



ALLIANCE VERTE

# GREENTECH

## 2013 COLLOQUE ENVIRONNEMENTAL DE L'ALLIANCE VERTE

TECHNOLOGIES VERTES POUR LE TRANSPORT MARITIME



# PLACE À L'ACTION!

## GREENTECH 2013 PERMET UNE RÉFLEXION GLOBALE AUTANT QU'UN PARTAGE D'ACTIONS CONCRÈTES

Par Manon Lanthier

Une fois de plus, les participants et partenaires de l'Alliance verte ont répondu généreusement à l'appel d'expertise et d'expérience lancé pour élaborer le programme du sixième colloque environnemental sur les technologies vertes et l'innovation dans le transport maritime.

Le programme de GreenTech 2013 est un savant mélange de diversité et d'équilibre et il permettra d'offrir une vision à la fois globale et très spécifique de plusieurs enjeux. « Par exemple, dans la première session sur l'ECA, nous avons un conférencier qui va nous parler des impacts de la nouvelle réglementation sur l'industrie maritime du Canada et des États-Unis, alors qu'un autre vient traiter d'une étude très pointue réalisée sur les limites géographiques de l'ECA, explique la coordonnatrice de l'Alliance verte et responsable du programme, Françoise Quintus. C'est un bon équilibre entre des exemples concrets, dans la gestion quotidienne des opérations, et le recul

nécessaire pour jauger de l'ensemble d'une thématique. »

L'objectif de GreenTech, depuis le premier colloque organisé à Montréal en 2008, est d'offrir un lieu de rencontres et d'échanges. La présence de plusieurs compagnies participant au programme environnemental de l'Alliance verte, qui viennent démontrer les résultats d'expérimentation de nouvelles technologies ou l'application de bonnes pratiques, témoigne une fois de plus de la pertinence du colloque et de la convivialité du programme de l'Alliance verte.

« Ce que Fednav, Algoma, Desgagnés ou bien les ports de Montréal, Prince Rupert, Vancouver ou Seattle viennent faire, au fil d'arrivée, c'est offrir des exemples d'actions concrètes à transposer pour les autres participants au colloque, une marche à suivre avec un avant-goût des embûches surmontées et des résultats à anticiper », ajoute Mme Quintus. [suite en page 2]



Toute l'équipe de l'Alliance verte est heureuse de vous accueillir à Vancouver pour son sixième colloque environnemental.

Ce n'est pas le fruit du hasard si le colloque annuel de l'Alliance verte se déplace pour la première fois sur la côte Ouest. L'expansion du programme environnemental est en pleine effervescence sur les rives

du Pacifique avec de nouveaux participants tant au nord qu'au sud de la frontière.

Plusieurs terminaux (Ridley, Squamish, Fraser Surrey Docks, Maher Terminals Holding Corp.), mais aussi deux ports majeurs ont joint les rangs de l'Alliance verte au cours des derniers mois. Le Port de Seattle, le huitième port en importance aux États-Unis, et Port Metro Vancouver, le plus grand port au Canada, assument un rôle de leader en matière environnementale grâce à des initiatives telles que la Stratégie Northwest Port's Clean Air.

Ces nouveaux joueurs viennent gonfler les rangs d'un membership déjà bien ancré dans la région avec les ports de Prince Rupert, Nanaimo et Greater Victoria, Seaspan ULC, SMIT Marine Canada, Island Tug & Barge et Neptune Terminals. L'Alliance verte accueille

aussi plusieurs nouveaux partenaires et est particulièrement fière de compter l'Aquarium de Vancouver au sein de ses supporteurs.

Devant cet intérêt grandissant et soucieuse de répondre aux enjeux locaux, l'Alliance verte a tenu cette semaine la rencontre inaugurale de son tout nouveau Comité consultatif Côte Ouest. Son rôle est de contribuer au développement et à la révision des indicateurs de rendement du programme environnemental.

Ce comité a la même structure que les deux comités originaux de l'Alliance verte pour le Saint-Laurent et les Grands Lacs et regroupe des représentants de l'industrie, des gouvernements, des associations, des groupes environnementaux ainsi que des experts de la recherche ou du monde académique.

Le passage de GreenTech 2013 à Vancouver sert donc de jalon pour célébrer les percées de l'Alliance verte sur la Côte Ouest, témoignant de la ferme volonté de l'industrie maritime de prendre le virage vert. Il rend également possible la création d'un nouveau carrefour d'échanges qui permettra d'élargir les horizons du programme environnemental ici et ailleurs en Amérique du Nord.

Bon colloque!

**David Bolduc**

Directeur général de l'Alliance verte

[suite de la page 1]

La composition des panels de chacune des sessions permet aussi de jeter un éclairage global sur un sujet précis. Ainsi la dernière session du colloque portera sur le GNL et traitera tant de la conception des remorqueurs, de l'approvisionnement, de l'utilisation du GNL comme carburant que des impacts environnementaux en situation d'urgence: un sujet, plusieurs regards.

La présence de plusieurs conférenciers de haut niveau, tels que l'ancien président du Comité de protection du milieu marin (CPMM) de

l'Organisation maritime internationale (OMI), Andreas Chrysostomou, témoigne aussi du rayonnement grandissant de l'Alliance verte et de la reconnaissance de son colloque annuel.

«Il s'agit d'une personnalité reconnue qui dirigeait le comité chargé d'étudier en premier lieu toutes les questions environnementales soumises à l'OMI, et sa présence illustre la réussite et la reconnaissance mondiale de l'Alliance verte auprès des intervenants du secteur maritime, soutient le président de la Corporation de gestion de l'Alliance verte, Raymond Johnston.

Nous sommes ravis que M. Chrysostomou ait gracieusement accepté notre invitation.»

Les partenaires de l'Alliance verte aussi ont mis la main à la pâte: GreenTech accueille un nombre record d'exposants cette année. La session technologique permettra de mettre en lumière les plus récentes avancées, dans un nouveau format revisité et dynamique laissant, une fois de plus, place à l'échange.


 Au cours de la session traitant du GNL, Greg Peterson parlera des différentes mesures mises de l'avant par BC Ferries sur ses navires, comme celui-ci, qui utilise du carburant diesel à très faible teneur en soufre contenant 5 % de biocombustible.

# LES EXPOSANTS

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 : séparation des eaux de cale, traitement des eaux de ballast, maintenance des engins marins dont le traitement du mazout et de l'huile, protection des systèmes hydrauliques et des conduits, systèmes de circulation et de transfert.

Vickers Oils, une compagnie privée et indépendante spécialisée dans la formulation, la production et la distribution de lubrifiants dans plus de 60 pays, est établie à Leeds au Royaume Uni depuis 1828. Vickers Oils est le pionnier des lubrifiants biodégradables pour usage dans l'industrie maritime et est devenu le chef de file en la matière après avoir approvisionné plus de 1 300 navires en « bio-lubrifiants » à travers le monde. Ses lubrifiants sont aujourd'hui reconnus par les principaux fabricants d'équipement d'origine (OEM).

La solution logicielle pour la durabilité ENVOLV SMS (Sustainability Management Software) a été créée par Envirochem Services, une société de génie environnemental et de services-conseils fondée en 1984. Ce logiciel a été conçu pour aider les organismes du domaine maritime à mieux contrôler les coûts, à réduire efficacement les risques, et à se conformer plus facilement aux exigences liées à la réglementation et aux permis. Grâce à une suite logicielle complète et conviviale regroupant divers outils axés sur la santé et la sécurité, la qualité, la sécurité des sites, l'environnement, l'énergie et l'encadrement documentaire, le logiciel ENVOLV contribue à réduire les risques tout en procurant des économies de temps et d'argent.

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. Nos systèmes novateurs d'alimentation électrique terre- navire, nos technologies d'amarrage automatique MoorMaster™ et nos systèmes E-RIG (portique automate électrique sur pneumatiques) sont utilisés dans divers ports du monde entier, où ils contribuent à la sécurité, à l'efficacité et au caractère écologique des activités d'exploitation. Nous collaborons étroitement avec nos clients, à qui nous proposons notamment des systèmes Panzerbelt de protection des câbles, des chaînes porteuses de câbles, des connecteurs de puissance, des radiocommandes, ainsi que des enrouleurs de tuyaux ou câbles à ressort ou motorisés. Découvrez comment Cavotec peut contribuer à vos opérations, en consultant le site www.cavotec.com.

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. ABB Turbo est une division du Groupe ABB, leader mondial dans les technologies de l'énergie et de l'automatisation qui permettent aux clients d'améliorer leurs performances tout en réduisant leurs impacts environnementaux.

Le magazine BC Shipping News s'est rapidement imposé comme un incontournable auprès des intervenants du commerce maritime de la côte Ouest. Offrant une perspective unique et inspirante sur divers enjeux maritimes, BCSN propose des entrevues exclusives, des études en profondeur sur certains enjeux touchant les entreprises maritimes, ainsi que des dossiers réguliers sur certaines questions juridiques ou volets historiques relativement à l'industrie maritime. Grâce à notre présence en ligne (www.bcsippingnews.com), nous rejoignons un vaste lectorat, et les internautes ont ainsi accès aux nouvelles, aux photos et aux vidéos les plus récentes. BCSN n'est pas seulement un magazine de l'industrie : c'est aussi un forum où les intervenants sectoriels ont la possibilité d'illustrer leur propre parcours. Bref, cette parution s'adresse aux gens de l'industrie, qui en sont aussi les rédacteurs.

ENVIROLIN est importateur et distributeur canadien de lubrifiants synthétiques biodégradables de la marque européenne internationalement reconnue PANOLIN®. Le large éventail des produits éocompatibles 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. Formée d'experts à l'affût des dernières innovations, nous sommes disponibles pour vous conseiller les meilleurs lubrifiants éocompatibles sur le marché.

Le Port de Prince Rupert est le deuxième en importance sur la côte Ouest canadienne. Il s'agit de la porte d'entrée en Amérique du Nord pour accéder au corridor de transport du nord-ouest reliant les marchés asiatiques à forte croissance à l'ensemble du continent nord-américain, et ce, grâce à la voie ferroviaire principale à grande capacité du CN pour les régions du Nord. En effet, Prince-Rupert abrite le port nord-américain le plus rapproché des marchés asiatiques, puisqu'il faut compter jusqu'à trois jours de moins pour y parvenir comparativement à d'autres installations portuaires, ce qui lui confère un avantage unique. Sa situation géographique tout à fait particulière lui permet donc de mieux desservir les expéditeurs et les producteurs, de favoriser le commerce, et de participer à la croissance de l'économie canadienne.

Navware Canada Inc. fournit des technologies innovatrices et des services de consultation aux armateurs et aux chantiers maritimes. Parmi les technologies vertes distribuées, il y a les huiles haute performance biodégradables PANOLIN®, le CONVERTER®, nouvelle technologie traitant toute sorte de déchets, permettant de réduire le poids et le volume de déchets, le tout sans émissions (CO2, NOx, SOx, etc.) et finalement FirePro®, dernière génération de l'aérosol stable SBK sans effet sur l'ozone.

Total Marine Solutions a été créé en 2000 avec pour mission spécifique de fournir des produits et services environnementaux aux armateurs qui travaillent à se conformer à la réglementation environnementale, en constante évolution. Ceci passe par la représentation de fabricants de qualité spécialisés dans le traitement des flux de déchets, le développement des dispositifs de contrôle et de soutien d'analyse.

La société Hydrex propose aux armateurs à l'échelle mondiale divers services d'entretien et de réparation en milieu immergé. Misant sur la possibilité d'éviter la mise en cale sèche afin de réaliser des économies de temps et d'argent tout en s'évitant certaines opérations ardues, l'entreprise propose le revêtement Ecospeed, qui procure une protection pour la durée de vie entière du navire, et permet un nettoyage facile sous le niveau de l'eau, optimisant ainsi la rugosité de la surface de coque au profit d'importantes économies en carburant.

Thordon Bearings est le principal manufacturier de paliers d'hélices lubrifiés par l'eau de mer, de roulements sans graissage pour gouvernails et autres équipements de pont, et de produits de ligne d'arbre destinés au marché mondial du transport maritime. Les systèmes de paliers d'hélices de Thordon sont exempts de fuites d'huile, procurent un excellent rendement relativement à l'usure des paliers, et permettent de réduire les coûts d'entretien et d'éviter les réparations de joints urgentes. Les roulements autolubrifiés pour gouvernails de Thordon se caractérisent par un faible coefficient de frottement et fonctionnent sans graissage, et ce, au-dessus ou en dessous de la ligne de flottaison.

WWF-Canada (Fonds mondial pour la nature) est le plus important organisme canadien voué à la conservation à l'échelle mondiale, et bénéficie du soutien de plus de 150 000 Canadiens. Rattaché à un solide réseau mondial de conservation, l'organisme favorise les mesures entreprises en ce sens au Canada par l'entremise de ses bureaux situés à Vancouver, à Prince Rupert, à Ottawa, à Montréal, à Halifax et à St. John's, et assure une présence de plus en plus sentie dans l'Arctique. Le mandat de l'organisme consiste à faire cesser la dégradation de l'environnement naturel de la planète, et à contribuer à bâtir un avenir où les êtres humains vivront en harmonie avec la nature en préservant la diversité biologique du globe, en garantissant une utilisation durable des ressources naturelles renouvelables, et en encourageant des mesures destinées à réduire la pollution et la surconsommation.

La société All-Sea Underwater Solutions possède des bureaux à Vancouver, à Halifax, à Saint John, à St. Catharines, ainsi que dans la ville de Busan, en Corée du Sud. Proposant des solutions novatrices d'entretien technique en milieu immergé, l'entreprise se spécialise depuis 1978 dans la prestation de multiples services d'entretien et de réparation sous le niveau de l'eau pour le secteur maritime à l'échelle mondiale. Notre appareil novateur de nettoyage écologique des coques ainsi que nos nouveaux systèmes de polissage des hélices ont reçu l'approbation intégrale du Port de Vancouver. Notre entreprise est reconnue par l'ensemble des principaux fabricants d'équipement d'origine, et a reçu l'appui des plus importantes sociétés.

Spécialiste mondial de la gestion de l'énergie, Schneider Electric jouit d'une position enviable pour offrir des solutions de pointe dans les secteurs de la navigation militaire, de la marine marchande et des activités maritimes extracôtières. Nous proposons des systèmes électriques à fiabilité supérieure, un vaste éventail de services et d'équipements, des procédés de gestion optimisée de l'énergie, ainsi que des solutions complètes au fil de la durée de vie de chaque bâtiment. Axée sur la sécurité, la fiabilité, la productivité et le caractère écologique de l'énergie, l'entreprise cherche à aider les personnes et les organisations à « tirer le meilleur parti de leur énergie ».

Publié par Great White Publications, le magazine Canadian Sailings & Transportation a été fondé en 1982. Cette parution hebdomadaire qui s'adresse aux professionnels du secteur du transport et de la logistique est distribuée 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. L'équipe éditoriale propose également des dossiers spéciaux sur la construction navale, le commerce mondial, le fret à température contrôlée, la sécurité portuaire, la navigation dans l'Arctique et le fret aérien. On y trouve par ailleurs le guide maritime « The Shippers' Handbook », lequel contient de l'information précise concernant les ports d'escale internationaux accessibles aux compagnies internationales de transport maritime, aux transporteurs non exploitants de navires et aux agents maritimes en provenance de ports canadiens.

Fondée en 1996, la société américaine de l'Ohio Terresolve Technologies offre des produits de lubrification biodégradables et non toxiques à rendement supérieur destinés au secteur maritime. Plus de 50 fabricants d'équipement d'origine ont déjà approuvé les produits ENVIROLOGIC® de Terresolve, lesquels ont été testés et éprouvés dans les conditions les plus rigoureuses. Pour obtenir de plus amples renseignements, communiquez avec Terresolve Technologies : 9609, Jackson St., Mentor (Ohio) – Tél. 440-639-8633 – www.terresolve.com

Chef de file mondial dans la production d'anodes Martyr, de chaînes marines Titan et d'ancrages Rocna, la société Canada Metal (Pacific) est un fournisseur d'envergure mondiale de produits utilisés dans le secteur maritime et dans divers systèmes hydrauliques, électroniques et de télécommunications, notamment des produits métalliques non ferreux, des pièces d'ingénierie ou de machinerie moulées sous pression, ainsi que divers assemblages. Grâce à ses installations de fabrication situées en Asie et en Amérique du Nord, l'entreprise propose toute une gamme de services, de la conception au moulage en passant par l'usinage, la mise à l'essai, les revêtements, l'assemblage et l'emballage. La société CMP est avant tout soucieuse du service à la clientèle et de la qualité de ses produits.

C'est ici que s'amorce et que se poursuit la formation maritime. Les vérifications de GRP et de GRSM à bord des navires visent à confirmer l'efficacité des notions apprises en cours de formation, ainsi que la pertinence de vos politiques d'entreprise. Après trois ou quatre journées à bord, l'un de nos vérificateurs qualifiés sera en mesure de vous fournir un rapport détaillé. Désormais, l'environnement est au cœur de toutes les préoccupations. Par conséquent, la capacité de simulation d'un déversement pétrolier proposée par le Georgian College représente un excellent outil de formation et d'entraînement en situation d'urgence pour les membres de votre personnel.

La société Coast Lubricants est une entreprise locale indépendante basée à Nanaimo, en Colombie-Britannique (Canada), présente depuis plus d'un demi-siècle dans le domaine des lubrifiants d'équipement naval et de machinerie lourde. L'entreprise est le distributeur exclusif des produits de American Chemical Technologies (ACT) au Canada et sur la côte Ouest des États-Unis, notamment les lubrifiants de systèmes hydrauliques UCON™ Trident™ et les lubrifiants Neptune Gear. Ces lubrifiants sont fabriqués à partir de polyalkylène glycol (PAG). Les produits hydrosolubles (comme notre produit Dow Chemical UCON Trident) sont considérés par la Garde côtière américaine (USCG) et Transports Canada comme des substances chimiques non dangereuses et « non huileuses ». Les fluides à base de PAG sont exclus de la classification canadienne des agents de pollution marine, et ces produits sont considérés comme non toxiques au pays. Il s'agit d'ailleurs des SEULS lubrifiants ayant satisfait à l'ensemble des exigences environnementales aux États-Unis, y compris à la norme « 40 CFR 435 Static Sheen Test ».

WorleyParsons est l'un des principaux fournisseurs de services professionnels auprès du secteur des ressources, de l'énergie et des processus complexes. Leur division BC Business Unit (BCBU) emploie plus de 275 personnes au sein d'une équipe ayant remporté diverses distinctions à l'échelle internationale. Ces employés assurent la prestation de services allant de l'étude de faisabilité et de l'analyse économique jusqu'à la conception technique avancée, en passant par la gestion et la mise en service de projets de construction, ou encore l'inspection de structures et d'équipements navals. L'unité BCBU propose des solutions novatrices pour divers projets ambitieux touchant les terminaux maritimes, les infrastructures, la gestion environnementale et la manutention de matériaux.

OpDAQ Systèmes est une entreprise spécialisée dans l'instrumentation reliée au monitoring de performance des navires commerciaux. Nous aidons les opérateurs à 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 senseurs à la fine pointe, notre équipe d'experts aide nos clients à obtenir des données fiables en vue d'optimiser les opérations et la maintenance.

Le Port de Saint John est fier d'avoir été choisi pour accueillir le colloque environnemental GreenTech 2014 ! Faites un arrêt à notre kiosque pour en apprendre davantage au sujet de la région et des installations portuaires de Saint John. Située dans la baie de Fundy, la ville de Saint John est un endroit exceptionnel où se côtoient la mémoire vivante, le dynamisme urbain et les splendeurs de la nature. Le centre des congrès est situé à proximité du port, tout comme les attractions touristiques, les restaurants et les boutiques. Bref, vous trouverez tous les services dont vous aurez besoin dans cette ville où les installations modernes se mêlent admirablement au charme d'autrefois.



# LES CONFÉRENCES

**8 h 30** Passer à l'action : comment les compagnies et les organisations maritimes font-elles face aux

défis du développement durable ?

> *Robin Silvester, président-directeur général, Port Metro Vancouver*  
> *Jonathan Whitworth, président-directeur général, Seaspan ULC*  
> *Andreas Chrysostomou, ancien président du CPMM, OMI*

**10 h 30** La ZCE en Amérique du Nord : des leçons à tirer

**La ZCE en Amérique du Nord - réglementation vs réalité**  
> *Hauk Larsen Wahl, DNV Petroleum Services*

La zone de contrôle des émissions (ZCE) de l'Amérique du Nord a été instaurée le 1<sup>er</sup> août 2012, imposant ainsi aux exploitants maritimes faisant affaire dans les eaux américaines et canadiennes d'opérer une transition vers les carburants à moindre concentration de soufre. Ce document met l'accent sur les incidences de cette nouvelle réglementation. Il s'intéresse également aux défis opérationnels, techniques et financiers qui se posent aux exploitants de navires ayant à se conformer à la réglementation, ainsi qu'aux éventuelles solutions qui s'offrent à eux. En outre, cette présentation expose en quoi les fournisseurs de combustible de soute sont en mesure d'épauler les exploitants de navires pour favoriser la réduction des risques de non-conformité. Enfin, on porte un regard sur ce « meilleur des mondes » que représentent les « carburants distillés » imposés dans la ZCE de l'Amérique du Nord dès janvier 2015, en tentant de prévoir quels seront les défis et les éventuels avantages de ces changements radicaux.

**Le transport maritime de courte distance : analyse critique de la ZCE en Amérique du Nord**  
> *Ron Sahu, expert-conseil*

M. Sahu présentera les résultats d'une étude portant sur la modélisation de la dispersion sur la côte Est et la côte Ouest du Canada et des É.-U. en lien avec la ZCE de l'Amérique du Nord. Il expliquera le contexte dans lequel intervient la ZCE, et mettra en relief le caractère improductif de la limite de 200 NM imposée dans la ZCE, laquelle touche les itinéraires du transport maritime à courte distance. Il exposera en quoi les résultats de l'étude montrent plutôt qu'il serait possible de réaliser tous les avantages environnementaux attendus de la ZCE à même une zone beaucoup plus restreinte que celle-ci.

**La ZCE en Amérique du Nord : le point de vue des croisiéristes**  
> *Greg Wirtz, Cruise Lines International Association – North West & Canada*

Soucieux des incidences sur le bien-être et la santé humaine en lien avec la navigation maritime dans les régions côtières, les croisiéristes membres de la North West & Canada Cruise Association soutiennent les objectifs et les principes directeurs de la zone de contrôle des émissions (ZCE) de l'Amérique du Nord. Par ailleurs, les croisiéristes souhaitent minimiser les incidences économiques et en matière d'emploi découlant des ZCE. Cette présentation sera l'occasion de montrer comment il est possible de réaliser des avantages pour la santé en adoptant une série de mesures souples, notamment les moyennes relatives à la qualité de l'air, le recours à des systèmes d'épuration des gaz d'échappement, l'utilisation de sources d'énergie de remplacement (comme l'alimentation à quai), ainsi que le régularisation de la vitesse des navires.

**10 h 30** Défis socioéconomiques et environnementaux

**Cartographie de la qualité des sols et rapports de pollution**  
> *Carole Nuttall, Administration portuaire de Montréal*

À la suite de l'adoption d'une politique environnementale entérinée par son conseil d'administration, l'Administration portuaire de Montréal a mis en œuvre un système de gestion environnementale, lequel a permis de répertorier l'ensemble des rapports en une seule base de données. Ainsi, les rapports sont indexés selon les installations portuaires, et associés au numéro de projet pertinent, ce qui permet à l'utilisateur de cibler rapidement toutes les études réalisées relativement à une installation particulière ou un projet donné. Jusqu'ici, on a versé dans la base de données un total de 1 390 rapports, 5 500 analyses de subsurface et 870 projets. Les données d'observation ainsi que celles sur la qualité des sols sont représentées sur une application interactive de schématisation du port dotée de liaisons actives vers les rapports pertinents. Du reste, l'utilité de cet outil ne se limite pas qu'aux intervenants des services environnementaux, puisque les groupes d'ingénierie et d'entretien y recourent aussi pour la planification des projets. De concert avec le groupe des TI, l'équipe environnementale a lancé un projet semblable en 2012 pour la géolocalisation des rapports sur la pollution. Cette présentation proposera un aperçu des deux outils de suivi.

**Dragage marin aux terminaux Pacific Coast : planifier le développement durable**  
> *Andrew MacKay, Envirochem Services Inc.*

Basée à Port Moody, en Colombie-Britannique, la société Pacific Coast Terminals (PCT) exploite les terminaux vraquiers parmi les plus modernes du monde. Pour favoriser l'expansion prévue des activités, il faudra cependant procéder au dragage du chenal local pour ouvrir la voie aux navires chargés de marchandises au départ des terminaux de PCT. En combinant efficacement les possibilités offertes par les dragues suceuses-porteuses, les dragues désagrégatrices et les dragues à benne preneuse, on sera ainsi en mesure de réaliser le dragage et de déverser directement près de 530 000 m<sup>3</sup> de sédiments derrière des talus de retenue (existants ou envisagés). Parmi les résultats souhaités figurent notamment :

- l'optimisation de l'efficacité opérationnelle des activités de premier plan de PCT, grâce à l'amélioration de la sécurité et des délais de transport maritime;
- l'utilisation finale avantageuse des résidus de dragage (plutôt que le rejet en mer) pour la restauration des habitats;
- la réduction importante des émissions atmosphériques, et l'amélioration du contrôle de la turbidité;
- la participation des Premières Nations à un vaste programme à long terme de surveillance.

Le plan de cette initiative novatrice repose sur une approche « durable » équilibrée qui s'avère favorable aux intérêts diversifiés d'intervenants multiples, tout en contribuant de façon opportune à l'amélioration opérationnelle au sein des installations de la société Pacific Coast Terminals.

29, 30 & 31 mai 2013 - **Hyatt Regency, Vancouver**

## LES CONFÉRENCES >

## 30 MAI (SUITE)

**Modernisation d’un chantier maritime : améliorer l’environnement, l’efficacité et la production**

*> Tony Matergio, Seaspan ULC*

En octobre 2011, le gouvernement du Canada a retenu les services de Vancouver Shipyards pour la construction des nouveaux navires non destinés au combat pour la Marine royale canadienne et la Garde côtière canadienne. Cette annonce historique représentait le point culminant d’un processus d’approvisionnement auquel ont participé les autres grands constructeurs de navires au Canada, et qui a donné lieu à des réinvestissements et insufflé un nouvel élan à l’industrie de la construction navale au pays. Pour mieux affronter les défis que supposent ces éventuels programmes de construction navale, la société Vancouver Shipyards s’est engagée à investir dans de nouvelles installations, de nouveaux équipements ainsi que des processus modernisés, en vue de se poser comme un constructeur naval d’avant-garde et de calibre mondial. Du reste, les nouvelles installations faciliteront l’adoption de procédés de construction efficaces et continus grâce à des postes de travail performants permettant d’accomplir des tâches précises. De plus, les responsables de la conception des installations ont tenu compte des mesures à prendre pour atténuer les impacts environnementaux et les répercussions sur la collectivité locale.

**Une approche de partenariat stratégique en matière de développement durable**

*> Jason Scherr, Administration portuaire de Prince Rupert*

La conclusion de partenariats représente un volet essentiel pour la mise en œuvre des objectifs, des programmes et des initiatives en vue d’appuyer le caractère durable de l’Administration portuaire de Prince Rupert (APPR). Ces mesures se concrétisent notamment dans un esprit de collaboration avec les locataires (actuels ou éventuels). Le plan pour la durabilité environnementale du port de Prince Rupert contribue à la réalisation de la mission et de la vision de l’organisme, particulièrement en ce qui concerne la croissance et le développement durable du port. Les indicateurs de rendement et les critères du programme de l’Alliance verte ont représenté des facteurs importants pour la concrétisation de cette initiative, tout comme les plans de gestion de l’environnement définis au terme de l’étude exhaustive portant sur l’empreinte écologique. Notre approche de durabilité fondée sur le partenariat permet de perpétuer le travail accompli au moyen des évaluations environnementales, et fait appel aux divers volets du plan pour la viabilité environnementale, des plans de gestion environnementale et du programme de l’Alliance verte. Au fil du temps, le plan pour la viabilité environnementale donnera lieu à une culture de leadership pour la pérennité de l’environnement au sein de l’APPR, ainsi qu’après de la collectivité et des autres intervenants portuaires. Il serait d’ailleurs pertinent d’envisager une telle approche pour d’autres administrations portuaires

**13 h 15** | Différentes perspectives sur le développement durable au sein de l’industrie maritime

**Pourquoi avoir une organisation responsable est plus important qu’il n’y paraît ?**

*> Johanne Gélinas, Raymond Chabot Grant Thornton*

L’industrie maritime étant un acteur majeur du développement économique et social du pays, la forte tendance vers l’intégration du volet environnemental dans les opérations implique des risques et des opportunités que les compagnies doivent gérer. Afin d’y répondre, les ports, les armateurs et les terminaux devront établir une vision stratégique et corporative en développement durable afin d’assurer leur pérennité dans ce marché très compétitif et définir les potentiels d’alliances stratégiques pour mieux positionner l’industrie. Quelle est donc la valeur qu’apporte ce positionnement en tant qu’organisation responsable ? Quelles sont les attentes de vos clients, fournisseurs et autres partenaires en matière de développement durable ? À l’échelle de la durée de vie de ses installations et de ses navires, l’industrie maritime fait aujourd’hui le choix de son positionnement durable et responsable pour les trente prochaines années.

**Des ONGE à l’industrie : comparaison des objectifs, moyens et défis reliés à l’implantation du développement durable**

*> Hilary Miller, SMIT Marine Canada*

Le débat autour du développement durable en milieu maritime repose sur trois principaux piliers, soit les représentants du gouvernement, les intervenants de l’industrie et ceux des organisations non gouvernementales de l’environnement (ONGE). Même si les représentants de l’industrie et des ONGE sont souvent appelés à collaborer avec le gouvernement, les liens directs entre ces deux entités restent surtout ponctuels. Les ONGE et l’industrie sont par définition manifestement distincts, et cet état de fait transparait également dans les moyens et les défis propres à chacun en matière de développement durable. l’entendus pourtant faire la preuve que les buts recherchés par l’industrie et les ONGE ne s’excluent pas mutuellement. À partir de mon expérience personnelle auprès des ONGE et de l’industrie, je propose de mettre en lumière les causes et les défis qui sous-tendent les lacunes sur le plan de la communication, et ce, dans le but de dresser un portrait plus clair de la situation.

**Vers un développement réellement durable dans l’industrie maritime**

*> Alexandra Woodsworth, Georgia Strait Alliance*

Même si l’industrie maritime fait des efforts louables pour favoriser l’adoption de nouveaux systèmes et de nouvelles technologies en vue de réduire les traces laissées sur le plan écologique, on assiste actuellement à l’émergence d’une nouvelle perspective quant aux incidences mondiales du transport des marchandises. En se fondant sur la définition de développement durable retenue dans le rapport Brundtland, le discours sur le transport maritime durable et écoresponsable tend à délaisser la perspective environnementale axée sur les modes opérationnels de l’industrie, pour privilégier plutôt les incidences associées à l’expédition de produits en tous genres par voie maritime à l’échelle mondiale. Les compagnies maritimes, les ports et les organismes de soutien peuvent désormais s’intéresser aux incidences socioéconomiques et environnementales, positives ou négatives, des marchandises transportées par voie maritime, ce qui surpasse largement le processus du transport en soi. Cette présentation est axée sur l’intérêt public suscité par la nature même des marchandises expédiées, ainsi que sur les défis et possibilités devant lesquels se trouve l’industrie du transport maritime pour assurer le leadership dans un monde sous contrainte carbone.

**Réduire efficacement les émissions de l’industrie maritime grâce aux mesures volontaires**

*> Ellen W. Watson, Port de Seattle*

Appuyée par le Port de Tacoma, le Port de Seattle et le Port Metro Vancouver, l’initiative Northwest Ports Clean Air Strategy vise à favoriser la réduction des émissions ciblées dans le cadre de l’inventaire des émissions atmosphériques maritimes de Puget Sound, réalisé en 2011. En vue de concrétiser cette stratégie, l’industrie maritime a mis sur pied des initiatives volontaires pour la réduction des émissions, notamment l’adoption de biodiésels ou de carburants à faible teneur en soufre, le recours aux dispositifs d’alimentation à quai, le remplacement ou la mise à niveau des vieux moteurs, et l’amélioration des systèmes pour une utilisation optimale des équipements. Parallèlement, on a assisté à d’importants changements sur le plan de la réglementation ayant contribué à la réduction des émissions, tels que les exigences pour des carburants plus verts dans les moteurs routiers ou non routiers. Les données comparées des années 2005 à 2011 montrent que la pollution atmosphérique associée aux activités maritimes a reculé de quelque 40 % dans la région de Puget Sound. Même si la conjoncture a sans doute contribué à cette réduction des émissions, les résultats pour l’année 2011 laissent néanmoins entrevoir le fruit des efforts concertés de l’industrie maritime pour la réduction des émissions.

**17 h 30** | Cérémonie de certification

*> Contérencier invité : Ian Anderson, Président, Kinder Morgan*

## 31 MAI

**8 h 30** | Récompenser la performance environnementale

**Port Metro Vancouver - Programme EcoAction**

*> Ronan Chester, Port Metro Vancouver*

Dans le but de promouvoir le leadership environnemental au sein de l’industrie du transport maritime, le programme EcoAction du Port Metro Vancouver consent un rabais sur les droits portuaires aux navires qui contribuent à la réduction des émissions atmosphériques, et dont les équipages privilégient les pratiques souhaitables sur le plan environnemental. Les navires sont ainsi admissibles aux tarifs portuaires « Or », « Argent » ou « Bronze », et ceux dont la participation est la plus engagée peuvent se voir décerner le Prix Blue Circle remis annuellement par le Port Metro Vancouver. Cette présentation propose un aperçu du programme EcoAction, et s’intéresse notamment aux critères d’admissibilité sur le plan environnemental, au processus de demande de participation au programme, ainsi qu’aux leçons retenues à la suite de la récente mise à jour de l’initiative.

**Évaluation de la performance environnementale des navires (MVEP) : mesures quantitatives pour dix émissions atmosphériques dominantes et flux d’effluents**

*> Eleanor K.N. Kirtley, The Glostén Associates*

L’évaluation de la performance environnementale des navires consiste à prévoir les incidences sur le milieu marin découlant de la conception et de l’exploitation des navires, et ce, au moyen de données sur les bâtiments et grâce à divers calculs relatifs à certaines émissions. Jusqu’ici, les estimations des émissions portent sur dix principaux types d’émissions atmosphériques et rejets d’effluents, soit le CO2, le SOX, le NOX, les MP, les COV, les eaux huileuses, la propagation des espèces envahissantes, les eaux usées, et les déchets solides. L’outil de calcul recourt à des formulaires de collecte de renseignements pour l’adhésion, à des formules intégrées, ainsi qu’aux sommaires sur le rendement. Les extrants sont exprimés en unités quantitatives (soit en tonnes de SOX provenant des gaz d’échappement, en mètres cubes de déchets solides ou encore en millilitres d’huile provenant des décharges d’eau de cale). Les estimations reposent sur les sources de données disponibles, comme les bordereaux de livraison de combustible de soute, les données du registre des ordures, ou le nombre de parties par million émanant des épurateurs d’eaux mazoutieuses. Du reste, la collecte de données tient compte des registres de données opérationnelles, des estimations des ingénieurs, ainsi que des spécifications relatives aux équipements.

**Trouver un navire vert dans un océan bleu**

*> Eric Clarke, Rightship*

L’efficacité énergétique et la performance environnementale représentent des défis de taille pour l’industrie maritime à l’échelle mondiale. Quoique le transport maritime constitue le mode de transport le plus écoénergétique, les études laissent entrevoir qu’il occasionne néanmoins de 3 % à 4,5 % des émissions mondiales de CO2. Pour réduire ses émissions, l’industrie se doit de mieux comprendre le phénomène et de procéder à des comparaisons entre les divers navires, en tenant compte du fait que les plus récents ne sont pas nécessairement les plus efficaces à cet égard. La société RightShip a donc mis au point une technologie novatrice pour appuyer les décisions judicieuses au sein de l’industrie, et ce, grâce à deux outils simples mais efficaces : l’indice de conception des navires existants (EVDI™) et la cote des émissions de GES.

- L’indice EVDI™ permet d’estimer le niveau des émissions de CO2 pour chaque tonne par mille marin dégasées par un navire donné, en fonction des caractéristiques de conception de celui-ci.
- La cote des émissions de GES détermine l’efficacité relative d’un navire par rapport aux navires similaires. Les bâtiments reçoivent une cote de A à G (soit l’échelle d’efficacité optimale à minimale).

**10 h 30** | L’Alliance verte en pratique : les initiatives environnementales des armateurs

**Le système hybride de traitement des eaux de ballast de Fednav : la réponse d’une compagnie canadienne à plus de 13 ans de contraintes réglementaires américaines**

*> Georges Robichon, Fednav Ltée & Hugh MacIsaac, Great Lakes Institute of Environmentl Research*

La présentation de Georges Robichon sera axée sur les moyens retenus par Fednav pour combler les lacunes d’uniformité dans la réglementation fédérale et celle des États relativement aux eaux de ballast. Il s’intéressera également aux retards excessifs dans l’introduction de normes nationales pour le traitement des eaux de ballast, et présentera les mesures privilégiées par Fednav à titre de solution réaliste et efficace pour contrer la problématique liée aux espèces aquatiques envahissantes et aux eaux de ballast. La présentation de Hugh MacIsaac portera sur l’invitation lancée et financée par Fednav, conjointement avec le Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie (CRSNG) du Canada, pour tester, analyser et évaluer sur une base indépendante les résultats d’un concept particulier de traitement des eaux de ballast. Ce procédé a été conçu par Fednav en guise de solution de rechange aux systèmes de traitement approuvés par la convention de l’OMI pour la gestion des eaux de ballast, lesquels sont appelés à remplacer les procédures d’échange des eaux de ballast en haute mer ou encore les méthodes de rinçage à l’eau salée des réservoirs déballastés. M. MacIsaac présentera donc le projet de système hybride pour le traitement des eaux de ballast, ainsi que la méthodologie d’essai que lui-même et son équipe ont suivie pour évaluer l’efficacité du concept hybride à bord d’un navire de la société Fednav.

**Installation d’une nouvelle technologie d’épurateur pour naviguer sur les Grands Lacs**

*> Mira Hube & Robert Houston, Algoma central Corporation & Andy Scaplehorn, Wärtsilä*

Cette présentation sera axée sur le choix et l’installation d’un épurateur de gaz d’échappement sur les navires construits par la société Algoma Central appelés à appareiller dans les Grands Lacs. On abordera notamment la question du cadre réglementaire qui prévaut à l’heure actuelle dans les eaux des Grands Lacs, ainsi que les défis qui se posent sur le plan de l’installation et de l’exploitation en eau douce.

**Première certification « ICI on Recycle » pour un navire**

*> Daniel Côté, Groupe Desgagnés*

Le Navire N/M Camilla Desgagnés est le premier navire à se voir décerner l’attestation ICI ON RECYCLE! de Recyc-Québec. Les nombreuses actions de sensibilisation, de réduction à la source, de réemploi et de recyclage ont permis d’atteindre un taux de mise en valeur et de recyclage des déchets issus des opérations du navire de 84,2 %. Ce résultat a valu au Camilla Desgagnés l’attestation de performance de niveau 3, Échelon Argent. La réussite est due principalement aux efforts déployés par l’équipage et le personnel de soutien à terre ainsi qu’à l’engagement de la direction de Groupe Desgagnés. Cette réalisation exceptionnelle est une des nombreuses actions du plan stratégique de Groupe Desgagnés visant à améliorer le taux de recyclage des déchets issus des opérations de sa flotte.

**10 h 30** | Comprendre et pallier les incidences sur les milieux marin et côtier

**Habitats de réserve - une réponse proactive aux exigences de compensation**

*> Scott Northrup & Eriko Arai, Hemmera*

En règle générale, la conformité aux exigences en matière de compensation de l’habitat n’intervient qu’après la finalisation d’un projet donné. La création d’habitats de réserve se définit comme un ensemble d’initiatives proactives qui s’avèrent profitables tant pour la faune que pour les promoteurs et les intervenants de l’industrie. Cette présentation propose une étude de cas portant sur les mesures mises de l’avant par le Port Metro Vancouver pour l’instauration d’un programme institutionnel de création d’habitats de réserve en vue d’éventuels projets de développement. Cette étude de cas portera sur les avantages que suppose la création d’habitats de réserve à titre d’approche proactive relativement à la compensation des habitats. En outre, on exposera les possibilités de partenariats et de collaboration avec les divers groupes d’intérêt public, les Premières Nations ainsi que les gouvernements fédéral, provincial et municipal. Enfin, on se penchera sur les défis connexes et les leçons retenues jusqu’ici afin d’aider d’autres promoteurs à mettre en œuvre d’éventuels projets d’habitats de réserve.

# EN 2014, GREENTECH PASSE À L’EST !



Photo: Observer Saint-John

*Après avoir visité la côte Ouest cette année, l’Alliance verte transporte son colloque annuel d’un océan à l’autre en 2014. GreenTech 2014 se tiendra donc à Saint John, au Nouveau-Brunswick, là où se trouve notamment Port Saint John (PSJ), premier port à joindre l’Alliance verte sur la côte Est, en 2011. PSJ, le plus grand port de l’Est canadien, traite chaque année plus de 31 millions de tonnes métriques de marchandises très diversifiées, dont du vrac solide et liquide, des marchandises diverses et des conteneurs, en plus des croisières. Faisant partie de la Porte d’entrée du Canada atlantique, PSJ facilite les échanges commerciaux et offre un point d’accès maritime aux marchés mondiaux. Son président et chef de la direction, Jim Quinn, se réjouit de la tenue du prochain GreenTech dans son coin de pays : « Nous sommes impatients d’accueillir les délégués de GreenTech dans la plus ancienne municipalité canadienne, qui abrite aussi la plus grande diversité portuaire avec la plus importante raffinerie de pétrole au pays, et les seules installations en haute mer pour l’exploitation du pétrole et du GNL. Venez constater par vous-même les paysages majestueux de la baie de Fundy et le charme de cette ville portuaire historique. » L’Alliance verte compte aussi plusieurs autres participants sur la côte Est dont le Port de Halifax, Oceanex, Atlantic Towing Ltd, TBS Shipping Services, Svitzer, McKeil Marine et des terminaux de Logistec, Ceres et Federal Marine Terminals.*

**GREENTECH 2013**  
COLLOQUE ENVIRONNEMENTAL DE L’ALLIANCE VERTE



**Implanter un observatoire environnemental : des données scientifiques pour guider les décisions**

*> Stéphane Richard, Observatoire global du Saint-Laurent*

La croissance et l’intensification des activités industrielles accroissent la pression qui s’exerce sur l’écosystème. Plus que jamais, les enjeux associés à l’environnement ainsi que les initiatives pour la conservation figurent à l’avant-plan. Par conséquent, les collectivités côtières doivent pouvoir compter sur des renseignements actuels et opportuns pour bénéficier d’un portrait complet et exact de la situation. Dans un tel contexte, l’Observatoire global du Saint-Laurent planifie le lancement d’un projet pilote de surveillance environnementale reposant sur la participation de divers représentants des organismes environnementaux, de l’industrie, du monde universitaire, des municipalités et des administrations portuaires. Le projet vise à déployer des équipements pour la collecte de renseignements, à faciliter la gestion de l’information, et à concevoir des outils d’accès et de visualisation des données. La mesure des variables porte sur les données relatives à la qualité de l’air et de l’eau (pollution, bruit, éclairage, hydrocarbures, température, salinité, etc.). Parmi les retombées envisagées figurent notamment la capacité de définir des données de référence crédibles, une meilleure compréhension des impacts environnementaux éventuels, une gestion plus serrée des attentes et des préoccupations socioéconomiques, et un apport au processus décisionnel, le tout étant accompli dans le respect de l’approche écosystémique propre à la science. Le projet constitue une initiative de premier ordre qui contribue à la prise de décisions éclairées relativement à la gestion des zones côtières.

**Intervention en cas de déversements en milieu marin en Colombie-Britannique**

*> Mark Johncox, Western Canada Marine Response Corporation*

Ayant pris naissance au milieu des années 70 sous la forme d’une coopérative d’installations de raffinage et de manutention d’hydrocarbures dans la baie Burrard du port de Vancouver, la Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC) est ensuite devenue l’un des quatre organismes reconnus par Transports Canada en matière d’intervention maritime, après l’entrée en vigueur de la Loi sur la marine marchande du Canada, en 1993. Pour mériter cette reconnaissance, WCMRC est tenue de respecter certaines normes de planification et d’intervention, lesquelles sont évaluées par Transports Canada. WCMRC utilise le Système de commandement des interventions en situation d’urgence, et procède régulièrement à la formation de ses équipes. On y préconise le surpassement des exigences réglementaires, et l’année 2013 a amené son lot de nouveaux défis puisque les interventions en cas de déversement ont suscité un intérêt particulier à l’échelle nationale. Des programmes de sensibilisation ont été mis sur pied afin d’informer les collectivités de l’existence d’une capacité d’intervention en cas de déversement, et en vue de favoriser la synergie au moyen de partenariats avec les répondants d’urgence à l’échelle locale. Dans la même optique, on a poursuivi la mise en œuvre d’un programme pour l’acquisition de nouveaux navires et l’adoption de technologies de pointe. Enfin, on a mis sur pied diverses initiatives de cartographie côtière de haute technologie. WCMRC souhaite conserver une longueur d’avance quant aux changements à survenir, tout en consolidant ses liens déjà favorables avec la communauté maritime en Colombie-Britannique.

**13 h 30** | Le GNL et l’industrie maritime : de la table à dessin aux actions concrètes

**Développement du GNL sur la côte Ouest**

*> Craig Jackson, Shell LNG*

Cette présentation propose un survol des projets de GNL ainsi que des divers développements envisagés sur la côte Ouest. On examinera ensuite quelques-uns des défis auxquels est confrontée l’industrie en forte expansion, et les divers moyens à privilégier pour y faire face.

**Impacts environnementaux potentiels du GNL en situations d’urgence**

*> Marcel LaRoche, Lloyd’s Register Canada*

On a beaucoup parlé des technologies, des mécanismes et même des facteurs humains associés au gaz naturel liquéfié (GNL). Pourtant, un volet de première importance figure toujours à l’ordre du jour : quelles seraient les conséquences de l’échec de toutes les mesures d’atténuation des risques ? Si l’on s’intéresse aux risques inhérents au stockage et à la manutention de GNL (en ravitaillement externe ou d’un navire à l’autre), il faut nécessairement tenir compte des conséquences éventuelles pour l’environnement. Ainsi, quelles seraient les incidences environnementales en cas de fuite ou de déversement ? En quoi une telle éventualité se compare-t-elle aux scénarios qui prévalent pour les sources d’énergie traditionnelles ? Enfin, quelles sont les étapes à suivre pour mettre en place des mesures de sécurité et d’intervention en cas d’urgence qui s’avèrent pertinentes en fonction d’un tel scénario ?

**En Amérique, l’ère est aux navires propulsés au GNL**

*> John Hatley, Wärtsilä North America Inc.*

Cette présentation exposera brièvement les motifs qui justifient le recours aux navires propulsés au GNL en Amérique (quoi ? pourquoi ? comment ?), ainsi que les conclusions à tirer relativement à cet enjeu. Pour répondre à la question « quoi ? », on s’intéressera aux cinq facteurs maritimes qui sous-tendent cette tendance sur les continents américains. Afin de répondre à la question « pourquoi ? », on se penchera sur les principes élémentaires concernant le GNL, ainsi que sur son prix attrayant et sur les possibilités de développement. Pour répondre à la question « comment ? », on examinera les solutions intégrées de recours au GNL comme carburant, ainsi que les délais et la rapidité des changements qui touchent ce segment, en s’intéressant notamment au transfert technologique en provenance d’Europe relativement au GNL. Enfin, en guise de conclusion, on tentera de cibler les indices du marché qui font l’actualité, et de poser un regard prospectif sur la prochaine décennie en ce qui concerne le gaz naturel.

**Le GNL : un carburant de remplacement pour les traversiers côtiers de la Colombie-Britannique**

*> Greg Peterson, BC Ferry Services Inc.*

Les traversiers exploités par la société BC Ferries sont alimentés par du carburant diesel à très faible teneur en soufre, si bien qu’ils sont déjà plus verts que l’exigeront les normes d’émissions de soufre prévues d’ici 2020 sur la côte Ouest de l’Amérique du Nord. Le long des itinéraires dotés de capacités d’approvisionnement, les navires de la société sont propulsés grâce à un mélange de carburant contenant 5 % de biocombustible. Toutefois, la prochaine étape consiste à se tourner vers le gaz naturel liquéfié pour son prix abordable, mais aussi pour bénéficier de ses avantages sur le plan de la sécurité et de la commodité en vue de répondre aux objectifs à court terme en matière de développement durable. On s’attend à ce que ce tournant soit le plus ambitieux jusqu’ici, tant en ce qui concerne la construction de nouveaux navires que pour la conversion des bâtiments de la flotte actuelle. Cette présentation exposera les éventuelles retombées attendues du GNL à titre de carburant plus écologique et plus accessible, et examinera comment ces projections pourraient le mieux s’intégrer aux services de traversiers côtiers. On s’intéressera également à la nécessité de ralentir le rythme des changements technologiques tout en gardant le cap sur l’excellence en matière de sécurité maritime.



## BIOGRAPHIES DES CONFÉRENCIERS ➤

**Robin Silvester***président-directeur général, Port Metro Vancouver*

Fort d'une vaste expérience à l'échelle internationale dans le secteur portuaire et celui des biens immobiliers, Robin Silvester a été nommé président-directeur général de Port Metro Vancouver en 2009.

Pendant une bonne partie de sa carrière, M. Silvester a occupé divers postes de direction à l'échelle internationale pour la société P&O Ports. D'abord à titre d'agent de développement principal au sein de l'entreprise, M. Silvester a dirigé la stratégie et le programme des acquisitions internationales. En 2003, une fois les acquisitions achevées, M. Silvester est devenu le premier PDG de P&O Ports Canada, basé à Vancouver.

En 2004, M. Silvester s'est établi à Londres, puis à Sydney (Australie) pour se joindre à l'équipe internationale de direction de P&O Ports. En 2006, dans le sillage de l'acquisition par Dubai Ports World de l'entreprise P&O, il est demeuré à Sydney, mais cette fois-ci pour occuper le poste d'agent de développement principal au sein de United Group Limited. Il a ainsi chapeauté l'acquisition des installations américaines de la société de gestion Unico d'une valeur de 500 millions de dollars. Il a par la suite été nommé directeur général de la filiale United Group Services ANZ, assumant ainsi la responsabilité des activités de gestion des installations et des biens immobiliers en Océanie.

M. Silvester est ingénieur agréé diplômé de la Cambridge University, et a suivi un programme d'études sur le financement des entreprises à la London Business School. Président de l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC), il agit également à titre de directeur du Vancouver Board of Trade, comme directeur du Western Transportation Advisory Council (WESTAC), et comme membre du conseil d'administration de la British Columbia Maritime Employers' Association (BCMEA).

**Jonathan Whitworth***président-directeur général, Seaspan ULC*

Jonathan Whitworth s'est joint à la société Seaspan en 2009 à titre de directeur général, mettant à profit plus de vingt années d'expérience en haute mer ou à quai, ainsi que dans le domaine de la planification stratégique, de la gestion et du leadership.

Diplômé de la Texas Maritime Academy, M. Whitworth a d'abord navigué pendant six ans en tant qu'officier de marine à bord de pétroliers et de chimiquiers sur les marchés internationaux. Il détient aussi un brevet illimité de capitaine en second, ainsi qu'un brevet de capitaine pour les navires de 1 600 tonneaux.

Détenteur d'un M.B.A. de la University of North Texas, M. Whitworth a par la suite délaissé le maritime pour occuper divers postes de direction au sein d'ExxonMobil et de Teekay Shipping. Puis il a été nommé directeur général de Maritrans, la plus importante société ouverte d'exploitation de remorqueurs/chalands et de navires pétroliers dans la zone commerciale assujettie à la Jones Act des États-Unis. En 2006, la société Maritrans ayant été vendue à Overseas Shipholding Group, M. Whitworth s'est vu offrir le poste de président afin de réaliser le plan stratégique conçu chez Maritrans.

Dans le cadre de ses fonctions de directeur général de Seaspan, M. Whitworth est principalement responsable de la mise en œuvre des politiques et des plans stratégiques proposés par le conseil d'administration. Il participe notamment à l'élaboration et à la concrétisation de stratégies de haut niveau, et il est appelé à prendre d'importantes décisions institutionnelles, à superviser l'ensemble des opérations et des ressources de la compagnie, et à servir d'intermédiaire entre le conseil d'administration et les équipes chargées des activités de l'entreprise.

**Andreas Chrysostomou***ancien président du CPMM, OMI*

M. Andreas Chrysostomou est diplômé de la University of Newcastle upon Tyne, au Royaume-Uni, où il a obtenu un baccalauréat en génie avec spécialisation en architecture et en construction navale. M. Chrysostomou est également titulaire d'un M.B.A. du même établissement.

Après trois ans à titre d'architecte naval auxiliaire, M. Chrysostomou a été recruté, en 1993, au poste d'expert maritime pour le ministère de la Marine marchande, soit l'autorité compétente relativement aux affaires maritimes du gouvernement de la République de Chypre. En 1994, il fut nommé au haut-commissariat de Chypre à Londres comme conseiller des affaires maritimes et représentant permanent suppléant auprès de l'Organisation maritime internationale (OMI).

En 2004, M. Chrysostomou a été réaffecté au quartier général du ministère de la Marine marchande, où il dirige la division ministérielle chargée des normes, des affaires multilatérales et des politiques maritimes.

M. Chrysostomou a eu l'occasion de faire valoir ses qualités de leader au sein de l'OMI à titre de président du sous-comité de la conception et de l'équipement, en 1999, avant d'être nommé président du Comité de protection du milieu marin (CPMM), en 2003, poste qu'il occupait jusqu'à tout récemment. Outre sa collaboration avec l'OMI, il a également travaillé avec d'autres organismes de l'ONU, comme la CNUCED, l'OIT et d'autres forums internationaux.

Enfin, ses pairs ont reconnu son excellence et son intégrité en lui décernant récemment la Distinction pour une contribution exceptionnelle au développement durable dans le domaine maritime pour l'année 2011. En novembre de la même année, il a également reçu le Prix d'excellence du service public (Outstanding Public Service Award) du département américain de la Sécurité intérieure et de la Garde côtière américaine, en guise de reconnaissance de sa contribution dans le domaine maritime à l'échelle internationale.

**Ian Anderson***Président, Kinder Morgan*

Ian Anderson assume la présidence de Kinder Morgan Canada, une unité d'exploitation de Kinder Morgan qui constitue la plus importante société du secteur intermédiaire en Amérique du Nord, et la troisième en importance parmi les sociétés nord-américaines du secteur de l'énergie (en fonction de la valeur des entreprises). Parmi les compagnies affiliées de Kinder Morgan figurent entre autres Kinder Morgan, Inc. (NYSE: KMI), Kinder Morgan Energy Partners, L.P. (NYSE: KMP), Kinder Morgan Management, LLC (NYSE: KMR) et El Paso Pipeline Partners (NYSE: EPB).

M. Anderson est chargé du leadership nécessaire pour assurer la conduite des activités d'exploitation et la croissance de Kinder Morgan, et pour permettre à la société d'assumer ses responsabilités institutionnelles au Canada. Grâce au rôle qu'il est appelé à jouer à l'heure actuelle dans le secteur des oléoducs au Canada, M. Anderson permet à l'entreprise de prendre part à ce qui se révèle l'un des segments à plus forte croissance et où la concurrence est la plus marquée au sein de l'économie énergétique.

M. Anderson est comptable en management accrédité, diplômé du programme d'administration supérieure de l'University of Michigan. Il possède une vaste expérience dans le secteur de l'énergie au Canada, ayant exercé son leadership dans le domaine des finances, des affaires réglementaires, du marketing, de l'expansion des entreprises, de la conception stratégique et des ressources humaines.

M. Anderson siège au conseil d'administration de l'Association canadienne des pipelines de ressources énergétiques, et fait partie de l'Association of Oil Pipe Lines. Il a récemment été nommé au conseil des gouverneurs de la Business Council of British Columbia (BCBC).

**> Eriko Arai, Hemmera**

Gestionnaire de projet chevronnée, Eriko Arai se spécialise dans les projets complexes nécessitant une démarche coopérative. Cumulant une dizaine d'années d'expérience dans diverses fonctions de direction, elle a notamment acquis une expertise dans les domaines de la conservation marine, de la durabilité, de la planification stratégique, de l'analyse de rentabilité, de la comptabilité de gestion, de l'administration au sein du secteur sans but lucratif, et des partenariats intersectoriels. Mme Arai est titulaire d'un baccalauréat en sciences environnementales décerné par l'Université de Colombie-Britannique, ainsi que d'une maîtrise en administration des affaires de l'Université Simon-Fraser. À l'heure actuelle, elle collabore étroitement avec le Port Metro Vancouver dans le cadre du programme de compensation de l'habitat.

**> Ronan Chester, Port Metro Vancouver**

Ronan Chester agit à titre de gestionnaire des initiatives environnementales stratégiques pour le compte du Port Metro Vancouver, où il est responsable des programmes voués à la qualité de l'air, aux ressources énergétiques et à la responsabilité sociale de l'entreprise. M. Chester est reconnu à titre de professionnel de la gestion de projets, de gestionnaire de l'énergie agréé et de professionnel agréé en technologies de construction écologiques certifiées LEED. Il détient des diplômes en économie et en études environnementales, ainsi qu'une maîtrise en développement durable.

**> Eric Clarke, Rightship**

Eric dirige la région « Amériques » de RightShip depuis 2005. Traitant bien au-delà de 30,000 Vets par ans, RightShip est le leader mondial du Vetting, et promeut sécurité et économie d'énergie dans l'industrie maritime mondiale. Auparavant Capt. Clarke dirigeait le département des licences et documentation des marins pour le pavillon Libérien – le deuxième au monde – et a été conseiller à l'Organisation Maritime Internationale (OMI). Il a travaillé en tant que consultant pour la Garde côtière et la Marine américaines et possède une licence combinée de Commandant et de Chef Mécanicien, première classe. Il a récemment achevé un cursus d'Exécutive Management à MIT/Sloan et a étudié la loi maritime à l'Université de Southampton.

**> Daniel Côté, Groupe Desgagnés**

Ingénieur, Chimiste et titulaire d'un MBA en Gestion des Entreprises obtenu à l'Université Laval, Daniel Côté a occupé divers postes techniques et de gestion qui lui ont permis de développer une vision d'ensemble des réalités opérationnelles des entreprises. Conseiller environnement pour Transports Desgagnés depuis 2009, il a pour mandat de s'assurer que l'entreprise rencontre ses obligations environnementales, en plus d'être une actrice impliquée et proactive au niveau environnemental dans l'industrie maritime.

**> Johanne Gélinas, Raymond Chabot Grant Thornton**

Mme Johanne Gélinas est associée au sein des services-conseil Stratégie et performance et responsable de la pratique Développement durable et gestion des gaz à effet de serre chez Raymond Chabot Grant Thornton. Avec plus de 25 ans d'expérience dans le secteur public, elle a mené de nombreuses missions de consultation portant sur les enjeux environnementaux et de développement durable, dans un contexte national et international. Commissaire canadienne à l'environnement et au développement durable de 2003 à 2007 et Commissaire au BAPE de 1990 à 2000, elle connaît l'appareil gouvernemental fédéral et provincial. Mme Gélinas possède une grande expertise en matière d'audit, qu'elle met à profit pour ses clients des secteurs privés et publics. Elle procède ainsi fréquemment à des audits externes et internes sur la performance environnementale et la gouvernance du développement durable.

**> John Hatley, Wärtsilä North America Inc.**

John Hatley PE agit à titre de v.-p. du secteur alimentation des navires pour le compte de la filiale nord-américaine de Wärtsilä. Il cumule plus de trente années d'expérience en développement commercial, en gestion de projets de construction navale à l'échelle nationale ou internationale, ainsi que dans le domaine de la représentation des armateurs, en exploitation maritime, et en conception de navires. Avant de se joindre à Wärtsilä, M. Hatley a occupé divers postes au sein de la General Electric, de Marine Industries Northwest, de First American Bulk Carriers, de la société John J. McMullen Naval Architects, de la US Container Lines, et de Trinidad Tankers. Détenteur d'un brevet d'ingénieur en chef, il compte huit années d'expérience en mer à bord de navires commerciaux sur les marchés internationaux. M. Hatley possède un baccalauréat ès sciences décerné par la U.S. Merchant Marine Academy Kings Point. Il est également titulaire d'un M.S.E. de l'University of Michigan et d'un M.B.A. de l'University of Washington. Il occupe des postes de confiance au sein de divers comités consultatifs de l'industrie et du milieu universitaire.

**> Robert Houston, Algoma Central Corporation**

M. Houston est directeur des questions techniques pour le compte de la société Algoma Central. Dans le cadre de ses fonctions, il est appelé à participer aux diverses mesures stratégiques appliquées à la flotte de la société. Ses principales responsabilités touchent à la conception, à la concrétisation et à la mise en œuvre des projets de la société en ce qui touche les nouvelles constructions et le prolongement de la durée de vie. M. Houston est par ailleurs responsable de l'évaluation des technologies émergentes en vue de réduire l'empreinte écologique de la société Algoma et d'améliorer son efficacité énergétique. Il cumule plus de trente années d'expérience dans le domaine de la construction navale, au Canada et au Royaume-Uni, au cours desquelles il s'est surtout intéressé à la planification et à la gestion de l'exploitation.

**> Mira Hube, Algoma Central Corporation**

Mme Hube occupe le poste de directrice des affaires environnementales au sein de la société Algoma Central, où elle supervise les questions de conformité environnementale et les avancées sectorielles, ainsi que la mise en œuvre de politiques et de programmes environnementaux. Mme Hube détient un diplôme de maîtrise en sciences de la Terre décerné par l'Université Western Ontario. Elle évolue dans le secteur environnemental depuis plus de vingt ans, dont les cinq dernières années au sein de l'industrie maritime. Activement impliquée dans le milieu, elle agit notamment à titre de présidente du Comité consultatif des Grands Lacs de l'Alliance verte, et elle a déjà occupé la présidence du comité environnemental de l'Association des armateurs canadiens.

**> Craig Jackson, Shell LNG**

Avec un bagage de plus de 15 années en mer à bord de navires gaziers, pétroliers et de produits chimiques, M. Jackson a décidé de revenir à quai pour se joindre à la société Golar LNG à titre de capitaine d'armement, pour ensuite accepter le poste de représentant de cette société aux É.-U. Il a ensuite été recruté par la société Teekay Shipping pour y contribuer aux initiatives de développement et d'expansion des activités liées au GNL, pour finalement assumer la direction des services de santé et sécurité, et d'assurance de la qualité. En 2010, M. Jackson a été délégué auprès de la SIGTTO (Society of International Gas Tanker and Terminal Operators) à titre de conseiller technique. Il travaille actuellement chez Shell comme conseiller maritime dans le cadre du projet de GNL au Canada.

**> Mark Johncox, Western Canada Marine Response Corporation**

M. Johncox est directeur financier de la Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC), soit l'organisme d'intervention maritime reconnu par Transports Canada pour la Colombie-Britannique. Comptable agréé de formation et marin dans l'âme, M. Johncox consacre de nombreuses heures à des courses en voilier et à la navigation de plaisance. De fait, c'est précisément ce qui l'a incité à délaissé le milieu du commerce bancaire international pour travailler dans le secteur de l'intervention maritime. Avant de se joindre à WCMRC, M. Johncox assurait la gestion de fonds de placement spéculatifs pour le compte de quelques-unes des plus importantes sociétés mondiales de fonds investis à l'étranger.

**> Eleanor K.N. Kirtley, The Glosen Associates**

Eleanor Kirtley s'est jointe à la firme Glosen Associates en 2008 après avoir obtenu un doctorat en architecture et en génie maritime de l'University of Michigan. Elle copréside actuellement le comité sur les technologies et la recherche de la Society of Naval Architects and Marine Engineers, lequel est chargé d'élaborer le processus d'évaluation de la performance environnementale des navires. Dans le cadre de ses activités de conception et d'analyse, Mme Kirtley s'intéresse notamment à l'aménagement et à la stabilité des navires, aux ancrages funiculaires, à l'évaluation des risques de déversement de pétrole, à la fréquence annuelle d'effondrement des ponts, à l'analyse hydroélastique des éléments finis des ponts flottants SR520 et 190, ainsi qu'à la probabilité des navires de causer des nauages. Elle détient les titres de professionnelle accréditée LEED et d'ingénieure dans l'État de Washington.

**> Marcel LaRoche, Lloyd's Register Canada**

Marcel LaRoche fait partie de l'équipe de Lloyd's Register Canada où il occupe les fonctions de directeur des affaires maritimes pour l'Ouest canadien. À partir des bureaux de Lloyd's Register à Vancouver, M. LaRoche travaille auprès des clients de l'entreprise dans le secteur maritime commercial ou au sein du gouvernement du Canada en leur proposant des services consultatifs ou de classification marine. Diplômé en génie maritime du Collège de la Garde côtière canadienne, M. LaRoche évolue depuis une trentaine d'années dans le secteur maritime, où il a notamment servi à titre d'officier mécanicien de marine (en mer et à terre) dans le cadre d'initiatives de conception et de concrétisation de solutions techniques novatrices axées sur la sécurité, la fiabilité et le succès durable au sein des secteurs maritime et énergétique. M. LaRoche détient un certificat de mécanique navale de 1re classe, et il participe activement aux activités de la Society of Naval Architects and Marine Engineers, ainsi que de l'Institut canadien de génie maritime.

**> Hauk Larsen Wahl, DNV Petroleum Services**

Hauk Larsen Wahl travaille depuis dix-neuf ans pour le compte de DNV Petroleum Services, où il occupe actuellement le poste de directeur régional pour les Amériques. Avant de s'installer à Houston en 2001, il a vécu pendant cinq ans à Djirah au Émirats arabes unis, où il a mis sur pied le tout premier laboratoire de DNV dans cette région, tout en assurant les relations avec la clientèle du Moyen-Orient et de l'Afrique. M. Wahl détient un baccalauréat en génie pétrolier de la Texas A&M University, ainsi qu'une maîtrise en gestion de l'École norvégienne de gestion, à Oslo.

**> Hugh MacIsaac, Great Lakes Institute of Environmental Research**

Hugh MacIsaac est professeur au Great Lakes Institute for Environmental Research rattaché à l'Université de Windsor, où l'on étudie la trajectoire et les vecteurs d'introduction des espèces. M. MacIsaac s'intéresse aux espèces non indigènes envahissantes depuis déjà 23 ans, et il dirige actuellement le Réseau national de recherche sur les espèces aquatiques envahissantes, un regroupement de 31 professeurs provenant de toutes les régions du Canada. Ses recherches portent sur un éventail d'enjeux touchant la biologie de l'invasion, notamment en ce qui concerne les écosystèmes aquatiques. Il s'intéresse à des questions fondamentales, comme les facteurs qui sous-tendent les mécanismes d'invasion des espèces en général, mais aussi à divers enjeux plus pragmatiques, comme les mesures à privilégier pour prévenir l'introduction d'espèces envahissantes par l'entremise du transport maritime dans les Grands Lacs.





> **Andrew Mackay**, *Envirochem Services Inc.*

Professionnel environnementaliste accrédité, Andrew Mackay possède plus de vingt années d'expérience dans la gestion environnementale pour l'industrie lourde, ainsi que dans la planification de la durabilité. Montréalais d'origine désormais établi à North Vancouver, en C.B., M. Mackay possède un sens développé pour l'optimisation de l'efficacité et les possibilités d'affaires, ce qui lui permet de mieux aider ses nombreux clients à obtenir des distinctions en matière de gestion environnementale, à réaliser des percées au sein de l'industrie, et à préserver leur contrat social avec les collectivités. Ayant acquis son expérience en sillonnant tout le littoral de la C.-B., il s'est notamment intéressé à la gestion environnementale des activités d'exploitation, à la surveillance de la construction, à l'évaluation des battures, aux opérations de dragage, ainsi qu'à la délivrance de permis relatifs à divers projets. Avant de devenir gestionnaire environnemental, M. Mackay était entraîneur à temps partiel auprès des épaulards de l'Aquarium de Vancouver. Depuis, les compétences ainsi acquises lui sont utiles au jour le jour à la maison!



> **Tony Matergio**, *Seaspan ULC*

Tony Matergio s'est joint au groupe Seaspan Shipyards en janvier 2005 à titre de directeur pour l'amélioration des procédés. En juin 2006, il a été nommé vice-président et directeur général de la filiale Vancouver Drydock. En 2010, M. Matergio a accepté le poste de vice-président des chantiers maritimes du Lower Mainland, tout en chapeautant les activités de la filiale Vancouver Shipyards. M. Matergio est diplômé (avec distinction) du programme de génie de la soudure au sein du Collège Northern d'arts appliqués et de technologie (campus de Kirkland Lake). En 2006, il a terminé avec succès le programme de direction supérieure de l'Université Simon-Fraser. À titre de vice-président des chantiers maritimes du Lower Mainland, M. Matergio dirige les activités des chantiers navals de Seaspan dans la vallée du bas Fraser (soit les filiales Vancouver Drydock et Vancouver Shipyards), qui fournissent des services de réparation et de construction de navires à l'intention des armateurs canadiens ou à l'échelle internationale.



> **Hilary Miller**, *SMIT Marine Canada*

Mme Miller occupe les fonctions d'agente de la qualité, de l'environnement, de la santé et de la sécurité chez SMIT Marine Canada. Elle a auparavant travaillé pour le compte d'Écojustice, une ONG canadienne bien en vue. Dans le cadre de ses fonctions, elle a notamment participé à l'enquête fédérale sur le déclin des populations de saumon rouge dans le fleuve Fraser, et a réalisé le tout premier bilan carbone de l'organisme. Mme Miller siège actuellement au « regroupement des anciens pour la subsistance durable », une initiative rattachée à l'ONG Jeunesse Canada Monde (JCM). À titre de déléguée de la société civile de JCM, elle a d'ailleurs eu l'occasion de se rendre à la Conférence des Nations Unies sur le développement durable, en 2012. Mme Miller est titulaire d'un baccalauréat en sciences politiques de l'Université Simon-Fraser, et elle a suivi une formation de cycles supérieurs en études environnementales à l'University of Pretoria, en Afrique du Sud.



> **Scott Northrup**, *Hemmera*

Scott Northrup est directeur de projet pour le compte de la société Hemmera, qui se spécialise dans les projets de planification et d'évaluation des incidences marines et estuariennes. M. Northrup est titulaire d'un baccalauréat en biologie marine de l'Université de la Colombie-Britannique, et cumule plus de vingt années d'expérience dans l'évaluation des impacts environnementaux, la planification de projets, la mise en valeur et la surveillance de l'habitat et l'examen réglementaire en milieu marin et estuarien. M. Northrup a également travaillé comme biologiste de la gestion de l'habitat au sein de Pêches et Océans Canada, où il était chargé de la supervision du développement, de la réalisation des évaluations environnementales chapeautées par l'ACEE, et de la définition des lignes directrices et des pratiques exemplaires de gestion liées à l'utilisation de l'eau. Il a également pris part à divers programmes de création d'habitats de réserve pour des clients des secteurs public et privé.



> **Carole Nuttall**, *Administration portuaire de Montréal*

Carole Nuttall est conseillère en environnement à l'Administration portuaire de Montréal depuis 2010. Elle travaille étroitement avec les locataires pour s'assurer qu'ils rencontrent leurs obligations en ce qui concerne les clauses environnementales des baux : les vérifications de conformité environnementale, les évaluations environnementales de sites Phases I et II et les réhabilitations de site. Elle assure également la réalisation des évaluations des effets environnementaux des travaux réalisés sur le territoire du port et assiste sur les projets en litige. Avant de se joindre au port, Mme Nuttall a travaillé comme géologue et spécialiste en SIG pour des firmes de consultants en environnement à Montréal et en Californie. Mme Nuttall est titulaire d'un baccalauréat en géologie de l'université Queen's à Kingston, Ontario.



> **Greg Peterson**, *BC Ferry Services Inc.*

Greg Peterson cumule 32 années d'expérience dans le secteur maritime, dont les deux dernières décennies au service de la société BC Ferries, d'abord à titre d'ingénieur en chef pour ensuite occuper des fonctions de gestion des activités d'entretien et d'ingénierie. M. Peterson agit actuellement comme directeur des services d'ingénierie. Au cours des dernières années, il a participé activement à l'examen entrepris par BC Ferries quant au potentiel du GNL comme carburant de remplacement.



> **Stéphane Richard**, *Observatoire global du Saint-Laurent*

Stéphane Richard est détenteur d'un baccalauréat en administration des affaires de l'Université du Québec à Rimouski. Il a joué un rôle clé dans l'expansion et le développement des services Internet « Globetrotter », entreprise pionnière dans l'avènement d'Internet dans notre quotidien. Par la suite, il assumait différentes fonctions à titre d'analyste et de gestionnaire dans les secteurs des télécommunications (Internet, fil air et sans fil), de l'informatique et des produits manufacturiers. Depuis septembre 2011, il est le directeur général de l'Observatoire global du Saint-Laurent, dont la mission est de favoriser et faciliter l'accessibilité, la diffusion et l'échange de données et d'information électronique sur le système global du Saint-Laurent.



> **Georges Robichon**, *Fednav Ltée*

Georges Robichon est Conseiller spécial et secrétaire de Fednav Limitée, et il est membre de son conseil d'administration depuis novembre 2000. Il a été membre du premier conseil d'administration de la Corporation de Gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, de 1998 à 2006, et il a été réélu administrateur en 2012. M. Robichon est titulaire d'un B.A. en common law de l'Université d'Ottawa, ainsi que d'une maîtrise en droit de la London School of Economics and Political Science. Pendant 27 ans, M. Robichon a été chargé des affaires générales, commerciales, financières et juridiques du Groupe Fednav. Depuis février 2000, M. Robichon contribue à orienter Fednav dans la myriade de lois et règlements fédéraux et régionaux des États-Unis et du Canada, concernant les espèces aquatiques envahissantes et les eaux de ballast des navires internationaux empruntant la Voie maritime et les Grands Lacs.



> **Ron Sahu**, *expert-conseil*

M. Sahu est titulaire d'un baccalauréat en technologie avec spécialisation en génie mécanique de l'Institut indien de technologie (IIT). Il a également obtenu une maîtrise et un doctorat en génie mécanique du California Institute of Technology (Caltech), à Pasadena (Californie). À titre d'expert-conseil, M. Sahu possède plus de vingt années d'expérience dans le domaine du génie mécanique, chimique et de l'environnement, notamment en ce qui concerne les services de gestion de programmes et de projets, la conception et la définition des spécifications relativement à divers équipements de lutte contre la pollution, les initiatives de dépollution des sols et des eaux souterraines, les évaluations en génie de la combustion, les recherches dans le domaine énergétique, et les initiatives multimédias de conformité réglementaire sur le plan environnemental. Les services-conseils de M. Sahu bénéficient à une clientèle diversifiée du secteur public et privé, ainsi qu'à divers groupes de défense de l'intérêt public. Outre ses fonctions d'expert-conseil, il agit aussi comme témoin expert relativement à divers enjeux au carrefour des volets réglementaire et technique. Enfin, M. Sahu est membre auxiliaire du corps professoral depuis plus de vingt ans au sein de diverses universités du sud de la Californie, où il réside.



> **Andy Scaplehorn**, *Wärtsilä*

M. Scaplehorn évolue dans le secteur de l'épuration d'eau de mer depuis 2003, ayant d'abord contribué à l'installation et au fonctionnement du premier modèle d'essai sur le traversier « Pride of Kent » dans le cadre d'un projet conjoint entre BP et son employeur de l'époque, P&O Ferries. En joignant les rangs de la société Krystallon en mai 2005, il s'est intéressé au modèle d'essai de 400 kW. Il a donc pris part aux divers volets du développement au sein de l'entreprise. En 2011, la société Krystallon, devenue Hamworthy Krystallon, a été acquise par Wärtsilä et c'est alors que les procédés d'épuration en circuit fermé ont été intégrés au portfolio de l'entreprise. Compte tenu de son profil d'expérience particulier dans le domaine de l'exploitation maritime et de l'épuration, M. Scaplehorn est désormais à la tête des équipes de mise en service pour l'ensemble des projets d'épuration. M. Scaplehorn est titulaire d'un certificat de compétence de 1re classe (moteurs). Il détient un diplôme d'études supérieures en administration des affaires.



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

M. 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 (APPR). Le port 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'APPR. Ancien étudiant de l'Université de Victoria (géographie, histoire, anglais), il occupe actuellement la présidence de la Chambre de commerce du district de Prince Rupert.



> **Ellen W. Watson**, *Port de Seattle*

Mme Watson a contribué pendant quatre ans au programme environnemental pour la qualité de l'air du Port de Seattle, à titre de gestionnaire du programme environnemental. Elle a notamment chapeauté la mise sur pied de programmes de réduction des émissions atmosphériques visant à atteindre les indices de rendement définis dans le cadre de la stratégie Northwest Ports Clean Air Strategy. Dans le cadre de ses fonctions, elle a été appelée à collaborer avec l'organisme Puget Sound Clean Air Agency pour la mise sur pied d'un programme de combustibles écologiques à quai. Elle a également supervisé les démarches du Port de Seattle pour réaliser l'inventaire des émissions atmosphériques maritimes de Puget Sound en 2011, en plus de coordonner les mesures entreprises par le Port de Seattle, le Port de Tacoma et le Port Metro Vancouver pour la mise à jour de l'initiative Northwest Ports Clean Air Strategy.



> **Greg Wirtz**, *Cruise Lines International Association – North West & Canada*

Greg Wirtz a été nommé président de la North West & Canada Cruise Association, en avril 2011. Acteur chevronné au sein de l'industrie, M. Wirtz cumule plus de vingt ans d'expérience en marketing, en planification et dans le domaine de l'expansion commerciale. À titre de directeur de l'expansion du commerce de Port Metro Vancouver, il a chapeauté les activités de marketing et d'exploitation du secteur des croisières au sein du port d'attache de croisière le plus important et le plus reconnu au Canada. M. Wirtz a également fait valoir son leadership à l'échelle sectorielle par l'entremise des fonctions qu'il a occupées à la présidence de l'organisme Cruise British Columbia et de la Pacific Rim Cruise Association.



> **Alexandra Woodworth**, *Georgia Strait Alliance*

Au fil de son parcours professionnel, Mme Woodworth a su conjuguer sa présence dans le monde universitaire, son engagement public ainsi que ses activités de conscientisation à l'égard des enjeux climatiques et énergétiques. Née à Vancouver où elle a grandi, Mme Woodworth est titulaire d'un baccalauréat en géographie de l'Université de Victoria. Elle a par la suite réalisé des travaux de cycles supérieurs au Royaume-Uni, où elle a étudié les communications environnementales au University College London avant d'obtenir un doctorat à l'University of East Anglia portant sur l'engagement public envers la cause des changements climatiques. Mme Woodworth a collaboré à de nombreuses campagnes de grande visibilité en vue de consolider les politiques environnementales au Royaume-Uni. Elle dirige actuellement le programme énergétique et de transport maritime de l'organisme Georgia Strait Alliance.



## REMERCIEMENT SPÉCIAL À NOS COMMANDITAIRES <OR>



## COMMANDITAIRES <ARGENT>



## COMMANDITAIRES <BRONZE>



## COMMANDITAIRES <MÉDIA>



# MERCREDI, 29 MAI 2013

Activités  
pré-conférence

## APRÈS-MIDI - VISITE EN BATEAU DU PORT

Présenté par :



## EN SOIRÉE (17 H 30) - COCKTAIL D'OUVERTURE [GEORGIA]

Présenté par :



# JEUDI, 30 MAI 2013

7 h 30 INSCRIPTION & PETIT DÉJEUNER [GEORGIA]

8 h 30 **PASSER À L'ACTION : COMMENT LES COMPAGNIES ET LES ORGANISATIONS MARITIMES FONT-ELLES FACE AUX DÉFIS DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ?** [PLAZA A+B]

*Robin Silvester, PDG, Port Metro Vancouver*

*Jonathan Whitworth, PDG, Seaspan ULC*

Conférencier invité : *Andreas Chrysostomou, ancien président du CPMM à l'OMI*

10 h 00 PAUSE CAFÉ & VISITE DE L'EXPOSITION [GEORGIA]

10 h 30 **LA ZCE EN AMÉRIQUE DU NORD : DES LEÇONS À TIRER** [PLAZA A+B]

- **La ZCE en Amérique du Nord - réglementation vs réalité**  
*Hauk Larsen Wahl, DNV Petroleum Services*
- **Le transport maritime de courte distance : analyse critique de la ZCE en Amérique du Nord**  
*Ron Sahu, consultant*
- **La ZCE en Amérique du Nord : le point de vue des croisiéristes**  
*Greg Wirtz, Cruise Lines International Association – North West & Canada*

**DÉFIS SOCIOÉCONOMIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX** [PLAZA C]

- **Cartographie de la qualité des sols et rapports de pollution**  
*Carole Nuttall, Port de Montréal*
- **Dragage marin aux terminaux Pacific Coast : planifier le développement durable**  
*Andrew MacKay, Envirochem Services Inc.*
- **Modernisation d'un chantier maritime : améliorer l'environnement, l'efficacité et la production**  
*Tony Matergio, Seaspan ULC*
- **Une approche de partenariat stratégique en matière de développement durable**  
*Jason Scherr, Administration portuaire de Prince Rupert*

12 h 00 DÎNER [ENGLISH BAY + CYPRESS (3<sup>e</sup> ÉTAGE)]

13 h 15 **DIFFÉRENTES PERSPECTIVES SUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE AU SEIN DE L'INDUSTRIE MARITIME** [PLAZA A+B]

Conférencière invitée : *Johanne Gélinas, Raymond Chabot – Grant Thornton « Pourquoi avoir une organisation responsable est plus important qu'il n'y paraît ? »*

- **Des ONGE à l'industrie : comparaison des objectifs, moyens et défis reliés à l'implantation du développement durable**  
*Hilary Miller, SMIT Marine Canada*
- **Vers un développement réellement durable dans l'industrie maritime**  
*Alexandra Woodsworth, Georgia Strait Alliance*
- **Réduire efficacement les émissions de l'industrie maritime grâce aux mesures volontaires**  
*Ellen L. Watson, Port of Seattle*

15 h 00 PAUSE CAFÉ & VISITE DE L'EXPOSITION [GEORGIA]

15 h 30 **FORUM SUR LES TECHNOLOGIES VERTES** [PLAZA A+B]

Dix courtes présentations sur les nouvelles technologies et l'innovation par des exposants au GreenTech 2013

17 h 30 **CÉRÉMONIE DE CERTIFICATION** [SEYMOUR + GROUSE (3<sup>e</sup> ÉTAGE)]

Présentation des **Certificats 2012** aux participants du programme environnemental de l'Alliance verte

Conférencier invité : *Ian Anderson, Président, Kinder Morgan*

**Cocktail et hors d'oeuvres** pour les délégués du colloque et les invités

# VENDREDI, 31 MAI 2013

7 h 30 PETIT DÉJEUNER [GEORGIA]

8 h 30 **RÉCOMPENSER LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE** [PLAZA A+B]

- **Programme Eco Action**  
*Ronan Chester, Port Metro Vancouver*
- **Évaluation de la performance environnementale des navires (MVEP) : mesures quantitatives pour dix émissions atmosphériques dominantes et flux d'effluents**  
*Eleanor K.N. Kirtley, The Glosen Associates*
- **Trouver un navire vert dans un océan bleu**  
*Eric Clarke, Rightship*

10 h 00 PAUSE CAFÉ & VISITE DE L'EXPOSITION [GEORGIA]

10 h 30 **L'ALLIANCE VERTE EN PRATIQUE : LES INITIATIVES ENVIRONNEMENTALES DES ARMATEURS** [PLAZA A+B]

- **Le système hybride de traitement des eaux de ballast de Fednav : la réponse d'une compagnie canadienne à plus de 13 ans de contraintes réglementaires américaines**  
*Georges Robichon, Fednav & Hugh MacIsaac, Great Lakes Institute of Environmental Research*
- **Installation d'une nouvelle technologie d'épurateur pour naviguer sur les Grands Lacs**  
*Mira Hube & Robert Houston, Algoma Central Corporation | Andy Scaplehorn, Wärtsilä*
- **Première certification « Ici on Recycle » pour un navire**  
*Daniel Côté, Groupe Desgagnés*

**COMPRENDRE ET PALLIER LES INCIDENCES SUR LES MILIEUX MARIN ET CÔTIER** [PLAZA C]

- **Habitats de réserve - une réponse proactive aux exigences de compensation**  
*Scott Northrup & Eriko Arai, Hemmera*
- **Implanter un observatoire environnemental : des données scientifiques pour guider les décisions**  
*Stéphane Richard, Observatoire global du St-Laurent*
- **Intervention en cas de déversements en milieu marin en Colombie-Britannique**  
*Mark Johncox, Western Canada Marine Response Corporation*

12 h 00 DÎNER [ENGLISH BAY (3<sup>e</sup> ÉTAGE)]

13 h 30 **LE GNL ET L'INDUSTRIE MARITIME : DE LA TABLE À DESSIN AUX ACTIONS CONCRÈTES** [PLAZA A+B]

- **Développement du GNL sur la Côte Ouest**  
*Craig Jackson, Shell LNG*
- **Impacts environnementaux potentiels du GNL en situations d'urgence**  
*Marcel LaRoche, Lloyd's Register Canada*
- **En Amérique, l'ère est aux navires propulsés au GNL**  
*John Hatley, Wärtsilä North America Inc.*
- **Le GNL : un carburant de remplacement pour les traversiers côtiers de la Colombie-Britannique**  
*Greg Peterson, BC Ferry Services Inc.*

15 h 00 **CLÔTURE** [PLAZA A+B]