



ALLIANCE VERTE

PRÉSENTE



PARTENARIATS
INNOVATEURS
AU SERVICE DU
DÉVELOPPEMENT
DURABLE

PROGRAMME OFFICIEL >>>>>>

GREENTECH 2014
COLLOQUE ENVIRONNEMENTAL



SAINT JOHN NOUVEAU-BRUNSWICK

10, 11 & 12 JUIN



GREENTECH 2014: PLACE AUX PLUS RÉCENTES RECHERCHES ET À L'INNOVATION



PREMIER COLLOQUE CARBONEUTRE



C'est avec grand plaisir que je vous souhaite la bienvenue à Saint John, au Nouveau-Brunswick, dans le cadre de GreenTech 2014. Il s'agit de la toute première édition du colloque environnemental de l'Alliance verte à se tenir sur la côte Est!

Et ce septième colloque de l'Alliance verte regorge de nouveautés. En jetant un coup d'œil au programme, on se rend vite compte qu'il s'agit là d'une initiative pertinente et enrichissante. Vous aurez ainsi l'occasion de bénéficier de présentations sur les émissions atmosphériques, les relations avec les collectivités, la gestion d'une crise environnementale, les partenariats et la collaboration pour le financement d'initiatives durables, la gestion des ordures, la protection des écosystèmes marins, ainsi que les défis que suppose le transport du pétrole et du gaz.

Pour l'essentiel, ce colloque respecte la même structure que les délégués semblent apprécier depuis déjà six ans. Ainsi, les sujets d'intérêt plus général seront traités en séance plénière, et des ateliers seront ensuite organisés en parallèle pour les représentants des administrations portuaires et des terminaux, d'une part, et pour les délégués des compagnies de transport maritime, d'autre part.

Vous aurez notamment l'occasion d'en apprendre davantage au sujet du Partenariat de transport SmartWay, des modèles novateurs de

l'initiative *Carbon War Room* pour le financement des améliorations écoénergétiques, de même que sur les efforts concertés de Canards Illimités Canada et de la société Irving Oil en matière de recherche côtière. On y traitera aussi du projet de terminal maritime Canaport Energy East, du « Passeport vert » pour la récupération responsable des navires désuets, de l'outil SRT (ShoreZone Port Response Tool), de la gestion du bruit en milieu sous-marin, ainsi que d'autres sujets d'actualité et enjeux émergents.

L'Alliance verte est fière de rappeler que cette édition 2014 du colloque GreenTech constitue le premier congrès neutre en carbone pour l'Alliance verte, qui convoite la certification de Planetair attestant de l'organisation carboneutre de cette initiative. Avec l'aide de Planetair, les organisateurs du colloque seront en mesure de comptabiliser les émissions de gaz à effet de serre associés au congrès, de cibler les possibilités de réduire ces GES, pour finalement neutraliser ces impacts climatiques grâce à l'achat de crédits-carbone.

Cette année, le colloque environnemental promet d'être encore une fois des plus enrichissants. Je tiens à remercier à l'avance tous nos commanditaires, qui contribuent chaque année à la concrétisation du colloque GreenTech.

Bon colloque!

David Bolduc

Directeur général de l'Alliance verte



LES CONFÉRENCES

11 JUIN



8 h 45 Les ports : acteurs d'un développement durable accru (séance d'ouverture)

- > **Modérateur : Jim Quinn**, PDG, Administration portuaire de Saint John
- > **Kurt Nagle**, PDG, AAPA
- > **Paul MacIsaac**, v.-p. principal, Administration portuaire de Halifax
- > **Mario Girard**, PDG, Administration portuaire de Québec

10 h 30 Les émissions atmosphériques (armateurs)

L'industrie des carburants au Canada et son rôle pour la réduction des émissions dans le transport maritime

> **Gilles Morel**, Association canadienne des carburants

La problématique liée au carbone noir est évoquée depuis déjà quelques années par l'Organisation maritime internationale (OMI). Au surplus, l'augmentation du trafic maritime dans l'Arctique soulève certaines préoccupations à ce sujet. La présentation de M. Morel sera axée sur la production de carbone noir découlant du transport. Compte tenu des caractéristiques particulièrement réfléchissantes du couvert de neige et de glace de l'Arctique, les dépôts de carbone noir dans les régions polaires entraînent des effets nets de forçage radioactif du climat. En outre, les taux de carbone noir risquent d'augmenter à mesure que progresse la fonte des neiges, accélérant ainsi l'apparition de surfaces foncées (contrairement à ce qui se produirait en l'absence de carbone noir). Par ailleurs, on s'entend généralement pour dire que le carbone noir risque d'être transporté vers l'Arctique à partir de régions limitrophes, voire en provenance de zones plus éloignées (peut-être même d'aussi loin que le 40e parallèle de l'hémisphère nord). Par conséquent, les émissions générées par le transport maritime sont dans la ligne de mire, si bien que l'OMI envisage un resserrement de la réglementation, surtout dans les régions arctiques en raison de la fréquentation accrue de ces corridors pour le transport maritime. Toutefois, le transport maritime au nord du 60e parallèle représente à peine 1 % des activités de ce secteur à l'échelle mondiale. Selon M. Morel, à moins d'une augmentation considérable du transport par voie maritime au nord du 60e parallèle, les incidences des accumulations actuelles de carbone noir seraient difficiles à quantifier. M. Morel passera en revue les principales mesures d'atténuation à privilégier d'après les conclusions d'une récente étude du Programme des Nations Unies pour l'environnement.

La surveillance, la production de rapports et la réduction des émissions atmosphériques liées à l'exploitation maritime

> **Till Stoerkenius**, Environ International Corporation

On assiste depuis peu à une multiplication des incitatifs économiques liés à la réglementation, lesquels sont déterminés grâce au suivi et aux estimations de la réduction des émissions des navires océaniques et des véhicules ou équipements connectés à quai. Et on s'attend à ce qu'une telle tendance se poursuive. Pour les ports de mer de la Californie, l'inventaire des émissions a permis d'illustrer les retombées de ces forces actives. Les outils de calcul des émissions représentent un moyen efficace de mesurer en résolution spatiale les émissions des navires en fonction des paramètres de trajectoire ainsi que des caractéristiques des opérations maritimes. En intégrant ces algorithmes pour le calcul d'émissions à même un système interactif d'information géographique (SIG), on arrive à évaluer les émissions totales jusqu'à destination, mais aussi celles qui sont générées pour une portion particulière, ce qui permet d'envisager différentes options quant au parcours, au type de carburant ou aux technologies de contrôle des émissions.

Le Partenariat de transport SmartWay : un nouvel outil pour le secteur maritime

> **Jennifer Tuthill**, Ressources naturelles Canada

Le Partenariat de transport SmartWay est un réseau mis sur pied en 2004 par l'Agence américaine pour la protection de l'environnement, et dont le volet canadien est administré depuis 2012 par Ressources naturelles Canada. Ce réseau a été conçu pour favoriser l'établissement de relations directes entre les entreprises qui ont besoin ou qui offrent des services de fret, et qui se soucient mutuellement d'économiser le carburant et de réduire les émissions. Ce programme réunit actuellement plus de 3 000 partenaires sectoriels, dont un nombre croissant d'entreprises canadiennes (300 à l'heure actuelle) issues du transport par voie terrestre ou ferroviaire, du secteur de la logistique ou encore de l'expédition de marchandises. En 2014, le Partenariat de transport SmartWay proposera un outil de référence à l'intention des entreprises de transport par chalands remorqués pour le compte rendu de leur performance quant aux émissions. Les entreprises qui souhaitent se joindre à ce partenariat sont tenues de fournir des feuilles de calcul Excel (outils) illustrant les activités et les données sur les émissions de l'entreprise pour l'année précédente. Ces résultats servent ensuite d'indices de référence pour que les entreprises participantes puissent comparer les paramètres de leurs activités avec les autres intervenants de leur secteur en vue d'en faire rapport à leurs actionnaires, ou encore à des fins publicitaires ou pour étayer diverses décisions contractuelles. La présentation de Mme Tuthill permettra d'illustrer le fonctionnement de ces nouveaux outils du secteur maritime, et d'exposer leur utilité pour les entreprises qui y recourent pour bonifier leurs activités commerciales.

10 h 30 La gestion de crise environnementale et les relations avec la collectivité (ports)

Étude de cas : gestion de crise environnementale à Fairview Bay

> **Jason Scherr**, Administration portuaire de Prince Rupert

L'Administration portuaire de Prince Rupert (APPR) a retenu quelques leçons importantes après avoir vécu une situation délicate concernant la gestion d'une crise environnementale. Dans le cadre de cette étude de cas, on se penchera sur les stratégies et les mesures à prendre pour encadrer un incident important, ainsi que pour évaluer et atténuer les éventuels effets néfastes. Le 21 février 2013, des vandales ont perpétré des méfaits sur les terrains de l'APPR à Fairview Bay, ce qui a provoqué le déversement d'huile minérale sur les terrains d'un tiers ainsi qu'en milieu marin. L'APPR a agi sans délai en instaurant un centre d'opérations d'urgence, en mettant en œuvre son plan d'intervention, en avisant les organismes concernés, et en sollicitant la collaboration de tiers pour circonscrire directement le déversement dans les hautes terres et le milieu intertidal avant de procéder au nettoyage. Le plan tenait compte des exigences actuelles telles que définies par les organismes de réglementation, de même que des besoins et des préoccupations des tiers parties et du grand public. On estime que 93 % des huiles déversées ont pu être récupérées grâce à l'intensité des efforts concertés, et ce, sans aucune perte répertoriée parmi les organismes marins. L'APPR a adopté un plan de surveillance permanente pour récupérer adéquatement toute quantité d'huile qui aurait échappé aux procédures et transférer ces matières dans des systèmes de confinement. Le plan permanent permet aussi de mieux saisir la portée des incidences éventuelles sur la vie aquatique, terrestre ou marine.

Leadership environnemental : gestion de crise et rejet dans l'environnement

> **Mark Gillan**, Emergency Solutions International

L'Alliance verte a la responsabilité de déterminer les indicateurs de performance environnementale sur lesquels repose la mesure du leadership des administrations portuaires en matière environnementale. Les principaux déterminants à cet égard tiennent aux efforts déployés par les administrations portuaires pour assumer un rôle de chef de file dans la prestation de programmes durables fondés sur la collaboration et l'innovation. Selon la nature des travaux qui s'y déroulent et en fonction de la présence ou non de matières dangereuses, les ports et les installations maritimes posent certains risques environnementaux pour les collectivités se trouvant à proximité des activités d'exploitation. En vertu des dispositions énoncées par les organismes de réglementation et selon les pratiques exemplaires observées à l'heure actuelle, les administrations portuaires et les exploitants doivent prévoir des mesures de sécurité et des plans d'urgence, veiller à la mise en œuvre de ces plans, et solliciter la collaboration des collectivités à cet égard. De fait, le niveau de préparation et l'efficacité de toute intervention fermement appuyée par la collectivité contribuent à réduire les risques pour l'environnement, les administrations portuaires ainsi que les exploitants du port. Dans le cadre de cette séance, les objectifs sont les suivants : a) illustrer les processus tangibles pour la création de programmes favorisant l'engagement des dirigeants locaux, des planificateurs et des intervenants. (Les administrations portuaires et les exploitants collaborent avec ces entités pour mieux planifier et exécuter diverses mesures d'atténuation des risques. On cherche en fin de compte à prévenir tout incident qui nuirait à l'environnement, à la réputation de l'administration portuaire et aux relations avec les partenaires du port); b) inviter les participants à partager leur expérience pour assumer le rôle de chef de file au sein de leur collectivité (l'objectif étant de forcer une réflexion sur la responsabilité de susciter des relations qui favorisent la préparation adéquate en cas d'urgence environnementale); c) présenter les tendances émergentes dans les médias traditionnels ou les réseaux sociaux susceptibles d'influencer l'opinion de la collectivité en temps de crise (Twitter, Facebook et autres plateformes de réseautage).

La sensibilisation des parties prenantes à la CGVMSL

> **Jean Aubry-Morin**, Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent

La présentation intitulée « La sensibilisation des parties prenantes à la CGVMSL » vise à promouvoir le réseau binational Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent, que l'on appelle aussi l'« Autoroute H2O » dans un contexte plus large que sa vocation commerciale traditionnelle. Ce dialogue a comme objectif de souligner le rôle de la CGVMSL à titre de principal défenseur de cette ressource aquatique, qui répond à de multiples besoins concurrents de la part de divers intervenants. Cette présentation permettra de mettre en relief l'approche retenue quant au processus de gestion du projet de la CGVMSL, qu'il s'agisse des phases d'analyse, de planification, de gestion ou d'évaluation, et ce, afin de tenir compte des intérêts des différents intervenants en ce qui concerne les moyens à privilégier pour la réalisation d'un tel projet. Dans le cadre du colloque GreenTech, une démonstration illustrera le fonctionnement du processus, qui comporte quatre volets touchant les différents intervenants sectoriels, soit : les relations avec les médias (grand public), les relations commerciales (utilisateurs privés et commerciaux), les relations communautaires (intérêts riverains, questions communautaires à l'échelle locale, enjeux environnementaux), et les relations gouvernementales (tous les ordres de gouvernements). Trois exemples seront proposés aux participants afin de leur permettre de saisir les applications pratiques de l'approche de la CGVMSL auprès des intervenants.

13 h 30 Partenariats et collaboration pour mieux financer les initiatives durables

Améliorer la performance et la rentabilité : des modèles financiers novateurs pour des mises à niveau génératrices d'économies de carburant

> **Peter Boyd**, Carbon War Room

L'initiative Carbon War Room a collaboré avec PricewaterhouseCoopers (PwC) et un consortium de partenaires sectoriels afin de concevoir des modèles d'autofinancement pour accroître la rentabilité et l'efficacité énergétique des flottes existantes. Le modèle actuellement à l'étude (« Self-Financing Fuel-Saving Mechanism ») permet de rationaliser la mise à niveau, soit l'installation de technologies écoénergétiques. D'après ce modèle, des capitaux tiers sont proposés pour financer entièrement les dépenses en immobilisations, alors que le rendement versé aux investisseurs provient des économies en carburant générées par les gains d'efficacité énergétique. Carbon War Room fait profiter l'industrie maritime de sa connaissance des mécanismes de financement novateurs acquise au fil de ses activités dans le secteur des immeubles et de l'énergie renouvelable. Les modèles innovateurs de financement par les tiers ont révolutionné le déploiement des technologies misant sur l'énergie renouvelable et l'efficacité énergétique, et ce, dans plusieurs industries et secteurs clés. Parmi ceux-ci figurent notamment l'énergie éolienne ou solaire (par l'entremise d'accords d'achat d'énergie), ou encore le secteur immobilier grâce à d'autres modèles basés sur les entreprises de services écoénergétiques (ESCO). Dans ces marchés, les ESCO servent à trouver du financement tiers pour réaliser des améliorations optimisant l'efficacité énergétique des immeubles, si bien que les propriétaires ou locataires n'ont pas à absorber les coûts directs de ces améliorations dans leur bilan financier. Carbon War Room a cherché à adapter ce modèle à l'industrie du transport maritime. Ainsi, son modèle de financement des mises à niveau pour le rendement en carburant ne repose sur aucune technologie particulière et a été optimisé pour supporter l'installation d'un ensemble d'outils technologiques agissant sur divers aspects de l'inefficacité énergétique. Ce modèle mise notamment sur un élément central, soit une nouvelle méthode perfectionnée pour la collecte de données reposant sur des équipements de suivi continu afin de quantifier et de vérifier les économies en carburant.

Des solutions de financement innovatrices pour la conformité des émissions des navires

> **Pace Ralli**, Clean Marine Energy

Clean Marine Energy (CME) propose aux armateurs des solutions sur mesure pour la conformité des émissions, grâce à un mécanisme de financement exclusif pour l'adoption de technologies d'épuration ou d'alimentation au GNL sur les navires, sans investissements importants en capitaux. Selon les besoins répertoriés pour un navire donné, CME est en mesure de déterminer une structure de financement pour l'installation de technologies pertinentes respectant les objectifs de conformité, en recourant à des méthodes de financement fondées sur un modèle d'efficacité énergétique éprouvé dérivé du domaine de l'immobilier commercial. L'entente de service pour la conformité des émissions couvrira les coûts d'investissement pour la conversion vers un système de carburant mixte, le tout étant assorti d'une garantie d'approvisionnement et de livraison du GNL pour les navires mis à niveau. Si l'armateur décide de faire installer la technologie d'épuration en vue de répondre aux exigences de conformité dans la zone de contrôle des émissions (ZCE), CME fournira les capitaux nécessaires à l'installation de l'équipement d'épuration, le choix du fournisseur étant à la discrétion de l'armateur. L'offre globale de CME est fondée sur des partenariats stratégiques réunissant divers leaders de l'industrie, qui misent sur leurs moyens technologiques, leur expertise d'ingénierie, leurs compétences et leur réputation pour offrir une solution clé en main répondant aux besoins des armateurs en prévision de l'échéance du 1^{er} janvier.

LES CONFÉRENCES

(SUITE)

11 JUIN

12 JUIN

Reconnaissance du leadership environnemental, partenariats avec la collectivité et durabilité économique des ports

> *Christina Wolfe, Environmental Defense Fund*

Les ports de mer jouent un rôle essentiel dans une économie de plus en plus mondialisée. À mesure que les ports prennent de l'expansion pour mieux répondre à la croissance, des ressources considérables sont nécessaires selon la nature des activités d'exploitation, ce qui entraîne souvent des impacts environnementaux néfastes. Les programmes d'évaluation comparative et de reconnaissance de la performance environnementale se sont révélés utiles pour ralentir l'utilisation des ressources et atténuer les impacts, et ce, tout en reconnaissant de manière positive l'engagement des organismes participants. Récemment, divers intervenants (notamment des administrations portuaires, leurs clients, des groupes communautaires et divers organismes gouvernementaux ou sans but lucratif) ont uni leurs efforts dans le cadre d'une initiative indépendante à vocation scientifique ayant pour but de déterminer si les administrations portuaires participent aux programmes actuels de reconnaissance environnementale, et dans quelle mesure. Ces intervenants cherchent aussi à savoir s'il y a lieu d'envisager des avenues d'expansion ou d'élaborer un cadre mieux adapté aux besoins des ports et de leurs composantes. Cette présentation exposera les conclusions de ce projet, et proposera notamment un survol des programmes existants et des paramètres de performance environnementale qui s'appliquent aux ports participants. Enfin, on y présentera un résumé des principales recommandations pour la formulation d'une stratégie axée sur les paramètres environnementaux et la reconnaissance des ports.

15 h 30 Forum technologique

Brèves présentations des innovations et des nouvelles technologies par les exposants du colloque GreenTech 2014

18 h 30 Dîner et remise des certificats

Dîner (places assises) au terminal de croisières Diamond Jubilee

Conférencière : *Mylène Paquette*



8 h 30 Gestion des ordures et démantèlement responsable des navires (armateurs)

Remorquage et récupération sécuritaires dans le secteur naval

> *Wayne Elliott, Marine Recycling Corporation*

Cette présentation portera sur les divers aspects touchant la récupération des navires, notamment les préoccupations en matière de santé et de sécurité des travailleurs accrédités (travail dans des espaces clos, élimination de la poussière d'amiante, grément, identification des moisissures, manutention et démantèlement, sauvetage et extraction, protocoles d'échantillonnage et d'essai, utilisation d'équipement homologué). Les préparatifs précédant les opérations de remorquage et de déplacement d'un navire inactif recèlent une importance primordiale et constituent le volet le plus risqué de la gestion de la fin de vie utile d'un navire vétuste. Cette présentation abordera certains détails liés à la préparation des navires à cet égard, mais aussi la préparation de l'équipage d'urgence et de l'équipement utilisé en situation d'urgence. M. Elliott traitera également des inspections requises préalablement aux opérations de récupération, y compris l'échantillonnage et les tests pour la qualité de l'air, la peinture et les revêtements, les produits réfrigérants et d'autres éléments. Il se penchera également sur la protection d'assurance couvrant les risques associés aux opérations de remorquage, à la pollution et à la responsabilité.

Le « Passeport vert » : expérience et premières impressions d'un armateur

> *Donald Shepherd, Atlantic Towing Limited*

En 2012, la société Atlantic Towing a pris possession de son tout premier bâtiment marqué du sceau « Passeport vert ». Cette présentation portera sur les exigences associées à la certification « Passeport vert ». On aura l'occasion de passer en revue un exemple de la documentation requise pour cette certification, et d'analyser les éventuelles mesures à mettre en œuvre tout au long du cycle de vie du bateau. L'exposé résumera également les grandes différences entre les exigences pour l'obtention du « Passeport vert » et celles de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses, qui l'a remplacé. M. Shepherd conclura sa présentation en donnant quelques renseignements au sujet des projets d'Atlantic Towing pour appliquer la notation de récupération de DNV GL aux nouvelles constructions.

L'évaluation du cycle de vie et la gestion des ordures à bord des navires

> *Isabelle Curau, Ellio*

La réglementation dans l'industrie du transport maritime et les attentes des intervenants du secteur contribuent à accroître la pression qui s'exerce pour l'adoption de pratiques écologiques concernant la gestion des ordures. Toutefois, les connaissances actuelles demeurent limitées en ce qui a trait aux incidences environnementales et aux options les plus vertes à privilégier. Avec l'appui de ses membres, l'Alliance verte a donc confié à la firme Ellio le mandat de procéder à une étude comparative des différentes options pour la gestion des ordures recyclables ou organiques générées à bord des navires. Cette comparaison a été établie en fonction d'une analyse préliminaire du cycle de vie prenant en considération les incidences environnementales à chacun des stades. Cette présentation illustrera les méthodes utilisées, les résultats obtenus et leurs répercussions éventuelles sur la recherche connexe.

8 h 30 Mécanismes incitatifs pour l'amélioration de la performance environnementale du transport maritime

Atelier pour les ports

PANEL ET TABLE RONDE :

> *Peter Boyd, Carbon War Room*

> *Jason Scherr, Administration portuaire de Prince Rupert*

> *Anuj Chopra, RightShip Americas*

10 h 30 La protection des écosystèmes marins (armateurs)

Protéger les Grands Lacs des espèces envahissantes : l'efficacité de la salinité

> *David Reid et Craig Middlebrook, Saint Lawrence Seaway Development Corporation*

L'échange des eaux de ballast est utilisé depuis 1990, et ces opérations conjuguées au rinçage à l'eau salée sont employées – et rigoureusement appliquées – depuis 2006, dans le but de réduire le risque d'introduction d'espèces envahissantes dans les Grands Lacs par le biais des eaux de ballast. Dans un premier temps, les exigences liées à ces procédures étaient fondées sur la dilution des espèces côtières et les éventuelles incidences fatales de la salinité de l'eau sur les organismes d'eau douce. Lorsque les systèmes de traitement des eaux de ballast à bord des navires deviendront obligatoires en vertu de la réglementation, la question de poursuivre ou non l'utilisation de telles procédures devrait refaire surface. Le Canada a proposé que de telles manœuvres continuent d'être pratiquées par les navires qui pénètrent dans la région des Grands Lacs même si ces derniers sont équipés de systèmes de traitement des eaux de ballast, et l'Agence américaine pour la protection de l'environnement en a même fait une exigence. La proposition de perpétuer le rinçage à l'eau salée dans le cadre de la stratégie de gestion des eaux de ballast dans les Grands Lacs repose sur un concept scientifique connu sous le nom de choc salin (ou choc osmotique). Cette présentation abordera les concepts sous-jacents et les éventuels avantages du recours aux chocs salins pour mieux gérer les risques d'introduction d'espèces envahissantes par les eaux de ballast.

Navires et baleines de l'Atlantique Nord-Ouest : un guide à l'intention de l'industrie maritime

> *Véronique Nolet, Réseau d'observation de mammifères marins*

La navigation commerciale joue un rôle crucial dans l'économie de l'Atlantique Nord-Ouest grâce au transport de matières premières et de produits manufacturés importés ou exportés. Toutefois, l'Atlantique Nord-Ouest abrite aussi de nombreuses espèces de mammifères marins dont la qualité de vie risque d'être affectée par le passage fréquent des navires commerciaux. Jusqu'ici, il n'existait cependant aucun ensemble de données exhaustives sur les déplacements des navires et la présence de baleines, ce qui existe pourtant dans de nombreuses autres régions du monde. Par conséquent, la Fédération maritime du Canada, l'Université Dalhousie et le Réseau d'observation de mammifères marins ont uni leurs efforts pour créer une carte complète de l'Atlantique Nord-Ouest, où l'on a colligé le plus de données possibles au sujet des baleines et des navires. Ce projet avait pour objectif d'identifier les espèces de baleines les plus touchées par les activités de navigation, de cibler les régions à plus forte densité de baleines, et de déterminer clairement ce que les marins devraient savoir au sujet des baleines et quant aux mesures à prendre (ou aux intervenants à joindre) en cas de collision avec une baleine.

Le bruit en milieu sous-marin causé par la navigation commerciale : quelle sera l'influence des politiques internationales et des tendances écologiques dans le transport maritime?

> *Alexis Rudd, Consortium for Ocean Leadership*

Avec les nombreuses études qui prouvent les conséquences écologiques néfastes du bruit en milieu sous-marin, on assiste actuellement à une multiplication et à une progression des politiques sur cette question. En effet, de plus en plus d'études montrent les incidences dangereuses du bruit sous-marin sur la vie marine, y compris sur les espèces menacées ou particulièrement importantes dans une perspective commerciale ou écologique. Les organismes marins émettent des sons pour communiquer, pour se nourrir et pour faciliter leurs déplacements. À l'instar des humains, leur niveau de stress augmente et leur santé se dégrade lorsqu'ils sont exposés au bruit. À cet égard, les bruits accessoires causés par les navires représentent la source la plus nuisible de pollution sonore dans les océans. Cependant, le niveau de bruit en milieu sous-marin s'accroît au même rythme que l'augmentation du nombre de navires, et ce nombre a doublé tous les dix ans depuis les années 60. Cette année, l'Organisation maritime internationale (OMI) devrait publier des lignes directrices relativement au bruit en milieu sous-marin fondées sur de nouvelles normes internationales pour la mesure et la classification des niveaux de bruit. Dans le cadre de cette présentation, Mme Rudd exposera les conclusions des récentes études sur les incidences du bruit sur les organismes en milieu sous-marin. Elle traitera par ailleurs des principaux facteurs de bruit causés par les navires, de l'évolution récente des politiques internationales sur ces questions, et de l'influence des tendances écologiques dans le transport maritime en ce qui concerne le bruit en milieu sous-marin.

LES CONFÉRENCES

(SUITE)

12 JUIN

10 h 30 Améliorer la durabilité dans les régions côtières grâce à la collaboration (ports)

Consolider le caractère durable des ports grâce à la concertation : des lignes directrices pour la conception et la construction des ports de la côte Ouest

> **Noeleen Tillman**, *International Institute for Sustainable Seaports*

Pour répondre à la demande grandissante des échanges et du commerce international, les ports ont dû prendre de l'expansion. Or, bien que l'intensification des marchés ait permis aux collectivités de bénéficier d'avantages économiques manifestes, le processus a également occasionné des impacts environnementaux et diverses incidences pour les collectivités avoisinantes. Pour les nouveaux développements, les administrations portuaires doivent pouvoir compter sur un mode d'action « durable » afin d'optimiser les retombées socioéconomiques et environnementales tout en minimisant les impacts. Plusieurs ports ont décidé d'adopter une approche qui « surpasse les exigences de conformité », et se tournent désormais vers l'élaboration de systèmes, de principes et de politiques pour la gestion du développement durable au sein de l'industrie. Toutefois, ces mesures varient d'un port à l'autre, ce qui rend pratiquement impossible la concrétisation d'une solution unique. À cet égard, les représentants des sept ports américains de la côte Ouest ont reconnu l'importance de la collaboration entre les différentes administrations portuaires en vue d'instaurer des pratiques de développement durable applicables à tous. Les ports de Portland, de Seattle, de Tacoma, de Los Angeles, de Vancouver (É.-U.), de San Diego et de Long Beach ont donc convenu de mettre sur pied un comité technique conjoint (Joint West Coast Ports Technical Committee) qui permettra de formuler des lignes directrices sur la conception et la construction durables pour le développement dans l'industrie maritime. Ce recueil de lignes directrices est axé sur les stades de conception et de construction des projets majeurs d'infrastructures portuaires. Les administrations portuaires de la côte Ouest y trouveront des directives suffisamment détaillées, mais ces dernières sont assez souples pour convenir à d'autres régions ou d'autres pays. Chacun des membres du comité a participé financièrement à la formulation de ces lignes directrices, en partenariat avec l'International Institute for Sustainable Seaports. Ce processus concerté a donné lieu à une somme impressionnante de pratiques exemplaires et de caractéristiques de durabilité, qui ont été résumées à même un outil (basé sur le format Excel) auquel toutes les organisations ont accès sans restriction.

Des partenariats fructueux favorisant le leadership sectoriel pour la recherche en milieu côtier

> **Geoffrey Harding**, *Canards Illimités Canada*, et **Michael Stokesbury**, *Université Acadia*

En 2009, la société Irving Oil, l'Université Acadia et l'organisme Canards Illimités Canada (CIC) ont conclu une entente ciblant certains domaines d'intérêt commun, et ont convenu de mettre au point une stratégie de recherche conjointe dans la région de l'Acadie (Canada atlantique et Nouvelle-Angleterre). Les parties ont cherché à consolider ce partenariat, et le premier jalon s'est matérialisé par la création du centre de recherche de Beaubassin, près d'Aulac (Nouveau-Brunswick), soit à l'extrémité supérieure de la baie de Fundy. Ces installations ont ouvert leurs portes en 2012, et les responsables souhaitent faire reconnaître mondialement cet établissement à titre de centre de recherche sur les zones humides côtières. Le partenariat entre la société Irving Oil, l'Université Acadia et CIC a aussi permis d'amorcer une évaluation scientifique sur l'efficacité des passes migratoires (au nombre de 156 au Canada atlantique) afin de favoriser le passage des populations de poissons entre les différentes masses d'eau. Les conclusions de cette évaluation scientifique jetteront un certain éclairage sur les éventuels travaux d'ingénierie des systèmes liés aux passes migratoires et permettront d'optimiser les migrations. À long terme, ce processus a pour objectif d'accroître la productivité globale des rivières et des estuaires dans la baie de Fundy et dans la région élargie du golfe du Maine.

La baleine noire de l'Atlantique Nord et ses alliés : la filière canadienne de l'intendance environnementale

> **Moir Brown**, *New England Aquarium et Canadian Whale Institute*

À l'échelle mondiale, les navires océaniques représentent une menace pour les grandes baleines, et sont responsables de la majorité des cas répertoriés de mortalité chez les baleines noires de l'Atlantique Nord. En 1998, des scientifiques ont conclu un partenariat unique formé de marins professionnels afin de définir diverses mesures pour la réduction des accidents fatals pour les animaux de cette espèce à la suite d'une collision avec un navire. Ces mesures ont donné lieu à deux nouvelles initiatives au Canada (avec l'aval de l'Organisation maritime internationale) en vue de réduire les risques de collisions mortelles pour les baleines noires de l'Atlantique Nord. Ainsi en 2003, on a modifié le système de séparation du trafic de la baie de Fundy; par la suite, en 2008, on a décrété une « zone à éviter » dans le bassin Roseway, au sud de la Nouvelle-Écosse, sur une base saisonnière et à valeur de recommandation. On a donc pu favoriser la conservation et le rétablissement des espèces en modifiant la trajectoire des navires dans certaines régions où l'on recense d'importantes concentrations de baleines noires. Ces travaux montrent qu'il est possible de cibler, d'élaborer et de mettre en application diverses politiques efficaces de conservation fondées sur des données scientifiques en vue de proposer aux exploitants maritimes l'adoption de mesures directes pour la protection des baleines noires de l'Atlantique Nord.

13 h 30 Le transport du gaz et du pétrole : défis et solutions

CONFÉRENCIERS :

> **Paul Browning**, *PDG, Irving Oil*

> **François Poirier**, *Président, Oléoduc Énergie Est, TransCanada*

M.M. Browning et Poirier présenteront un panorama détaillé du projet de terminal maritime Canaport Energy East et du projet Oléoduc Énergie Est, en abordant notamment la question des impacts sur le secteur du transport maritime. Même si l'on estime que ces projets engendreront d'importantes retombées économiques à l'échelle nationale ainsi que dans la région de Saint John, il n'en demeure pas moins qu'ils soulèvent aussi des préoccupations en matière de durabilité, lesquelles joueront un rôle décisif dans la réussite de ces initiatives. M.M. Browning et Poirier examineront en détail certains de ces volets (atténuation des risques, évaluations environnementales, consultations publiques, etc.) ainsi que les stratégies à privilégier pour favoriser l'adhésion sociale à l'égard de ces projets.

Port Metro Vancouver effectue une visite d'information en Norvège sur la manutention du vrac liquide

> **Jim Crandles**, *Port Metro Vancouver*

Puisque la majeure partie des marchandises de vrac liquide destinées à l'exportation sur le territoire de la Colombie-Britannique transitent par le Port Metro Vancouver (PMV), les responsables du port cherchent continuellement à s'informer des pratiques exemplaires ayant cours ailleurs dans le monde pour la manutention de vrac liquide. L'administration portuaire reconnaît également que la manutention sécuritaire de ces marchandises préoccupe non seulement les collectivités qui sont situées en périphérie du PMV, mais aussi de plus en plus l'ensemble des collectivités côtières de la C.B. Compte tenu de ces facteurs, PMV a organisé une visite d'information en Norvège, en juin 2013, afin d'obtenir un portrait plus net de la gouvernance et de l'engagement communautaire en Norvège quant au stockage, au chargement naval et au transport maritime du vrac liquide. La tournée avait également pour but de mieux comprendre comment ce pays est devenu l'un des chefs de file mondiaux en matière de prévention des déversements et d'intervention en cas d'accident. Pour prendre part à cette tournée, PMV a réuni divers intervenants de la C.B. représentant les organismes de réglementation, les groupes environnementaux, les gouvernements locaux, les Premières Nations, les fournisseurs de services ainsi que les représentants sectoriels. Cette présentation proposera un aperçu de la visite, et mettra en relief quelques-unes de principales leçons apprises lors de ce voyage, de même que les avantages que procure une telle visite d'information.

L'outil « ShoreZone Port Response » : un système d'intervention et d'exploitation en cas de déversement en zone portuaire

> **John Silva**, *Moran Environmental Recovery*

L'outil SRT (ShoreZone Response Tool) est utilisé dans le cadre des activités d'exploitation et d'intervention à partir de données géoréférencées de vidéographie et de photographie à haute résolution. Cet outil est destiné aux intervenants et au personnel d'exécution qui ont accès aux données d'imagerie via Internet. Ces données d'imagerie sont spécialement recueillies pour alimenter l'outil SRT, et ce, grâce à des vols à basse altitude en hélicoptère. On capte ainsi des images du littoral à marée basse (vidéo et photo) afin d'offrir un tableau global de la zone intertidale. La méthodologie utilisée est conforme au protocole de cartographie ShoreZone ayant servi à cartographier plus de 100 000 kilomètres de littoral le long des États du nord-ouest bordés par le Pacifique (Oregon, Washington, Colombie-Britannique et Alaska). L'outil SRT est doté d'une interface conviviale pour accéder aux données vidéographiques ou photographiques à haute résolution formant des images détaillées des côtes. Dès lors, les intervenants sont en mesure de constater de visu les limitations en cas d'intervention : préoccupations environnementales (ex. : marais); accessibilité des hautes terres et des zones maritimes (ex. : moyens à privilégier pour l'accès d'un camion-citerne sous vide); proximité des éléments particuliers des environs (ex. : parcs côtiers). Les données de cartographie (notamment l'Indice de sensibilité environnementale ESI et la cartographie du littoral) sont toujours utilisées pour accroître la facilité d'accès « en un clic » aux données du site. L'équipe de l'initiative ShoreZone considère que l'imagerie à haute résolution confère à cet outil des propriétés consensuelles puisque les images engendrent presque toujours des vues concordantes chez les divers intervenants en ce qui concerne la valeur des renseignements et l'intervention la plus pertinente en l'occurrence. L'outil SRT a été mis en œuvre au Port de Jacksonville sur 200 km de littoral, et sur 6 000 km le long du versant nord de l'Alaska. Cet outil sera vraisemblablement utilisé au Port de Prince Rupert l'été prochain. Grâce à l'outil SRT, les administrations portuaires sont en mesure d'adopter des procédures d'intervention de pointe qui répondent à leur propre approche en matière de sécurité et de gestion environnementale.

NOS COMMANDITAIRES

REMERCIEMENT SPÉCIAL À NOS COMMANDITAIRES

// OR //



// ARGENT //



// BRONZE //



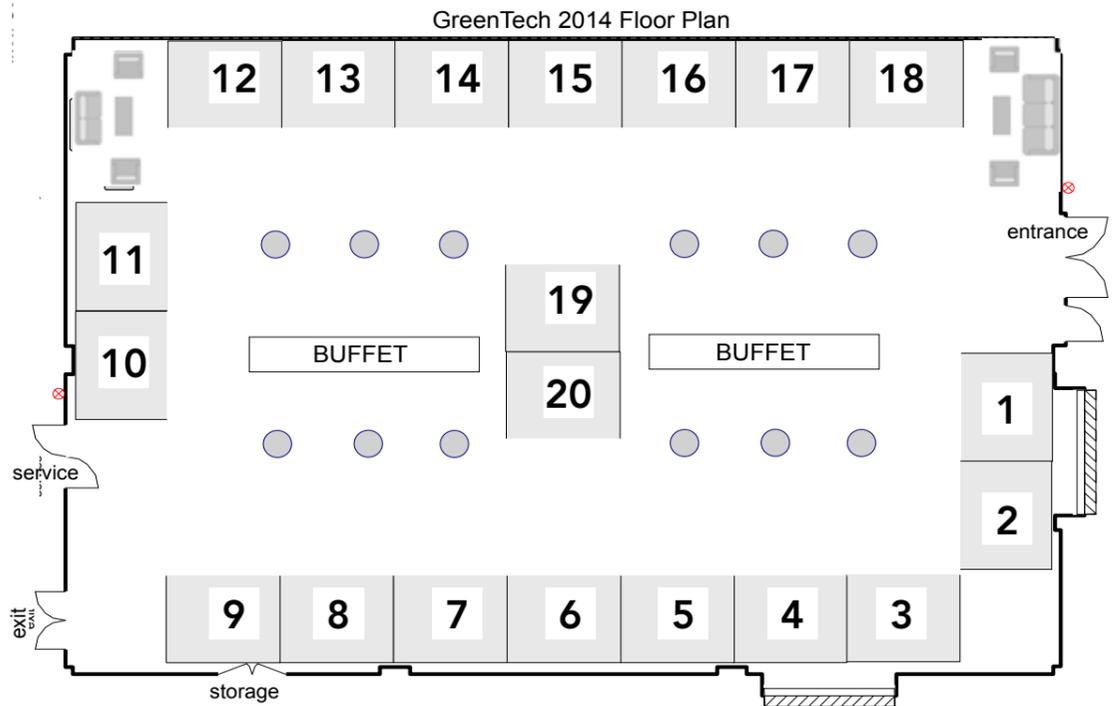
// FORFAITS EXCLUSIFS //



// MÉDIA //



LES EXPOSANTS >>>>>>



EXPOSANT	DESCRIPTION	KIOSQUE
	ABB Turbocompresseurs, leader mondial dans les moteurs turbo diesel et gaz, compte plus de 100 points de service dans plus de 50 pays. Ces stations sont reliées informatiquement au siège social, en Suisse, ce qui assure en temps réel un accès rapide et direct et un soutien proactif aux quelque 180 000 turbocompresseurs en service à travers le monde.	18
	La société American Chemical Technologies propose des lubrifiants à haut rendement pour l'industrie maritime. Leurs huiles entièrement synthétiques pour composantes hydrauliques et systèmes de transmission respectent toutes les nouvelles exigences pour l'obtention du VGP (Vessel General Permit), et l'utilisation de ces produits a été homologuée par Transports Canada. Ces lubrifiants de qualité supérieure favorisent la durabilité des équipements.	9
	Publié par Great White Publications, le magazine hebdomadaire Canadian Sailings & Transportation a été fondé en 1982. Il s'adresse aux professionnels du transport et de la logistique et est distribué partout au pays et même ailleurs. On y trouve des nouvelles d'intérêt national ou régional au sujet du commerce et du transport, et divers profils de personnalités, d'entreprises et d'administrations portuaires. On y propose également des dossiers spéciaux et le guide maritime The Shippers' Handbook.	14
	Cavotec est une société de génie d'envergure mondiale vouée à l'amélioration de la productivité, de la sécurité et de la durabilité des industries à l'échelle internationale. Leurs systèmes novateurs d'alimentation électrique terre-navire, technologies d'amarrage automatique MoorMaster™ et systèmes E-RTG (portique automoteur électrique sur pneumatiques) sont utilisés dans divers ports du monde entier.	6
	Concept Naval est une entreprise spécialisée en architecture navale et génie maritime depuis 1985. Le portfolio de la compagnie comprend plusieurs projets avant-gardistes, comme la conception des premiers navires à passagers avec propulsion au gaz naturel liquéfié (LNG) en Amérique du Nord.	4

EXPOSANT	DESCRIPTION	KIOSQUE
	ENVIROLIN, importateur et distributeur canadien de lubrifiants synthétiques biodégradables de la marque européenne mondialement reconnue PANOLIN®. Le large éventail des produits écoproductibles offerts par PANOLIN® répond aux besoins spécifiques des clients dans les industries de la machinerie lourde, maritime, exploration et plateformes pétrolières, de la forêt, du domaine ferroviaire, de l'agriculture et de l'hydroélectricité, d'un océan à l'autre.	19
	Spécialistes en filtration industrielle, représentant des manufacturiers majeurs de solution de filtration dans les domaines de la filtration hydraulique, des liquides et de l'eau de procédé, de l'air comprimé, l'air respirable, l'air ambiant et les poussières. Distributeur canadien exclusif des produits industriels de filtration MAHLE, manufacturier de solutions de filtration et de séparation sur mesure hautement efficaces pour une multitude d'applications maritimes.	20
	La société Hug Engineering se spécialise dans la conception, la fabrication, l'ingénierie, la vente et le service de systèmes de purification des gaz d'échappement. Depuis plus de 30 ans, l'entreprise propose à sa clientèle des solutions de série ou adaptées. Leader en matière d'innovation, Hug Engineering s'est hissée parmi les chefs de file mondiaux pour l'élimination des suies à l'aide de filtres à particules diesel et de systèmes de post-traitement catalytique des gaz d'échappement. Ces mesures visent à satisfaire aux exigences de conformité de niveau 3 de l'OMI applicables à tous les types de bâtiments, qu'il s'agisse de navires d'eaux intérieures, de traversiers, de remorqueurs, ou encore de navires océaniques ou de paquebots de croisière.	2
	Jastram Technologies Ltd (JTL) est un distributeur autorisé pour plus de 18 fabricants de renommée internationale. JTL offre un large éventail d'équipements spécialisés pour l'industrie maritime avec des bureaux en Colombie-Britannique, en Ontario et en Nouvelle-Écosse. Les clients de JTL sont des armateurs, gestionnaires de flotte, chantiers navals ainsi que la Marine canadienne, la Garde côtière canadienne et les services de police.	17
	MSI3D est une entreprise de services, spécialisée en inspections d'infrastructures maritimes par sonar 3D. L'entreprise est la seule à utiliser le système Echoscope® de Coda Octopus, la technologie la plus évoluée sur le marché, qui permet de réaliser des inspections vidéo en trois dimensions et d'offrir des données précises et en temps réel. Ce système mobile permet l'inspection et la surveillance d'infrastructures maritimes et portuaires.	11
	Le Bureau des petites et moyennes entreprises (BPME) aide les entreprises à vendre leurs produits et services au gouvernement du Canada. Le BPME administre par ailleurs le Programme d'innovation Construire au Canada (PICC), par l'entremise duquel on achète les produits novateurs précommercialisés d'entreprises canadiennes pour procéder à des essais dans le contexte opérationnel du gouvernement fédéral.	7
	OpDAQ Systèmes est une entreprise spécialisée dans l'instrumentation reliée au monitoring de performance des navires commerciaux, permettant aux armateurs de réduire la consommation des navires à l'aide d'indicateurs de performance en temps réel tels que la consommation, la puissance à l'arbre, la consommation spécifique et la consommation par mille nautique. Grâce à des capteurs à la fine pointe, OpDAQ aide les clients à obtenir des données exactes et fiables.	13
	Spécialiste mondial de la gestion de l'énergie, Schneider Electric offre des solutions de pointe dans les secteurs de la navigation militaire, de la marine marchande et des activités maritimes extracôtières. Ils proposent des systèmes électriques à fiabilité supérieure, un vaste éventail de services et d'équipements et des procédés de gestion optimisée de l'énergie. L'entreprise est axée sur la sécurité, la fiabilité, la productivité et l'énergie verte.	16
	Vickers Oils, une compagnie britannique privée et indépendante fondée en 1828. Elle agit à titre de pionnier des lubrifiants biodégradables pour l'industrie maritime et est devenue le chef de file en la matière après avoir approvisionné plus de 1300 navires en « bio-lubrifiants » à travers le monde. Ses lubrifiants sont aujourd'hui reconnus par les principaux fabricants d'équipement d'origine (OEM) et distribués dans plus de 60 pays.	1
	Wärtsilä est un chef de file en matière de solutions complètes d'alimentation pour l'industrie maritime et de l'énergie. Wärtsilä accompagne ses clients tout au long du cycle de vie de leurs installations en fournissant des services de motorisation, de reconditionnement, de propulsion, d'opération et de gestion, d'automatisation, ainsi que des services aux navires et de formation.	15

LES CONFÉRENCIERS >>>>



> Jean Aubry-Morin, Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent

Jean Aubry-Morin a été nommé en janvier 2013 au poste de vice-président aux relations externes de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL). Il s'était d'abord joint à la Corporation en 2008 à titre de responsable du développement durable et des affaires environnementales, avant d'être nommé responsable de la région de Niagara où il a séjourné quelque temps. Avant de rejoindre les rangs de la CGVMSL, M. Aubry-Morin a d'abord travaillé dans le secteur de l'énergie industrielle ainsi que dans le domaine de la distribution et du transport industriel. Formé en administration des affaires, il possède une vaste expérience de gestion en Amérique du Nord, en Europe et en Asie.



> Peter Boyd, Carbon War Room

Peter Boyd a été le premier directeur de l'initiative « Carbon War Room », dès son lancement en 2009, c'est-à-dire lorsque Sir Richard Branson et d'autres cofondateurs ayant les mêmes vues ont décidé de favoriser la mise en œuvre de solutions écologiques en misant sur l'efficacité énergétique. Dans ses fonctions de directeur principal de l'exploitation, M. Boyd met à profit plus de 15 années d'expérience dans le secteur privé en planification stratégique, en marketing, en exploitation et à la direction générale. Auparavant, M. Boyd a occupé les fonctions de directeur général de Virgin Mobile en Afrique du Sud. Il a également été président du conseil de l'Energy Efficiency Deployment Office au Royaume-Uni. Il avait d'abord amorcé sa carrière pour le compte de McKinsey & Company, après avoir décroché un baccalauréat avec spécialisation en philosophie, politique et économie de la Oxford University.



> Moira Brown, New England Aquarium & Canadian Whale Institute

Moira Brown figure parmi les chercheurs canadiens les plus réputés pour l'étude de la baleine noire de l'Atlantique Nord. Ses recherches portent surtout sur la biologie des populations et les études démographiques. Les données (principalement colligées dans la baie de Fundy) visent à minimiser les interactions de la baleine noire avec les activités maritimes ou halieutiques. Les travaux de Mme Brown, en collaboration avec le gouvernement du Canada et l'Organisation maritime internationale, ont mené à l'adoption de mesures de conservation dans la baie de Fundy afin de réduire considérablement les risques de collision entre les navires et les baleines noires. Mme Brown est diplômée de l'Université McGill et de l'Université de Guelph, et détient un doctorat en biologie marine. Elle travaille actuellement comme scientifique principale au New England Aquarium de Boston, ainsi qu'au Canadian Whale Institute (île Campobello, Nouveau-Brunswick). Elle a par ailleurs occupé des postes d'enseignante et de chercheuse au College of the Atlantic et au Provincetown Center for Coastal Studies. Mme Brown a été honorée pour ses travaux de recherche et ses efforts de conservation, notamment par un doctorat honorifique en droit de la Mount Allison University, et par quatre distinctions environnementales pour ses efforts de promotion du savoir, de conservation et d'intendance environnementale pour le rétablissement des populations de baleines noires de l'Atlantique Nord.



> Paul Browning, Irving Oil

Paul Browning s'est joint à la société Irving Oil à titre de président-directeur général, en 2013, et il siège également au conseil d'administration de l'entreprise. Avant son arrivée au sein de l'équipe canadienne de cette société, il avait auparavant travaillé aux États-Unis, en Europe et au Mexique. Il mise notamment sur sa vaste expérience de gestion à l'échelle internationale dans l'industrie énergétique. M. Browning a déjà occupé les fonctions de président-directeur général de la division des produits thermiques de la General Electric Power & Water, à Schenectady (New York). Avant de se joindre à GE, il avait aussi travaillé pour le compte de la société Caterpillar, notamment comme directeur général de la filiale Caterpillar Motoren, à Kiel (Allemagne), et de vice-président des produits de turbomachines au sein de la division Solar Turbines de Caterpillar, à San Diego (Californie). M. Brown détient un baccalauréat en sciences décerné par la Carnegie Mellon avec spécialisation en génie métallurgique et science des matériaux, de même qu'une maîtrise en sciences avec spécialisation en génie métallurgique du Rensselaer Polytechnic Institute.



> Anuj Chopra, RightShip Americas

Anuj Chopra compte plus d'une trentaine d'années d'expérience dans le domaine maritime, tant en mer que sur la terre ferme. Il s'est joint à la société RightShip en octobre 2013 pour y superviser l'expansion commerciale, diriger l'équipe de validation et encadrer les relations avec la clientèle sur les continents américains. M. Chopra a été président du groupe Anglo-Eastern L.L.C. (Houston), où il était chargé des activités d'exploitation de l'ensemble des navires gérés par Anglo-Eastern dans les ports américains, en plus de superviser l'évaluation, la gestion et la réduction des risques. Il était également chargé des relations avec la clientèle, les affréteurs, la U.S. Coast Guard, le P&I Club, ainsi que les sociétés de classification. M. Chopra a amorcé sa carrière en mer comme élève-officier de pont, avant de gravir les échelons jusqu'au poste de commandant. Il détient un Commonwealth Extra Masters Certificate of Competency and Shipping Management décerné par l'Indian Institute of Management. Il est aussi fellow du Nautical Institute et fervent militant du mouvement pour les services sociaux à l'intention des gens de la mer.



> Jim Crandles, Port Metro Vancouver

Nommé en 2011 à titre de directeur de la planification et du développement, Jim Crandles supervise les initiatives visant à accroître la capacité du Port Metro Vancouver. Il est notamment responsable de la planification du transport et de l'utilisation des terres, en plus de superviser les processus d'émission des permis pour les nouveaux développements. En 2005, M. Crandles est devenu directeur des biens immobiliers après avoir obtenu un MBA de l'Université Simon Fraser. D'abord embauché comme tout premier urbaniste de l'administration portuaire, en 1991, il a par la suite occupé les fonctions de gestionnaire de l'aménagement et de directeur de l'aménagement. M. Crandles est aussi titulaire d'un baccalauréat en urbanisme et en aménagement régional de l'Université Ryerson, et membre du Canadian Institute of Planners, du B.C. Institute of Planners ainsi que du Real Estate Institute of B.C.



> Isabelle Curau, Ellio

Isabelle Curau a obtenu une maîtrise en sciences environnementales de l'Université de Québec à Montréal, et elle a suivi une formation au Centre interuniversitaire de recherche sur le cycle de vie des produits, procédés et services (CIRAIG) de l'École polytechnique de Montréal. Elle a collaboré avec plus d'une trentaine d'organismes des secteurs public, privé et sans but lucratif. À titre d'experte-conseil en durabilité depuis cinq ans pour le compte de la firme montréalaise Ellio, Mme Curau se spécialise dans les domaines de la gestion environnementale, de la production de rapports sur la durabilité, et de l'évaluation du cycle de vie.



> Wayne Elliott, Marine Recycling Corporation

Fondateur de la société Marine Recycling, Wayne Elliott travaille activement dans la récupération des navires maritimes depuis 1983. Il a fait ses débuts à l'âge de 14 ans dans le cadre d'un emploi d'été sur un chantier dirigé par son père, à Hamilton (Ontario). M. Elliott est personnellement engagé dans les activités de récupération de plus de 50 navires. En décembre 2000, il est devenu l'un des cofondateurs de Marine Recycling, le premier ferrailleur naval reconnu selon la norme ISO 14001 à l'échelle mondiale. À l'heure actuelle, les activités de récupération des navires sont dirigées par ses deux plus jeunes fils, qui comptent une dizaine d'années d'expérience au cours desquelles ils ont travaillé à la récupération de 20 navires. Dans la région de Niagara, la famille exploite également des installations de recyclage des déchets dangereux spécialisées dans les matières résiduelles de batteries usagées, ainsi que deux parcs de récupération de ferraille.



> Mark Gillan, Emergency Solutions International

Avant de fonder la société Emergency Solutions International, Mark Gillan a travaillé pour le compte des services d'incendie de Saint John, où il a passé 26 ans à titre de chef adjoint et de chef des pompiers intérimaire. Il avait également servi pendant huit ans au sein de l'équipe de sauvetage. À titre de technicien des matières dangereuses, il a fait partie de la première équipe de pompiers sélectionnés pour participer au programme antiterrorisme au Canada. M. Gillan possède un baccalauréat en administration de l'Université Dalhousie. Il a également suivi diverses formations, notamment sur le contrôle du GNL au Texas A&M, sur la gestion des incidents à la U.S. National Fire Academy, sur le leadership en situation de crise à Harvard, en plus d'une formation avancée à la BFC Suffield. Depuis 2011, il a dirigé diverses évaluations des risques et exercices d'interaction industrie-communauté.



> Mario Girard, Administration portuaire de Québec

Mario Girard occupe depuis janvier 2011 les fonctions de président-directeur général de l'Administration portuaire de Québec. Il s'est également impliqué au sein de la Fondation de l'entrepreneuriat, c'est-à-dire en tant que président-directeur général de 2008 à 2011. Son engagement au sein de la Fondation a permis la création de l'Indice entrepreneurial québécois en 2009, une mesure ayant mené à un éveil collectif majeur sur la situation entrepreneuriale au Québec. Mario Girard avait auparavant été président du conseil et chef de la direction de Nstein Technologies, de 2001 à 2007 (maintenant acquise par Open Text), une entreprise cotée en bourse qu'il a fondée et qui œuvre dans le développement des logiciels de gestion de contenu, désormais utilisés par les plus grands groupes de presse du monde. Auparavant, il avait dirigé Gespro Technologies, un groupe informatique qu'il a cofondé en 1985 alors qu'il n'avait que 24 ans. Sous la gouverne de M. Girard, l'entreprise embauchait plusieurs centaines d'employés; en 2001, la division principale a été acquise par TELUS Solutions d'affaires. À ses débuts dans le monde des affaires, M. Girard a été reconnu à titre de Jeune entrepreneur Artista-Sunlife pour le Québec. En 2006, il a été nommé Personnalité de l'année en TI par la Fédération de l'informatique du Québec. Il est aussi membre de la World Presidents Organization, qui réunit 18 000 membres et vise à promouvoir le leadership grâce à l'éducation et à la mise en commun des idées. M. Girard siège au conseil d'administration de la Fondation de l'entrepreneuriat et du Festival d'été de Québec.



> Geoffrey Harding, Canards Illimités Canada

Geoffrey Harding, ing., est directeur des projets majeurs dans la région de l'Atlantique pour l'organisme Canards Illimités Canada (CIC). Il est entre autres responsable de l'établissement de partenariats stratégiques avec l'industrie et les gouvernements afin de favoriser la mission de CIC pour la préservation des zones marécageuses. Ces efforts ont notamment permis la création du Centre de recherche de Beauvasson situé près du marais de Tantramar, à l'extrémité supérieure de la baie de Fundy. Ces installations de recherche en milieux humides résultent d'un partenariat entre Irving Oil, l'Université Acadia et CIC. Les partenaires soutiennent les efforts concertés du secteur privé, du milieu universitaire et des ONG, qui sont propices à un modèle de gestion profitable pour la durabilité économique et environnementale à long terme pour la région de l'Atlantique.



> Paul MacIsaac, Administration portuaire de Halifax

Paul MacIsaac est devenu vice-président principal de l'Administration portuaire de Halifax en septembre 2005. Il est actuellement le principal responsable des finances, de l'infrastructure, de la gestion environnementale et des projets de réaménagement du port de mer. Avant de se joindre à l'Administration portuaire de Halifax, M. MacIsaac a occupé diverses fonctions de haute direction dans le secteur privé, où il était chargé de superviser les activités de vente au détail et d'immobilier commercial. Il avait auparavant travaillé pour le compte du cabinet de comptables agréés Ernst & Young. M. MacIsaac fait partie du conseil d'administration de la division néo-écossaise des Manufacturiers et Exportateurs du Canada. Il est membre de l'organisme Financial Executives International et ex-président du comité des finances de l'Association des administrations portuaires canadiennes. Il travaille aussi comme bénévole auprès de divers organismes de bienfaisance.



> Craig Middlebrook, Saint Lawrence Seaway Development Corporation

Craig Middlebrook est administrateur adjoint de la Saint Lawrence Seaway Development Corporation au sein du Département américain des transports, où il a déjà assumé les fonctions de directeur du personnel, de conseiller principal intérimaire et d'administrateur intérimaire. En 2011, il s'est vu décerner la Distinction présidentielle du service méritoire (Presidential Rank Award), en plus d'avoir été honoré par l'Agence américaine pour la protection de l'environnement et le Département américain des transports pour la qualité de ses travaux sur la gestion des eaux de ballast et divers enjeux de réglementation.



> Gilles Morel, Association canadienne des carburants

Gilles Morel agit à titre de directeur de la division des carburants pour le compte de l'Association canadienne des carburants, qui représente 95 % des intervenants sectoriels du transport de carburants au Canada. M. Morel a été à l'emploi de la compagnie pétrolière l'Impériale pendant 32 ans comme ingénieur civil. Il a dirigé avec succès plusieurs projets de marketing, de distribution, de raffinage et de contrôle de la qualité des carburants. En tant que gestionnaire d'approvisionnement, il a coordonné les activités d'approvisionnement au Québec avant d'accepter le poste de dirigeant des affaires publiques et gouvernementales pour le Québec. Quelques années plus tard, il s'est joint à l'Institut canadien des produits pétroliers (désormais l'Association canadienne des carburants) afin de représenter l'industrie dans ses démarches auprès des différents ordres de gouvernement et des divers intervenants sur des enjeux touchant notamment l'environnement, l'énergie et les carburants.

**> Kurt Nagle, American Association of Port Authorities**

Kurt Nagle compte plus d'une trentaine d'années d'expérience à Washington (D.C.) dans le domaine des ports de mer et du commerce international. Depuis 1995, il est président-directeur général de l'American Association of Port Authorities (AAPA), un regroupement où il évolue depuis 1985, qui réunit les principales administrations portuaires publiques de l'hémisphère occidentale. Auparavant, M. Nagle avait occupé le poste de directeur du commerce international de la National Coal Association, et de secrétaire adjoint de la Coal Exporters Association. Il a également été au service de l'Office of International Economic Research au sein du Département américain du commerce. Il siège actuellement au comité exécutif du Propeller Club of the United States, et il a été commissaire de l'AIPCN, soit l'office international de la navigation. M. Nagle détient une maîtrise en économie de la George Mason University.

**> Véronique Nolet, Réseau d'observation de mammifères marins**

Diplômée de l'Université du Québec à Rimouski, Véronique Nolet travaille depuis une dizaine d'années comme biologiste de la vie aquatique, notamment au sein de l'organisme sans but lucratif du Réseau d'observation de mammifères marins. Compte tenu de son intérêt particulier pour la navigation commerciale, elle a joué un rôle de premier plan dans la production du livre Navires et baleines de l'Atlantique Nord-Ouest : un guide à l'intention de l'industrie maritime, qui se veut un outil didactique et de sensibilisation conçu en collaboration avec l'Université Dalhousie et la Fédération maritime du Canada.

**> François Poirier, Projet Oléoduc Énergie Est**

En tant que président du projet Oléoduc Énergie Est, François Poirier est le principal responsable de cette initiative. Le projet Oléoduc Énergie Est couvrira plus de 4 600 km reliant les points de réception de l'Alberta et de la Saskatchewan (bassin sédimentaire de l'Ouest canadien et pétrole brut de Bakken) aux raffineries de l'Est du Canada en route vers les marchés d'exportation. Avant d'occuper ces fonctions, M. Poirier a passé 25 ans dans le domaine des services bancaires d'investissement et des services-conseils, en plus d'occuper des fonctions de directeur de société. Plus récemment, il était au service de la Société financière Wells Fargo Canada, où il a été président et directeur des services bancaires d'investissement et des marchés de capitaux, chargé notamment de superviser l'ensemble des activités canadiennes de placements bancaires de l'entreprise. Auparavant, M. Poirier avait travaillé comme principal dirigeant de Power and Pipelines Investment Banking pour le compte de J.P. Morgan Securities, à New York. Dans le cadre de ces fonctions, il a fourni des conseils financiers à divers clients au cours d'acquisitions et de désinvestissements à l'égard d'infrastructures énergétiques, notamment des pipelines, des centrales électriques ainsi que des services de gaz et d'électricité. De 2007 à 2011, M. Poirier a également été directeur autonome de Capital Power Income L.P., et président de la Banque alimentaire du nord de Toronto. Il possède une maîtrise en administration des affaires de la Schulich School of Business rattachée à l'Université York, et il a reçu un diplôme avec grande distinction au terme du programme de baccalauréat en recherches opérationnelles de l'Université d'Ottawa.

**> Jim Quinn, Administration portuaire de Saint John**

Jim Quinn a été nommé au poste de président-directeur général de l'Administration portuaire de Saint John en septembre 2010. Il peut compter sur plus d'une trentaine d'années d'expérience dans l'industrie maritime et le secteur public, après avoir amorcé sa carrière en mer sur les navires appareillant du Port de Saint John, au milieu des années 70. En 1981, M. Quinn s'est joint à la Garde côtière canadienne où il a finalement été promu parmi l'équipe dirigeante, notamment à titre de directeur régional des régions du Centre et de l'Arctique, et de directeur général des programmes maritimes. Son expérience dans la Garde côtière lui a permis de visiter plusieurs ports au Canada et aux quatre coins du monde. Après 23 années passées au sein de la Garde côtière, il est devenu conseiller principal au Secrétariat de l'appareil gouvernemental et au Secrétariat de la politique du développement social rattachés au Bureau du Conseil privé. En 2002, M. Quinn a accepté le poste de directeur des terres aux Affaires indiennes et du Nord Canada, avant d'y occuper plusieurs postes de direction pour devenir enfin dirigeant principal des finances et sous-ministre adjoint. Il a aussi été dirigeant principal des finances au sein de l'Agence canadienne de développement international, avant de délaïsser l'administration gouvernementale pour se joindre à l'équipe de l'Administration portuaire de Saint John. M. Quinn est titulaire d'un baccalauréat en sciences de l'Université Dalhousie, et d'un titre professionnel de comptable en management accrédité.

**> Pace Ralli, Clean Marine Energy**

Pace Ralli est cofondateur de Clean Marine Energy. Titulaire d'un baccalauréat du Collège Middlebury et d'un MBA de la Tuck School of Business du Dartmouth College, il a commencé à travailler dès 2009 dans le domaine de l'efficacité énergétique et du gaz naturel pour le compte de la société Pacific Gas & Electric, soit la plus importante entreprise californienne de services publics. Il a par la suite occupé les fonctions de directeur chez SClenergy, en plus de participer au lancement du fonds Energy Efficiency Catalyst Fund qui permet de financer d'importants projets de réfection d'édifices et de réaliser d'importantes réductions des émissions à grande échelle dans le secteur de l'immobilier commercial. M. Ralli a supervisé la conclusion d'une entente de services sur la conformité des émissions, laquelle permet à l'industrie du transport maritime de bénéficier d'une série d'avantages liés à l'élimination de barrières pour les armateurs ayant privilégié la conversion au GNL ou l'installation de systèmes d'épuration des gaz d'échappement.

**> David Reid, Saint Lawrence Seaway Development Corporation**

Détenteur d'un doctorat en océanographie, David Reid mène des recherches depuis 41 ans au niveau fédéral, dont les 12 dernières ont été consacrées à l'étude des espèces aquatiques envahissantes dans les Grands Lacs et dans les eaux de ballast. Il est actuellement agent contractuel auprès de la Saint Lawrence Seaway Development Corporation, où il fournit divers avis scientifiques liés aux eaux de ballast et aux espèces envahissantes.

**> Alexis Rudd, Consortium for Ocean Leadership**

Alexis Rudd a mené ses recherches doctorales à la University of Hawaii, où ses études portaient sur les baleines et le bruit en milieu sous-marin généré par les bâtiments de navigation commerciale. Elle travaille actuellement au sein d'un regroupement nommé Consortium for Ocean Leadership, où elle se penche sur les questions liées au bruit engendré par les activités de navigation commerciale.

**> Jason Scherr, Administration portuaire de Prince Rupert**

Jason Scherr évolue depuis dix-huit ans dans le domaine des pêches et de la surveillance environnementale. Il chapeaute le plan pour la durabilité de l'environnement de l'Administration portuaire de Prince Rupert, qui fonde l'ensemble de ses activités sur les principes clés de la pérennité environnementale, y compris la lutte contre la pollution, la préservation de l'intégrité environnementale, l'utilisation efficace des ressources, ainsi que l'amélioration continue. M. Scherr est responsable de l'application du programme de l'Alliance verte au sein de l'administration portuaire. Ancien étudiant de l'Université de Victoria (géographie, histoire, anglais), il a aussi assumé la présidence de la Chambre de commerce du district de Prince Rupert.

**> Donald Shepherd, Atlantic Towing Limited**

Donald Shepherd est un architecte naval possédant plus de vingt ans d'expérience dans la construction de navires, en plus d'une dizaine d'années dans l'encadrement des exigences des armateurs. À titre de directeur des technologies et du développement de la société Atlantic Towing, il assure la supervision et la mise en œuvre de la stratégie environnementale de l'entreprise. Il est également chargé de définir les paramètres des nouveaux navires de la flotte, et de superviser et d'approuver leur mise en service.

**> John Silva, Moran Environmental Recovery**

John Silva est vice-président de l'état de préparation et des services d'intervention de la société Moran Environmental Recovery (MER). Diplômé du Massachusetts Maritime College, il possède plus de 15 ans d'expérience dans le domaine des mesures d'intervention en cas de déversement. En 2010, il était commandant des lieux de l'incident pour le compte de MER dans le cadre du déversement accidentel de la plateforme Deepwater Horizon. Par ailleurs, il a été appelé à collaborer étroitement avec les concepteurs de l'outil d'intervention ShoreZone Response Tool afin de s'assurer que les renseignements fournis reflètent fidèlement les besoins des activités portuaires et des équipes régionales d'intervention. Sous sa gouverne, la société MER a pu jouer un rôle important dans la mise à jour et la définition de nouvelles stratégies géographiques d'intervention. M. Silva est aussi membre de la Spill Control Association of America.

**> Till Stoeckenius, Environ International Corporation**

Till Stoeckenius occupe le poste de météorologue principal chez ENVIRON International, où il analyse depuis plus de 34 ans divers enjeux touchant la qualité de l'air pour divers clients de l'industrie et du gouvernement. La plupart de ses plus récents travaux portent sur les incidences de la qualité de l'air associées au transport des marchandises, notamment dans le cadre des opérations portuaires et maritimes. M. Stoeckenius a été conseiller principal pour l'élaboration du plan d'amélioration de la qualité de l'air du Port d'Oakland (California Port of Oakland Maritime Air Quality Improvement Plan). De plus, il a proposé des analyses et des solutions de rechange au gouvernement canadien ainsi qu'aux exploitants de navires marchands et de croisière en ce qui concerne les exigences de conformité stipulées à l'annexe VI de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) dans la zone de contrôle des émissions de l'Amérique du Nord.

**> Michael Stokesbury, Université Acadia**

Michael Stokesbury est professeur adjoint au département de biologie de l'Université Acadia, où il est également titulaire de la Chaire de recherche du Canada sur l'écologie des milieux côtiers. Dans le cadre de ses travaux, il cherche notamment à quantifier les incidences sur le comportement des populations de poissons provoquées par les perturbations des écosystèmes côtiers dues à l'activité humaine. Ses travaux visent de plus à déterminer comment ces connaissances pourront être mises en œuvre pour atténuer les répercussions des activités industrielles sur les populations de poissons. M. Stokesbury collabore actuellement avec l'organisme Canards Illimités Canada et la société Irving Oil en vue d'évaluer l'efficacité avec laquelle les différentes espèces de poissons se déplacent le long des passes migratoires du Canada atlantique.

**> Noeleen Tillman, International Institute for Sustainable Seaports**

Noeleen Tillman est directrice générale de l'International Institute for Sustainable Seaports, qui cherche à faire connaître auprès des administrations portuaires divers renseignements, outils, réseaux et pratiques exemplaires du domaine maritime en matière de durabilité environnementale. Mme Tillman a rédigé plusieurs articles qui dressent l'état de la situation en ce qui concerne la durabilité des ports à l'échelle mondiale. Elle agit également comme spécialiste technique auprès de l'Agence américaine pour le commerce et le développement. Ancienne première vice-présidente de la Global Environment & Technology Foundation (GETF), elle a participé à de nombreux projets, notamment à titre d'architecte principale du programme de gestion environnementale réalisé en partenariat par la GETF et l'American Association of Port Authorities pour encadrer l'instauration de systèmes de gestion environnementale dans plus d'une vingtaine de ports. Parmi ses réalisations, Mme Tillman a notamment reçu la distinction Thomas-D.-Wright du Département américain de la défense pour l'excellence en environnement.

**> Jennifer Tuthill, Ressources naturelles Canada**

Jennifer Tuthill est cadre dirigeante au sein de l'Office de l'efficacité énergétique de Ressources naturelles Canada (RNCAN). Depuis 2011, elle participe à l'intégration du Partenariat de transport SmartWay au Canada. Elle coordonne également les travaux du groupe de travail fédéral-provincial des transports sur l'efficacité énergétique. Avant de se joindre à l'équipe de RNCAN, elle avait d'abord travaillé comme experte-conseil chez Marbek Resource Consultants, où elle se spécialisait dans l'analyse de l'utilisation énergétique pour le transport, ainsi que dans le domaine des politiques sur la pollution atmosphérique et aquatique. Mme Tuthill possède un diplôme en biologie de l'Université McGill de même qu'un diplôme en économie décerné par l'Université de Toronto. Globe-trotter dans l'âme, elle a passé plus d'un an au Japon.

**> Christina Wolfe, Environmental Defense Fund**

Christina Wolfe participe à divers projets liés aux activités portuaires et au transport pour le compte de l'EDF (Environmental Defense Fund). À l'heure actuelle, elle dirige un groupe formé de dirigeants d'administrations portuaires en vue de formuler des recommandations pour l'adoption de paramètres sur la performance environnementale des ports. Elle cherche par ailleurs à cibler d'éventuels partenariats novateurs afin d'optimiser l'utilisation des subventions dans le cadre de projets environnementaux. Elle dispose d'une expertise technique en matière de réglementation de la qualité de l'air (à l'égard de sources mobiles ou stationnaires), de même que dans l'élaboration de modèles scientifiques et financiers. Mme Wolfe est titulaire d'une maîtrise en biologie de la State University of New York à Stony Brook, et a obtenu deux baccalauréats de l'University of Washington, soit en biologie et en administration des affaires.

PROGRAMME | MERCREDI 11 JUIN >>>>>

7 h 30 Inscription & petit déjeuner

8 h 30 Mot de bienvenue : **Mel K. Norton**, Maire de Saint John

8 h 45 LES PORTS : ACTEURS D'UN DÉVELOPPEMENT DURABLE ACCRU (séance d'ouverture)

- > **Modérateur: Jim Quinn**, PDG, Administration portuaire de Saint John
- > **Kurt Nagle**, Président & directeur général, AAPA
- > **Paul MacIsaac**, VP principal, Administration portuaire de Halifax
- > **Mario Girard**, PDG, Administration portuaire de Québec

10 h 00 Pause-café et visite des exposants

10 h 30 ÉMISSIONS ATMOSPHÉRIQUES (armateurs)

- L'industrie des carburants au Canada et son rôle pour la réduction des émissions dans le transport maritime
> **Gilles Morel**, Association canadienne des carburants
- La surveillance, la production de rapports et la réduction des émissions atmosphériques liées à l'exploitation maritime
> **Till Stoeckenius**, Environ International Corporation
- Le Partenariat de transport SmartWay : un nouvel outil pour le secteur maritime
> **Jennifer Tuthill**, Ressources naturelles Canada

LA GESTION DE CRISE ENVIRONNEMENTALE ET LES RELATIONS AVEC LA COLLECTIVITÉ (ports)

- Étude de cas : gestion de crise environnementale à Fairview Bay
> **Jason Scherr**, Administration portuaire de Prince Rupert
- Leadership environnemental : gestion de crise et rejet dans l'environnement
> **Mark Gillan**, Emergency Solutions International
- La sensibilisation des parties prenantes à la CGVMSL
> **Jean Aubry-Morin**, Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent

12 h 00 Déjeuner

13 h 30 PARTENARIATS ET COLLABORATION POUR MIEUX FINANCER LES INITIATIVES DURABLES

- Améliorer la performance et la rentabilité : des modèles financiers novateurs pour des mises à niveau génératrices d'économies de carburant
> **Peter Boyd**, Carbon War Room
- Des solutions de financement innovatrices pour la conformité des émissions des navires
> **Pace Ralli**, Clean Marine Energy
- Reconnaissance du leadership environnemental, partenariats avec la collectivité et durabilité économique des ports
> **Christina Wolfe**, Environmental Defense Fund

15 h 00 Pause-café et visite des exposants

15 h 30 FORUM TECHNOLOGIQUE

Brèves présentations des innovations et des nouvelles technologies par les exposants du colloque GreenTech 2014

18 h 30 DÎNER & CÉRÉMONIE DE CERTIFICATION

Dîner (places assises) au terminal de croisières Diamond Jubilee. Conférencière : > **Mylène Paquette**

PROGRAMME | JEUDI 12 JUIN >>>>>

7 h 30 Inscription & petit déjeuner

8 h 30 GESTION DES ORDURES ET DÉMANTÈLEMENT RESPONSABLE DES NAVIRES (armateurs)

- Remorquage et récupération sécuritaires dans le secteur naval
> **Wayne Elliott**, Marine Recycling Corporation
- Le « Passeport vert » : expérience et premières impressions d'un armateur
> **Donald Shepherd**, Atlantic Towing Limited
- L'évaluation du cycle de vie et la gestion des ordures à bord des navires
> **Isabelle Curau**, Ellio

MÉCANISMES INCITATIFS POUR L'AMÉLIORATION DE LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DU TRANSPORT MARITIME

- Atelier pour les ports
- PANEL ET TABLE RONDE :
- > **Peter Boyd**, Carbon War Room
 - > **Jason Scherr**, Administration portuaire de Prince Rupert
 - > **Anuj Chopra**, RightShip Americas

10 h 00 Pause-café et visite des exposants

10 h 30 LA PROTECTION DES ÉCOSYSTÈMES MARINS (armateurs)

- Protéger les Grands Lacs des espèces envahissantes : l'efficacité de la salinité
> **Dr. David Reid & Craig Middlebrook**, Saint Lawrence Seaway Development Corporation
- Navires et baleines de l'Atlantique Nord-Ouest : un guide à l'intention de l'industrie maritime
> **Véronique Nolet**, Réseau d'observation de mammifères marins
- Le bruit en milieu sous-marin causé par la navigation commerciale : quelle sera l'influence des politiques internationales et des tendances écologiques dans le transport maritime?
> **Alexis Rudd**, Consortium for Ocean Leadership

AMÉLIORER LA DURABILITÉ DANS LES RÉGIONS CÔTIÈRES GRÂCE À LA COLLABORATION (ports)

- Consolider le caractère durable des ports grâce à la concertation : des lignes directrices pour la conception et la construction des ports de la côte Ouest
> **Noeleen Tillman**, International Institute for Sustainable Seaports
- Des partenariats fructueux favorisant le leadership sectoriel pour la recherche en milieu côtier
> **Geoffrey Harding**, Canards Illimités Canada & **Dr. Michael Stokesbury**, Université Acadia
- La baleine noire de l'Atlantique Nord et ses alliés : la filière canadienne de l'intendance environnementale
> **Moira Brown**, New England Aquarium & Canadian Whale Institute

12 h 00 Déjeuner

13 h 30 LE TRANSPORT DU GAZ ET DU PÉTROLE : DÉFIS ET SOLUTIONS

CONFÉRENCIERS : **Paul Browning**, PDG, Irving Oil & **François Poirier**, Président, Oléoduc Énergie Est, TransCanada

- Port Metro Vancouver effectue une visite d'information en Norvège sur la manutention du vrac liquide
> **Jim Crandles**, Port Metro Vancouver
- L'outil « ShoreZone Port Response » : un système d'intervention et d'exploitation en cas de déversement en zone portuaire
> **John Silva**, Moran Environmental Recovery

15 h 00 Clôture

ALLIANCE VERTE | PARTICIPANTS



ARMATEURS

- Algoma Central Corporation
- Atlantic Towing Limited
- Canada Steamship Lines
- Canfornav
- Cogema
- Croisières AML
- CSL Americas
- CTMA
- Fednav
- Groupe Desgagnés
- Island Tug and Barge
- Lower Lakes Towing Limited
- McAsphalt Marine Transportation Ltd.
- McKeil Marine
- North Arm Transportation
- Océan
- Oceanex
- Reformar
- Seaspan ULC
- SMIT
- Société des Traversiers du Québec
- SVITZER Canada
- TBS Shipping Services Inc./Roymar Ship Management

- Greater Victoria Harbour Authority
- Illinois International Port District
- Port Metro Vancouver
- Port of Gulfport (Mississippi State Port Authority)
- Port of Indiana - Burns Harbor
- Port of Milwaukee
- Port of Seattle
- Port Saint John (NB)
- Société du port de Valleyfield



TERMINAUX ET CHANTIERS

- Arrimage du Nord
- Bunge du Canada
- Ceres Terminals Inc.
- Cliffs Natural Resources (Sept-Îles)
- Compagnie minière IOC
- Empire Stevedoring Company Limited
- Federal Marine Terminals
- Fraser Surrey Docks
- Groupe pétrolier Norcan
- Impériale Esso
- Industries Océan (chantier)
- Kinder Morgan Westridge terminal
- Les Industries McAsphalt Ltée (6 terminaux)
- Les Terminaux Ridley Inc.
- Logistec Corporation
- Maher Terminals Holding Corporation
- Marine Recycling Corporation
- Neptune Terminals
- Pacific Coast Terminals
- Pinnacle Renewable Energy (terminal Westview)
- Porlier Express
- Rio Tinto Alcan (Port-Alfred)
- Société Terminaux Montréal Gateway
- Seaspan ULC (chantiers)
- Squamish Terminals
- Sterling Marine Fuels
- Suncor (Raffinerie de Montréal)
- Termont Montréal
- Valero (Raffinerie Jean-Gauvin)
- Valletank
- Valport
- Westshore Terminals



PORTS ET VOIE MARITIME

- Administration portuaire de Halifax
- Administration portuaire de Hamilton
- Administration portuaire de Montréal
- Administration portuaire de Nanaimo
- Administration portuaire de Prince Rupert
- Administration portuaire de Québec
- Administration portuaire de Saguenay
- Administration portuaire de Sept-Îles
- Administration portuaire de St. John's (NL)
- Administration portuaire de Thunder Bay
- Administration portuaire de Toronto
- Administration portuaire de Trois-Rivières
- Administration portuaire de Windsor
- Cleveland-Cuyahoga County Port Authority
- Corporation de gestion de la Voie maritime du St-Laurent
- Corporation de développement de la Voie maritime du Saint-Laurent
- Duluth Seaway Port Authority

ALLIANCE VERTE | ASSOCIATIONS

- American Association of Port Authorities
- American Great Lakes Ports Association
- Association canadienne des opérateurs de traversiers
- Association des armateurs canadiens
- Armateurs du Saint-Laurent
- Association des administrations portuaires canadiennes
- BC Wharfs Operators Association
- Chamber of Shipping of British Columbia
- Chambre de commerce maritime
- Council of Marine Carriers
- Fédération maritime du Canada
- Forum sur le transport maritime Ontario
- International Ship-Owners Alliance of Canada
- Société de développement économique du St-Laurent
- United States Great Lakes Shipping Association

ALLIANCE VERTE PARTENAIRES



FOURNISSEURS

- ABB Turbo
- American Bureau of Shipping
- American Chemical Technologies Inc.
- Bell Marine & Mill Supply
- BG Goup
- Blue Seal Inc.
- Canadian International Bureau of Shipping (CIBS)
- Concept Naval
- Conflow Technologies
- DNV GL
- Drew Marine
- Envirochem
- Envirolin Canada
- Environmental Solutions Inc.
- Filtramax
- FRS Instrumentation & Controls Inc.
- Gaz Métro
- Hemmera
- Hermont Marine
- Hydrex LLC
- Ionada
- Jastram Technologies Ltd
- KRAL
- Lloyd's Register North America
- Marine and Offshore Canada
- Marine Clean Ltd.

- MSI3D
- OpDAQ Systems
- Peinture internationale
- PESCA Environnement
- Progress Energy Canada Ltd, Pacific Northwest LNG
- Pronova Systems
- Quickload CEF
- RBM HoldSolutions
- RSC Bio Solutions
- Seagulf Marine Industries Inc.
- Schneider Electric
- Scott's Marine Interiors
- S.I.G.E.I.M Inc.
- SNC-Lavalin Environment
- Techsol Marine
- The Glosthen Associates
- Thordon Bearings Inc.
- Tidal Transport & Trading
- Total Marine Solutions Inc.
- Urgence Marine Inc.
- V.Ships Canada Inc.
- VapCor Inc.
- Ventus Development Services Inc.
- Vickers Oil
- Wärtsilä Canada
- WSP Canada Inc.

EXPÉDITEURS

- Aluminerie Alouette
- Société canadienne de sel
- Tata Steel

AUTRES ORGANISATIONS

- Administration de pilotage des Grands Lacs
- Administration de pilotage des Laurentides
- Administration de pilotage du Pacifique
- Comité sectoriel de main d'œuvre de l'industrie maritime
- Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent
- Corporation des pilotes du Saint-Laurent Central
- Georgian College's Great Lakes International Maritime Training College
- Innovation Maritime
- Rightship Americas
- Western Canada Marine Response Corporation

ALLIANCE VERTE SUPPORTEURS



GOUVERNEMENTS

- Environnement Canada
- Ministère des Ressources naturelles et de la Faune du Québec
- Ministère des Transports du Québec
- Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec
- Ministère des Transports de l'Ontario
- Pêches et Océans Canada
- Transports Canada

MUNICIPALITÉS

- Alliance des villes du Saint-Laurent et des Grands Lacs
- Board of Harbor Commissioners of the City of Milwaukee
- Communauté métropolitaine de Québec
- MRC Marguerite-D'Youville
- Ville de Bécancour
- Ville de Calixa-Lavallée
- Ville de Contrecoeur
- Ville de Longueuil
- Ville de Montréal

- Ville de Montréal-Est
- Ville de Matane
- Ville de Port-Cartier
- Ville de Québec
- Ville de Saint-Amable
- Ville de Sept-Îles
- Ville de Varennes

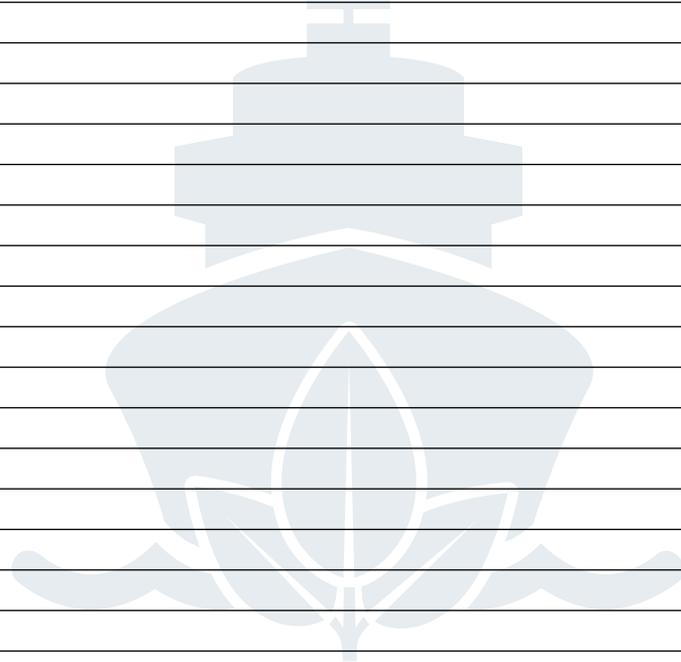
GROUPES ENVIRONNEMENTAUX ET ONG

- Canards Illimités Canada
- Carbon War Room
- Fondation Sedna
- Georgia Strait Alliance
- Georgian Bay Forever
- Les Amis de la vallée du Saint-Laurent
- Le Secrétariat international de l'eau
- Nature Québec
- One DROP
- Réseau d'observation de mammifères marins
- Stratégies Saint-Laurent (6 comités ZIP)
- World Wildlife Fund Canada

AUTRES

- Aquarium de Vancouver
- Conseil Patronal de l'Environnement du Québec
- ÉcoMaris
- L'Institut des sciences environnementales du fleuve St-Laurent
- Northwest Community College
- Promotion Saguenay
- Société de promotion économique de Rimouski
- Technopole Maritime du Québec

NOTES



ALLIANCE
VERTE



ALLIANCE VERTE

271, rue de l'Estuaire, bureau 101
Québec (Québec), G1K 8S8

418-649-6004
info@allianceverte.org

www.allianceverte.org