grands Lacs (de part et d'autre de la frontière canado-américaine) et procède régulièrement à l'expédition de produits de l'acier à destination du Midwest américain.

« Nous exploitons au mieux le transport maritime, ferroviaire et routier pour l'expédition de nos cargaisons, mais nous savons pertinemment que la voie maritime constitue le mode d'acheminement le plus écologique pour les cargaisons lourdes et imposantes, souligne M. Wilkes. Par conséquent, s'il nous est donné de soutenir une initiative qui favorisera davantage le caractère environnemental de ce mode d'acheminement, nous n'hésiterons pas à le faire. »

UN MESSAGE CLAIR

Selon Stephen Wilkes, l'engagement de l'Alliance verte pour l'amélioration constante de la performance environnementale correspond en tous points aux objectifs de Tata Steel sur le plan de la durabilité. « Le fait que les entreprises qui nous procurent des services de transport maritime soient reconnues à titre de membres de l'Alliance verte montre clairement à nos clients que nos fournisseurs de services partagent notre propre démarche institutionnelle à l'égard du développement durable, indique-t-il. Nous sommes donc ravis d'appuyer la contribution importante de ces entreprises en devenant nous-mêmes partenaires de l'Alliance verte. »

Au sein de la société Fednav, le directeur des affaires gouvernementales et de la conformité réglementaire, Marc Gagnon, accueille favorablement cet

appui. « Il est très satisfaisant de compter sur l'appui formel de fournisseurs comme Tata, Alouette et la Société canadienne de sel, précise-t-il. Ce faisant, ces entreprises endossent le cadre établi par l'Alliance verte pour évaluer l'amélioration de la performance environnementale, au delà des exigences législatives. »

« Il serait intéressant que ces partenaires donnent éventuellement préséance aux membres de l'Alliance verte dans le choix de leurs fournisseurs de services maritimes ou de transport. Cela nous inciterait à trouver des moyens d'en faire encore davantage. »

Le directeur du développement durable et des affaires industrielles et gouvernementales au sein de Canada Steamship Lines (CSL), Kirk Jones, souhaite qu'un plus grand nombre d'organismes se joignent à l'Alliance verte à titre de participants, de partenaires ou de supporteurs à mesure que cette initiative et les résultats qu'elle entraîne gagnent en renommée. « Les gens commencent véritablement à s'intéresser à l'Alliance verte, surtout depuis l'été dernier alors qu'on lui a décerné le titre d'initiative environnementale de l'année, à Londres, en Angleterre. »

« Ce qui est bien, c'est qu'un nombre croissant de nos clients, c'est-à-dire des administrations portuaires et des terminaux maritimes, sont eux-mêmes membres de l'Alliance verte, si bien que nous sommes sur la même longueur d'onde sur le plan environnemental, dit-il. Compte tenu des progrès réalisés en seulement cinq ans, j'espère que les entreprises – particulièrement les sociétés américaines – seront de plus en plus nombreuses à s'intéresser à ce que ce programme peut offrir. »

Désormais, CSL se tourne d'abord vers les partenaires de l'Alliance verte pour combler ses besoins sur le plan environnemental. « À titre d'exemple, à la suite de notre récente décision de nous en remettre à des solutions nettoyantes sans phosphate, nous avons d'abord regardé du côté des partenaires de l'Alliance verte pour trouver un fournisseur, relate M. Jones. La société Marine Clean proposait ce dont nous avions besoin et à un prix raisonnable, et nous avons arrêté notre choix sur celle-ci parce que nous savions qu'à l'instar de tous les partenaires de l'Alliance verte, cette société appuyait notre démarche visant à consolider le caractère durable de notre industrie. » ■

Algoma Central Corporation Announces The Next Generation of Great Lakes Bulk Carrier

LAUNCHING A NEW ERA IN ENVIRONMENTAL EFFICIENCY

Consistent with our commitment to environmental sustainability, Algoma will be introducing a series of new vessels to our existing dry-bulk fleet starting in 2013. The new vessels - called the Equinox Class - will include both self-unloaders and gearless bulk carriers. Developed by Algoma together with a team of world class vessel designers, architects and engineers; these state-of-the-art vessels represent the next generation of Great Lakes bulk carriers.

The Equinox Class will set the new standard in vessel operating efficiency, environmental performance and safety.

To learn more about Algoma's Equinox Class vessels and watch an informational video, please visit www.algonet.com

EQUINOX
CLASS



Algoma Central Corporation
63 Church Street, Suite 600, St. Catharines, Ontario L2R 3C4
(905) 687-7888 www.algonet.com



