GREEN MARINE / ALLIANCE VERTE

UN PARTENARIAT POUR UN AVENIR DURABLE

RAPPORT SUR LES PROGRÈS DES PARTICIPANTS À LA POLITIQUE ENVIRONNEMENTALE DE L'ALLIANCE VERTE

- 2008 -

MAI 2009

MESSAGE DES COPRÉSIDENTS DE L'ALLIANCE VERTE

En tant que coprésidents de l'Alliance verte, c'est avec fierté que nous vous présentons le bilan de la première année de mise en œuvre de l'Alliance verte ainsi que les premiers résultats globaux des participants à la Politique environnementale de l'industrie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

Depuis son lancement en octobre 2007, l'Alliance verte a dû travailler très fort afin de réaliser les nombreux objectifs qu'elle s'était fixés dans le cadre de sa première année d'existence. Aujourd'hui, nous sommes heureux de vous annoncer que l'Alliance verte a su relever le défi, et ce, avec brio.

En plus d'un an, nous avons mobilisé plus de 50 % de l'industrie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs. À ce jour, l'Alliance verte compte 45 participants, 19 partenaires et 23 supporteurs. Nous avons organisé en février 2008 le premier Colloque environnemental sur les technologies vertes pour le transport maritime, qui s'est révélé un succès. La Politique environnementale de l'industrie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs ainsi que son guide d'autoévaluation ont été diffusés et envoyés aux armateurs ainsi qu'aux ports et terminaux participant à l'Alliance verte. Nous avons par la suite donné aux participants tout le soutien nécessaire à leur première autoévaluation, qui nous ont toutes été remises en date du 1er avril 2009. Dans le cadre de la seconde édition du colloque environnemental, nous avons remis les certifications officielles à la première cohorte de participants à la politique. De plus, nous avons rendu publics les premiers résultats globaux de leur performance environnementale.

Depuis ses débuts, l'Alliance verte a maintenu son désir de partager ses résultats et son processus en toute transparence. C'est pourquoi vous trouverez dans ce rapport les moyennes globales obtenues en 2008 par les participants ainsi que celles pour chacun des enjeux environnementaux ciblés par la politique. À la lumière de cette première évaluation, nous sommes fiers d'annoncer que l'industrie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs va plus loin en matière d'environnement que les réglementations maritimes en vigueur déjà très sévères. En effet, notre industrie passe à l'action et se fixe des objectifs encore plus élevés. Les résultats obtenus grâce à ces autoévaluations représentent un excellent point de départ pour l'Alliance verte qui s'en servira pour quantifier la progression de la performance environnementale de l'industrie maritime au cours des prochaines années.

L'environnement est au cœur des préoccupations de l'industrie maritime, et ce, depuis déjà de nombreuses années. C'est maintenant connu, le maritime demeure le moyen de transport de marchandises le plus écologique de la planète. Toutefois, nous devons redoubler nos efforts afin de rester chef de file en la matière, particulièrement dans le contexte économique mondial. Il est de notre devoir de rester compétitifs et de continuer à emprunter cette voie vers le développement durable du transport maritime.

Nous vous invitons à lire en entier le rapport annuel de l'Alliance verte. Vous y trouverez, entre autres, une présentation de l'Alliance verte et de sa politique environnementale, un résumé des actions passées et à venir ainsi que les listes des participants, partenaires et supporteurs de l'Alliance verte.

Avant de terminer, nous aimerions vous rappeler l'importance de cette démarche. L'Alliance verte est beaucoup plus qu'une déclaration de principes. Elle représente une véritable prise en main de notre industrie, qui s'impose volontairement une feuille de route ambitieuse afin d'améliorer sa performance environnementale au-delà des exigences réglementaires.

Nous espérons que vous trouverez ce rapport intéressant et nous vous invitons à suivre l'évolution de l'Alliance verte via son site Internet à **www.AllianceVerte.org**.

Les trois coprésidents de l'Alliance verte,

Gerry Carter
Canada Steamship Lines

Terry Johnson
Saint Lawrence Seaway Development Corporation

Laurence Pathy
Fednav Limitée

Table des matières

Message des coprésidents de l'Alliance verte

Qu'est-ce que l'Alliance verte?
- a. Un partenariat pour un avenir durable
  - i.Enjeux environnementaux prioritaires
  - ii.Processus d'évaluation et de certification
  - iii. Plan d'action
  - iv. Actions collectives
  - v. Actions corporatives
  - vi. Indicateur de rendement
  - vii. Formation, R&D et systèmes de gestion environnementale
- b. Un membership diversifié
  - i. Participants
  - ii. Partenaires
  - iii. Supporteurs
  - c. Des principes directeurs
  - d. Une structure
  - i. Corporation de gestion Alliance verte
  - ii. Conseil de gouvernance
  - iii. Comité exécutif
  - iv. Comités environnement
  - v. Diagramme de la corporation

Faits saillants 2008-2009

Les résultats 2008
- a. Attentes de l'Alliance verte
- b. Analyse du processus d'évaluation
- c. Analyse des résultats globaux - 2008
  - i. Moyennes globales des participants
  - ii. Moyennes globales des armateurs
  - iii. Moyennes globales des ports et terminaux
- d. Analyse des résultats par enjeu environnemental - 2008
  - i. Espèces aquatiques envahissantes
  - ii. Émissions atmosphériques polluantes
  - iii. Émissions atmosphériques polluantes
  - iv. Gaz à effet de serre
  - v. Résidus de cargaison
  - vi. Eaux huileuses
  - vii. Conflits d'usage dans les ports et terminaux

Un sillage à suivre

Une industrie performante
- a. Faits et chiffres intéressants

Bons coups de l'industrie

Annexe A : Corporation de gestion Alliance verte

Annexe B : Conseil de gouvernance

Annexe C : Membres des comités environnement et sous-comités

Qu'est-ce que l'Alliance verte?

Pour la première fois en Amérique du Nord, les différentes composantes de l'industrie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs s'unissent volontairement, sous l'égide de l'Alliance verte, dans le but de renforcer leur performance environnementale sur l'ensemble d'un corridor maritime majeur, au Canada comme aux États-Unis.

L'Alliance verte est un partenariat pour un avenir durable au sein de l'industrie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs, au Canada comme aux États-Unis, qui a comme objectif de renforcer sa performance environnementale par un processus d'amélioration continue.

Grâce à une politique environnementale, les entreprises participantes de l'Alliance verte s'évaluent selon une échelle allant du respect de la réglementation à l'excellence de leurs pratiques, selon les enjeux environnementaux listés ci-dessous.

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX PRIORITAIRES

1. ESPÈCES AQUATIQUES ENVAHISSANTES
   Réduire le risque d'introduction et de propagation d'organismes aquatiques et de pathogènes dangereux par les eaux de ballast.
2. ÉMISSIONS ATMOSPHÉRIQUES POLLUANTES
   Réduire les émissions d'oxydes de soufre (SOx) et d'oxydes d'azote (NOx).
3. GAZ À EFFET DE SERRE
   Réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES).
4. RÉSIDUS DE CARGAISON
   Réduire les rejets de résidus de cargaison.
5. EAUX HUILEUSES
   Minimiser les risques de rejet d'eaux huileuses.
6. CONFLITS D'USAGE (PORTS ET TERMINAUX)
   Réduire le bruit, la poussière, les odeurs et la lumière auxquels sont exposés les gens vivant près des installations portuaires.

Au cours des prochaines années, d'autres enjeux seront ajoutés à la politique afin de réduire davantage l'empreinte des activités maritimes sur l'environnement.

PROCESSUS D'ÉVALUATION ET DE CERTIFICATION

Chaque année, les participants autoévaluent leur performance à partir d'un guide d'autoévaluation et renvoient au coordonnateur de l'Alliance verte le sommaire de cette évaluation. À partir de leur deuxième année au sein du programme, les participants sont vérifiées par une tierce partie. Les résultats sont alors rendus publics dans le rapport annuel sur les progrès de l'Alliance verte. Par souci de transparence, l'objectif de l'Alliance verte, d'ici les prochaines années, est de publier les résultats globaux de la performance environnementale de chacun de ses membres.

Afin de communiquer leur implication au sein à l'Alliance verte, les participants reçoivent, pour la première année, un logo qui représente un sceau de certification « En processus ». Toutefois, à partir de leur deuxième année au sein du programme, les participants reçoivent leur logo « Certifié ».

Chaque année, les participants à l'Alliance verte se voient remettre un certificat démontrant leur participation à la politique environnementale dans le cadre d'une cérémonie de certification qui a lieu lors du Colloque environnemental de l'Alliance verte sur les technologies vertes pour le transport maritime.

PLANS D'ACTION Chaque enjeu environnemental prioritaire couvert par la politique environnementale est soumis à un plan d'action qui comporte des actions collectives et des actions corporatives.

ACTIONS COLLECTIVES Ce sont des orientations et des prises de position qui concernent l'ensemble de l'industrie et qui nécessitent généralement la participation des gouvernements. Ces actions seront réalisées par les associations de la Corporation de gestion Alliance verte qui représentent l'industrie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

ACTIONS CORPORATIVES L'Alliance verte exige des participants l'adoption de pratiques et de technologies ayant un impact direct sur le terrain. La progression des participants est évaluée à l'aide d'indicateurs de rendement. Chaque indicateur de rendement est défini par une grille à cinq niveaux correspondant aux critères suivants :

INDICATEUR DE RENDEMENT

NIVEAUX	CRITÈRES
1	Respect de la réglementation applicable
2	Utilisation systématique d'un nombre défini de bonnes pratiques
3	Intégration des bonnes pratiques à l'intérieur d'un plan de gestion adopté
4	Introduction de nouvelles technologies
5	Excellence et leadership

Un seul niveau peut être choisi pour chaque indicateur. De plus, un niveau ne peut être atteint que si tous les critères de ce niveau et des niveaux précédents sont respectés. L'Alliance verte reconnaît la subjectivité des résultats des performances environnementales engendrés au cours de la première année des autoévaluations en raison de la vérification externe qui n'est pas encore implantée pour les participants. Toutefois, ce phénomène sera atténué à partir de la deuxième année d'autoévaluations des participants avec la mise en œuvre de la vérification externe prévue.

Comme l'indique le tableau de la page précédente, les niveaux 1 des indicateurs de rendement correspondent aux réglementations déjà applicables au sein de l'industrie maritime. La politique environnementale de l'Alliance verte incite donc ses participants à surpasser ces réglementations en vue de progresser vers l'excellence et le leadership. La politique environnementale a été conçue de manière à instaurer un processus d'amélioration continue auprès des participants. L'objectif annoncé est de parvenir à ce qu'une majorité des participants atteigne le niveau 3 deux ans après avoir joint le programme.

FORMATION, R&D ET SYSTÈMES DE GESTION ENVIRONNEMENTALE

En plus de s'évaluer selon les différents enjeux environnementaux prioritaires, les participants à l'Alliance verte sont encouragés à favoriser l'amélioration continue de leurs pratiques. Les participants s'engagent ainsi à se doter d'un programme interne de formation et à appuyer activement la recherche et l'innovation technologique en matière environnementale. Par ailleurs, l'Alliance verte encourage et soutient l'adoption de systèmes de gestion environnementale par les participants.

L'Alliance verte organise chaque année un colloque environnemental sur les technologies vertes pour le transport maritime, qui met l'accent sur la gestion environnementale, la formation et la R&D. Comme ces éléments sont ciblés dans la politique environnementale, l'Alliance verte encourage ses membres à participer activement à cet événement. À cet effet, l'Alliance verte offre un tarif préférentiel à ses membres.

Un membership diversifié

L'Alliance verte regroupe des armateurs, des ports, des terminaux, des compagnies d'arrimage, des agents maritimes, des expéditeurs, des fournisseurs, des gouvernements, des villes et même des groupes environnementaux. Tous ont à cœur le développement durable du transport maritime.

PARTICIPANTS

Les participants à la politique environnementale de l'Alliance verte regroupent des entreprises maritimes qui ont des activités sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs, au Canada comme aux États-Unis :

- Armateurs domestiques et internationaux
- Ports et terminaux
- Compagnies d'arrimage
- Voie maritime du Saint-Laurent

PARTICIPANTS À LA POLITIQUE ENVIRONNEMENTALE DE L'ALLIANCE VERTE

1.	Administration portuaire de Hamilton	24.	Illinois International Port District
2.	Administration portuaire de Montréal	25.	IMTT-Québec
3.	Administration portuaire de Québec	26.	Les Élévateurs de Trois-Rivières
4.	Administration portuaire du Saguenay	27.	Logistec Corporation
5.	Administration portuaire de Sept-Îles	28.	Lower Lakes Towing Limited
6.	Administration portuaire de Thunder Bay	29.	McKeil Marine
7.	Administration portuaire de Toronto	30.	Oceanex
8.	Administration portuaire de Trois-Rivières	31.	Oshawa Harbour Commission
9.	Administration portuaire de Windsor	32.	Porlier Express
10.	Algoma Central Corporation	33.	Port of Milwaukee
11.	Bunge Canada	34.	Reformar
12.	Canfornav	35.	Rigel Shipping Canada
13.	Cleveland-Cuyahoga County Port Authority	36.	Rio Tinto Alcan
14.	Cogema	37.	Seaway Marine Transport
15.	Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent	38.	Société du parc industriel et portuaire de Bécancour
16.	Duluth Seaway Port Authority	39.	Société du port de Valleyfield
17.	Empire Stevedoring Company Limited	40.	Société des Traversiers du Québec
18.	Federal Marine Terminals	41.	Société Terminaux Montréal Gateway
19.	Fednav Limitée	42.	Saint Lawrence Seaway Development Corporation
20.	Groupe CSL	43.	Toledo-Lucas County Port Authority
21.	Groupe CTMA	44.	Upper Lakes Group
22.	Groupe Desgagnés	45.	Ultramar
23.	Groupe Océan		

PARTENAIRES

Les partenaires de l'Alliance verte sont des entreprises en lien avec le maritime ou des associations qui ne sont pas admissibles à devenir participantes à la politique environnementale, mais qui peuvent promouvoir l'Alliance verte.

PARTENAIRES DE L'ALLIANCE VERTE

1.	Answer North America	11.	L.D.Technologies Inc
2.	Bell Marine & Mill Supply	12.	Lloyd's Register North America
3.	Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime	13.	Marine and Offshore Canada
4.	Corporation des pilotes du Saint-Laurent Central	14.	Marine Clean Ltd.
5.	Dessau-Soprin inc.	15.	McAsphalt Industries Limited
6.	EcologiQ	16.	S.I.G.E.I.M. inc.
7.	Georgian College's Great Lakes International Marine Training Centre	17.	Star Brite inc.
8.	Germanisher Lloyd	18.	Wärtsilä Canada
9.	Innovation maritime	19.	Westpier Marine & Industrial Supply inc.
10.	Langlois Kronström Desjardins		

SUPPORTEURS

Les supporteurs regroupent les organisations qui soutiennent symboliquement ou par des services l'Alliance verte, telles que les gouvernements, les municipalités ou les groupes environnementaux.

SUPPORTEURS DE L'ALLIANCE VERTE

Gouvernements		6.	Ville de Matane
1.	Environnement Canada	7.	Ville de Port-Cartier
2.	Ministère des Ressources naturelles et de la Faune du Québec	8.	Ville de Québec
3.	Ministère des Transports du Québec	9.	Ville de Sept-Îles
4.	Ministère du Dév. durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec	10.	Ville de Milwaukee
5.	Transports Canada	**Groupes environnementaux**	
6.	Pêches et Océans Canada	1.	Comité ZIP Les Deux Rives
Municipalités ou sociétés		2.	Comité ZIP du Lac Saint-Pierre
1.	Board of Harbor Commissioners de la ville de Milwaukee	3.	Comité ZIP Saguenay
2.	Communauté métropolitaine de Québec	4.	Comité ZIP Ville-Marie
3.	Promotion Saguenay	5.	Les Amis de la vallée du St-Laurent
4.	Société de promotion économique de Rimouski	6.	Nature Québec
5.	Ville de Bécancour	7.	Union Saint-Laurent Grands Lacs

Des principes directeurs

Les principes directeurs représentent l'engagement de l'industrie maritime d'ici à se surpasser en matière d'environnement et à aller au-delà des réglementations déjà existantes.

L'Alliance verte vise une amélioration concrète et mesurable de la performance environnementale de l'industrie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Dans le but d'atteindre cet objectif, l'Alliance verte a adopté un ensemble de principes directeurs que tout participant à l'Alliance verte s'engage à respecter :

- Faire preuve de **leadership corporatif** dans la recherche de meilleures pratiques environnementales selon une approche de développement durable;
- Exercer ses activités de façon responsable, cherchant à **minimiser l'impact environnemental**;
- Viser l'**amélioration** continue de sa performance environnementale;
- Développer et promouvoir des **mesures de protection volontaires**;
- **Intégrer les pratiques de développement durable** qui sont techniquement et économiquement réalisables;
- **Collaborer avec les gouvernements et les groupes de citoyens** à la mise en œuvre de la Politique environnementale de l'industrie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs;
- Participer activement à une approche de **gestion intégrée** de la voie navigable du Saint-Laurent et des Grands Lacs, prévoyant notamment la consultation de tous les acteurs visés aux paliers local, régional, national et international.

Une structure

CORPORATION DE GESTION ALLIANCE VERTE

L'Alliance verte est gérée par la Corporation de gestion Alliance verte, instance composée de huit associations maritimes du Canada et des États-Unis :

- American Great Lakes Ports Association
- Armateurs du Saint-Laurent
- Association des armateurs canadiens
- Chambre de commerce maritime
- Fédération maritime du Canada
- Forum sur le transport maritime de l'Ontario
- Société de développement économique du Saint-Laurent (Sodes)
- United States Great Lakes Shipping Association

Ces associations regroupent à elles seules près de 500 entreprise maritimes et assurent ainsi un très grand rayonnement de l'Alliance verte auprès de leurs membres.

La Corporation de Gestion Alliance verte a confié à la Société de développement économique du Saint-Laurent (Sodes) le mandat de faire le suivi de la politique environnementale et la gestion financière de l'Alliance verte pour 2008-2009. Les principales fonctions de la Sodes sont la mise en œuvre de la politique environnementale, le soutien aux membres de l'Alliance verte, la coordination de divers comités environnement et techniques, les communications ainsi que la gestion financière de l'Alliance verte.

CONSEIL DE GOUVERNANCE

Le leadership corporatif est pour l'Alliance verte un des éléments fondamentaux de son succès. C'est pourquoi l'Alliance verte est chapeautée par le Conseil de gouvernance, une instance composée des présidents des compagnies participant à la politique environnementale . Le Conseil de gouvernance compte à la fois des dirigeants de sociétés canadiennes et américaines, mettant ainsi en lumière l'aspect binational du partenariat. Il se réunit une fois par année et permet aux dirigeants d'entreprises de s'impliquer activement dans le développement de l'Alliance verte et la mise en œuvre de sa politique environnementale ainsi que d'en déterminer les orientations stratégiques.

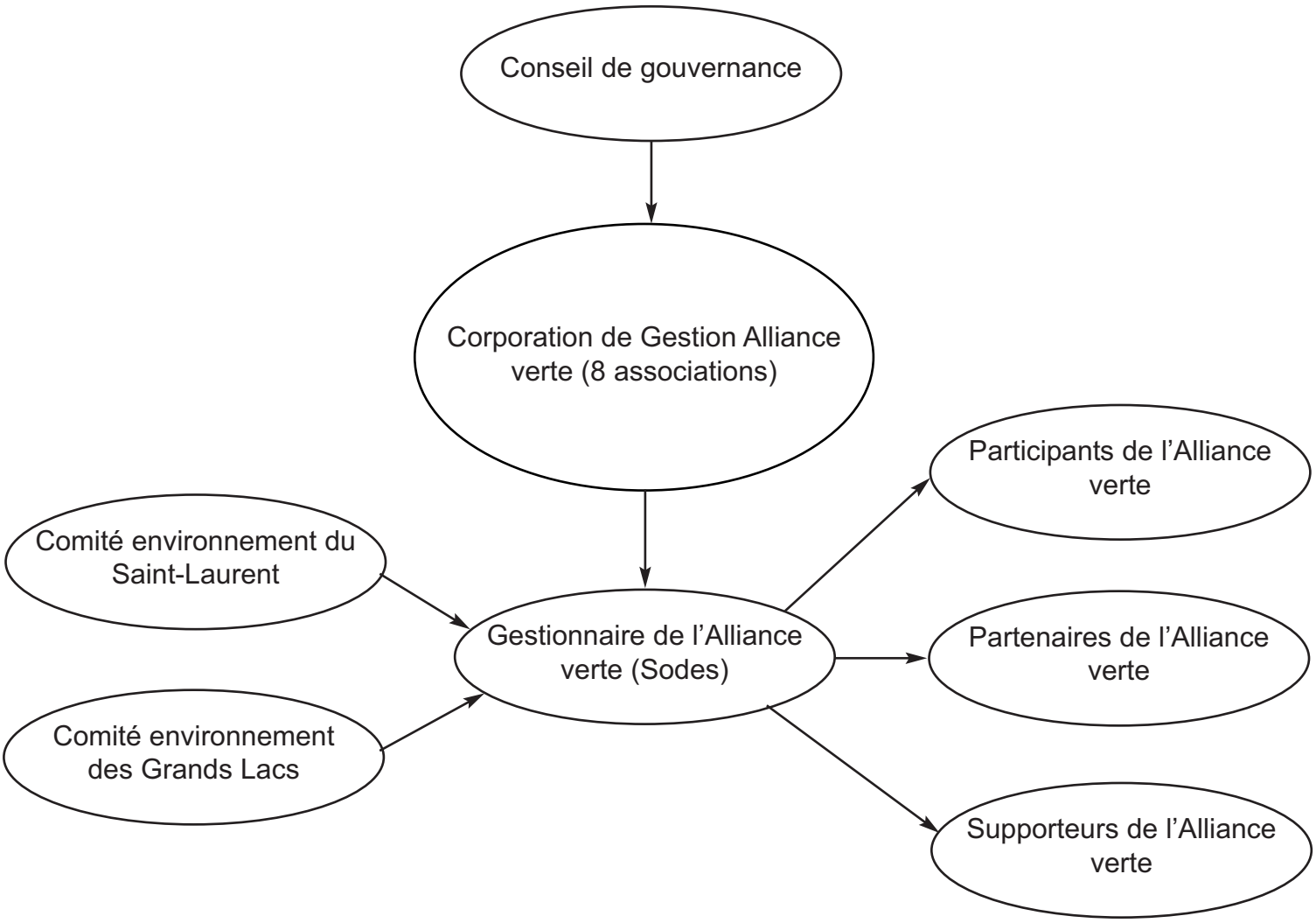
COMITÉ EXÉCUTIF

Parmi le Conseil de gouvernance, on retrouve aussi un comité exécutif, composé des trois coprésidents de l'Alliance verte ainsi que des PDG de certaines entreprises qui ont agi à titre de pilier dans l'implantation de l'Alliance verte à ses débuts.

COMITÉS ENVIRONNEMENT

L'Alliance verte a été fondée à la suite de la fusion des comités environnement du Saint-Laurent et des Grands Lacs . Ces comités se réunissent depuis 2005 afin de cibler les priorités environnementales de l'industrie maritime pour leur région respective et de développer des outils pour permettre une amélioration de la performance environnementale globale.

Voici un diagramme illustrant la structure de l'Alliance verte.



Faits saillants 2008-2009

Depuis son lancement, l'Alliance verte a su se démarquer et devenir une référence en termes de développement durable au sein de l'industrie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

Les débuts de l'Alliance verte ont été couronnés de succès. Depuis son lancement, l'Alliance verte a recruté 45 participants, 19 partenaires et 23 supporteurs. Voici un résumé des principales activités de l'Alliance verte.

OCTOBRE 2007 - LANCEMENT DE L'ALLIANCE VERTE

Le lancement public de la Politique environnementale de l'industrie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs a eu lieu à Québec en octobre 2007, dans le cadre de la Journée maritime québécoise 2007. Plus de 80 personnes y ont assisté, soit de nombreux médias, plusieurs participants et supporteurs à la politique, les trois coprésidents de l'Alliance verte ainsi que des représentants de Transports Québec et d'Environnement Canada. La conférence de presse présentait la politique environnementale au public et dévoilait officiellement ses premiers participants et supporteurs.

JANVIER 2008- INCORPORATION DE L'ALLIANCE VERTE

L'Alliance verte est formellement incorporée sous le nom de Corporation de gestion Alliance verte. Elle regroupe les 7 associations gestionnaires de l'Alliance verte.

JANVIER 2008 À MAI 2009 - ACTIONS COLLECTIVES

La politique environnementale prévoit, pour chacun des enjeux ciblés, une série d'actions à réaliser par les huit associations de l'industrie maritime qui composent la Corporation de gestion Alliance verte. Ces actions, qui sont au nombre de 27, sont des orientations et des prises de position qui concernent l'ensemble de l'industrie et qui nécessitent parfois la participation des gouvernements . La plupart de ces actions sont non quantifiables ou sont réalisées en continu (par exemple : promouvoir la mise sur pied de programmes spécifiques ou la ratification de traités internationaux). Tout au long de l'année 2008, les huit associations de l'Alliance verte ont déployé tous les efforts requis afin d'atteindre les objectifs de l'Alliance verte en complémentarité avec les mesures concrètes mises en œuvre dans les compagnies, ports et terminaux participants.

FÉVRIER 2008 - COLLOQUE ENVIRONNEMENTAL 2008

Le premier colloque environnemental sur les technologies vertes pour le transport maritime de l'Alliance verte a été un vif succès. Près de 120 participants ont pu suivre la série de conférences données à cette occasion. Un sondage réalisé auprès des participants lors de l'événement a permis de constater le grand intérêt de l'industrie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs pour un tel événement. C'est pourquoi il a été décidé d'organiser un second colloque environnemental en 2009.

JUIN 2008 - GUIDE D'AUTOÉVALUATION

L'Alliance verte a envoyé aux participants à la politique environnementale de l'Alliance verte les premiers guides servant à leur autoévaluation. Ces guides d'autoévaluation permettent aux participants de définir, pour

chacun des enjeux environnementaux qui les concernent, le niveau atteint par l'entreprise. Deux guides ont été créés, soit celui des armateurs ainsi que celui des ports et terminaux.

JUIN 2008 - FORUM SUR LE TRANSPORT MARITIME DE L'ONTARIO

La Corporation de gestion Alliance verte a accueilli comme membre au sein de son conseil d'administration le Forum sur le transport maritime de l'Ontario. Cette instance permet un plus grand rayonnement de l'Alliance verte en Ontario.

SEPTEMBRE 2008 - PARTENAIRES DE L'ALLIANCE VERTE

L'Alliance verte a intégré la catégorie « partenaire » à son membership, qui se divise en deux groupes :

1. Les organisations à but lucratif qui n'exploitent pas de navires, de ports ou de terminaux, mais qui ont des liens d'affaires avec l'industrie maritime;

2. Les organisations sans but lucratif qui ont des relations d'affaires avec l'industrie maritime ou des activités en lien avec le milieu.

Dans les deux cas, ces organisations s'engagent à faire la promotion de l'Alliance verte auprès de leur clientèle. De plus, elles versent une cotisation annuelle à l'Alliance verte et peuvent utiliser le logo « partenaire ».

SEPTEMBRE 2008 À MARS 2009 - SÉANCES D'INFORMATION

Plusieurs séances d'information ont eu lieu avec des participants de l'Alliance verte afin de les aider à remplir leur autoévaluation. Trois rencontres ont été tenues pour les ports et terminaux des Grands Lacs, deux rencontres pour ceux du Saint-Laurent, trois pour les armateurs ainsi que trois rencontres globales pour les questions soulevées après autoévaluation. Un résumé de ces séances a par la suite été envoyé à tous les participants. Ces résumés ont donné des réponses à quelques questions soulevées par certains participants concernant le processus d'autoévaluation et l'interprétation du guide d'autoévaluation.

Sessions d'information pour les ports et terminaux :

- 10 septembre (Grands Lacs)
- 24 septembre (Grands Lacs)
- 8 octobre (Grands Lacs)
- 5 décembre (Saint-Laurent)
- 12 décembre (Saint-Laurent)

Sessions d'information pour les armateurs :

- 19 novembre
- 1er décembre
- 15 décembre

Sessions d'information de clôture :

- 3-4-5 mars : Sessions d'information pour participants à la suite de leur évaluation

OCTOBRE 2008 - JOURNÉE MARITIME QUÉBÉCOISE

L'Alliance verte a une fois de plus été un des sujets de l'heure lors des différentes rencontres avec les parlementaires organisées dans le cadre de la Journée maritime québécoise 2008. Ces rencontres ont permis de présenter aux élus les différents avantages du transport maritime ainsi que les principes de l'Alliance verte et sa politique environnementale.

NOVEMBRE 2008 - CONFERENCE INTERNATIONALE À MARSEILLE

L'Alliance verte participait du 25 au 26 novembre 2008 à la conférence internationale intitulée « la gestion écologiquement rationnelle des déchets produits en mer ». Cette conférence avait lieu à Marseille, en France. Ce fut alors l'occasion pour l'Alliance verte de présenter la politique environnementale, en soulignant les aspects liés à la gestion des déchets produits à bord des navires, comme les eaux huileuses et les résidus de cargaison. Cette conférence internationale a permis de faire connaître l'Alliance verte auprès de la communauté maritime internationale et de tisser des liens avec d'autres regroupements environnementaux.

NOVEMBRE 2008 - SYMPOSIUM MARITIME

L'Alliance verte a présenté la politique environnementale du Saint-Laurent et des Grands Lacs au Symposium maritime 2008 à Halifax. Le symposium était organisé par Transports Canada
dans le cadre de la première édition canadienne de la Journée maritime mondiale.

DÉCEMBRE 2008 - SITE DU MOIS PAR LE GREAT LAKES INFORMATION NETWORK

L'Alliance verte a été retenue comme site du mois par le Great Lakes Information Network (GLIN). GLIN souligne chaque mois les efforts de partenaires oeuvrant dans la région Saint-Laurent–Grands Lacs et tisse un lien sur le Web entre les intervenants afin de permettre une diffusion de l'information plus efficace. En devenant site du mois, l'Alliance verte a permis ainsi un plus grand rayonnement de son site à travers le Web.

JANVIER - MAI 2009 - SOUTIEN AUX PARTICIPANTS

Afin d'assurer la remise des premières autoévaluations, le Secrétariat de l'Alliance verte a assuré un soutien à tous ses participants. De janvier à mai 2009, un grand nombre d'échanges par courriel, par téléphone ainsi que plusieurs visites individuelles ont été effectués.

MARS 2009 - PROJET-PILOTE DE VÉRIFICATION EXTERNE

Le 23 mars 2009 commençaient les vérifications externes des performances environnementales de quelques compagnies participant à la politique environnementale de l'Alliance verte pour l'année 2008. Les entreprises qui ont accepté de participer à ces projets-pilotes sont : l'Administration portuaire de Montréal, l'Administration portuaire de Hamilton, Federal Marine Terminals, Fednav et le Groupe CSL. C'est la firme Lloyd's Register Quality Assurance qui a vérifié la conformité des évaluations selon les standards requis par l'Alliance verte. Ces projets-pilotes ont été réalisés afin de mettre sur pied un processus efficace en vue des vérifications externes prévues à la fin de la deuxième année du programme pour tous les participants.

AVRIL 2009 - COLLOQUE SUR LES ESPÈCES AQUATIQUES ENVAHISSANTES

L'Alliance verte agissait à titre de conférencier lors de la seizième conférence internationale sur les espèces aquatiques envahissantes, qui avait lieu à Montréal, du 20 avril au 23 avril 2009. L'Alliance verte a présenté la politique environnementale ainsi que l'indicateur de rendement concernant les espèces aquatiques envahissantes.

AVRIL 2009 - DATE LIMITE DES PREMIÈRES AUTOÉVALUATIONS

L'Alliance verte donnait à tous ses participants jusqu'au 1er avril 2009 pour lui faire parvenir le sommaire de l'évaluation de leur performance environnementale. L'Alliance verte est heureuse d'annoncer que tous ses participants (43/43) ont remis leur premier rapport d'autoévaluation.

MAI 2008 - REMISE DE PREMIÈRES CERTIFICATIONS OFFICIELLES

C'est dans le cadre du second colloque environnemental de l'Alliance verte qu'ont été remises les certifications officielles à la première cohorte des participants à la politique environnementale. L'Alliance verte a aussi profité de l'occasion pour diffuser les premiers résultats globaux de la performance environnementale de l'industrie maritime pour les enjeux ciblés par la politique.

Les résultats 2008

La réglementation maritime est de plus en plus sévère à travers le monde. Chaque année, de nouvelles normes environnementales entrent en vigueur. Afin de demeurer chef de file en matière d'environnement, l'industrie maritime ne s'arrête pas là et se dote d'outils pour renforcer volontairement sa performance au-delà des réglementations déjà existantes, notamment grâce à la politique environnementale de l'Alliance verte.

ATTENTES DE L'ALLIANCE VERTE

Dès son lancement, l'Alliance verte s'est fixé des objectifs précis pour traverser avec succès le baptême de feu que constituait l'an 1 de son programme :

- Assurer la participation de la majorité de l'industrie;
- Valider les indicateurs de rendement et identifier les corrections nécessaires;
- Obtenir une moyenne globale équivalant au niveau 2.

Ces objectifs ont tous été atteints. De 25 en octobre 2007, le nombre de participants à l'Alliance verte est passé à 45 en 2009. La totalité des participants ont envoyé au coordonnateur de l'Alliance verte leur rapport d'autoévaluation. L'Alliance verte se réjouit d'une si bonne participation pour la première année de l'initiative.

ANALYSE DU PROCESSUS D'ÉVALUATION

La mise en œuvre d'une politique environnementale aussi précise que celle de l'Alliance verte comporte une marge d'incertitude lorsque vient le moment de mettre en pratique les mesures développées en comité. La première année d'autoévaluation devait donc servir à la fois de validation de la qualité du programme et de période d'ajustement pour corriger toute imprécision dans les indicateurs de rendement. Il est indispensable que les indicateurs aient une progression réaliste quant aux gestes concrets à poser par les participants afin de leur permettre d'améliorer leur performance environnementale.

À la suite de cette première année d'autoévaluation, nous sommes en mesure de constater avec satisfaction que la grande majorité des critères composant les indicateurs de rendement sont pertinents et bien compris de la part des participants. Tel que prévu, quelques critères problématiques ont été identifiés et des corrections et modifications devront être apportées au cours des prochains mois. Par souci de transparence, les problèmes rencontrés pour chacun des indicateurs sont résumés dans cette section.

ANALYSE DES RÉSULTATS GLOBAUX - 2008

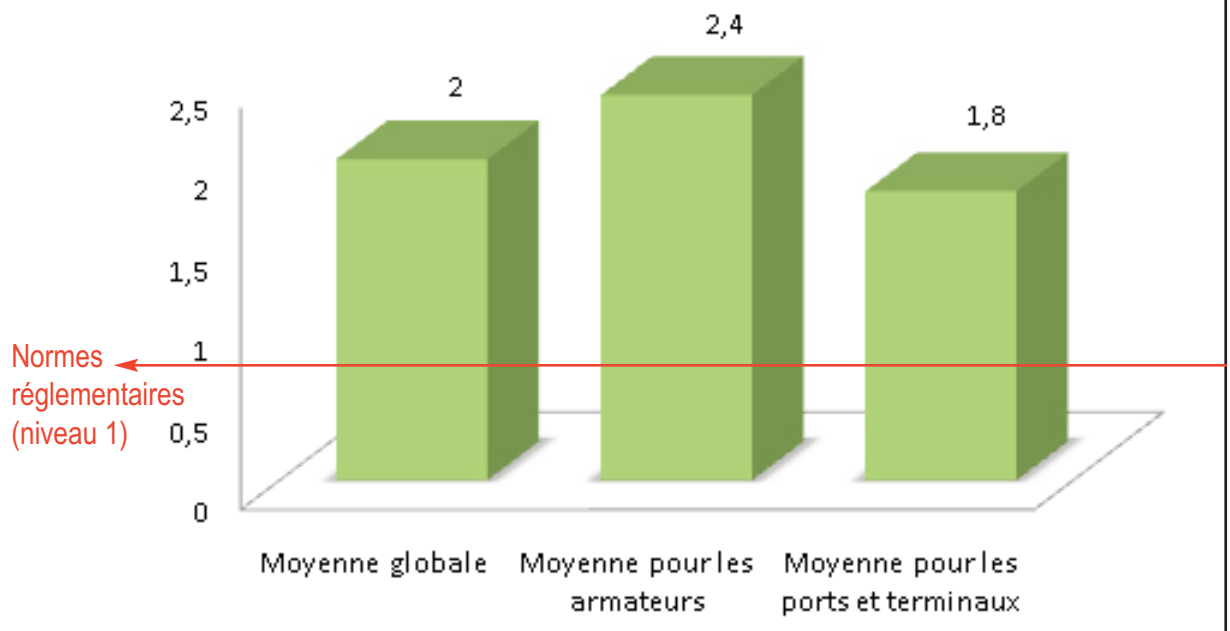
Les graphiques présentés ci-dessous démontrent les moyennes des niveaux atteints par la première cohorte de participants à la Politique environnementale de l'industrie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Les résultats ont été compilés à partir des évaluations reçues pour les données de l'année 2008. L'Alliance verte a comme objectif, à moyen terme, de parvenir à ce qu'une majorité des participants atteigne le niveau 3 deux

ans après avoir joint le programme. Tel qu'il avait été annoncé lors du lancement, les résultats individuels des participants ne sont pas rendus publics en cette première année d'autoévaluation. Au cours des prochaines années, les résultats dévoilés seront plus précis.

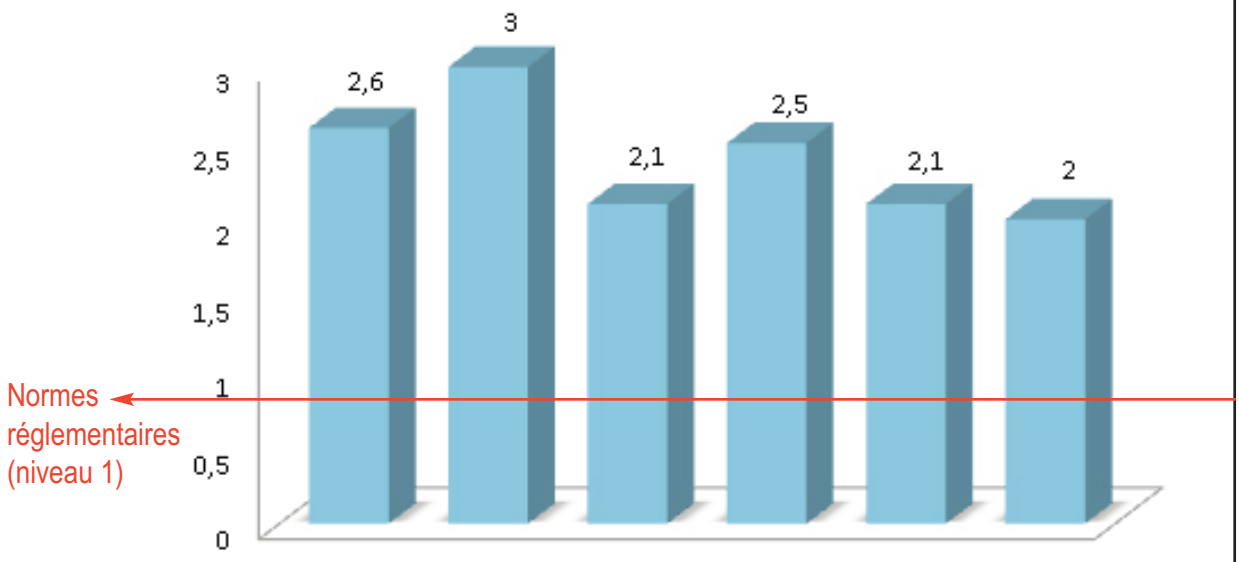
Pour 2008, la première année d'autoévaluation de l'Alliance verte, l'ensemble des participants a obtenu une moyenne globale correspondant au niveau 2, tous enjeux confondus. D'une part, ce résultat est encourageant, compte tenu des attentes exprimées ci-haut. D'autre part, une telle moyenne laisse entrevoir de grandes possibilités d'amélioration et tend à démontrer la crédibilité de la politique environnementale, qui trace une feuille de route ambitieuse et exigeante pour ses participants.

Lorsque l'on décompose les résultats obtenus par les armateurs (2,5) et par les ports et terminaux (1,8), on constate une différence significative entre les deux moyennes. Cette différence s'explique par deux facteurs principaux. En premier lieu, les armateurs sont soumis depuis plus longtemps à de nombreuses exigences en matière environnementale, en vertu notamment de réglementations nationales et internationales, ainsi qu'à divers programmes de prévention. En second lieu, une majorité des administrations portuaires participant à l'Alliance verte sont de petites organisations de moins de 10 employés, ce qui laisse peu de ressources disponibles pour assimiler rapidement l'ensemble de la politique environnementale. Dans plusieurs cas, la première année d'autoévaluation s'est tout de même révélée très profitable puisqu'elle a servi à bien identifier les mesures à mettre en œuvre en 2009 pour atteindre le niveau 2 lors de la prochaine autoévaluation.

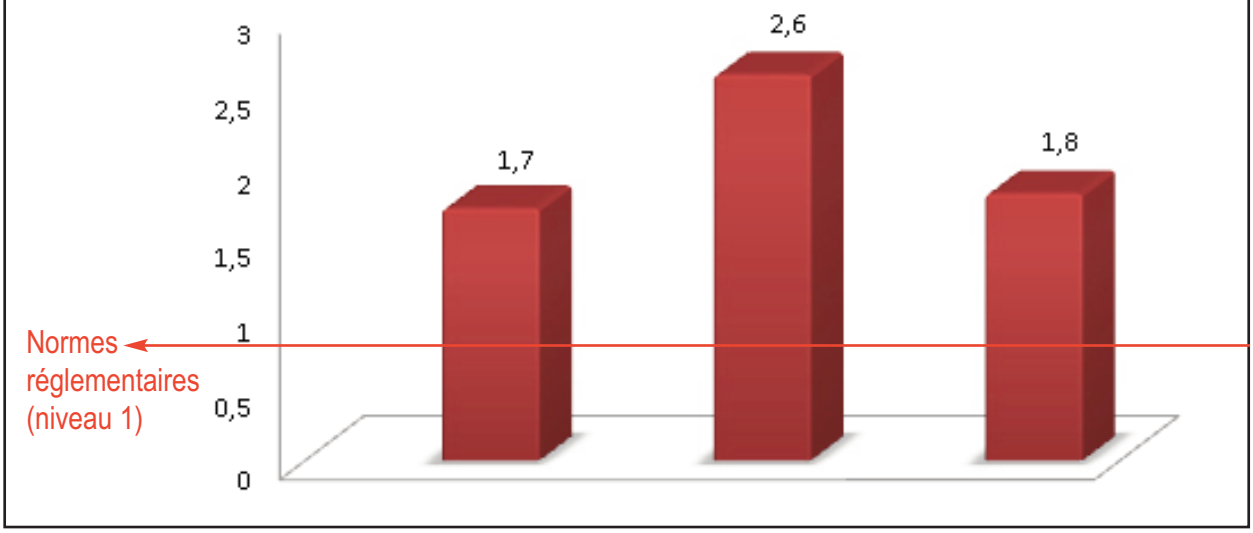
MOYENNE DES NIVEAUX ATTEINTS POUR TOUS LES PARTICIPANTS À L'ALLIANCE VERTE POUR L'ANNÉE 2008



MOYENNE DES NIVEAUX ATTEINTS PAR LES ARMATEURS PARTICIPANT À LA POLITIQUE DE L'ALLIANCE VERTE POUR L'ANNÉE 2008



MOYENNE DES NIVEAUX ATTEINTS PAR LES PORTS ET TERMINAUX PARTICIPANT À LA POLITIQUE DE L'ALLIANCE VERTE POUR L'ANNÉE 2008



Légende :
EAI : Espèces aquatiques envahissantes
Sox : Émissions atmosphériques polluantes : oxyde de soufre
Nox : Émissions atmosphériques polluantes : oxyde d'azote
GES : Gaz à effet de serre
RC : Résidus de cargaison
EH : Eaux huileuses
CU : Conflits d'usage dans les ports et terminaux

Analyse des résultats par enjeu environnemental - 2008

ESPÈCES AQUATIQUES ENVAHISSANTES

Le risque d'introduction et de propagation d'organismes aquatiques nuisibles par l'intermédiaire des eaux de ballast a été identifié comme le premier enjeu prioritaire par l'industrie maritime. C'est pourquoi la politique environnementale propose des mesures exigeantes à ses participants pour cet enjeu. L'indicateur de rendement qui a été développé incite tous les armateurs, qu'ils soient domestiques ou internationaux, à appliquer des pratiques plus sûres et à initier des projets technologiques qui leur permettront ultimement de se conformer aux futures exigences (ou même de les excéder) de la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires.

La moyenne du niveau atteint par les armateurs est de 2,7, un résultat qui indique que la majorité des participants ont déjà mis en application des pratiques qui dépassent les exigences réglementaires.

Les résultats auraient pu être encore plus élevés n'eut été des aspects à corriger dans l'indicateur de rendement. En effet, l'autoévaluation a permis de révéler que l'un des critères du niveau 3 et le critère du niveau 4 pour les armateurs domestiques devaient être soit précisés, soit complètement reformulés. Par exemple, les armateurs domestiques devaient faire analyser des échantillons de sédiments pour atteindre le niveau 4. Il s'est toutefois avéré très problématique de définir avec exactitude une méthodologie d'analyse standardisée. Un comité technique sera chargé de se pencher sur cette question au cours des prochains mois.

L'entrée en vigueur récente de réglementations particulières concernant la gestion et le traitement des eaux de ballast dans certains États américains pose un défi à l'Alliance verte puisque l'indicateur de rendement de la politique a été élaboré à partir des exigences de la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires. Compte tenu que dix États et provinces de deux pays différents bordent la région Saint-Laurent–Grands Lacs, l'Alliance verte doit faire preuve de prudence avant de modifier ses critères en fonction d'une nouvelle réglementation dans l'une ou l'autre de ces juridictions. L'Alliance verte attendra donc la conclusion des contestations judiciaires en cours avant de réévaluer son indicateur de rendement pour les espèces aquatiques envahissantes.

ÉMISSIONS ATMOSPHÉRIQUES POLLUANTES

Dans le cadre de la politique environnementale, des indicateurs de rendement distincts ont été développés pour s'attaquer aux deux principaux polluants atmosphériques émis par les navires, les oxydes de soufre (SOx) et les oxydes d'azote (NOx). D'autres polluants, tels que les matières particulaires et les composés organiques volatils, qui ne sont pas couverts par la Convention sur la pollution des mers et pour lesquels les technologies de réduction sont moins développées, seront intégrés dans une phase subséquente de la politique.

Les émissions d'oxydes de soufre sont directement reliées à la teneur en soufre du carburant utilisé. Outre les pratiques visant à réduire la consommation de carburant, l'indicateur de rendement vise à encourager l'utilisation de carburant de meilleure qualité ou le recours à des technologies permettant d'atteindre une réduction équivalente des émissions.

C'est sur cet enjeu que les participants obtiennent les meilleurs résultats, soit une moyenne de 3,1. Cela signifie qu'un grand nombre d'armateurs, en plus de surpasser la réglementation en vigueur et d'appliquer les pratiques exigées au niveau 2 sur tous leurs navires (documenter la consommation de carburant, optimiser le chargement des navires, respecter les mesures volontaires de réduction de la vitesse), ont déjà réalisé un inventaire annuel de leurs émissions de SOx. La moyenne élevée de cet indicateur s'explique également par le fait que certaines compagnies n'utilisent que du diesel marin, un carburant à faible teneur en soufre.

Les émissions d'oxydes d'azote dépendent davantage de la conception des moteurs que de la qualité du carburant. Les critères proposés dans l'indicateur de rendement devancent les standards existants ou en discussion à l'Organisation maritime internationale (OMI) de plusieurs années. Le participant déterminé à réduire ses émissions d'oxydes d'azote doit toutefois faire des choix difficiles, compte tenu que la plupart des technologies employées ou actuellement disponibles ont pour effet d'augmenter la consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre.

La moyenne du niveau atteint par les armateurs participant à la politique environnementale pour les émissions atmosphériques polluantes de NOx est de 2. Le résultat significativement plus bas que pour les émissions de SOx s'explique principalement par le fait que les deux critères exigés pour l'obtention du niveau 3, soit la réalisation d'un inventaire des émissions de NOx et la prise de mesures ponctuelles des émissions, sont beaucoup plus difficiles à réaliser que prévu. Malgré des recherches poussées, il s'est avéré impossible de trouver des coefficients significatifs pour évaluer les émissions produites pour chaque type de moteur. En ce qui concerne les instruments de mesure de NOx, nous avons constaté qu'ils étaient peu nombreux et très coûteux. Ces éléments seront réévalués par un comité technique, qui pourra recommander les modifications appropriées pour 2009.

GAZ À EFFET DE SERRE

La question des gaz à effet de serre (GES) constitue à l'heure actuelle le plus important problème environnemental à l'échelle planétaire. À cet égard, le transport maritime représente une excellente solution. En raison de sa plus grande efficience énergétique, les quantités de GES émises par le mode maritime sont inférieures à celles produites par les autres modes lorsqu'elles sont exprimées en tonne-kilomètre. Malgré ce bilan positif, l'Alliance verte incite ses participants à tout mettre en œuvre pour réduire davantage leurs émissions.

L'indicateur de rendement cible la réduction de la consommation de carburant comme principal moyen d'y parvenir. Après avoir mis sur pied un plan de performance énergétique et réalisé un inventaire des émissions au niveau 3, les participants doivent améliorer substantiellement leur efficacité énergétique pour atteindre les niveaux 4 et 5.

La moyenne du niveau atteint par les armateurs participant à la politique environnementale pour les GES est de 2,5. Cela signifie que la majorité de ces armateurs ont mis sur pied des pratiques visant à réduire leur consommation de carburant sur tous leurs navires (niveau 2) et que plusieurs d'entre eux ont réalisé un inventaire de leurs émissions de GES (niveau 3). Cet indicateur a été généralement bien compris de la part des participants et les outils méthodologiques fournis dans le guide d'autoévaluation ont été fort appréciés.

La moyenne du niveau atteint par les ports et terminaux participant à la politique environnementale pour les GES est de 1,8. Cela signifie que la majorité de ces ports et terminaux sont en voie d'appliquer de meilleures pratiques, notamment limiter la marche au ralenti des moteurs des véhicules, favoriser le transport durable des employés, appliquer des mesures visant à diminuer la congestion et les temps d'attente aux heures de fort achalandage, etc. (niveau 2) L'exigence de réaliser un inventaire des GES a toutefois empêché plusieurs ports d'atteindre le niveau 3 pour des raisons essentiellement méthodologiques.

Par exemple, la majorité des administrations portuaires n'opère pas directement de machinerie liée à la manutention de marchandises. Elles agissent plutôt comme gestionnaire de terrains. Elles louent leurs espaces à divers locataires, qui sont eux davantage en mesure de diminuer leurs émissions. Au cours de l'année 2009, l'Alliance verte proposera à ses participants une méthodologie commune d'inventaire des émissions qui pourra s'appliquer sur l'ensemble des territoires portuaires.

RÉSIDUS DE CARGAISON

Il existe très peu de données concernant l'impact environnemental et l'importance quantitative des rejets de résidus de cargaison dans le Saint-Laurent et les Grands Lacs. Acquérir cette connaissance constitue une priorité du plan d'action de la politique environnementale de l'Alliance verte. De plus, les indicateurs de rendement prévoient, dans un premier temps, la réalisation d'inventaires par les participants ainsi que l'adoption de bonnes pratiques. Compte tenu que les armateurs et les opérateurs de terminaux ont chacun un rôle à jouer pour réduire la production et le rejet de résidus de cargaison, le niveau 3 vise à encourager une plus grande collaboration lors des opérations de chargement et de déchargement. Les niveaux 4 et 5 sont quant à eux consacrés aux solutions technologiques et à l'adoption de politiques corporatives ciblant l'élimination des rejets de résidus de cargaison.

La moyenne du niveau atteint par les armateurs participant à la politique environnementale pour les résidus de cargaison est de 2,1. Cela signifie que la majorité de ces armateurs, en plus d'aller au-delà des réglementations déjà existantes, ont déjà implanté de meilleures pratiques sur tous leurs navires (niveau 2). Par exemple : récupérer par balayage la majeure partie des résidus de cargaison sur le pont du navire et en disposer à quai, exécuter seulement lorsque nécessaire un rinçage complet des cales, réduire le potentiel de perte de cargaison en diminuant légèrement le taux de déchargement, etc.

Aucun armateur n'a pu dépasser le niveau 3 puisqu'il s'est avéré impossible d'appliquer le niveau 4 tel que prévu. Pour atteindre ce niveau, les compagnies devaient adopter une politique de « zéro rejet » pour tous les résidus de cargaison qui peuvent se révéler nuisibles au milieu aquatique. Malgré les efforts déployés en ce sens, nous n'avons pu trouver une liste suffisamment rigoureuse qui fasse l'unanimité quant aux substances « qui pourraient se révéler nuisibles ». Une formulation de remplacement de ce critère sera soumise à l'approbation d'un comité technique en vue de l'implanter pour 2009.

La moyenne du niveau atteint par les ports et terminaux participant à la politique environnementale pour les résidus de cargaison est de 2,6. Cela signifie que la majorité de ces ports et terminaux, en plus d'aller au-delà des réglementations déjà existantes (niveau 1), ont déjà réalisé un inventaire des équipements et pratiques liés à la production de résidus de cargaison (niveau 2). De plus, ils sont en voie d'adopter un plan de gestion des résidus de cargaison (niveau 3).

Initialement, cet indicateur de rendement devait s'appliquer tant aux administrations portuaires qu'aux opérateurs de terminaux. Il est toutefois apparu assez rapidement que les administrations portuaires n'avaient que peu ou pas de pouvoir d'influence sur les pratiques liées aux résidus de cargaison. Un avis a donc été envoyé aux participants à l'effet que l'indicateur ne s'appliquerait pas aux administrations portuaires à moins qu'elles n'opèrent directement des équipements de transbordement de vrac solide. Toutefois, un nouvel enjeu sera incorporé en 2010, soit les eaux de ruissellement, afin de donner un rôle plus actif aux administrations portuaires en ce qui concerne cet enjeu.

EAUX HUILEUSES

Les équipements à bord des navires (moteurs, pompes, tuyauterie, etc.) utilisent ou véhiculent divers types de fluides (carburant, huiles, eau). Dans certaines sections du navire et, particulièrement dans la salle des machines, des hydrocarbures peuvent se mélanger à l'eau lors des opérations normales de fonctionnement ou d'entretien de la machinerie. Cette eau contaminée doit être traitée avant d'être rejetée hors du navire. Le bon fonctionnement du matériel de traitement des eaux huileuses est crucial pour éviter toute pollution, aussi minime soit-elle.

L'indicateur de rendement consacré à cet enjeu environnemental est axé sur la mise en œuvre d'un grand nombre de bonnes pratiques et sur l'amélioration des technologies employées dans la salle des machines des navires. La mise en place d'un système intégré de traitement des eaux huileuses, tel que demandé aux niveaux 4 et 5 par exemple, assure une meilleure séparation des fluides à la source, ce qui constitue le moyen le plus efficace pour diminuer les risques de rejets accidentels.

La moyenne du niveau atteint par les armateurs pour cet enjeu est de 2,2. Une majorité de compagnies a donc implanté à bord de ses navires 6 des 9 pratiques identifiées au niveau 2. Ces bonnes pratiques consistent à accroître les mesures de contrôle, de vérification et de bon fonctionnement des équipements servant à traiter les eaux huileuses. Bien que la pertinence des critères inscrits dans cet indicateur n'ait pas été remise en question, les participants ont demandé certaines clarifications dans la rédaction afin de limiter les interprétations possibles. Ces modifications seront apportées au cours de 2009.

CONFLITS D'USAGES DANS LES PORTS ET TERMINAUX

En tant que lieu d'intense activité économique et industrielle, les ports sont susceptibles de générer de la poussière, du bruit, de la lumière ou des odeurs, qui peuvent être perçus comme une source de nuisance par les citoyens vivant à proximité des installations portuaires. L'indicateur de rendement de la politique environnementale vise à réduire l'incidence des nuisances existantes ou potentielles par le biais d'une série de mesures concrètes. Des critères communicationnels ont également été inclus dans l'indicateur de rendement afin de favoriser l'établissement d'une relation de confiance et de compréhension entre les utilisateurs portuaires et les citoyens.

La moyenne du niveau atteint par les ports et terminaux participant à la politique environnementale pour les conflits d'usage est de 1,9. Les pratiques proposées à l'intérieur du niveau 2 sont donc en bonne voie d'être mises en œuvre dans une majorité de ports et terminaux.

Toutefois, un critère du niveau 3 concernant les échantillonnages sonores et de poussière a été perçu comme difficile à atteindre par les participants, qui souhaitent obtenir davantage de détails techniques concernant cette mesure. Il a également été suggéré de mieux encadrer les critères existants par des balises quantitatives lorsque possible. Ces corrections seront apportées au cours de 2009.

Un sillage à suivre...

L'avenir du maritime repose sur notre engagement à faire toujours plus en matière d'environnement. Il faut savoir miser sur ses atouts et les exploiter. C'est pourquoi l'industrie maritime d'ici doit redoubler d'efforts pour renforcer sa performance environnementale.

La prochaine année de l'Alliance verte ne sera pas moins remplie que la précédente. Voici un résumé des futures actions qu'entreprendra l'Alliance verte afin d'assurer un renforcement continu de la performance environnementale de l'industrie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs ainsi qu'un plus grand rayonnement de sa politique.

IMPLANTATION DU PROCESSUS DE VÉRIFICATION EXTERNE

L'Alliance verte est maintenant rendue à un moment charnière dans l'évolution de son initiative. En effet, c'est à partir de la deuxième année que tous les participants subiront une vérification externe de leur performance environnementale, et ce, afin de renforcer la crédibilité du programme. C'est ainsi que, d'ici 2010, l'Alliance verte pourra diffuser les premiers progrès de l'industrie maritime en termes de performances environnementales pour les différents enjeux prioritaires.

Le système de vérification externe sera complété au cours de l'année 2009. L'Alliance verte se basera sur l'expérience acquise lors des projets-pilotes de vérification externe réalisés avec certains de ses participants. Ces projets ont permis à l'Alliance verte de déterminer la marche à suivre ainsi que les étapes préliminaires à la venue d'un vérificateur au sein de l'entreprise. Ils ont aussi permis à plusieurs participants de mieux saisir les exigences de la politique. De plus, ils ont révélé certains éléments à corriger dans les indicateurs de rendement.

La vérification externe est une étape importante dans la mise en œuvre de la politique environnementale de l'Alliance verte. Ce processus réalisé avec rigueur incitera les participants à mieux définir leurs objectifs en matière d'environnement, à les quantifier et à les appuyer par des preuves justificatives. À cet effet, l'expérience acquise par les participants aux projets-pilotes démontre que la venue d'un vérificateur externe est très positive et constructive pour la planification à long terme de leurs objectifs environnementaux ou leur intégration au sein de leur système de gestion environnementale.

AJUSTEMENT DES INDICATEURS DE RENDEMENT

À la suite des premières autoévaluations, certaines modifications devront leur être apportées afin de permettre à tous les participants une amélioration continue de leur performance environnementale. L'Alliance verte profitera de l'expérience acquise par ses participants qui ont réalisé une première autoévaluation afin de réviser la politique et son processus d'évaluation. Vous pouvez consulter les modifications à apporter aux indicateurs de rendement dans la section Résultats et analyse des indicateurs de rendement à la page 17.

MISE SUR PIED D'UN PROGRAMME D'ÉQUIVALENCE

L'Alliance verte travaille depuis 2008 à la réalisation d'un programme d'équivalence pour les armateurs internationaux afin d'établir un lien entre ses exigences et celles d'autres programmes environnementaux internationaux ou normes, comme Clean Cargo Working Group, Green Award, ISO 14 000 ou ISM Code. Le programme d'équivalence devrait être instauré à partir de 2009. Le recrutement d'armateurs internationaux sera ainsi facilité.

NOUVEAUX ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX PRIORITAIRES

Le Comité environnement des Grands Lacs s'est réuni à quelques reprises au cours de l'année 2008 afin de dresser une liste d'enjeux environnementaux potentiels à intégrer au sein de la politique environnementale de l'Alliance verte. Le Conseil de gouvernance a par la suite validé deux enjeux environnementaux prioritaires parmi la liste à intégrer, soit les eaux de ruissellement dans les ports et les risques de déversement de produits pétroliers et chimiques. Un chercheur de l'Université Purdue, de l'Indiana aux États-Unis, travaille depuis 2008, en collaboration avec l'Alliance verte, au développement de ces nouveaux enjeux, notamment en répertoriant les meilleures pratiques déjà développées pour ces enjeux et en élaborant de nouveaux indicateurs de performance. De plus, l'Alliance verte travaillera à l'expansion d'enjeux environnementaux déjà ciblés par la politique environnementale, c'est-à-dire d'autres émissions atmosphériques que les GES dans les ports et terminaux, d'autres types d'émissions atmosphériques pour les armateurs (particules, COV), ainsi que les fuites opérationnelles (stern tube) concernant les eaux huileuses.

COLLABORATION AVEC CANADIAN SAILINGS - ÉDITIONS SPÉCIALES

À partir de l'automne 2009, l'Alliance verte collaborera avec le magazine Canadian Sailings afin de faire rayonner davantage sa politique auprès de l'industrie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Deux numéros spéciaux seront réalisés par année, un à l'automne et un au printemps. Ces parutions permettront d'informer davantage l'industrie maritime du Canada ainsi que celle des États-Unis et de l'Europe. De plus, l'Alliance verte profitera de cette tribune pour annoncer le Colloque environnemental sur les technologies vertes pour le transport maritime et promouvoir son programme. Ces éditions spéciales seront distribuées à plus de 7400 copies chacune.

COLLOQUE ENVIRONNEMENTAL DE L'ALLIANCE VERTE - 2010

L'Alliance verte organisera son troisième colloque environnemental sur les technologies vertes pour le transport maritime au printemps 2010, à Montréal. Basé sur le succès des années précédentes, ce colloque permettra encore une fois de présenter de nouvelles technologies et servira de lieu de rassemblement pour les membres de l'Alliance verte.

RECRUTEMENT DE NOUVEAUX MEMBRES

L'Alliance verte existe grâce à ses participants, ses partenaires et ses supporteurs. C'est pourquoi elle continuera ses efforts de recrutement auprès de l'industrie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs, au Canada comme aux États-Unis, afin d'élargir son membership. Le succès de l'Alliance verte repose d'abord et avant tout sur la représentativité et l'implication active de ses membres.

Une industrie performante

FAITS ET CHIFFRES INTÉRESSANTS

Le maritime demeure un des moyens de transport de marchandises les plus écologiques et efficaces de la planète. Voici quelques exemples intéressants.

- Les émissions de **gaz à effet de serre des navires** représentent le **dixième** de celles générées par les camions et la **moitié** de celles produites par les trains (grammes/tonne-kilomètre).

- Avec un litre de carburant, un **navire transporte une tonne de marchandises sur 241 km** contrairement à 95 km pour le train et 28 km pour le camion.

- Les **navires** ne consomment que **10 à 20 % de l'énergie** nécessaire au fonctionnement des camions pour transporter une même quantité de marchandises.

- Le **maritime** est le mode de transport qui produit le **moins de pollution par le bruit**.

- Le transport maritime courte distance (**TMCD**) est reconnu comme étant **efficace, sécuritaire et peu polluant**. Le TMCD est la solution idéale pour les problèmes reliés à la congestion des routes, à la sécurité routière, à la conservation du réseau routier et aux problèmes environnementaux comme les émissions de gaz à effet de serre.

- Un **navire** peut transporter la même quantité de marchandises que **870 camions réunis**.

Bons coups de l'industrie

En matière d'environnement, il faut savoir être précurseur.

Vous trouverez dans cette section une série de bons coups en matière d'environnement entrepris par des participants, supporteurs ou partenaires de l'Alliance verte. Si vous faites partie d'une initiative de ce genre et que vous désirez la faire connaître, écrivez-nous à mireille.gagne@allianceverte.org.

DU NOUVEAU EN FORMATION ENVIRONNEMENTALE POUR LES PORTS

Le Comité sectoriel de main-d'oeuvre de l'industrie maritime travaille à la mise en œuvre d'une formation de gestion environnementale destinée aux ports du Saint-Laurent. Cette formation de deux jours permettra au personnel des ports, des terminaux portuaires, des compagnies d'arrimage et de toute autre entreprise impliquée dans la gestion et les opérations d'équipements et d'infrastructures portuaires d'améliorer leurs connaissances en matière d'environnement et de développer des outils pour une meilleure pratique et une meilleure gestion environnementale des installations et opérations portuaires. C'est l'entreprise Génivar qui sera responsable de développer cette formation. Cette démarche s'inscrit dans le cadre de la politique environnementale de l'Alliance verte et mettra l'accent sur l'évaluation de l'empreinte environnementale, les bonnes pratiques ainsi que l'amélioration des performances. La formation aura lieu au printemps ou à l'automne 2009. Tout dépendant de l'intérêt, cette formation pourrait être traduite en anglais afin de rejoindre les ports des Grands Lacs.

ALGOMA CERTIFIÉ ISO 14001

Algoma Tankers annonce que son système de gestion intégré, en plus de répondre aux exigences ISO 9001, est maintenant certifié ISO 14001, depuis le 30 juin 2008. Le système a été vérifié par la firme Lloyd's Register Quality Assurance, au cours de trois jours de vérification dans les bureaux d'Algoma, et une journée de vérification à bord du Algosar et du Algosea. Ce système permettra de mieux contrôler et surveiller les impacts environnementaux de l'entreprise. De plus, la politique environnementale de l'Alliance verte procure des cibles à atteindre en termes de performance environnementale, ce qui permet de soutenir le processus d'amélioration continue requis par ISO 14001. En combinant ces deux systèmes, Algoma fait un pas de plus en matière d'environnement et réduit davantage son empreinte sur son milieu.

LA GREAT SHIP INITIATIVE, POUR UNE MEILLEURE SANTE DU SYSTEME

La Great Ships Initiative (GSI) est un effort collectif destiné à résoudre le problème des espèces envahissantes introduites par les navires dans le système Saint-Laurent–Grands Lacs par le biais de la recherche et de l'expérimentation indépendante de technologies environnementales, d'incitatifs financiers et d'une surveillance portuaire continue dans l'ensemble du bassin. Plusieurs participants et supporteurs de l'Alliance verte participent à cette initiative. La GSI supportera l'implantation rapide de systèmes de traitement d'eau de ballast à bord des

navires étrangers qui utilisent la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs à l'aide d'incitatifs financiers lors de leur installation et d'assistance technique pour assurer leur bon fonctionnement.

PRIX ÉNERGIA : COUP DOUBLE POUR ALUMINERIE ALOUETTE

Aluminerie Alouette s'est distinguée, le 13 novembre dernier à Montréal, en remportant deux trophées lors de la remise de la 19e édition des prix Énergia, dans les catégories Gestion intégrée et Transport. Grâce à la mise en service, en 2005, de sa barge Alouette Spirit, l'aluminerie a permis de faire transiter 220 000 tonnes de lingots d'aluminium en 2007, réduisant ainsi l'encombrement de la route 138 et les émissions de gaz à effet de serre (GES). Ce projet est issu d'un partenariat entre McKeil Marine et Logistec Arrimage, tous deux participants à l'Alliance verte, ainsi que l'Aluminerie Alouette. Aluminerie Alouette s'est d'ailleurs mérité le Prix du Saint-Laurent 2006, remis par la Société de développement économique du Saint-Laurent (Sodes), pour la mise en service de sa barge et le leadership dont elle a fait preuve en la matière.

FEDNAV ET CSL FONT UN PAS DE PLUS EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT

FEDNAV

Canada Steamship Lines

Deux participants à l'Alliance verte, soit Fednav et le Groupe CSL, ont une fois de plus usé de leadership en matière d'environnement. Fednav a pris la décision de communiquer au public sa politique environnementale afin de démontrer son engagement formel envers le développement durable. Quant au Groupe CSL, il a rendu publics sa politique environnementale et son premier rapport environnemental annuel, permettant ainsi au grand public de voir l'évolution de sa performance. Ces deux initiatives sont une première et démontrent que l'environnement demeure une priorité pour l'industrie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

LE PORT DE MONTRÉAL OUVRE SES PORTES AU PUBLIC

Le 31 août dernier avait lieu une journée porte ouverte à l'Administration portuaire de Montréal. Cet événement, nommé « Port en ville », a permis au grand public de découvrir les installations du port de Montréal, des lieux non accessibles au grand public en temps normal, et de mieux comprendre toute l'importance stratégique et économique des activités qui s'y déroulent. Plus de 100 000 personnes ont participé aux activités organisées. Cette initiative répond à un des critères de la politique environnementale de l'Alliance verte qui est de sensibiliser davantage la population avoisinante des ports et terminaux sur leurs pratiques.

CSL RELÈVE SES MANCHES POUR L'ENVIRONNEMENT!

Dans le cadre du Grand nettoyage des berges de la TD, le Groupe CSL a démontré un engagement exceptionnel en matière d'environnement envers sa communauté. Le 19 septembre dernier, quelque 30 employés du Groupe CSL ont effectué un nettoyage des berges à l'Île Charron. Cette journée a permis de nettoyer environ 2,2 kilomètres de berges. Près de 1000 livres de déchets ont été ramassés, incluant 42 sacs de poubelles et 15 sacs de recyclage, lesquels contenaient des déchets comme des bouteilles, des bouchons, des canettes, des mégots de cigarettes, des cordes reliées aux activités de la pêche et des matériaux de construction.

BUNGE DU CANADA ET SON SYSTEME DE SUIVI ENVIRONNEMENTAL

Depuis 2007, le terminal céréalier, situé dans le port de Québec, exploite un nouveau système de suivi environnemental. En constante évolution depuis son implantation, la base de données permet de rendre compte de l'évolution sur le terrain de toutes les tâches environnementales ainsi que d'en faire le suivi. Qu'il s'agisse de renouveler les permis, de connaître le bilan d'entretien des dépoussiéreurs ou d'obtenir une perspective sur les secteurs poussiéreux nécessitant un nettoyage, le système expose rapidement l'état des lieux. L'archivage des données se révèle un outil très utile au moment des audits environnementaux et fournit un aspect historique. L'obligation d'annoter chacun des 30 thèmes environnementaux assure un suivi mensuel. En 2008, dans une vision de développement durable, une formation Environnement, Salubrité et Contrôle des infestations a été mise sur pied pour tous les employés du terminal.

VOIE MARITIME DU ST-LAURENT : DES NORMES PARMI LES PLUS EXIGEANTES AU MONDE

Les corporations canadienne et américaine de la Voie maritime du Saint-Laurent ainsi que Fednav, toutes trois participantes à l'Alliance verte, ont organisé les 5 et 6 mai dernier une démonstration d'une inspection des eaux de ballast à l'écluse de Saint-Lambert. Cet événement médiatique a permis d'exposer qu'en matière de gestion des eaux de ballast, les réglementations en vigueur dans le système des Grands Lacs sont parmi les plus rigoureuses dans le monde. De plus, les inspections des eaux de ballast ne sont qu'un des moyens mis en oeuvre par Transports Canada, la Garde côtière américaine et les deux corporations de gestion de la Voie maritime pour contrôler les espèces envahissantes aquatiques. En effet, d'autres normes sont exigées en ce qui concerne les échanges d'eaux de ballast, par exemple, conserver une documentation détaillée des opérations de ballast, exécuter les échanges des eaux de ballast en eaux très profondes, etc.

UNE POLITIQUE ENVIRONNEMENTALE A TROIS-RIVIERES

PORT DE TROIS-RIVIÈRES

En août 2008, l'Administration portuaire de Trois-Rivières a mis sur pied une politique environnementale. Cette politique s'adresse à l'ensemble de la communauté portuaire et s'accompagne d'un guide d'application qui aide les utilisateurs dans l'identification des priorités, l'établissement de cibles appropriées et la formulation d'un plan d'action pour les atteindre. Cette politique environnementale repose sur une approche de collaboration entre l'APTR et les utilisateurs et vise une amélioration progressive des pratiques et des installations afin de diminuer l'impact des opérations portuaires sur l'environnement.

UNE INITIATIVE ENCORE PLUS VERTE POUR LE PORT DE HAMILTON

l'Administration portuaire de Hamilton a investi dans l'asphaltage de la jetée numéro 15 au cours de l'été 2007. D'une superficie de 32 000 m2, cette surface auparavant poussiéreuse est maintenant entièrement pavée et équipée d'un récepteur d'eau de ruissellement qui recueille les poussières et les matières huileuses. Pour un site de cette taille, les dimensions du récepteur atteignent 8 pieds de diamètre et 12 pieds de profondeur. Un programme annuel d'entretien assurera le bon fonctionnement de cet équipement au cours des années à venir. L'opération d'asphaltage et l'installation du récepteur d'eaux de ruissellement améliorent la protection des eaux du Port de Hamilton et réduisent la quantité de poussière projetée dans l'air par le passage des camions.

Annexe A
Corporation de Gestion Alliance verte

AMERICAN GREAT LAKES PORTS ASSOCIATION
WWW.GREATLAKESPORTS.ORG
Steve Fisher
Directeur général

700–700, 12e Rue N.-O.
Washington, DC, 20013
Téléphone: 202 625-2102
fisher@greatlakesports.org

ARMATEURS DU SAINT-LAURENT
WWW.ARMATEURS-DU-ST-LAURENT.ORG
Nicole Trépanier
Directrice générale

271, rue de l'Estuaire
C.P. 2268
Québec (Québec) G1K 7P7
Téléphone: 418 648-4378
nicole.trepanier@armateurs-du-st-laurent.org

ASSOCIATION DES ARMATEURS CANADIENS
WWW.SHIPOWNERS.CA
Bruce Bowie
Président

705-350, rue Sparks
Ottawa (Ontario) K1R 7S8
Téléphone: 613 232-3539
bowie@shipowners.ca

CHAMBRE DE COMMERCE MARITIME
WWW.CMC-CCM.COM
Raymond Johnston
Président

700–350, rue Sparks,
Ottawa (Ontario) K1R 7S8
Téléphone: 613 233-8779
rjohnston@cmc-ccm.com

FÉDÉRATION MARITIME DU CANADA
WWW.SHIPFED.CA
Mike Broad
Président

326–300, rue du Saint-Sacrement
Montréal (Québec) H2Y 1X4
Téléphone: 514 849-2325
mhbroad@shipfed.ca

SODES
WWW.ST-LAURENT.ORG
Robert Masson
Président

271, rue de l'Estuaire
Québec (Québec) G1K 8S8
Téléphone: 418 648-4572
robert.masson@st-laurent.org

UNITED STATES GREAT LAKES SHIPPING ASSOCIATION
WWW.USGLSA.ORG
Stuart H. Theis
Directeur général

7714, allée Woodstar
Concord Township, Ohio, 44077-8993
Téléphone: 440 357-9104
theismarine@adelphia.net

Annexe B
Membres du Conseil de gouvernance

CONSEIL DE GOUVERNANCE DE L'ALLIANCE VERTE

Sylvie VACHON	Administration portuaire de Montréal
Ross GAUDREAULT	Administration portuaire de Québec
Alain BOUCHARD	Administration portuaire de Saguenay
Pierre GAGNON	Administration portuaire de Sept-Îles
Gaétan BOIVIN	Administration portuaire de Trois-Rivières
Greg WIGHT	Algoma Central Corporation
Steve CANTIN	Bunge du Canada
Michael HAGN	Canfornav
Adam WASSERMAN	Cleveland-Cuyahoga County Port Authority
André LANDRY	Cogema
Richard J. CORFE	Corporation de Gestion de la Voie maritime du St-Laurent
Adolph OJARD	Duluth Seaway Port Authority
Theodore CHODOS	Empire Stevedoring Company
Laurence G. PATHY	Fednav
Gérard LEBLANC	Groupe C.T.M.A.
Gerry CARTER	Groupe CSL
Louis-Marie BEAULIEU	Groupe Desgagnés
Gordon BAIN	Groupe Océan
Bruce WOOD	Hamilton Port Authority
Anthony G. IANELLO	Illinois International Port District
Marc DULUDE	IMTT-Québec
Michel DALLAIRE	Les Élévateurs des Trois-Rivières
Madeleine PAQUIN	Logistec Corporation
Scott BRAVENER	Lower Lakes Towing
Blair MCKEIL	McKeil Marine
Sid HYNES	Océanex
Donna TAYLOR	Oshawa Port Authority
Guy LEBLANC	Parc Industriel et Portuaire de Bécancour
Yves-Denis GAGNON	Porlier Express
Eric REINELT	Port of Milwaukee
Martial SAVARD	Reformar
Brian RITCHIE	Rigel Shipping Canada
Marie-Louise CHARBONNEAU	Rio Tinto Alcan
Collister JOHNSON	Saint Lawrence Seaway Development Corporation
Allister PATERSON	Seaway Marine Transport
Kevin DOHERTY	Société des Terminaux Montréal Gateway
Georges FARRAH	Société des Traversiers du Québec
Michel GADOUA	Société du port de Valleyfield
Tim HENEY	Thunder Bay Port Authority
Michael J. STOLARCZYK	Toledo-Lucas County Port Authority
Alan PAUL	Toronto Port Authority
Louis FORGET	Ultramar
Pat LODUCA	Upper Lakes Group
David CREE	Windsor Port Authority

Annexe C
Membres des comités

COMITÉ EXÉCUTIF DE L'ALLIANCE VERTE

COPRÉSIDENTS :

Gerry CARTER	Groupe CSL
Terry JOHNSON	Saint Lawrence Seaway Development Corporation
Laurence PATHY	Fednav

MEMBRES :

Adam WASSERMAN	Cleveland-Cuyahoga County Port Authority
Richard CORFE	Corp. de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent
Adolph OJARD	Duluth Seaway Port Authority
Louis-Marie BEAULIEU	Groupe Desgagnés
Bruce WOOD	Hamilton Port Authority
Madeleine PAQUIN	Logistec Corporation
Allister PATERSON	Seaway Marine Transport

COMITE ENVIRONNEMENT DU SAINT-LAURENT

PRÉSIDENT :

Lyne MARTIN	Administration portuaire de Montréal

SECRÉTAIRE :

David BOLDUC	Alliance verte

MEMBRES :

Mano n D'AUTEUIL	Administration portuaire de Sept-Îles
Nicole TRÉPANIER	Armateurs du Saint-Laurent
Martin DAIGNEAULT	Bunge du Canada
Claude MAILLOUX	Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime
Pierre PESANT	Corporation de gestion de la Voie maritime
Marie-Josée COUTURE	Environnement Canada
Anne LEGARS	Fédération maritime du Canada
Caroline GRAVEL	Fédération maritime du Canada
Philippe RODERBOURG	Fednav
Marc GAGNON	Fednav
Pierre DARCY	Garde côtière canadienne
Maria DANILENKO	Groupe CSL
Caroline DENIS	Groupe CSL
Marc DESGAGNÉS	Groupe Desgagnés
Anne AUCLAIR	Groupe Desgagnés
Nicolas PARENT	Innovation Maritime
Ingrid STEFANCIC	Logistec
Guy DESMARAIS	Ministère du Dév. Durable, de l'Env. et des Parcs
Pierre-Paul DESGAGNÉS	Société des traversiers du Québec
Nicolas AUDET	Stratégies Saint-Laurent
Janin HUARD	Transports Canada
Rachid RAFFA	Transports Québec
Pierre BROCHU	Transports Québec
Claude COMTOIS	Université de Montréal

Annexe C
Membres des comités (suite)

COMITE ENVIRONNEMENT DES GRANDS LACS

PRÉSIDENTE :	
Marilyn Baxter	Administration portuaire de Hamilton
SECRÉTAIRE :	
Andrew Losos	Canadian Shipowners Association
COORDONNATEUR :	
David Bolduc	Alliance verte
MEMBRES :	
Steven Fisher	American Great Lakes Ports Association
Guy Jarvis	Thunder Bay Port Authority
Ray Johnston	Chambre de commerce maritime
Pamela Davis	Cleveland-Cuyahoga County Port Authority
Pierre Pesant	Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent
Sal Pisani	Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent
Mike Kirkpatrick	Federal Marine Terminals
Richard Stewart	Great Lakes Maritime Research Institute
John Gruszewski	McKeil Marine
Mira Hube	Seaway Marine Transport
Caroline Gravel	Fédération maritime du Canada
Stuart Theis	U.S. Great Lakes Shipping Association

www.AllianceVerte.org

info@AllianceVerte.org
Téléphone : 418.649.6004