



GREEN MARINE / ALLIANCE VERTE

2011
AUGUST 22 AOÛT

GREEN **marine** magazine de l'Alliance **VERTE**

Green Marine
wins international award

2011:

Expansion, improvement,
heightened credibility

Reconnaissance
internationale pour
l'Alliance verte

2011 :

Expansion, développement
et crédibilité accrue



A SPECIAL PUBLICATION OF | NUMÉRO SPECIAL DE

Canadian | **Transportation &
Sailings | Trade-Logistics**

www.canadiansailings.ca



Printed on recycled paper
Imprimé sur papier recyclé

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

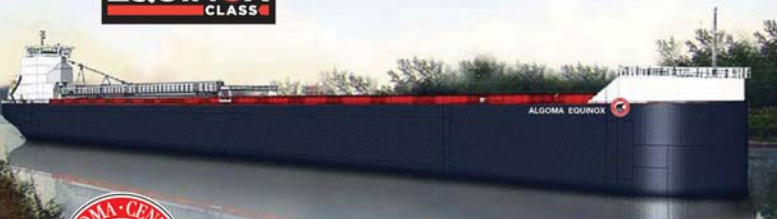
LAUNCHING A NEW ERA IN ENVIRONMENTAL EFFICIENCY

Consistent with our commitment to environmental sustainability, Algoma will be introducing a series of new vessels to our existing dry-bulk fleet starting in 2013.

The new vessels – called the Equinox Class – will include both self-unloaders and gearless bulk carriers. Developed by Algoma together with a team of world class vessel designers, architects, and engineers; these state-of-the-art vessels represent the next generation of Great Lakes bulk carriers.

These new vessels will significantly reduce the environmental footprint of our Great Lakes dry-bulk fleet.

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



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





Clean Machine



FEDNAV



We are committed to environmentally responsible
business and operating practices.
View our environmental policy at www.fednav.com

Publisher & Editor/
Éditrice & Rédactrice en chef
Joyce Hammock

Associate Editor/
Rédacteur adjoint
Brent Frederick

Editorial Assistant/
Assistante – éditorial
France Normandeau

Creative Coordinator/
Coordonatrice – graphisme
Maïa Godon

Associate Creative Coordinator/
Coordonatrice adjointe – graphisme
Karen Halliday

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

Advertising Sales Representative/
Représentant des ventes
Don Burns

Contributing Writer/
Contributeurice
Julie Gedeon



Printed on recycled paper/
Imprimé sur papier recyclé

Printed by /
Imprimé par  Transcontinental



Publisher of Canadian Sailings magazine/
Éditeur de la revue Canadian Sailings
PUBLICATIONS MAIL AGREEMENT NO. 41967521
RETURN UNDELIVERABLE CANADIAN ADDRESSES TO
GREAT WHITE PUBLICATIONS INC.
185, AVENUE DORVAL, BUREAU 304,
DORVAL, QC H9S 5J9
email: subscribers@canadiansailings.ca

Cover photos/photos page couverture: Nordreisender,
Sergej-Khackimilun.

ADVERTISERS

Algoma	IFC
Canada Steamship Lines	ORC
Canform Inc.	27
Det Norske Veritas (Canada) Ltd	11
Empire Stevedoring	5
Fednav	3
Georgian College	53
Group Desgagnés Inc.	47
Hermont Marine Inc.	23
Island Tug	51
Lower Lakes Towing Ltd.	37
McAsphalt Industries Ltd.	43
Ministère des Transports du Québec	16
Oceanex	55
Port of Montreal	18
Saint John Port Authority	33
St. Lawrence Seaway	9
TBS International	31
URG Marine Inc.	46

GREENmarine

magazine de

L'Alliance VERTE

Green Marine receives prestigious Sustainable Shipping Award

8

- BIGGER AND BETTER
Green Marine builds on early strengths to become a continental force
- Green Marine receives prestigious Sustainable Shipping Award
- 2011 marks Green Marine's expansion, improvement and heightened credibility
- 2010 performance results show notable efforts
- Green Marine expands board to include West Coast representatives
- Port of Saint John becomes Green Marine participant
- Green Tech 2011 sparks honest discussions about the nature of government/industry collaboration
- Green Marine welcomes Seaspan's input on shipyards and tug fleets
Seaspan employees roll up their sleeves to help coastlines
- Reformar puts Coriolis II on the radar of marine researchers
Reformar's Green Marine participation leads to greater industry co-operation

L'Alliance verte reçoit un prestigieux Sustainable Shipping Award

10

- PLUS GRAND ET PLUS INFLUENT
L'Alliance verte prend appui sur ses réussites pour étendre son action à l'échelle du continent
- L'année 2011 marque l'expansion, l'amélioration et une crédibilité accrue de l'Alliance verte
- Les résultats de 2010 témoignent des efforts remarquables de l'industrie
- L'Alliance verte élargit son conseil d'administration pour y accueillir des représentants de la côte Ouest
- Le Port de Saint John devient un des participants de l'Alliance verte
- Green Tech 2011 suscite de franches discussions sur la nature de la collaboration entre gouvernement et industrie
- Chantiers maritimes et remorqueurs : l'Alliance verte salue la contribution de Seaspan
Les employés de Seaspan conjuguent leurs efforts pour nettoyer le littoral
- Reformar met le Coriolis II sur le radar des chercheurs marins
L'adhésion de Reformar à l'Alliance verte ouvre la voie à une plus grande collaboration dans l'industrie

L'Alliance verte remercie le ministère des Transports du Québec pour leur généreuse contribution qui a permis de traduire le Magazine de l'Alliance verte en français.

Green Marine thanks the Quebec Transport Ministry for its generous sponsorship, which made possible the translation to French of Green Marine Magazine.

EASTERN CANADIAN PORTS

THUNDER BAY, ON

QUEBEC, QC

HALIFAX, NS

ST JOHN, NB

MONTREAL, QC

TORONTO, ON

ST JOHN'S NL



WE'LL TAKE IT FROM HERE

We built our reputation by first building a network of world-class Stevedoring operations in North America.

We then strengthened that reputation by providing uncompromising service, ensuring the safe and swift handling of containerized goods at every port in which we operate.

At Empire Stevedoring, no project is too big or small; too simple or complex — we handle every shipment with the highest level of efficiency and professionalism, on time and on budget using the latest cargo-handling technology and best-in-class practices in the industry.

Entrust your next shipment with Empire Stevedoring, the cargo-handling specialist since 1931.

US GULF COAST PORTS

HOUSTON, TX

BATON ROUGE, LA

MOBILE, AL

NEW ORLEANS, LA



**Empire
Stevedoring**

500 Place d'Armes, Suite 2800
Montreal, QC H2Y 2W2 (Canada)
Tel: (514) 288-2221
Fax: (514) 288-1148
achodos@empstev.com
goro@empstev.com

www.empirestevedoring.com



GREEN MARINE / ALLIANCE VERTE

BIGGER AND BETTER

Green Marine builds on early strength to become a continental force

The Green Marine environmental program has come a long way since its launch almost four years ago. As you may recall, the program began as a voluntary effort by the maritime industry to continually improve its environmental performance in the Great Lakes-St. Lawrence region. In response to a number of inquiries from across North America about joining the program, Green Marine's board of directors opted to welcome participants from elsewhere in Canada and the United States in an effort to make the program a truly North American initiative.

We are pleased to welcome five new participants from the West Coast, three from the East Coast, and six from the Great Lakes-St. Lawrence region, bringing the total number to 56.

Green Marine also has more partners – 36 in all with the addition of six new companies from Canada, the United States and Europe prepared to help our participants to reduce their environmental footprint with innovative products, services and expertise.

We also welcome the Great Lakes and St. Lawrence Cities Initiative among the 35 government agencies, environmental groups, municipalities and other valued stakeholders that are official supporters of our program.

As a result, Green Marine's membership has risen by more than 20 per cent over the last year, which is the largest increase since the program's inception in 2007.

The program is garnering international recognition, too. For the second consecutive year, Green Marine was among the finalists at the Sustainable Shipping Awards, and on July 7, in London, I had the honour of accepting, on behalf of Green Marine, the Green Shipping Initiative of the Year award. You can



read more about this and all of our new members in this issue of Green Marine Magazine.

Most of Green Marine's success derives from the great results we were able to publish about each of our participants a year ago. For the first time, there was statistical proof that Green Marine really works in terms of improving the environmental performance of a significant portion of the marine industry.

What's great is that our participants have further improved on those results, as you'll read in this issue, along with some of the ways our members are making the maritime industry as environmentally friendly as possible.

This issue also features highlights of our annual Green Tech conference, which was held for the first time in the United States. Judging from the feedback from delegates who attended the two-day event in Chicago, Green Tech 2011 was a definite success.

We invite you to read about the many plans for the months ahead. Green Marine will be very busy as we continue our recruiting efforts, update and expand our program to keep apace or ahead of regulations, and take on new environmental challenges. All of this will make Green Marine an even more comprehensive and effective program.

To everyone who has helped to make Green Marine the success it is to date, many thanks. We hope you enjoy this issue and then pass it along to someone who you think should join our efforts.

David Bolduc,
Executive Director



GREEN MARINE / ALLIANCE VERTE

PLUS GRAND ET PLUS INFLUENT

L'Alliance verte prend appui sur ses réussites pour étendre son action à l'échelle du continent

Beaucoup d'eau a coulé sous les ponts depuis le lancement du programme environnemental de l'Alliance verte, il y a presque quatre ans. Comme vous vous en souvenez peut-être, le programme est né de la volonté de l'industrie maritime de continuellement améliorer sa performance environnementale dans la région du Saint-Laurent et des Grands Lacs. En réponse à de nombreuses demandes d'adhésion affluant de partout en Amérique du Nord, le conseil d'administration de l'Alliance verte a décidé d'accueillir des participants du reste du Canada et des États-Unis dans le programme dans le but d'en faire une initiative nord-américaine.

Nous sommes heureux d'accueillir cinq nouveaux participants de la côte Ouest, trois de la côte Est et six de la région du Saint-Laurent et des Grands Lacs, ce qui porte le nombre total à 56.

L'Alliance verte peut également compter sur la participation de ses partenaires, 36 au total en comptant les six nouvelles entreprises du Canada, des États-Unis et de l'Europe, qui se sont engagés à aider nos participants à réduire leur empreinte écologique en ayant recours à des produits, des services et de l'expertise novateurs.

Nous accueillons également l'Alliance des villes des Grands Lacs et du Saint-Laurent, qui compte parmi les 35 organismes publics, groupes environnementaux, municipalités et autres intervenants importants qui soutiennent officiellement notre programme.

Le nombre de membres de l'Alliance verte a ainsi bondi de 20 pour cent au cours de la dernière année, ce qui représente la hausse la plus importante depuis la création du programme en 2007.

Le programme a également acquis une reconnaissance internationale. Pour une deuxième année consécutive, l'Alliance verte figurait parmi les finalistes des Sustainable Shipping Awards, et, le 7 juillet dernier, j'ai eu l'honneur d'accepter le prix Green Shipping Initiative of the Year, à Londres, au nom de l'Alliance verte. Vous pouvez en apprendre davantage sur ce prix, ainsi que sur nos nouveaux mem-

bres, en consultant cette édition du magazine de l'Alliance verte.

Le succès de l'Alliance verte repose en grande partie sur les excellents résultats que nous avons publiés il y a un an sur chacun des participants. Pour la première fois, nous avons eu la preuve que l'action de l'Alliance verte contribue réellement à améliorer la performance d'une grande partie de l'industrie maritime.

Plus impressionnant encore, un an plus tard, les résultats de nos participants ont continué de s'améliorer, comme vous le constaterez en lisant ce numéro; vous découvrirez également certains moyens mis en œuvre par nos membres pour rendre l'industrie maritime aussi respectueuse de l'environnement que possible.

Ce numéro présente aussi les faits saillants de notre colloque environnemental annuel sur les technologies vertes, qui a eu lieu pour la première fois aux États-Unis. Si l'on se fie aux commentaires des délégués ayant assisté à l'événement qui s'est tenu sur deux jours à Chicago, Green Tech 2011 a été une grande réussite.

Nous vous invitons à lire au sujet des nombreux projets qui s'annoncent pour les mois à venir. L'Alliance verte s'activera à recruter de nouveaux membres, à mettre à jour et à développer son programme afin de garder un pas d'avance sur la réglementation en vigueur ou à venir, ainsi qu'à relever de nouveaux défis environnementaux. Grâce à toutes ces actions, le programme de l'Alliance verte sera encore plus complet et efficace.

À tous ceux qui ont contribué au succès de l'Alliance verte, je vous remercie sincèrement. Nous espérons que ce numéro vous plaira et que vous le ferez connaître à une personne qui selon vous devrait soutenir nos efforts.

David Bolduc,
Directeur général



GREEN MARINE / ALLIANCE VERTE

GREEN MARINE,
A WAVE WORTH RIDING

GREEN MARINE

receives prestigious

SUSTAINABLE SHIPPING AWARD

BY JULIE GEDEON

Win in Green Shipping Initiative of the Year category recognizes everyone's efforts



Gaining an increasing reputation for its credible and transparent work and for challenging participating companies to improve their environmental performance beyond regulatory compliance, the winner of this year's Green Shipping Initiative award has the potential for a global reach to lead the marine transportation industry to environmental excellence.

Green Marine's efforts were recognized on an international scale July 7 when the environmental program received the prestigious Sustainable Shipping Award in the category of Green Shipping Initiative of the Year for 2011. The award was created to bring



Photo courtesy Green Marine

Green Marine's David Bolduc with Green Shipping Initiative award.

attention to innovative efforts being made worldwide to improve the maritime industry's environmental sustainability. Other nominees in the category this year included the Carbon War Room, DNV, Rightship and Royal Caribbean.

David Bolduc, Green Marine's exec-



utive director, proudly accepted the award on behalf of Green Marine at the Radisson Blu Hotel in London, England, before a room filled with environmental and marine industry experts from around the globe.

"Green Marine's participants deserve to be recognized and applauded for the extraordinary efforts they've undertaken to improve their environmental performance, which is why I would like to take this occasion to congratulate all of the shipowners, ports, terminals and shipyards participating in the program for their commitment to the environment and the significant progress they've made on this front," he said.

Ray Johnston, Green Marine's chair, echoed that sentiment back home in North America. "This award belongs to everyone who has been involved in making Green Marine the

success it is since its launch less than four years ago," he said. "It recognizes both the significant commitment by more than 50 marine enterprises towards continual and measurable improvement when it comes to environmental performance, and the numerous hours that our participants, partners and supporters have voluntarily spent to help devise, refine, update or otherwise assist the program in strategic meetings and at conferences, as well as promote its value to others."

This marked the second year in a row that Green Marine had been selected as a finalist in the Green Shipping Initiative category.

The 2011 judging panel consisted of representatives from transport and environmental organizations, including SustainableShipping.com, the International Chamber of Shipping,

World Wildlife Fund (WWF), Maersk Line and IKEA UK.

"We really appreciate the judging panel recognizing the program's success in fostering a clearly defined but steadily expanding culture when it comes to environmental sustainability within North America's maritime industry," Mr. Johnston said. "We also congratulate all of the other finalists and winners and truly appreciate being in such admirable company."

Mr. Bolduc particularly appreciated the award for the boost it gives a still fairly young environmental initiative. "There's no doubt this award will greatly broaden Green Marine's recognition and result, I hope, in many more enterprises joining our program," he said. "It also inspires us to continue to work hard to ensure that Green Marine achieves even greater heights in the future." ■

The Great Lakes St. Lawrence Seaway System



Refreshing

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

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

Water way to go!

www.hwyH2O.com



The St. Lawrence
Seaway Management
Corporation

Corporation de Gestion
de la Voie Maritime
du Saint-Laurent

GO
H₂O

L'ALLIANCE VERTE

reçoit un prestigieux

SUSTAINABLE SHIPPING AWARD

PAR JULIE GEDEON

Le prix reçu dans la catégorie
Green Shipping Initiative of the Year
souligne les efforts de chacun



Se forgeant une réputation croissante grâce à son travail crédible et transparent et pour avoir mis au défi les entreprises participantes à rehausser leur performance environnementale au-delà de la conformité à la réglementation, le gagnant du prix Green Shipping Initiative pourrait avoir une portée internationale lui permettant d'instaurer l'excellence en environnement au sein de l'industrie du transport maritime.

Le 7 juillet, les efforts de l'Alliance verte ont été soulignés à l'échelle internationale. En effet, le programme environnemental a reçu un prestigieux Sustainable Shipping Award dans la catégorie Green Ship-

ping Initiative of the Year pour 2011.

Le prix a été institué pour récompenser les efforts novateurs fournis à l'échelle internationale pour améliorer la durabilité environnementale de l'industrie maritime. Cette année, six autres finalistes étaient en lice dont

the Carbon War Room, DNV, Rightship et Royal Caribbean.

Le directeur général de l'Alliance verte, David Bolduc, a fièrement accepté le prix au nom de l'Alliance verte à l'hôtel Radisson Blu de Londres, en Angleterre, dans une salle remplie d'experts de l'environnement et de l'industrie maritime provenant de toutes les régions du monde.

M. Bolduc a déclaré : « Les participants de l'Alliance verte méritent grandement d'être reconnus et récompensés pour les efforts extraordinaires qu'ils ont fait pour améliorer leur performance environnementale. C'est pourquoi je profite de l'occasion pour féliciter tous les armateurs, ports, terminaux et chantiers maritimes pour leur engagement et les progrès accomplis. »



De ce côté-ci de l'Atlantique, le président de l'Alliance verte, Ray Johnston, a abondé dans le même sens. « Ce prix appartient à tous ceux qui ont contribué au succès que l'Alliance verte connaît depuis son lancement, il y a moins de quatre ans », a-t-il déclaré. « Le prix souligne l'engagement important pris par plus de 50 entreprises maritimes vis-à-vis de l'amélioration constante et mesurable de leur performance environnementale, ainsi que les nombreuses heures que nos participants, nos partenaires et nos supporteurs ont volontairement consacrées à la conception, au perfectionnement et à la mise à jour du programme au cours de réunions stratégiques et de conférences, en plus de promouvoir l'intérêt du programme auprès

d'autres intervenants. »

C'est la deuxième année consécutive que l'Alliance verte est finaliste aux Sustainable Shipping Awards. Cette fois-ci, le jury était composé de représentants d'organismes environnementaux et de transport, dont Sustainable Shipping.com, la International Chamber of Shipping, le Fonds mondial pour la nature (WWF), Maersk Line et IKEA UK.

« Nous sommes vraiment heureux que le jury reconnaisse le succès du programme de l'Alliance verte dans le développement d'une culture clairement définie mais en croissance constante en matière de durabilité environnementale au sein de l'industrie maritime nord-américaine », a affirmé M. Johnston. « Nous tenons également à

féliciter tous les autres finalistes et gagnants et nous sommes fiers de faire partie de ce groupe remarquable. »

M. Bolduc a tout particulièrement apprécié le prix en raison de l'essor qu'il donnera à une initiative environnementale encore très récente. « Il est certain que ce prix rehaussera considérablement la reconnaissance envers l'Alliance verte et multipliera de beaucoup, je l'espère, le nombre des entreprises qui se joindront à notre programme », a-t-il déclaré. « Cette récompense internationale nous motive également à continuer de travailler fort pour s'assurer que l'Alliance verte continue de se surpasser. » ■

Environmental performance – challenges and solutions



Environmental issues are top priority for DNV. Our vision is "Global impact for a safe and sustainable future." DNV is already serving the industry extensively within this field, and we are spending considerable resources to develop state-of-the-art competence and services. We are pleased to service the shipping industry with a wide range of environmental services and contribute to sustainable development that benefits all of us. Let us see how we can support you in developing your competitive edge.

Classification • Certification • Statutory Services • Maritime Advisory Services

Det Norske Veritas (Canada) Ltd

DNV Halifax halifax@dnv.com
DNV Montreal montreal@dnv.com
DNV St John's StJohns@dnv.com
DNV Vancouver vancouver@dnv.com
DNV Ottawa Ottawa@dnv.com





2011 MARKS GREEN MARINE'S expansion, improvement and heightened credibility

— BY JULIE GEDEON —

Year ahead promises to be even busier with continued recruitment, program updates, and more environmental issues being addressed

Green Marine has significantly expanded its environmental program for the maritime industry over the last year in terms of membership and geographic scope. "The 14 new participants from the West Coast, Atlantic Canada, and the Great Lakes-St. Lawrence region make Green Marine a truly North American initiative," said David Bolduc, Green Marine's executive director. "Our 56 participants, 36 partners and 35 supporters bring our membership to 127 within four years, which reflects the program's value in helping marine transportation companies on their road to environmental sustainability."

Last fall's recruitment campaign resulted in the Prince Rupert Port Authority becoming the first West Coast participant. The port joined after reviewing the Green Marine program and determining that the structure worked well for addressing the major environmental issues related to marine transport in any and all North American waters.

"It's great how the Prince Rupert Port Authority and other maritime enterprises are realizing that Green Marine has a solid framework for defining the industry's environ-

mental challenges and then credibly measuring their progress in dealing with each of those issues," said Ray Johnston, Green Marine's chair.

Green Marine welcomed three additional Great Lakes companies into the fold last autumn: McAsphalt Marine Transportation Limited, Mission Terminals Ltd. and Provmar Fuels.

In Atlantic Canada, Green Marine was delighted to have the Saint John Port Authority in New Brunswick join the program in mid-June.

INTERNATIONAL SCOPE

"During the second half of 2010, extensive work was done to adapt the program for an international shipping fleet," Mr. Bolduc said. "Roymar Ship Management helped significantly with this reassessment before joining the program in January."

Green Marine began another new phase in its growth last spring with the addition of four tug-and-barge companies: Seapan Marine Corporation, Atlantic Towing Limited, Island Tug and Barge Limited, and SMIT Canada Inc.

"Seaspan's decision to include its shipyard operations represents another important step in Green Marine's evolution," Mr. Bolduc said.

FULLY VERIFIED

This year's external verification of all the ports and terminals participating in the program heightens Green Marine's credibility. "All of our initial participants have now had their self-evaluations checked by an independent auditor approved by Green Marine," Mr. Bolduc said. "And this will continue to be done on a regular basis."

In keeping with its pledge to be open and inclusive, Green Marine has invited representatives from environmental groups, academia and government to participate on Green Marine's committees. "We hope this will achieve a better overall understanding of the environmental challenges faced by the maritime industry and lead to additional solutions," Mr. Bolduc said.



All these efforts aren't going unnoticed. For the second year in a row, Green Marine was named a finalist at the Sustainable Shipping Awards. This year, Green Marine won the Green Shipping Initiative of the Year award over six other contenders.

NUMEROUS PROSPECTS

The months ahead will be extremely busy, as Green Marine continues to focus on membership expansion in Canada and the United States.

Mr. Johnston sees great potential for such expansion. "Green Marine remains a unique program within the marine industry that company heads are recognizing for its clarity and credibility," he said. "Our commitment to continual improvement and transparency through an external verification process always impresses people, especially the fact that the results of each and every participant are made public in a clear and comparable way."

Part of the recruitment drive will focus specifically on terminal operators. "The program is ideal for them to assess their environmental footprint and then measure their progress in a way that's easily conveyed to customers who are increasingly concerned about greening their supply chains," Mr. Johnston said.

The addition of Manon Lanthier to Green Marine's staff as communications officer will greatly help to get the word out.

ADDITIONAL CRITERIA

Other activities will focus on updating, improving and expanding the program's criteria. Green Marine is estab-

lishing new performance indicators for ports and terminals dealing with the prevention of water and land pollution. Work has started on developing new criteria for shipyards.

"We're also setting out to establish an entirely new performance indicator regarding waste management for shipowners as of 2012," Mr. Bolduc said.

Ensuring that all of Green Marine's criteria meet or surpass regulations at the international, federal, provincial/state and local levels is always a major undertaking but especially in the months ahead. "With regulatory compliance being our criterion for the first of our five performance levels, the new and varied legislation scheduled to take effect in 2012 is a real game-changer," Mr. Bolduc said. "What is now ranked as Level 4 or 5 might become Level 1."

Green Marine's committees are already looking at how the program must evolve to meet the overarching goal of participants achieving environmental performance results that go well beyond regulatory compliance. ■



L'année 2011 marque l'expansion, l'amélioration et une crédibilité accrue de **L'ALLIANCE VERTE**

PAR JULIE GEDEON

L'année prochaine promet d'être encore plus occupée : recrutement, mises à jour du programme et nouveaux enjeux environnementaux





Au cours de la dernière année, l'Alliance verte a considérablement étendu la portée de son programme environnemental pour l'industrie maritime en termes de nombre de membres et de représentation géographique. Les 14 nouveaux participants de la côte Ouest, du Canada atlantique et de la région des Grands Lacs et du Saint-Laurent font de l'Alliance verte une initiative pleinement nord-américaine », a affirmé David Bolduc, directeur général de l'Alliance verte. « Nos 56 participants, 36 partenaires et 35 supporteurs ont fait monter le nombre de membres à 127 en quatre ans, ce qui démontre l'importance du programme pour les compagnies de transport maritime qui souhaitent être accompagnées dans leurs efforts de développement durable. »

La campagne de recrutement organisée l'automne dernier a permis l'adhésion de l'Administration portuaire de Prince Rupert, le premier participant de la côte Ouest. Le port a adhéré à l'Alliance verte après avoir examiné le programme et déterminé que sa structure pouvait répondre aux grandes questions environnementales liées au transport maritime dans les eaux nord-américaines.

« C'est bien que l'Administration portuaire de Prince Rupert et d'autres entreprises maritimes se rendent compte que l'Alliance verte dispose d'une structure solide pour définir les défis environnementaux de l'industrie et mesurer, de manière crédible, les progrès faits dans ce sens », affirme Ray Johnston, président de l'Alliance verte.

Trois autres compagnies des Grands Lacs ont joint les rangs de l'Alliance verte cet automne: McAsphalt Marine Transportation Limited, Mission Terminals Ltd. et Provmar Fuels.

Au Canada atlantique, l'Alliance verte a eu la joie d'accueillir l'Administration portuaire de Saint John au Nouveau-Brunswick à la mi-juin.

VISÉES INTERNATIONALES

« Durant la deuxième moitié de 2010, des efforts considérables ont été déployés pour adapter le programme à une flotte internationale », a déclaré M. Bolduc. « Roymar Ship Management a beaucoup aidé l'Alliance verte à réévaluer le programme avant d'y adhérer en janvier. »

L'Alliance verte est entrée dans une nouvelle phase de croissance au printemps dernier en accueillant quatre entreprises de remorqueurs et de chalands: Seaspas Marine Corporation, Atlantic Towing Limited, Island Tug and Barge Limited et SMIT Canada Inc. « La décision de Seaspas d'inclure les opérations de ses

chantiers navals représente une autre étape importante dans l'évolution de l'Alliance verte », a déclaré M. Bolduc.

VÉRIFICATION COMPLÉTÉE

La vérification externe effectuée cette année dans tous les ports et terminaux participant au programme donne plus de crédibilité à l'Alliance verte. « Les auto-évaluations effectuées par l'ensemble de nos participants initiaux ont été vérifiées par un vérificateur indépendant approuvé par l'Alliance verte », a expliqué M. Bolduc. « Ce processus se poursuivra sur une base régulière. »

Pour respecter son engagement d'ouverture, l'Alliance verte a invité les représentants des groupes environnementaux, des universités et des gouvernements à prendre part aux comités de l'Alliance verte. « Nous espérons ainsi offrir une meilleure compréhension globale des défis environnementaux auxquels est confrontée l'industrie maritime et trouver des solutions supplémentaires », a poursuivi M. Bolduc.

Tous ces efforts ne passent pas inaperçus. Pour la deuxième année de suite, l'Alliance verte a été nommée finaliste aux Sustainable Shipping Awards. L'Alliance verte a gagné dans la catégorie « Green Shipping Initiative of the Year » face à six autres finalistes.

DE NOMBREUSES PERSPECTIVES D'AVENIR

Les prochains mois s'annoncent extrêmement occupés car l'Alliance verte souhaite continuer à augmenter le nombre de ses membres au Canada et aux États-Unis.

M. Johnston entrevoit un grand potentiel d'expansion. « L'Alliance verte reste un programme unique au sein de l'industrie maritime; les dirigeants des compagnies le reconnaissent comme étant un programme clair et crédible », a-t-il dit. « Notre engagement d'amélioration continue et de transparence, qui s'appuie sur un processus de vérification externe, impressionne toujours les gens; ce qu'ils apprécient particulièrement c'est que les résultats de chaque participant sont rendus publics d'une manière claire et qui permet la comparaison. »

Une partie de la campagne de recrutement se concentrera sur les opérateurs de terminaux. « Le programme est idéal pour eux. Il leur permet d'évaluer leur empreinte écologique et de mesurer les progrès d'une manière qui soit facilement compréhensible pour les consommateurs de plus en plus désireux de rendre leur chaîne d'approvisionnement plus écologique », a poursuivi M. Johnston. >>



GREEN MARINE / ALLIANCE VERTE

Programmes d'aide financière du

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC



Programme d'aide visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre (PAREGES) par l'implantation de projets intermodaux dans le transport maritime et ferroviaire – 60 millions de dollars d'ici le 31 mars 2013.



Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier, ferroviaire et maritime (PEET) – 18 millions de dollars d'ici le 31 mars 2013.

Financial Assistance Programs of the

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC



Assistance program aiming to reduce or avoid greenhouse gas emissions. This program seeks to implement intermodal freight projects in marine and rail transportation - 60 million dollars by March 31, 2013.



Assistance program for improving energy efficiency in road, rail and marine transportation - 18 million dollars by March 31, 2013.

Pour plus de renseignements, voir section « Programmes d'aide » au :
For more information, see our Assistance Programs section at:

www.mtq.gouv.qc.ca

Transports
Québec



>> L'arrivée de Manon Lanthier comme agente de communication au sein de l'Alliance verte facilitera la circulation de l'information.

CRITÈRES ADDITIONNELS

D'autres activités se concentreront sur la mise à jour, l'amélioration et l'élargissement des critères du programme. L'Alliance verte cherche à établir de nouveaux indicateurs de performance pour les ports et les terminaux en matière de prévention de la pollution de l'eau et des sols. Les travaux sont aussi lancés pour établir de nouveaux critères pour les chantiers maritimes.

« Nous tentons également d'établir un tout nouvel indicateur de performance pour la gestion des déchets des propriétaires de bateaux pour 2012 », a annoncé M. Bolduc.

S'assurer que tous les critères de l'Alliance verte rencontrent ou surpassent les exigences internationales, fédérales, provinciales ou locales est une entreprise considérable, et ce le sera d'autant plus au cours des prochains mois. « La conformité aux règlements étant notre critère pour le premier de nos cinq niveaux de performance, les nouvelles mesures législatives et les modifications aux réglementations existantes qui doivent entrer en vigueur en 2012 changent les règles du jeu, a dit M. Bolduc. « Ce qui est en ce moment classé au niveau 4 ou 5 pourrait se retrouver au niveau 1. »

Les comités de l'Alliance verte cherchent déjà à savoir comment le programme peut évoluer pour rencontrer l'objectif premier des participants : atteindre une performance environnementale qui dépasse de loin les exigences réglementaires. ■





GREEN MARINE,
A WAVE WORTH RIDING

2010 PERFORMANCE RESULTS SHOW NOTABLE EFFORTS

Impressive progress made on all fronts

— BY JULIE GEDEON —

The Green Marine 2010 performance results show that an increasing number of North America's maritime transportation companies are delivering on the commitment to continually improve their environmental record.

“Our third year of evaluations provides graphic evidence of the environmental program's effectiveness in motivating a large segment of the industry to undertake specific actions to further protect the environment,” said David Bolduc, Green Marine's executive director.

A total of 53 participants completed Green Marine's self-evaluation forms for 2010, compared to 44 participants in 2009. The 2010 participants received Green Marine's official certification seal during the awards ceremony held as part of Green Tech 2011 in Chicago on May 25.

Participants have progressively improved their global average on Green Marine's 1-to-5 scale, from Level 2.0 in 2008, to Level 2.5 in 2009, and up to Level 2.9 in 2010. “The steady increase over three years illustrates the positive effect that a voluntary program with clear performance goals can produce,” Mr. Bolduc said.

Ray Johnston, Green Marine's chair, is delighted by how all of the participants have embraced the spirit of the program in concrete ways. “You can see the efforts that every participant is making in terms of instituting better environmental management, training, monitoring, equipment, technology and best practices,” he said.

ALL AUDITED

The 2010 results mark the first time that all of the participants have had their detailed self-evaluations verified by an independent auditor. The program began by having all of the shipowners undergo such verification for their 2009 results. The ports and terminals have done so for 2010.

“Every company that joined Green Marine as a participant before 2010 has now undergone an independent verification by Lloyd's Register Quality Assurance and will routinely do so in the future,” Mr. Bolduc said.

The independent verification gives the program a high degree of credibility, as does the willingness of all the participants to have their individual results published by Green Marine every year.

Mr. Johnston expects shippers will pay more attention to those results as they seek to green their supply chains. “Green Marine's clearly defined priorities and performance rating system make it easy to understand what every company is doing to minimize its environmental footprint,” he said.

MARKED IMPROVEMENTS

The latest results show improvement for all of

>>



>> the issues covered by the program in 2010. (Please see Tables 2 and 3.)

"In order to draw meaningful year-over-year comparisons since 2008, we've excluded new participants from the main 2010 averages," Mr. Bolduc said. "However, the rankings of the nine new participants will be included and used as the basis for comparison next year for the 2011 performance results."

Shipowners have improved their overall ranking from 2.5 in 2008, to 2.9 in 2009, to 3.2 for 2010. (See Table 1.) Their greatest overall improvement has been in cargo residue management where the participants went from an overall 3.1 rating for 2009 to 3.5 for 2010. (See Table 2.)

The Seaway corporations, ports, terminals and shipyards have gone from 1.8 in 2008, to 2.4 in 2009, to 2.6 for last year. (See Table 1.) Port authorities made the biggest progress in terms of demonstrating environmental leadership, going from 2.2 in 2009 (when the performance indicator was first put in place) to 2.4 for 2010. (See Environmental Leadership in Table 3.)

LOADS OF INITIATIVE

Green Marine's environmental framework has prompted a significant number of the program's partici-

pants to voluntarily take measures well beyond the requirements of current regulations. A few examples include:

- 23 ports, terminals and shipyards imposing limits on vehicle engine idling;
- 27 participating companies completing a detailed emissions inventory;
- 10 participants reducing greenhouse gases and/or adopting an energy efficiency plan;
- Nearly 500 ships exercising best practises to prevent oil and cargo residues from being discharged into water.

"What's most impressive is the way all of the participants have used the program's metrics to precisely benchmark their current situation for each of Green Marine's environmental priorities and then immediately embark on ways to improve it," Mr. Johnston said.

Green Marine's commitment to continual improvement will see additional requirements for the 2011 review. These include a new performance indicator for ports, terminals and shipyards to use for the prevention of water and land pollution. Specific criteria will also be developed for shipyards. A number of performance indicators for shipowners will be modified to incorporate anticipated regulatory changes. ■

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

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

SUMMARY OF PROGRESS BY PARTICIPANTS

TABLE 1

Global Average results attained by Green Marine participants

Results based on a scale of 1 to 5

	2008	2009	2010	2010 (including new participants)
Global Average	2.0	2.5	2.9	2.7
Shipowners	2.5	2.9	3.2	2.9
Seaway, Ports, Terminals & Shipyards	1.8	2.4	2.6	2.5

TABLE 2

Average levels attained by Shipowners

Results based on a scale of 1 to 5

	2008	2009	2010	2010 (including new participants)
Invasive Species	2.6	2.7	3.0	2.8
SOx Emissions	3.0	3.7	3.9	3.6
NOx Emissions	2.1	2.6	2.6	2.5
GHG Emissions	2.5	2.9	3.2	2.9
Cargo Residues	2.1	3.1	3.5	3.3
Oily Water	2.0	2.7	2.9	2.6

TABLE 3

Average levels attained by Ports, Terminals and Shipyards

Results based on a scale of 1 to 5

	2008	2009	2010	2010 (including new participants)
GHG Emissions	1.7	2.4	2.6	2.5
Cargo Residues	2.6	2.6	2.8	2.6
Conflicts of Use	1.8	2.5	2.7	2.6
Environmental Leadership	----	2.2	2.4	2.4



Summary of progress
made by participants of the
Green Marine Environmental Program



2010 RESULTS

SHIPOWNERS	Aquatic Invasive Species	Air Emissions (SOx)	Air Emissions (NOx)	Greenhouse Gases	Cargo Residues	Oily Water
Algoma Tankers	3	3	3	3	4	4
Atlantic Towing Limited*	2	5	2	2	na	2
C.T.M.A. Group	2	2	2	2	na	1
Canfornav Inc.	4	4	3	5	4	5
COGEMA	na	2	2	2	na	na
CSL Group Inc.	4	4	3	5	4	3
Fednav Limited	4	3	3	5	5	4
Groupe Desgagnés Inc. / Rigel Shipping Canada Inc.	3	5	3	5	4	4
Lower Lakes Towing	2	2	2	2	2	2
McAsphalt Marine Transportation Ltd.*	3	2	3	3	na	2
McKeil Marine Ltd.	3	5	3	2	2	2
Ocean Group Inc.	na	5	2	2	na	2
Oceanex Inc.	2	5	3	3	na	4
Provmar Fuels Inc.*	na	2	2	2	na	1
Reformar	na	5	2	3	na	2
Seaspan Marine Corporation*	na	5	2	2	na	2
Seaway Marine Transport	3	4	3	3	3	4
SMIT*	na	2	2	2	na	1
Société des Traversiers du Québec	na	5	3	3	na	1
TBS International / Roymar Ship Management Inc.*	2	2	2	2	2	3

* = New participants to the Green Marine Environmental Program

na = not applicable

NOTES

Level 1 - Indicates regulatory compliance

Level 2 - Systematic use of a defined number of best practices

Level 3 - Integration of best practices into an adopted management plan and quantifiable understanding of environmental impact

Level 4 - Introduction of new technologies

Level 5 - Excellence and leadership

The term "na" (not applicable) appears in several places in the tables because of the high degree of operational diversity among participants. The environmental issues covered by the program do not necessarily apply to all participants in the same way. For example, tug and ferry companies do not pump ballast water, container carriers do not have to treat their cargo residues and most ports do not have "conflict of use" issues if they are not located in an urban area.

The results published reflect participants' performance with respect to the performance indicators contained in the Green Marine Environmental Program. Green Marine does not claim to provide an exhaustive evaluation of a given company's environmental performance.

Green Marine does not evaluate participants' regulatory compliance. Given that verification of regulatory compliance is a governmental responsibility, Green Marine grants Level 1 to each participant on a good faith basis. Each participant who joins the Green Marine program makes a commitment to comply with all relevant laws and regulations and to address any instances of non-compliance as expeditiously as possible.



2010 RESULTS

PORTS	Greenhouse Gases	Cargo Residues	Conflicts of Use	Environmental Leadership
Bécancour Waterfront Industrial Park	2	na	na	2
Cleveland-Cuyahoga County Port Authority	2	na	na	3
Duluth Seaway Port Authority	2	2	2	2
Greater Victoria Harbour Authority*	2	na	4	2
Hamilton Port Authority	3	na	2	2
Illinois International Port District	3	na	3	3
Montreal Port Authority	4	4	5	5
Port of Milwaukee	2	na	2	2
Prince Rupert Port Authority*	2	na	2	2
Quebec Port Authority	2	na	2	2
Saguenay Port Authority	2	2	2	2
Sept-Îles Port Authority	3	na	3	3
Société du Port de Valleyfield	2	2	na	2
Thunder Bay Port Authority	1	na	1	2
Toledo-Lucas County Port Authority	2	2	2	1
Toronto Port Authority	1	1	1	2
Trois-Rivières Port Authority	2	na	2	3
Windsor Port Authority	2	na	3	2
ST. LAWRENCE SEAWAY				
St. Lawrence Seaway Development Corporation	2	na	3	2
St. Lawrence Seaway Management Corporation	3	na	2	3
TERMINALS AND SHIPYARDS				
Bunge of Canada Ltd.	4	3	3	na
Empire Stevedoring Company Ltd.	3	na	2	na
Federal Marine Terminals	4	5	4	na
Les Élévateurs de Trois-Rivières	1	1	3	na
Logistec Corporation	4	4	2	na
Mission Terminal Inc.*	1	1	1	na
Montreal Gateway Terminals Partnership	3	na	4	na
Portier Express Inc.	1	2	na	na
Rio Tinto Alcan (Port-Alfred Terminal)	5	5	5	na
Seaspan Marine Corporation (including Seaspan Shipyards)*	3	na	3	na
Ultramar Ltd.	5	na	3	na

na=not applicable



LES RÉSULTATS DE 2010 TÉMOIGNENT DES EFFORTS REMARQUABLES DE L'INDUSTRIE

Des progrès notables sur tous les fronts

PAR JULIE GEDEON

Le dernier rapport de performance de l'Alliance verte révèle qu'un nombre grandissant d'entreprises de transport maritime en Amérique du Nord respectent l'engagement qu'elles ont pris d'améliorer continuellement leurs performances sur le plan environnemental.

Les résultats de notre troisième année d'évaluation montrent clairement que le programme environnemental a incité un vaste segment de l'industrie maritime à poser des gestes concrets pour protéger davantage l'environnement », a souligné le directeur général de l'Alliance verte, David Bolduc.

Cinquante-trois participants ont rempli le formulaire d'auto-évaluation de l'Alliance verte pour l'année 2010, alors que 44 entreprises avaient participé à cet exercice en 2009. Les participants de l'année 2010 se sont vu décerner leur certification officielle de l'Alliance verte lors d'une cérémonie tenue dans le cadre du colloque Green Tech 2011 à Chicago le 25 mai dernier.

Les participants ont progressivement amélioré leurs résultats au cours de ces trois dernières années, passant d'une moyenne globale de 2,0 en 2008, à 2,5 en 2009, pour atteindre 2,9 en 2010, sur une échelle de 1 à 5 établie par l'Alliance verte. « L'augmentation constante observée au cours de ces trois années illustre l'effet positif que peut produire un programme volontaire qui se fixe des objectifs de performance clairs, » a précisé M. Bolduc.

Le président de l'Alliance verte, Ray Johnston, est ravi de constater que les participants ont intégré concrètement l'esprit du programme. « Force est de constater les efforts consacrés par chacun des participants pour améliorer la gestion environnementale, la formation, la surveillance, le matériel, les technologies et les meilleures pratiques dans ce domaine », a souligné M. Johnston.

VÉRIFICATION INDÉPENDANTE DES AUTO-ÉVALUATIONS

C'est la première fois que les auto-évaluations de tous les participants au programme sont vérifiées par un vérificateur indépendant. Le processus de vérification avait commencé en 2009 pour tous les armateurs et s'est poursuivi en 2010 pour les ports et les terminaux.

« Toutes les entreprises qui ont joint l'Alliance verte avant 2010 se sont donc soumises à une vérification externe indépendante effectuée par Lloyd's Register Quality Insurance et il en sera ainsi sur une base régulière à l'avenir », a déclaré M. Bolduc.

Ce mécanisme de vérification indépendante renforce la crédibilité du programme, tout comme le con-



sentement de tous les participants à la publication annuelle de leurs résultats individuels par l'Alliance verte.

M. Johnston prévoit que les transporteurs seront encore plus attentifs à ces résultats, soucieux qu'ils sont de rendre plus verte leur chaîne d'approvisionnement. « Les priorités clairement établies de l'Alliance verte et le système rigoureux d'évaluation des performances aident à cerner les efforts déployés par chaque entreprise pour réduire son empreinte environnementale », a-t-il précisé.

DES AMÉLIORATIONS NOTABLES

Les résultats les plus récents montrent une progression sur tous les fronts et dans tous les volets du programme environnemental en 2010 (voir tableaux 2 et 3).

« Afin de pouvoir établir des comparaisons cohérentes entre tous les résultats depuis l'année 2008, nous avons exclu les résultats des nouveaux participants de la moyenne de 2010 », a noté M. Bolduc. « Mais les résultats des neuf nouveaux participants seront inclus dans les données servant à l'analyse comparative des résultats en 2011. »

Les armateurs ont amélioré leur moyenne globale, passant de 2,5 en 2008, à 2,9 en 2009, et à 3,2 en 2010 (voir le tableau 1). L'amélioration la plus importante a été observée dans la gestion des résidus de cargaison, les participants passant d'une cote de 3,1 en 2009 à 3,5 en 2010 (voir le tableau 2).

Les corporations de gestion de la Voie maritime, les ports, terminaux et chantiers maritimes sont passés de 1,8 en 2008, à 2,4 en 2009, puis à 2,6 en 2010 (voir le tableau 1). Les administrations portuaires ont fait les progrès les plus importants en matière de leadership environnemental, leur cote passant de 2,2 en 2009 (la première année de cet indicateur de performance) à 2,4 en 2010 (voir le tableau 3).

LA MULTIPLICATION DES INITIATIVES

Le programme environnemental de l'Alliance verte a incité les participants à entreprendre une multitude d'initiatives volontaires allant bien au-delà des exigences imposées par la réglementation actuelle à cet égard. En voici quelques exemples :

- 23 ports, terminaux et chantiers maritimes limitent la marche au ralenti des véhicules.
- 27 participants ont complété des inventaires d'émissions (GES, SOx ou NOx).
- 10 participants ont adopté un plan de performance énergétique ou sont en mesure de démontrer une réduction de l'intensité de leurs émissions de gaz à

effet de serre.

- Près de 500 navires de tous types ont mis en application des pratiques visant à réduire les risques de contamination de l'eau par l'huile ou les résidus de cargaison.

« Ce qui est le plus impressionnant, c'est que les participants ont utilisé les paramètres du programme pour se situer avec précision par rapport aux priorités environnementales de l'Alliance verte, et ont aussitôt tenté d'améliorer leur bilan », a conclu M. Johnston.

L'engagement d'amélioration continue de l'Alliance verte se traduira par l'ajout de nouvelles exigences pour l'évaluation de 2011. Ainsi, un indicateur de performance directement relié à la prévention de la pollution terrestre et aquatique sera développé pour les ports, les terminaux et les chantiers maritimes. Des critères spécifiques seront aussi établis pour les chantiers maritimes. Par ailleurs, certains indicateurs de rendement pour les armateurs seront réévalués en profondeur en raison de changements réglementaires imminents. ■

Ensuring crew competence and reliability of bilge water treatment plants



Products:

- RWO Bilge water separators
- Deckma Oil content meters
- Abanaki Oil skimmers
- SW-1000 Fast breaking detergent

Services:

- Bilge alarm calibration
- OWS trouble shooting
- Bilge water evaluation
- Crew training
- Document verification



HERMONT MARINE INC

Tel: (514) 856 1212 www.hermont.com

Bilge water treatment made possible



Rapport sur les progrès des participants

TABLEAU 1

Moyenne globale

(Résultats basés sur une échelle de 1 à 5)

	2008	2009	2010	2010 (incluant les nouveaux participants)
Moyenne globale	2.0	2.5	2.9	2.7
Armateurs	2.5	2.9	3.2	2.9
Voie maritime, ports, chantiers maritimes et terminaux	1.8	2.4	2.6	2.5

TABLEAU 3

Niveaux moyens atteints par les ports, terminaux et chantiers maritimes

(Résultats basés sur une échelle de 1 à 5)

	2008	2009	2010	2010 (incluant les nouveaux participants)
Gaz à effet de serre	1.7	2.4	2.6	2.5
Résidus de cargaison	2.6	2.6	2.8	2.6
Conflits d'usage	1.8	2.5	2.7	2.6
Leadership environnemental	----	2.2	2.4	2.4

TABLEAU 2

Niveaux moyens atteints par les armateurs

(Résultats basés sur une échelle de 1 à 5)

	2008	2009	2010	2010 (incluant les nouveaux participants)
Espèces aquatiques envahissantes	2.6	2.7	3.0	2.8
Émissions de SOx	3.0	3.7	3.9	3.6
Émissions de NOx	2.1	2.6	2.6	2.5
Gaz à effet de serre	2.5	2.9	3.2	2.9
Résidus de cargaison	2.1	3.1	3.5	3.3
Eaux huileuses	2.0	2.7	2.9	2.6



Résumé du rapport sur
**les progrès des participants à
 la politique environnementale de
 l'Alliance verte**



Résultats 2010

ARMATEURS	Espèces aquatiques envahissantes	Émissions atmosphériques (SOx)	Émissions atmosphériques (NOx)	Gaz à effet de serre	Résidus de cargaison	Eaux huileuses
Algoma Tankers	3	3	3	3	4	4
Atlantic Towing Limited*	2	5	2	2	50	2
Canfornav Inc.	4	4	3	5	4	5
COGEMA	50	2	2	2	50	50
Fednav Ltée	4	3	3	5	5	4
Groupe C.T.M.A.	2	2	2	2	50	1
Groupe CSL Inc.	4	4	3	5	4	3
Groupe Desgagnés Inc. / Rigel Shipping Canada Inc.	3	5	3	5	4	4
Groupe Océan Inc.	50	5	2	2	50	2
Lower Lakes Towing	2	2	2	2	2	2
McAsphalt Marine Transportation Ltd.*	3	2	3	3	50	2
McKeil Marine Ltd.	3	5	3	2	2	2
Oceanex Inc.	2	5	3	3	50	4
Provmar Fuels Inc.*	50	2	2	2	50	1
Reformar	50	5	2	3	50	2
Seaspan Marine Corporation*	50	5	2	2	50	2
Seaway Marine Transport	3	4	3	3	3	4
SMIT*	50	2	2	2	50	1
Société des Traversiers du Québec	50	5	3	3	50	1
TBS International / Roymar Ship Management Inc.*	2	2	2	2	2	3

* = Nouveaux participants au programme environnemental de l'Alliance verte 50 = sans objet

NIVEAUX

Niveau 1 – Respect de la réglementation

Niveau 2 – Utilisation systématique de bonnes pratiques

Niveau 3 – Intégration des bonnes pratiques à l'intérieur d'une stratégie de gestion et connaissance de l'impact

Niveau 4 – Introduction de nouvelles technologies

Niveau 5 – Excellence et leadership

La mention « sans objet » se retrouve à plusieurs endroits dans le tableau en raison de la grande diversité opérationnelle des participants. En effet, les enjeux environnementaux ne s'appliquent pas à tout le monde de la même manière : par exemple, les remorqueurs et les traversiers ne pompent pas d'eau de ballast, les porte-conteneurs n'ont pas à traiter de résidus de cargaison et la majorité des ports qui ne se trouvent pas en zone urbaine n'ont pas de problématique de « conflits d'usage ».

Les résultats publiés reflètent la performance environnementale des participants dans le cadre bien précis des indicateurs de rendement du programme environnemental de l'Alliance verte. L'Alliance verte ne prétend pas évaluer de façon exhaustive l'ensemble de la performance environnementale des ports et compagnies participants puisque certains aspects environnementaux ne sont pas encore couverts.

L'Alliance verte n'évalue pas la conformité réglementaire des participants. Puisque la vérification de la conformité réglementaire est une responsabilité gouvernementale, l'Alliance verte ne peut se substituer aux autorités compétentes et accordé de bonne foi le niveau 1 aux participants. Chaque participant, en adhérant au programme, s'engage à se conformer aux lois et règlements et à remédier à toute non-conformité dans les meilleurs délais.



Résultats 2010

PORTS	Gaz à effet de serre	Résidus de cargaison	Conflits d'usage	Leadership environnemental
Administration portuaire de Hamilton	3	so	2	2
Administration portuaire de Montréal	4	4	5	5
Administration portuaire de Prince Rupert*	2	so	2	2
Administration portuaire de Québec	2	so	2	2
Administration portuaire de Saguenay	2	2	2	2
Administration portuaire de Sept-Îles	3	so	3	3
Administration portuaire de Thunder Bay	1	so	1	2
Administration portuaire de Toronto	1	1	1	2
Administration portuaire de Trois-Rivières	2	so	2	3
Administration portuaire de Windsor	2	so	3	2
Cleveland-Cuyahoga County Port Authority	2	so	so	3
Duluth Seaway Port Authority	2	2	2	2
Greater Victoria Harbour Authority*	2	so	4	2
Illinois International Port District	3	so	3	3
Port of Milwaukee	2	so	2	2
Société du parc industriel et portuaire de Bécancour	2	so	so	2
Société du Port de Valleyfield	2	2	so	2
Toledo-Lucas County Port Authority	2	2	2	1
VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT				
Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent	3	so	2	3
St. Lawrence Seaway Development Corporation	2	so	3	2
TERMINAUX ET CHANTIERS MARITIMES				
Bunge du Canada Ltée	4	3	3	so
Empire Stevedoring Company Ltd.	3	so	2	so
Federal Marine Terminals	4	5	4	so
Les Élévateurs de Trois-Rivières	1	1	3	so
Logistec Corporation	4	4	2	so
Mission Terminal Inc.*	1	1	1	so
Portier Express Inc.	1	2	so	so
Rio Tinto Alcan (terminal de Port-Alfred)	5	5	5	so
Seaspan Marine Corporation (incluant chantiers maritimes)*	3	so	3	so
Société Terminaux Montréal Gateway	3	so	4	so
Ultramar Ltée	5	so	3	so

so=sans objet

"THIS IS JUST THE TIP OF THE ICEBERG"



Canfornav Inc.

A member of the Canadian Forest Navigation Group

Tel: (514) 284-9193 800 René-Lévesque Blvd. West, Suite 2300, Montreal, Quebec, Canada, H3B 1X9
Fax (514) 499 1030 Chartering Dept.: chartering@canfornav.com Operations Dept.: operations@canfornav.com



www.canfornav.com



GREEN MARINE expands board to include West Coast representatives

B.C. associations see numerous benefits
in large and small companies joining program

—BY JULIE GEDEON—

Keeping true to its commitment to always seek regional input, the Green Marine Management Corporation has expanded its board of directors to include two West Coast representatives.

Green Marine recently invited the Chamber of Shipping of British Columbia and the Council of Marine Carriers to join the board.

"We're delighted to welcome these organizations from the West Coast to help us build awareness and support for the Green Marine program and our new West Coast chapter," said Ray Johnston, Green Marine's chair. "We're also confident they will each keep us informed about important issues and developments within marine transportation on the West Coast."

Stephen Brown, president of the Chamber of Shipping of British Columbia, said the Chamber regards Green Marine's expansion into Western Canada as the next logical step for the environmental program.

"It's an effective way for the marine industry to demonstrate its commitment to living up to environmental expectations," he said. "We certainly see the many benefits for Chamber members that decide to join. Here's a credible, well-established program that's readily available to companies that become participants."

Phillip Nelson, president of the Council of Marine Carriers, said the Green Marine program couldn't be more relevant. "Unlike some environmental initiatives that have been adapted for maritime transportation, Green Marine was conceived specifically for our industry," he said. "Green Marine is an effective means for the marine industry to convey its environmental conscience."

Capt. Nelson is looking forward to serving on the board. "As the voice of the majority of towboat owners on the West Coast of Canada and in the Arctic, I think it's important for the Council of Marine Carriers to be involved and to encourage our members to join so we can show what we're doing to

be as sustainable as possible and in the process be able to preserve the rights and welfare of our industry," he said.

Green Marine should be of particular interest to smaller ports, terminals and companies that might not have a formalized environmental program, according to Capt. Brown. "Here's a way to tap into a successful initiative that has already proven to work rather than go through the time and expense of developing an environmental program on your own," he said.

Larger ports and terminals can also benefit, he quickly added. "Even if they have their own environmental initiatives, they will want to look at how they can integrate the two because of the higher visibility that Green Marine is gaining as an industry, rather than individual effort," he said.

Green Marine also simplifies matters. "There are a number of current initiatives addressing specific environmental issues such as ballast water or air emissions," Capt. Brown said. "Green Marine offers us the opportunity to bring the main issues under one umbrella and still work on them individually but in a manner that looks more co-ordinated because it is more co-ordinated."

The Chamber's board of directors encouraged Capt. Brown to serve on the Green Marine board so that he would be well apprised of the program and its developments. "Obviously, there will be many questions about Green Marine initially and the Chamber hopes to be able to assist in answering some of those," he said. "Our role will be to help our members understand the potential benefits of Green Marine for their businesses."

"Green Marine can really help to convey what the West Coast maritime industry has already done in terms of improving environmental performance, as well as emphasize our commitment to continual improvement," said Capt. Nelson of the Council of Marine Carriers. "It can help those who don't understand our industry appreciate just how far we're prepared to go to be good environmental stewards." ■



GREEN MARINE / ALLIANCE VERTE

L'ALLIANCE VERTE,
UN SILLAGE À SUIVRE

L'ALLIANCE VERTE élargit son conseil d'administration pour y accueillir des représentants de la côte Ouest

Les associations de la Colombie-Britannique
y trouvent de nombreux avantages
pour les grandes et les petites entreprises

PAR JULIE GEDEON

Respectant son engagement de toujours demander la participation des régions, la Société de gestion de l'Alliance verte a élargi son conseil d'administration (CA) afin d'y intégrer deux représentants de la côte Ouest.

L'Alliance verte a récemment invité la Chamber of Shipping of British Columbia et le Council of Marine Carriers (CMC) à siéger à son conseil d'administration.

« Nous sommes ravis d'accueillir ces organismes de la côte Ouest, qui nous aideront à rehausser la sensibilisation et à soutenir le programme de l'Alliance verte et notre nouveau chapitre de la côte Ouest, affirme le président de l'Alliance verte, Ray Johnston. Nous sommes également confiants que ces organismes nous informeront des questions et des enjeux importants qui caractérisent le transport maritime sur la côte Ouest. »

Le président de la Chamber of Shipping of British Columbia, Stephen Brown, déclare que son association considère l'expansion de l'Alliance verte dans l'Ouest du Canada comme la prochaine étape logique dans le développement du programme environnemental.

« C'est une façon efficace pour l'industrie maritime de démontrer son engagement face aux attentes envi-

ronnementales, affirme le capitaine Brown. Nous sommes très conscients des nombreux avantages que l'Alliance verte offre à nos membres parce qu'il s'agit d'un programme crédible, bien établi et facilement accessible aux entreprises participantes. »

Pour sa part, le président du Council of Marine Carriers, Phillip Nelson, déclare que le programme environnemental de l'Alliance verte ne pourrait être plus pertinent. « Contrairement à certaines initiatives environnementales qui ont été transposées au transport maritime, l'Alliance verte a été conçue spécifiquement pour notre industrie, affirme-t-il. L'Alliance verte constitue un moyen efficace pour l'industrie maritime de communiquer sa conscience environnementale. »

Le capitaine Nelson a hâte de siéger au CA de l'Alliance verte. « Comme le CMC se veut le porte-parole de la majorité des propriétaires de remorqueur de la côte Ouest du Canada et de l'Arctique, je crois qu'il est pertinent que nous nous engagions au sein de l'Alliance verte et que nous encourageons nos membres à joindre ce programme environnemental, déclare le capitaine Nelson. C'est une bonne façon de démontrer ce que nous faisons pour être >>>

Suite page 48



GREEN MARINE / ALLIANCE VERTE

GREEN MARINE, A WAVE WORTH RIDING

PORT OF SAINT JOHN becomes Green Marine participant

Harbour master says he already sees
the program's many benefits

Green Marine's presence on the East Coast of Canada has significantly been bolstered with the Port of Saint John in New Brunswick recently joining the environmental program.

BY JULIE GEDEON

Jim Quinn, the Saint John Port Authority's president and CEO, said the decision to become a Green Marine participant is in keeping with the port's commitment to support the community through sustainable marine operations.

"The Port of Saint John respects the value of an inclusive, sustainable approach to operating," he said. "We are taking this same leadership role when it comes to the environment."

The port joins Oceanex and Atlantic Towing Ltd. as part of Green Marine's expanding Atlantic Canada contingency.

"As the largest and most diverse seaport in New Brunswick and the first in Atlantic Canada to join our environmental program, we're really looking forward to the Port of Saint John taking a leadership role in relating the program's benefits to others in the region," said David Bolduc, Green Marine's executive director.

The Port of Saint John is among Canada's leading ports, known for its strategic importance to the country's trade and economy as a marine gateway for global markets. Last year, the port broke all previous tonnage records when it handled more than 30.4 million tonnes of cargo. While it currently handles primarily bulk and breakbulk cargo, it is equally well suited for niche container traffic.

It's also great at welcoming people, and has served as a leading port of call on the Canada-New England cruise itinerary during the past few years. An unprecedented 76 cruise ships arrived last year with more than 270,000 passengers and crew members.

John McCann, the Saint John Port Authority's vice-president of operations and harbour master, is looking forward to how Green Marine will help the port with its environmental communications.

"We were pleasantly surprised at how many boxes we could check off during our quick look at Green Marine's self-evaluation guide," Capt. McCann said. "It will be nice to get



that across to our community in a way that people who might not know a lot about the maritime industry can still easily understand.”

He also looks forward to hearing what other ports have been doing to assume greater environmental leadership within their community. “We’re hoping to use some of those successful ideas to instill a real sense of sustainable ownership among our terminal operators through various positive initiatives,” he said.

Capt. McMann said he was really impressed by the amount of knowledge and experience shared by participants during the one technical committee session he’s attended so far. “Our port doesn’t have the human resources to dedicate people to environmental matters 24/7,” he said. “So it’s nice to be a part of a broader marine community when it comes to the environment and learn about new approaches and technologies that we might not hear about as fast otherwise.”

There’s no free ride, he’s quick to add. “Green Marine is a very professionally designed and managed program, but the onus is on each participant to set and achieve

higher environmental goals,” he said. “Green Marine just gives you straightforward means to convey what you’ve already done or are doing, and a map for what you can still accomplish.”

Capt. McMann said the port authority hopes that by working with the larger marine community through Green Marine it will be able to obtain federal and provincial government agency support for specific initiatives to help the port enhance its environmental performance. “For instance, we’re hoping that, say, Transport Canada will look at some of the specific ideas we have,” he said.

“Green Marine should also give us a stronger voice when it comes to discussing matters such as best practices and regulations with government officials.” ■



**Congratulations
to Green Marine
for receiving
the prestigious
Sustainable
Shipping Award**

— Your friends at TBS International
info@tbsship.com
www.tbsship.com
USA Tel +1.914.961.1000



LE PORT DE SAINT JOHN devient un des participants de l'Alliance verte

Le capitaine de port constate déjà
les nombreux avantages qu'offre le programme

PAR JULIE GEDEON

La présence de l'Alliance verte sur la côte Est du Canada a été considérablement consolidée par l'adhésion de l'Administration portuaire de Saint John (APSJ), au Nouveau-Brunswick, à son programme environnemental.

Le président et chef de la direction de l'APSJ, Jim Quinn, affirme que la décision de devenir un des participants de l'Alliance verte découle de l'engagement du port à appuyer sa communauté en menant des opérations maritimes respectueuses de l'environnement.

« Le Port de Saint John est tourné vers sa communauté et croit à la valeur d'un développement respectueux de la collectivité, afin de créer un effet rassembleur, affirme M. Quinn. En matière d'environnement, nous souhaitons jouer le même rôle de leader. »

Le port rejoint Oceanex et Atlantic Towing Ltd. pour former un contingent croissant de l'Alliance verte dans le Canada atlantique.

« Comme le port de Saint John est le port de mer le plus important et le plus diversifié au Nouveau Brunswick et le premier port du Canada atlantique à se joindre à l'Alliance verte, nous sommes confiants qu'il assumera un rôle de leader pour faire connaître les avantages de notre programme environnemental à d'autres organismes de la région », déclare le directeur général de l'Alliance verte, David Bolduc.

Le Port de Saint John sert de porte d'entrée maritime sur les marchés internationaux et est l'un des principaux ports du Canada, reconnu pour son importance stratégique pour les échanges commerciaux et l'économie du pays. L'an dernier, 30,4 millions de tonnes métrique de marchandises y

ont été manutentionnées, un record dans les annales du Port. Bien qu'actuellement le port manutentionne surtout du vrac et des marchandises diverses, il convient également bien au transport de conteneurs spécialisés.

Jouant un rôle clé (il sert de port d'escale principal) dans l'itinéraire des croisières Canada/Nouvelle-Angleterre, le Port a aussi battu tous ses records en 2010 en accueillant 76 navires, plus de 200 000 croisiéristes et 70 000 membres d'équipage en une seule année.

Le vice-président des opérations et capitaine de port à l'APSJ, John McCann, est impatient de voir comment l'Alliance verte aidera le port à mieux communiquer ses performances environnementales.

**Jim Quinn**

Le président et
chef de la direction
de l'Administration portuaire
de Saint John

« Nous avons été agréablement surpris du nombre de cases que nous pouvions cocher au cours de notre examen rapide du guide d'auto-évaluation de l'Alliance verte », affirme le capitaine McCann. « Il sera agréable de communiquer cela à notre communauté de façon à ce que les gens qui ne connaissent pas beaucoup l'industrie maritime puissent tout de même comprendre facilement. »

Le capitaine McCann est également curieux d'apprendre ce que les autres ports ont fait pour assumer un leadership environnemental plus fort au sein de leur communauté. « Nous espérons appliquer certaines de ces idées couronnées de succès pour inculquer un réel sentiment de responsabilité face à l'environnement chez nos exploitants de terminal, par le biais de diverses initiatives positives », déclare-t-il.

Le capitaine McMann s'est dit très impressionné par la quantité de connaissances et d'expériences partagées par les participants au cours de la seule

séance du comité technique à laquelle il a assisté à ce jour. « Notre port ne possède pas les ressources humaines nécessaires pour affecter des gens aux questions environnementales en tout temps », affirme-t-il. « Il est donc intéressant de faire partie d'une grande communauté maritime lorsqu'il est question de l'environnement et d'en apprendre sur les nouvelles approches et les nouvelles technologies dont nous n'aurions pas été informés aussi rapidement sans l'Alliance verte. »

Il ajoute rapidement qu'il n'y a toutefois pas de passe-droit. « L'Alliance verte est un programme rigoureux, conçu et géré de façon très professionnelle, et il incombe à chaque participant d'établir et d'atteindre des objectifs environnementaux plus élevés », indique-t-il. « L'Alliance verte ne fait que donner des moyens faciles de communiquer ce que vous faites ou avez déjà accompli et trace une carte illustrant ce que vous pouvez encore réaliser. »

Le capitaine McCann indique que l'APSJ souhaite qu'en collaborant avec la grande communauté maritime par le biais de l'Alliance verte, elle soit en mesure d'obtenir le soutien d'organismes gouvernementaux fédéraux et provinciaux pour entreprendre des initiatives précises visant à aider le port à améliorer sa performance environnementale: « Nous espérons que les gens de Transports Canada, par exemple, examineront certaines des idées précises que nous avançons. »

« L'Alliance verte devrait également nous donner voix au chapitre lorsque vient le temps d'aborder des questions telles que les pratiques exemplaires et la réglementation avec les représentants gouvernementaux. » ■

www.sjport.com

SAINT JOHN PORT AUTHORITY
PORT
SAINT JOHN
ADMINISTRATION PORTUAIRE DE SAINT JOHN

PENDRE
GREEN MARINE
GREEN MARINE
CERTIFIED

The Newest **GREEN**marine Member



GREEN TECH 2011 sparks honest discussions about the nature of government/industry collaboration

Head of regional U.S. Coast Guard hopes to provide greater predictability in terms of regulations

BY JULIE GEDEON

Green Marine welcomed U.S. Coast Guard Rear Admiral Michael Parks as keynote speaker of Green Tech 2011 – the organization’s annual technology conference – in Chicago on May 25-26. The commander of the USCG’s 9th District, encompassing the Great Lakes, St. Lawrence Seaway, and approximately 2,400 kilometres (1,500 miles) of international coastline, outlined the collaboration he foresees between the USCG and Green Marine.

Rear Admiral Parks praised Green Marine’s efforts to date. “The fact that I’m here at your conference indicates the incredible support we have for this initiative,” he said. “Green Marine is a great example of how industry can get together to help make our jobs as regulators easier.”

He commended Green Marine for helping people to understand the challenges associated with the Great Lakes as one-fifth of the world’s fresh surface water supply.

“Green Marine understands that the Great Lakes are a shared system and the organization is able to convey how two countries, two provinces, eight states, 86 shoreline counties and a whole host of local state administrations and city municipalities make all this such a governance challenge,” he said. “When you have an organization that brings together the industry and both countries, it really helps to move that ball forward and create opportunity for us to work together.”

With the USCG being considered as a federal co-chair of the new (U.S.) National Ocean Policy, Rear Admiral Parks envisions additional opportunities to gather organiza-

tions such as Green Marine for productive discussions on issues such as coastal-spatial planning in the Great Lakes region.

“It’s not always easy for regulators and those being regulated to have a conversation, but these kinds of open forums,” he said in reference to Green Tech 2011, “make it easier to pick up the phone and talk openly with one another, and those discussions are healthy.”

“All industry really wants from us, I think, is a certain level of predictability.”

He noted the USCG’s struggle to provide such predictability in terms of ballast water regulations. U.S. legislation is still in the federal clearing process and moving “at a regrettably glacial speed” in his view.

“A number of people in this room – within industry and government – have been trying to accelerate the process, because we realize how important it is to have national standards so that the maritime industry has some degree of predictability and can make business decisions that affect both the Great Lakes and the national economy,” he said.

The challenge is to bring all of the bordering states and provinces into agreement with one set of bi-national standards. “I think most are aligned, but we may have an outlier, and if we do, we’ll have to work through that,” he said.

“Our goal is to have a standard that’s attainable, achievable, reliable, and that can be enforced. It’ll probably take a few more months, if not longer, to get there.... I can’t say when that’ll be, but I will tell you that it’s really helpful that



Presentation of Green Marine certificates at Green Tech 2011.

industry has tried to push the issue for us through its various government contacts. Thank you for that.

"And thank you for the opportunity to be here today to genuinely share our support for Green Marine and show how this initiative dovetails with our Great Lakes Maritime Strategy. We're excited to be part of this in a way that can keep us working together."

QUICKER RESPONSE NEEDED

David Ullrich, executive director of the Great Lakes and St. Lawrence Cities Initiative (GLSLCI), suggested the approach to regulating industries needs to be changed.

"As a former regulator," he said in reference to his 30 years with the U.S. Environmental Protection Agency prior to heading up CLSLCI, "I'm fairly kneejerk about regulations being necessary to get the job done. But, while that was certainly true in the 1970s and a bit in the '80s, we're in a totally different world now, and governments can't act fast enough to deal with the problems we're facing."

He cited slow government response to dealing with the arrival of aquatic invasive species through ballast water as a prime example of such tardiness, calling it "inexcusable."

"I'm very impressed with how federal, state/provincial, and to the extent we can, local governments, are dealing with short- and mid-term problems, but I don't think we're doing enough about finding long-term solutions," he added in reference to other environmental threats such as the potential for Asian carp to enter the Great Lakes.

Mr. Ullrich lauded the Green Marine program for its transparency and metrics. "A lot of environmental programs are very fuzzy when it comes to measuring progress," he said. "Green Marine has really thought this through and I think you may be able to avoid a fair amount of regulation by having done this."

He said the question remained what to do with the companies that don't join. "I certainly hope there's a lot of

peer pressure within in the industry to bring people on board, but that's an issue that'll have to be addressed," he said.

"At the CLSLCI, we've been working under the leadership of mayors who realize and want us to regard the Great Lakes and St. Lawrence as one comprehensive waterway system," he said. "And I'm firmly convinced our Canadian and U.S. cities share a great number of interests with the maritime industry that have tremendous potential."

DROPPING PAST BAGGAGE

The key will be to let go of past baggage and go forward with the presumption of good faith. "When (executive director) David Bolduc approached me about Green Marine, I acted on the assumption that it was the best possible program being done in good faith, but then asked the hard questions, because GLSLCI doesn't endorse things willy-nilly," he said.

"I get the sense that there was a bit of a 'just leave us alone' mentality among some within the marine industry in the past, but the world doesn't work that way anymore. There's too much electronic communication: people need to get out there and tell their story."

He cited the positive example of Trois-Rivières where the municipality and port authority have conducted more than 200 consultations with the community regarding their port expansion plans.

On the negative side, he mentioned the Bruce Power Nuclear Generating Station's attempt to ship decommissioned nuclear steam generators overseas for recycling. "This is not and has never been a criticism of the shipping industry," he emphasized in reference to the GLSLCI's opposition to the plan. "Our problem is the process – specifically the terrible job done in terms of consultation with stakeholders. And I don't think the Canadian >>



>> Nuclear Safety Commission quite frankly did its job in accurately assessing the risk and telling people about it."

Going forward, Mr. Ullrich suggested finding new opportunities based on the rich heritage and culture that the shipping industry shares with the communities along the Great Lakes and St. Lawrence River. "I can sense the pride in that past in the mayor of every port city and that's what we have to build on," he said.

WORKING TOGETHER

Opportunities abound, he added, citing as example the efforts of the mayors in Duluth-Superior to drum up federal, state and private funds to carry out dredging and repair docks walls. "And Duluth-Superior donated the land for the Great Ships Initiative ballast-testing facility, recognizing the opportunity to move the ball forward on that issue," he said.

In Milwaukee, he noted, the city and port authority worked together with other partners to decontaminate land and remove contaminated sediment to a proper disposal facility.

"Tremendous opportunities lie in unutilized or underutilized port properties if compatible usages can be worked out with cities so that the port can still be active in those areas," he said.

He noted the Great Lakes-St. Lawrence Seaway system was still being used at less than half of its capacity, as compared to the Baltic Sea where there's so much shipping that additional measures need to be taken to avoid collisions. "And we have these long, skinny lakes and river... Why aren't we going across them with people and goods?" Mr. Ullrich asked. "Short-sea shipping ought to be taking place throughout the Great Lakes and St. Lawrence."

As for ballast water management, the GLSLCI advocates uniform bi-national standards. "There's no reason why Canada and the U.S. can't have the same standards," Mr. Ullrich said. "They should have the same standards."

SPARKING NEW TALKS

Dale Bergeron, maritime transportation specialist with the University of Minnesota Sea Grant Program and the Great Lakes Networks Sea Grant Program, emphasized the need for new kinds of partnerships. "Hybrid organizations and relationships are essential to sharing the costs and risk of innovation that will enable industry to become as sustainable as possible," he said in closing the conference.

"We heard about the coast guard's general support for Green Marine and the full recognition that the coast guard needs to be more communicative. So we have to gently cross some bridges to forging new relationships."

Mr. Bergeron said, like it or not, relationships are changing. "Transportation choice can now have a major impact on a manufacturer's ability to market itself as environmentally responsible," he said.

"And we're likely to see more leveraging of public resources to help evaluate, refine and/or create the technology to keep the maritime industry robust and competitive. We need the governments in every jurisdiction to examine the existing regulations, tariffs and laws that might actually be standing in the way of our mode being as environmen-



Rear Admiral
Michael Parks
Move ball forward
and create opportunity

tally friendly as possible. A multitude of issues currently makes our society grossly inefficient in the way we transport goods and people and even how we choose a mode of transportation."

A 'CAN DO' ATTITUDE

He noted how Green Tech 2011 had focused on what the industry can do in terms of achieving greater sustainability rather than what it can't. "There are so many opportunities outside regulatory compliance to think creatively and innovate to further reduce, reuse and recycle and in the process improve our bottom line," he said.

The advent of climate change and the need to mediate the world's temperature offered great opportunity for the maritime industry, he added. "But we must have credible data to be heard," he said. "And we need to identify the social value to implementing our best practices and new technology in understandable terms for regulators and the general public.

"We now realize that environmental issues are part and parcel of everyday management. Innovation is everyone's responsibility within a company, and to benefit, you have to quantify and verify and relate the efficiencies of your efforts and investments, and Green Marine is leading the way in terms of establishing the strategies and credible metrics to help us accomplish this.

"Green Marine is an amazing organization in its nascent stages," he concluded. "When you consider that it's only four years old, it's an unbelievable success story and emblematic of where we're going and the kind of bridge organizations that are essential to get there." ■



Setting A Course for the Future !



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

- 41% reduction in fuel consumption
- Corresponding reduction in GHG Emissions
- 46% reduction in SOx emissions
- 33% reduction in NOx emissions
- And generator package
- Fourth vessel to be repowered since the Year 2000
- Shaft alternators
- Economizers
- Water lubricated stern bearings
- Full automation
- Increased annual carrying capacity due to improved performance



LOWER LAKES TOWING LTD.
LOWER LAKES TRANSPORTATION COMPANY
P.O. Box 1149, 517 Main Street, Port Dover, Ontario N0A 1N0
Telephone 519-583-0982 Fax 519-583-1946
lowerlakes@kwic.com





GREEN TECH 2011 suscite de franches discussions sur la nature de la collaboration entre gouvernement et industrie

Le chef du district régional de la Garde côtière américaine souhaite une plus grande prévisibilité des décisions réglementaires

PAR JULIE GEDEON

Lors de son colloque environnemental annuel, Green Tech 2011, qui s'est tenu à Chicago les 25 et 26 mai derniers, l'Alliance verte a eu l'honneur d'accueillir comme orateur principal le contre-amiral Michael Parks. Le commandant du 9^e district de la Garde côtière américaine (USCG), qui comprend les Grands Lacs, la Voie maritime du Saint-Laurent et quelque 2 400 kilomètres de côtes, a souligné la coopération qu'il anticipe entre la Garde côtière américaine et l'Alliance verte.

Le contre-amiral s'est réjoui des efforts que l'Alliance verte a déployés jusqu'ici : « Ma présence à votre colloque est le signe du soutien indéfectible que nous souhaitons continuer d'apporter à l'Alliance verte, un programme qui illustre à merveille comment l'industrie peut se mobiliser et faciliter ainsi la tâche d'organismes de réglementation comme le nôtre. »

Le contre-amiral Parks a dit également apprécier que l'Alliance verte contribue à clarifier les défis associés aux Grands Lacs, qui représentent un cinquième

des eaux douces de surface de la planète.

« La gestion des Grands Lacs est du ressort de multiples intervenants : deux pays, deux provinces, huit États, 86 comtés riverains et une foule d'administrations locales et municipales. La gouvernance partagée prend ici tout son sens, et l'Alliance verte, qui l'a bien compris, est bien placée pour faire comprendre toute l'importance des enjeux », a-t-il ajouté. « Quand arrive un organisme où sont représentés les entreprises et les services gouvernementaux de nos deux pays, il est nettement plus facile de faire avancer les choses et d'agir de concert. »

À l'heure où l'on envisage, dans le cadre de la nouvelle politique maritime nationale des États-Unis, que l'USCG occupe le siège de coprésident à l'échelle fédérale, le contre-amiral Parks entrevoit d'autres possibilités de rassembler des organismes comme l'Alliance verte en vue de discussions constructives sur des questions telles que l'aménagement des côtes dans la région des Grands Lacs.



« Entre organismes de réglementation et usagers, le dialogue n'est pas toujours facile, mais après ce genre de regroupement », a poursuivi le contre-amiral en parlant de Green Tech 2011, « on prend plus volontiers le téléphone pour se parler en toute franchise. De tels échanges sont sains. »

« Je crois que ce que l'industrie attend essentiellement de nous, c'est une plus grande prévisibilité. »

Il a souligné les efforts menés en ce sens par l'USCG dans le domaine des règlements concernant les eaux de ballast. Sur le plan fédéral, la législation américaine n'en est encore qu'au stade du défrichage et évolue avec une lenteur que déplore le contre-amiral Parks.

« Il y a dans l'assistance un certain nombre de représentants de l'industrie et des services gouvernementaux qui s'efforcent d'accélérer le processus. Des normes nationales permettraient à l'industrie maritime de prévoir à plus long terme et de prendre des décisions concernant les Grands Lacs et l'économie nationale. »

Le grand défi consiste à amener tous les riverains, États comme provinces, à s'entendre sur un même ensemble de normes binationales. « Je crois que la plupart d'entre nous sommes sur la même longueur d'onde, mais il se peut que nous rencontrions des écueils, auquel cas il faudra trouver des solutions. »

« En matière de normalisation, nous avons pour ambition de fixer des objectifs accessibles, réalisables, fiables et applicables. Cela prendra probablement encore quelques mois, au bas mot... Je ne saurais dire quand nous atteindrons notre but, mais ce que je puis affirmer, c'est que nous tirons



Photo: Alliance verte

La cérémonie de certification de l'Alliance verte lors du Colloque environnemental 2011 à Chicago.

un immense profit des efforts déployés par l'Industrie pour faire avancer les choses auprès des différents interlocuteurs gouvernementaux. Soyez-en tous remerciés. »

« Merci aussi de m'avoir donné l'occasion d'être des vôtres aujourd'hui, pour vous dire en toute sincérité combien nous soutenons l'Alliance verte et vous expliquer à quel point ce programme s'accorde avec notre stratégie maritime à l'égard des Grands Lacs », a-t-il poursuivi. « Nous sommes heureux d'y participer et de pouvoir continuer à travailler avec vous. »

AGIR PLUS VITE

David Ullrich, directeur général de l'Alliance des villes des Grands Lacs et du Saint-Laurent (AVGLSL), a dit que l'approche suivie en matière de réglementation de l'industrie maritime devait être revue.

Celui qui a passé 30 ans au sein de l'Environmental Protection Agency américaine avant de prendre la tête de l'AVGLSL a déclaré : « En tant qu'ancien membre d'un organisme de réglementation, je suis convaincu de la nécessité d'une réglementation. Toutefois, si cela était indiscutable dans les années 1970 et

est resté vrai en partie au cours de la décennie suivante, le monde a bien changé depuis et les services gouvernementaux ne sont plus en mesure d'agir aussi vite que l'exigent les problèmes à résoudre. »

M. Ullrich a donné comme exemple type de retard « inexcusable » l'inertie dont les services gouvernementaux ont fait preuve face à l'apparition d'espèces aquatiques envahissantes transportées par les eaux de ballast.

« Je salue la manière dont les instances fédérales, les pouvoirs étatiques et provinciaux ainsi que les administrations locales (dans la mesure de leurs capacités) règlent les problèmes à court et à moyen terme, mais je ne crois pas que nous en fassions suffisamment pour trouver des solutions à long terme », a ajouté M. Ullrich, en faisant allusion à d'autres dangers écologiques et notamment au risque de prolifération de la carpe asiatique dans les Grands Lacs.

M. Ullrich a fait l'éloge de la transparence du programme de l'Alliance verte et des indicateurs utilisés. « De nombreux programmes environnementaux s'avèrent très flous quand il s'agit de mesurer les progrès accomplis. L'Alliance verte a >>



>> réfléchi sérieusement à la question et c'est ce qui, selon moi, permet d'éviter l'alourdissement excessif de la réglementation. »

Reste à régler la question des entreprises qui hésitent à se joindre au mouvement. « Je souhaite évidemment que les adeptes actuels incitent activement leurs pairs à faire partie de l'Alliance verte. Il y a là un problème qu'il faudra résoudre à un moment ou à un autre. »

« L'AVGLSL travaille sous la direction de maires qui considèrent les Grands Lacs et le Saint-Laurent comme un seul et même réseau de voies navigables, et qui souhaitent que nous partageons leur vision. Je suis convaincu que les municipalités canadiennes et américaines ont de nombreux intérêts communs avec l'industrie maritime, ce qui ouvre d'immenses perspectives. »

SE LIBÉRER DU PASSÉ

La solution consiste à tourner la page et à tenir pour acquis que chacun est de bonne foi. « Quand David Bolduc [directeur général] m'a parlé de l'Alliance verte, je suis parti du principe que c'était le meilleur programme possible et que la bonne foi régnait, mais je n'ai pas esquivé les questions délicates, parce que l'AVGLSL n'appuie pas un programme aveuglément, sans s'assurer d'abord de son sérieux. »

« J'ai cru comprendre que, jusqu'ici, un certain individualisme régnait au sein de l'industrie maritime, mais cet état d'esprit n'a plus de raison d'être de nos jours. Il y a trop de communication par voie électronique, les gens doivent se rencontrer et discuter. »

M. Ullrich a cité l'exemple positif de la ville de Trois-Rivières, où les autorités municipales et portuaires ont mené plus de 200 consultations auprès des citoyens sur les projets d'agrandissement du port.

Un cas moins reluisant est celui de la centrale nucléaire de Bruce, dont on a tenté de recycler les chaudières à l'étranger après les avoir démantelées. « Ce n'était pas, et n'a jamais été, une attaque contre l'industrie maritime », a expliqué M. Ullrich, rappelant l'opposition de l'AVGLSL au projet. « Ce que nous critiquions, c'était la manière de faire, et plus précisément la conduite du dialogue avec les parties prenantes. Soyons francs : je ne crois pas que la Commission canadienne de sûreté nucléaire ait fait de son mieux pour bien évaluer les risques et en informer la population. »

M. Ullrich a proposé d'explorer de nouvelles pistes en misant sur les acquis et la culture communs à l'industrie maritime et aux collectivités riveraines des Grands Lacs et du Saint-Laurent. « Je le sais, les élus des différentes villes portuaires de la région sont fiers

des réalisations passées. Voilà des bases solides sur lesquelles construire. »

UN TRAVAIL D'ÉQUIPE

Les occasions de collaborer ne manquent pas, a rappelé M. Ullrich, qui cite en exemple les maires de la région Duluth-Superior s'efforçant d'intéresser les pourvoyeurs de fonds fédéraux, étatiques, provinciaux et privés au dragage des cours d'eau et à la rénovation des quais. « C'est ainsi qu'on a pu trouver, dans le cadre du projet GSI (Great Ships Initiative), les terrains nécessaires à la construction d'installations d'analyse des eaux de ballast. La région a su saisir l'occasion d'avancer sur cette question. »

De même, les autorités municipales et portuaires de Milwaukee ont travaillé avec différents partenaires, pour décontaminer des terrains et transporter des sédiments contaminés vers un centre de stockage des déchets approprié.

« Il y a beaucoup à tirer des installations portuaires inutilisées ou sous-employées, si du moins on peut s'entendre avec les municipalités de manière à maintenir ces installations en service dans les régions concernées », a dit M. Ullrich.

Il a souligné que le réseau formé par les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent est encore exploité à moins de la moitié de sa capacité, alors qu'en mer Baltique, on doit prendre des mesures particulières pour éviter les collisions. « Que faisons-nous de nos lacs et de nos cours d'eau tout en longueur?... Pourquoi n'y faisons-nous pas transiter passagers et marchandises? Le transport maritime de courte distance doit se faire sur les Grands Lacs et le Saint-Laurent. »

En ce qui concerne les eaux de ballast, l'AVGLSL milite en faveur de normes binationales uniformes. « Rien ne justifie que le Canada et les États-Unis appliquent des normes différentes », a affirmé M. Ullrich. « Elles doivent être identiques dans ces deux pays. »

DE NOUVEAUX DÉBATS EN PERSPECTIVE

Dale Bergeron, spécialiste du transport maritime et associé à deux programmes de subvention – le University of Minnesota Sea Grant Program et le Great Lakes Networks Sea Grant Program –, en appelle à de nouvelles formes de partenariat. Prenant la parole à la fin du colloque, il a déclaré : « La création d'organismes et de partenariats mixtes permettrait de partager les coûts et les risques liés à l'innovation et d'ainsi aider l'industrie dans ses efforts de développement durable. »

« Nous sommes conscients du soutien que la Garde côtière apporte à l'Alliance verte, mais aussi de la nécessité dans laquelle elle se trouve de communiquer avan-



tage. Il devient donc nécessaire de nouer de nouvelles relations. »

Selon M. Bergeron, qu'on le veuille ou non, de nouveaux liens se tissent. « Aujourd'hui, le choix du mode de transport peut avoir de profondes répercussions sur la capacité d'un fabricant à se présenter comme respectueux de l'environnement.

« Nous allons probablement assister à une utilisation accrue des ressources publiques par ceux qui sont chargés d'évaluer, d'améliorer ou d'inventer les moyens techniques grâce auxquels l'industrie maritime restera performante et concurrentielle », a-t-il dit. « Il faut que les services gouvernementaux, quel que soit le niveau considéré, réévaluent les règlements, les dispositions tarifaires et les lois en vigueur qui peuvent entraver le transport maritime dans sa marche vers des pratiques écologiques. Nombreuses sont les embûches qui font que, dans nos sociétés, le transport des biens et des personnes s'avère inefficace. »

UNE ATTITUDE CONSTRUCTIVE

M. Bergeron a constaté que les participants au colloque s'étaient concentrés sur ce que l'industrie peut faire en faveur du développement durable, plutôt que sur ce qu'il ne peut pas faire. « Au-delà de la conformité réglementaire, les occasions ne manquent

pas de faire preuve de créativité pour trouver de nouvelles façons de réduire les émissions, de réutiliser les ressources et de recycler tout en bonifiant le résultat net de nos entreprises. »

La nécessité de prévenir le réchauffement climatique offre d'immenses possibilités à l'industrie maritime, « mais pour être entendue, elle doit présenter des données crédibles », a-t-il expliqué. « Nous devons nous rendre compte de la valeur ajoutée que représentent de meilleures pratiques environnementales et l'investissement dans de nouvelles technologies et les faire connaître clairement au grand public et aux organismes de réglementation. »

« Nous savons à présent que les questions environnementales sont indissociables de l'administration quotidienne des affaires. Dans nos entreprises, chacun doit faire preuve d'innovation. Le profit passe par la quantification, la validation et la mise en équation du rendement de nos efforts et de nos investissements. Les stratégies et les indicateurs crédibles mis en place par l'Alliance verte nous offrent une aide précieuse dans ce sens. »

Et M. Bergeron de conclure : « À peine née, l'Alliance verte a le vent en poupe. Quatre années lui ont suffi pour engranger nombre de succès. Elle nous montre la voie à suivre. C'est le type même d'organisation passerelle dont nous avons besoin. » ■





GREEN MARINE / ALLIANCE VERTE

GREEN MARINE, A WAVE WORTH RIDING



Photo: Seaspan Marine

GREEN MARINE welcomes Seaspan's input on shipyards and tug fleets

Company hopes to inspire others to work together on developing new criteria

— BY JULIE GEDEON —

Seaspan Marine Corporation has introduced new possibilities for Green Marine by including both its shipyard division and tug-and-barge fleet in the environmental program.

"We're filling out two reports: one for our marine transportation activities and the other for our shipyard maintenance, repair and new construction," said Charlotte Olson, Seaspan's environment manager.

North Vancouver-based Seaspan joined Green Marine to be part of the concerted effort by marine transportation companies to develop industry-specific metrics to measure and convey improvements in environmental performance.

"Being ISO 14001 certified, we already had well-established environmental initiatives with key indicators, yearly objectives, and specific targets and actions," Ms. Olson said.



"But Green Marine's philosophy aligns perfectly with our core values and provides us with a straightforward way to benchmark ourselves vis-à-vis other companies in our industry."

Having the same benchmarks is important for the public to understand what the industry is actually doing when it comes to the environment, she added. "By using the same metrics, we make it easier for people to realize what constitutes regulatory compliance and what goes beyond that all the way to excellence."

Joining in March, Seaspan was only required to report on its 2011 environmental performance by next spring, but the company opted to complete both self-evaluations for 2010 within a month to meet the necessary deadline. "We were eager to see where we stood so that we could identify areas for improvement," Ms. Olson said.

As the first company to include shipyard operations in the program, Seaspan will work with Green Marine's technical committees to help devise metrics specifically for those activities. "We'll look at developing key indicators of environmental performance when it comes to anti-fouling hull washwater, paint overspray, sandblast dust emissions, along with other public conflicts that can arise from shipyard activities," Ms. Olson said.

Green Marine's executive director, David Bolduc, wel-

comes the input. "We're really hoping now that Seaspan has stepped forward to work on these issues that other shipyard companies will also volunteer to serve on a committee for this purpose," he said.

Seaspan already has some ideas based on its own initiatives. For example, the shipyard division makes it a priority to deal responsibly with the grit produced by sandblasting ship hulls. "At all of our shipyards, we capture all of the spent blast grit that comes off a hull by project and test it prior to transport off-site," Ms. Olson said.

"At our North Vancouver yards, we work with a supplier to filter out all the extraneous metals and debris from the grit. The residual – and there is tonnes of it – is reused by a local cement manufacturing company for the cement it makes so that 95 per cent of it is recycled rather than ending up in a designated landfill."

The company is very open to sharing its environmental best practices. "One of our main reasons for getting into the program is to show that if we can do it, so can others," Ms. Olson said. "Together we can do a lot to improve the image of shipyards and their activities."

On the marine side, Seaspan has also offered to work with Green Marine to establish metrics specifically for tugboats and barges. "We want to make sure that the program's metrics enable us to accurately measure our >>

We Deliver

- Expanded fleet to better serve our customers
- Specifically designed for the safe transportation of hot asphalt products
- Superior manoeuvrability with bow thruster technology and fully articulated ATB design
- Access to all ports with only 6.7 metres of draft
- Environmentally superior design incorporating double hulled construction and the latest technology
- Lloyds registered
- OPA90, USCG and CCG certified

MORE
On Time, Every Time!

McAsphalt Industries Limited
8800 Sheppard Avenue East
Toronto Ontario Canada M1B 5R4
Phone: 416-291-8181 •
Toll Free: 1-800-268-4238
Website: www.mcasphalt.com



“Green Marine’s philosophy aligns perfectly with our core values and provides us with a straightforward way to benchmark ourselves vis-à-vis other companies in our industry.”

— Charlotte Olson

>> progress in reducing emissions from our tug fleet over time by finding ways to transport more cargo using less energy,” Ms. Olson said.

Seaspan has already set this as a company priority by using strategic dispatch and voyage management to ensure the tugs are deployed with a dedicated tow as much as possible. “So if a tug goes to, say, Prince Rupert with a product, we do everything possible to make sure it returns with another cargo,” Ms. Olson said. “So now we’re looking for a way to refine, improve and measure this all the time to make sure we’re doing it as much as possible.”

Another recent initiative was to install real-time flow-scan meters on Seaspan’s long-haul vessels to enable captains to visually monitor their vessel’s fuel consumption so they can operate at a speed that maximizes fuel efficiency. “It’s part of our RPM – engine revolutions per minute – reduction policy that has us significantly reducing our fuel consumption by just pulling back on the throttle a bit,” Ms. Olson said. “We’ve observed that a relatively small reduction in engine RPMs can provide a significant reduction in fuel consumption across the fleet.

“With fuel being our largest operating cost, it makes good business sense, as well as being good for the environment, because it also reduces air emissions, potentially

lowers long-term maintenance costs, and still gets shipments to customers on time.”

It’s those kind of win-win changes that Seaspan looks forward to discussing with other tug-and-barge operators participating in Green Marine. “With SMIT Canada and Island Tug and Barge also having joined Green Marine on the West Coast, we’re looking forward to working collaboratively to come up with mutually beneficial ideas that will make our industry a better environmental performer overall,” Ms. Olson said. ■

Photo: Seaspan Marine



Seaspan employees roll up their sleeves to help coastlines

For the past five years, employees at Seaspan Marine Corporation have volunteered time and effort to help out in the Great Canadian Shoreline Cleanup.

Seaspan’s annual participation has focused on removing litter from the Fort Rodd Hill National Historic Site near Victoria, B.C., and lower Mackay Creek that borders one of Seaspan’s shipyards in Vancouver.

“Mackay Creek is one of the last remaining salmon-bearing streams on Vancouver’s North Shore,” said Charlotte Olson, Seaspan’s environment manager. “The fact that it borders our property makes us particularly concerned about its ecological well-being.”



L'ALLIANCE VERTE,

UN SILLAGE À SUIVRE

Chantiers maritimes et remorqueurs : L'ALLIANCE VERTE salue la contribution de Seaspan

L'entreprise espère inciter d'autres intervenants à collaborer au développement de nouveaux critères



Photo: Seaspan Marine

PAR JULIE GEDEON

La Seaspan Marine Corporation a ouvert la porte à de nouvelles possibilités pour l'Alliance verte en incluant dans le programme environnemental sa division des chantiers maritimes et sa flotte de remorqueurs et de barges.

« Nous produisons deux rapports, l'un sur nos activités de transport maritime, et l'autre sur les activités de maintenance, de réparation et de nouvelle construction en chantier maritime », a déclaré Charlotte Olson, gestionnaire environnementale de Seaspan.

Seaspan, dont le siège est à Vancouver Nord, s'est jointe à l'Alliance verte pour contribuer à l'effort concerté d'entreprises de transport maritime dans l'élaboration d'indicateurs de performance spécifiques à l'industrie pour mesurer et faire valoir les améliorations de sa performance environnementale.

« À titre d'entreprise certifiée ISO 14001, nous avons déjà une initiative environnementale bien implantée avec des indicateurs clés, des objectifs annuels, et des cibles et des interventions définies », a souligné Mme Olson. « La philosophie de l'Alliance verte con-

corde parfaitement avec nos valeurs fondamentales et nous offre un moyen simple de nous comparer à d'autres entreprises de notre industrie au moyen de critères de référence. »

Il est important d'appliquer les mêmes critères de référence pour que le public puisse comprendre ce que l'industrie accomplit concrètement en matière environnementale, a-t-elle ajouté. « En appliquant les mêmes indicateurs de performance, les gens peuvent plus facilement réaliser la différence entre le respect de la réglementation et ce qui dépasse cette simple conformité pour atteindre l'excellence. »

S'étant jointe à l'Alliance verte en mars, Seaspan était seulement tenue de faire rapport de sa performance environnementale de 2011 au printemps prochain, mais l'entreprise a décidé de réaliser les deux auto-évaluations pour 2010, ce qu'elle a fait en un mois pour respecter l'échéancier. « Nous voulions vraiment savoir où nous en étions, pour pouvoir identifier les points à améliorer », a affirmé Mme Olson.

En tant que première entreprise à inclure les >>



GREEN MARINE / ALLIANCE VERTE

Call us first!
514-640-3138



**URGENCE
MARINE INC.**



Since 1981...

**24 HOURS
A DAY**

**7 DAYS
A WEEK**



- Galley waste removal
- Pumping and disposal of bilge, sludge, sewage and bunker
- Oil spill clean-up
- Tank clean-up
- Ship engine room clean-up
- Ship de-icing
- Cargo hold cleaning (specialty winter conditions)
- Mooring / unmooring service
- Hose connection / disconnection
- Guard and supervision duty for loading and unloading of vessels
- Booming around a ship
- Transferring and securing damaged containers
- Biomedical and pharmaceutical waste collection

URGENCE MARINE INC.

SECTION 110N, Port de Montréal, C.P. 111

Montréal (Québec) H1B 5K1

Fax: 514-640-4509

marine@urgencemarine.com



www.urgencemarine.com

>> opérations de chantier maritime dans le programme, Seaspan travaillera en collaboration avec les comités techniques de l'Alliance verte pour formuler des indicateurs de performance s'appliquant spécifiquement à ces activités. « Nous envisageons de participer à l'élaboration d'indicateurs de performance concernant les eaux de lavage de coque antirouille, la perte de peinture à la pulvérisation, les émissions de poussière lors du sablage et les autres conflits d'usage potentiels pouvant découler des activités d'un chantier maritime », a précisé Mme Olson.

Le directeur général de l'Alliance verte, David Bolduc, accueille avec plaisir cette contribution. « Nous espérons vraiment que maintenant que Seaspan a pris l'initiative de travailler à ces enjeux, d'autres chantiers maritimes se porteront candidats pour siéger à un comité sur la question », a-t-il déclaré.

Seaspan a déjà quelques idées à proposer, inspirées de ses propres initiatives. Ainsi, la division des chantiers maritimes compte parmi ses priorités le traitement responsable des résidus produits par le sablage par jet des coques de navires. « Dans tous nos chantiers, nous récupérons tous les résidus après le sablage de la coque. Pour chaque projet, les résidus sont analysés avant d'être transportés », a expliqué Mme Olson. « À notre chantier North Shore, nous travaillons avec un fournisseur pour éliminer par filtration tous les débris et métaux étrangers restés sur le quai. Les résidus, et il y en a des tonnes, sont récupérés et envoyés à une entreprise locale qui l'ajoute au ciment qu'elle fabrique, ce qui fait que 95 pour cent de ces matières sont recyclées au lieu d'aboutir dans un dépotoir. »

L'entreprise est parfaitement disposée à partager ses meilleures pratiques environnementales. « L'un de nos principaux motifs pour nous joindre au programme est de montrer que si nous y arrivons, d'autres le peuvent aussi », a affirmé Mme Olson. « Ensemble, nous pouvons accomplir beaucoup pour améliorer l'image des chantiers maritimes et de leurs activités. »

Pour le volet maritime, Seaspan a également proposé de collaborer avec l'Alliance verte afin d'établir des indicateurs visant spécifiquement les remorqueurs et les barges. « Nous voulons nous assurer que les indicateurs de performance du programme nous permettent, au fil du temps, d'établir avec exactitude nos progrès dans la réduction des émissions de notre flotte de remorqueurs, en trouvant des moyens de transporter plus de cargaisons et en consommant moins d'énergie », a déclaré Mme Olson.

Seaspan en a déjà fait une priorité d'entreprise en



faisant appel à des stratégies d'affectation et de gestion de voyage pour s'assurer, autant que possible, qu'un remorqueur ne navigue jamais avec une charge insuffisante ou sans élément remorqué. « Par exemple, si un remorqueur part livrer un produit à Prince Rupert, nous faisons tout notre possible pour qu'il revienne avec un autre produit », a expliqué Mme Olson. « Maintenant, nous cherchons une façon d'améliorer, de documenter et de mesurer ce processus de façon constante, pour nous assurer de l'appliquer aussi souvent que possible. »

Une autre initiative récente a consisté à installer des indicateurs de débit en temps réel à bord des navires faisant des voyages longue distance, pour permettre au capitaine de surveiller visuellement la consommation de carburant de son navire et de naviguer à la vitesse donnant un rendement optimal du carburant. « Cela fait partie de notre politique de réduction des T/M, les tours par minute des moteurs, qui nous a permis de diminuer considérablement notre consommation de carburant simplement en faisant tourner les moteurs un peu moins vite », a déclaré Mme Olson. « Nous avons noté qu'une

petite réduction des T/M apporte une baisse significative de la consommation de carburant pour toute notre flotte. »

« Le carburant représente notre coût d'exploitation le plus important, il s'agit donc d'une décision d'affaires justifiée, en plus d'être bénéfique pour l'environnement puisque cela réduit les émissions atmosphériques et les coûts d'entretien à longs termes tout en livrant les expéditions aux clients dans les délais prévus », a conclu Mme Olson.

C'est le genre de changement gagnant-gagnant dont Seaspan espère discuter avec d'autres exploitants de remorqueurs et de barges participant à l'Alliance verte. « Avec SMIT Canada et Island Tug and Barge qui ont aussi récemment joint les rangs de l'Alliance verte sur la côte Ouest, nous prévoyons travailler en collaboration pour en arriver à des idées mutuellement avantageuses qui amélioreront la performance environnementale d'ensemble de notre mode de transport », a souligné Mme Olson. ■



Groupe Desgagnés inc.

21, Marché-Champlain Street Québec (Québec) G1K 8Z8

Tel.: (418) 692-1000 • Fax: (418) 692-6044

www.desgagnes.com

Subsidiaries

Desgagnés Marine Cargo Inc.
Desgagnés Marine Petro Inc.
Desgagnés Transarctik Inc.
Navigation Desgagnés Inc.
Services Maritimes Desgagnés Inc.
Transport Desgagnés Inc.
Petro-Nav Inc.
Relais Nordik Inc.
Tessier Ltd.



Passenger maritime transportation • General cargo and liquid bulk maritime transportation, coastal and international
Shipowners, freighters, charterers and brokers • Rental and operation of cranes and heavy machinery
Intermodal transhipment • Road transportation



Les employés de Seaspan conjuguent leurs efforts pour nettoyer le littoral

Depuis cinq ans, les employés de Seaspan Marine Corporation retroussent leurs manches pour participer bénévolement au Grand nettoyage des rivages canadiens.

La participation annuelle de Seaspan s'est concentrée sur l'enlèvement des déchets au lieu historique national du Canada Fort Rodd Hill près de Victoria (C.-B.), et sur le nettoyage des rives du ruisseau Mackay qui longe l'un des chantiers maritimes de Seaspan, à Vancouver.

« Le ruisseau Mackay est l'un des derniers cours d'eau fréquentés par le saumon sur la rive nord de Vancouver », a souligné Charlotte Olson, gestionnaire environnementale de Seaspan. « Le fait qu'il se trouve à la limite de notre propriété nous rend particulièrement sensibles à sa santé écologique. »



Suite de la page 29 - L'Alliance verte élargit son conseil d'administration

>> le plus respectueux de l'environnement que possible tout en préservant les droits et le bien-être de notre industrie. »

L'Alliance verte devrait intéresser tout particulièrement les petits ports et terminaux et les petites entreprises qui ne possèdent peut-être pas de programme environnemental formel selon le capitaine Brown. « Voilà une façon de miser sur une initiative couronnée de succès qui a déjà fait ses preuves plutôt que de consacrer du temps et des dépenses pour élaborer soi-même un programme environnemental. »

Il ajoute du même souffle que les grands ports et terminaux peuvent également tirer profit de l'Alliance verte. « Même s'ils mettent en œuvre leurs propres programmes environnementaux, ils voudront examiner la façon d'intégrer les deux, en raison de la plus grande visibilité dont bénéficie de plus en plus l'Alliance verte à titre d'industrie comparée à une initiative individuelle. »

Par ailleurs, l'Alliance verte simplifie les choses. « Un grand nombre d'initiatives actuelles portent sur des problèmes environnementaux précis, comme l'eau de ballast ou les émissions atmosphériques », affirme le capitaine Brown. « L'Alliance verte nous offre la possibilité

de regrouper les principaux problèmes tout en tentant de les résoudre individuellement, mais d'une façon qui semble plus coordonnée, parce qu'elle est plus coordonnée. »

Le CA de la Chamber of Shipping of British Columbia a encouragé le capitaine Brown à siéger au CA de l'Alliance verte pour qu'il soit bien informé du programme et de ses nouveautés. « Manifestement, il y aura de nombreuses questions au sujet de l'Alliance verte au début et nous souhaitons être en mesure de pouvoir répondre à certaines de ces questions », indique-t-il. « Notre rôle consistera à aider nos membres à saisir les avantages potentiels qu'offre l'Alliance verte à leur entreprise. »

« L'Alliance verte peut véritablement aider à faire connaître les réalisations de l'industrie maritime de la côte Ouest en matière de performance environnementale, ainsi qu'à mettre l'accent sur notre engagement vis-à-vis une amélioration continue dans ce domaine », déclare le capitaine Nelson, du CMC. « L'Alliance verte peut aussi permettre aux gens qui ne connaissent pas notre industrie de se rendre compte à quel point nous sommes prêts à devenir de bons gestionnaires en matière d'environnement. » ■

La philosophie de l'Alliance verte concorde parfaitement avec nos valeurs fondamentales et nous offre un moyen simple de nous comparer à d'autres entreprises de notre industrie au moyen de critères de référence. »

— Charlotte Olson

GREEN MARINE,
A WAVE WORTH RIDING

REFORMAR puts Coriolis II on the radar of marine researchers

Canadian asset now has global appeal

BY JULIE GEDEON

Very few Canadians realize there's a scientific research vessel in the country akin to the Calypso made famous by underwater explorer Jacques Cousteau.



Photos: Reformer

Reformer's Coriolis II.

“The Coriolis II is one of the best-equipped scientific vessels in North America – the only one of its kind in Canada – and hardly anyone in the general public knows about it,” said Martial Savard, director-general of Reformer, the not-for-profit corporation that operates the boat. “Reformer’s goal over the next five years is to make Canadians aware of this unique asset and how it accommodates important marine research.”

Since its transformation from a Canadian Coast Guard ship to an oceanographic research vessel nine years ago, the Coriolis II has facilitated various scientific undertakings within the St. Lawrence River and Estuary. It’s the largest boat owned by a Canadian university, and the only one certified to voyage overseas.

The Coriolis II belongs to l’Université du Québec in Rimouski. The vessel and its crew have been hired by research teams from various universities throughout Canada. Many of the scientific expeditions have been multinational partnerships involving researchers from around the world.

Reformer is the organization under contract with l’Université du Québec in Rimouski to handle the vessel’s technical and commercial operations and staffing. “When researchers need our vessel, they can simply phone us to

find out the costs involved and then book their required dates, as long as they’re still available,” Mr. Savard said.

The Coriolis II and its crew have been hired for university research projects, as well as some government and private sector initiatives. One project involved analyzing the St. Lawrence River’s oxygen distribution. Another initiative looked at how water depths and available nutrients affect phytoplankton bloom.

Other research aboard the Coriolis II has worked towards identifying the chemical composition of the water column in the transitional zone between fresh water and sea water, as well as evaluating the effects of human and industrial activities on the bio-productivity within the St. Lawrence’s drainage basin.

The Coriolis II is currently involved with Quebec’s public security department to assess shoreline erosion from waves within the St. Lawrence Estuary and Gulf. “The data might be applicable throughout the St. Lawrence Seaway and lead to improved best practices within Green Marine,” Mr. Savard said.

He expects the Coriolis II to become even busier now that it’s part of the plans to establish an oceanographic and climatological observation network in the St. Lawrence River and the Gulf.

>>



>> Scientific winches and other hull-mounted equipment enable researchers to take accurate water column and seabed samples, as well as sub-bottom and seafloor characteristics data. There's also plenty of deck space for the researchers' equipment. Separate dry and wet laboratories enable scientists to do necessary testing on board, especially when time

is of the essence to ensure samples won't degrade.

Reformar had the Coriolis II certified last year to be able to go overseas as a research vessel when hired for international research projects. "Because of the lack of research funding in Canada, we had to broaden our reach to remain financially viable," Mr. Savard said. The certification has sparked interest in the Coriolis II from European companies, as well as the Woods Hole Oceanographic Institute and the University of Martinique.

The vessel is chartered on a first-come first-served basis. "The Coriolis II is a wonderful resource that isn't yet being used to its full potential," Mr. Savard said. "We're currently booked about 60 days a year, and we need to double that.

"I think it will happen once governments and their agencies realize how quickly we can gather the ideal scientific partners for a specific project and how our equipment, labs and crew make the Coriolis II an effective one-stop shop for marine research related to the environment, or natural resources exploration in the Gulf of St. Lawrence or northern Quebec as part of the Plan Nord." ■

REFORMAR'S Green Marine participation leads to greater industry co-operation

Coriolis II strives to be role model for vessel sustainability

BY JULIE GEDEON

Reformar joined Green Marine to ensure the Coriolis II became as sustainable as possible, and in the process show others what can be done to minimize a vessel's environmental footprint.

“We proudly show our Green Marine certification when we talk to people about the Coriolis II,” said Martial Savard, Reformar’s director-general. “It wouldn’t make sense to have a vessel whose mission is to facilitate science and research to improve the environment and not be a part of the Green Marine program.”

Since joining Green Marine two years ago, Reformar has undertaken several initiatives to reduce the environmental impact of its activities. For example, Coriolis II is running on fuel with ultra-low sulphur content to minimize air emissions.

"Being a scientific research vessel, we feel compelled to follow standards well beyond the minimum regulatory requirements, and the Green Marine program is helping us to identify and reach higher performance levels," Mr. Savard said.

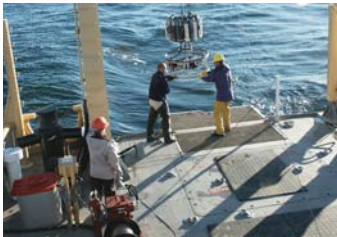
Minimizing the Coriolis II's environmental impact has required significant investments in green technology. For example, Reformar has spent \$80,000 on installing cold-ironing facilities at the Port of Rimouski in Quebec so that the Coriolis II can plug into cleaner shoreline electricity whenever it's docked in its homeport.

The Coriolis II is currently using an engine condition monitoring system with software supplied by Hermont Marine Inc. to determine what maintenance and other corrective actions could be taken to optimize engine performance and further minimize air emissions.

"When you just look at the engine, it seems to be working fine, but with this new technology, we're able to look inside the cylinder to see exactly how well the engine is performing," Mr. Savard said. "We see the actual fuel injection, combustion, any blow-by or other small problem that might need corrective actions.

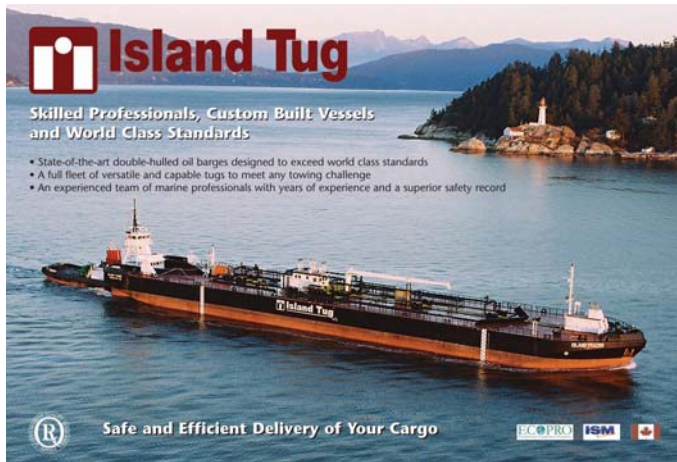
"We're just starting to analyze the data we've collected but already we see ways to improve engine performance and reduce maintenance time."


Reformar and Hermont Marine formed the collaborative partnership for testing the engine analyzing system as a



result of their joint participation in Green Marine. "We're hoping to form similar relationships with other Green Marine partners to first test and then showcase new environmental technologies," Mr. Savard said.

Reformar also hopes to function as a facilitator on research projects that might involve the Coriolis II. "Sometimes you have private industry in one corner and the scientific community in another and it's hard for them to understand each other's needs and capacities," Mr. Savard said. "I see great potential for Reformar as a go-between." ■






Island Tug

**Skilled Professionals, Custom Built Vessels
and World Class Standards**

- State-of-the-art double-hulled oil barges designed to exceed world class standards
- A full fleet of versatile and capable tugs to meet any towing challenge
- An experienced team of marine professionals with years of experience and a superior safety record



Safe and Efficient Delivery of Your Cargo





GREEN MARINE / ALLIANCE VERTE

L'ALLIANCE VERTE,
UN SILLAGE À SUIVRE

REFORMAR

met le Coriolis II sur le radar des chercheurs marins

Ce navire canadien a maintenant un attrait mondial

PAR JULIE GEDEON

Très peu de Canadiens savent qu'il existe au Canada un navire de recherche scientifique semblable à la Calypso rendue célèbre par l'explorateur océanographique, le commandant Jacques Cousteau.

Le Coriolis II est l'un des navires de recherche scientifique les mieux équipés d'Amérique du Nord et le seul dans son genre au Canada. Pourtant, très peu de gens connaissent son existence », a expliqué Martial Savard, directeur général de Reformar, l'organisme sans but lucratif qui gère le navire. « L'objectif de Reformar pour les cinq prochaines années est de faire découvrir aux Canadiens cette ressource unique et son utilité pour la recherche océanographique d'envergure. »

Initialement construit pour la Garde côtière canadienne, le Coriolis II a été transformé en navire de recherche océanographique il y a neuf ans. Depuis, le navire a servi diverses entreprises scientifiques dans le fleuve Saint-Laurent et son estuaire. C'est le plus grand bateau appartenant à une université canadienne et le seul autorisé à voyager outre-mer.

Le Coriolis II est la propriété de l'Université du Québec à Rimouski (UQAR). Le navire et les services de son équipage ont été loués par des équipes de recherche de différentes universités à travers le Canada. Bon nombre de ces expéditions scientifiques étaient des partenariats multinationaux impliquant des chercheurs des quatre coins du monde.

Reformar est un organisme lié par contrat à l'UQAR pour gérer les opérations techniques et commerciales ainsi que la dotation en personnel du navire. « Lorsque des chercheurs ont besoin de notre navire, ils peuvent nous appeler pour s'informer des coûts et le réserver



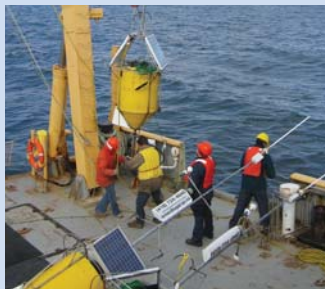
Photos: Reformar

Le Coriolis II.

aux dates désirées, si le navire est disponible », a expliqué M. Savard.

Le Coriolis II et les services de son équipage ont été loués pour des projets de recherche universitaires ainsi que pour des initiatives gouvernementales ou du secteur privé. L'un des projets consistait à analyser la répartition de l'oxygène dans le fleuve Saint-Laurent. Une autre initiative consistait à analyser l'influence de la profondeur de l'eau et de la disponibilité de nutriments sur la prolifération phytoplanctonique.

Un autre projet de recherche effectué à bord du Coriolis II tentait de déterminer la composition chimique de la colonne d'eau située dans la zone transitionnelle entre l'eau douce et l'eau salée et d'évaluer l'impact des



activités humaines et industrielles sur la bioproduktivité dans le bassin hydrologique du Saint-Laurent.

Le Coriolis II est présentement utilisé par le ministère de la Sécurité publique du Québec pour analyser l'érosion des berges par les vagues provenant de l'estuaire et du golfe du Saint-Laurent. « Ces données pourraient être appliquées à tout le bras de mer du Saint-Laurent et permettre d'améliorer les meilleures pratiques au sein de l'Alliance verte », a ajouté M. Savard.

Il s'attend à ce que le Coriolis II soit utilisé davantage, maintenant qu'il est question de créer un réseau d'observation océanographique et climatologique dans le fleuve et le golfe du Saint-Laurent.

Des treuils scientifiques et d'autres pièces d'équipement montées en coque permettent aux chercheurs de prendre des échantillons précis de colonnes d'eau et du fond marin, et de rassembler des données sur les caractéristiques du sous-sol marin et du fond marin. La surface du pont offre un large espace pour l'équipement des chercheurs. Des aqualabs et des laboratoires secs distincts permettent aux scientifiques d'effectuer les tests nécessaires à bord du navire, particulièrement lorsque la question du temps est cruciale et qu'on veut s'assurer que les échantillons ne se dégraderont pas.

L'année dernière, Reformar a demandé les autorisations nécessaires pour que le Coriolis II puisse voyager outre-mer en tant que navire de recherche lorsqu'il est utilisé pour des projets de recherche internationaux. « Vu le manque de fonds pour la recherche au Canada, nous avons dû élargir notre

champs d'action pour rester rentable », a expliqué M. Savard. L'autorisation de voyager outre-mer accordée au Coriolis II a suscité l'intérêt de compagnies européennes, du Woods Hole Oceanographic Institute et de l'université de la Martinique.

Le navire est affrété sur la base du premier arrivé, premier servi. « Le Coriolis II est une ressource fabuleuse qui n'est pas encore utilisée à son plein potentiel », a déploré M. Savard. « Il est réservé à peu près 60 jours par année et nous devons doubler ce chiffre. »

« Je pense que nous y parviendrons lorsque les gouvernements et les organismes se rendront compte de la rapidité avec laquelle nous pouvons rassembler les meilleurs partenaires scientifiques pour un projet spécifique et de l'efficacité de notre équipement, de nos laboratoires et de l'équipage, ce qui fait du Coriolis II un tout-en-un efficace pour la recherche océanographique en matière d'environnement ou d'exploration des ressources naturelles dans le golfe du Saint-Laurent ou, encore, dans le nord du Québec, dans le cadre du Plan Nord. » ■

Marine certification, regulatory and post-secondary education

- Marine Navigation and Engineering post-secondary programs (three year programs)
- Dozens of certification and training programs for industry professionals
- Fully equipped Marine Emergency Duty training centre

New this year:

- St Lawrence Seaway, Welland Canal and Detroit/St Clair/ St Mary's Pilotage training
- Realistic oil spill planning and exercise training

Our navigation and engineering simulators and our experienced instructors are among the best in the world, and help to provide the highest quality marine training and education possible.

GEORGIAN

YOUR COLLEGE · YOUR FUTURE

GREAT LAKES INTERNATIONAL MARINE TRAINING
AND RESEARCH CENTRE

Visit www.marinetraining.ca for more information including course scheduling



L'ALLIANCE VERTE, UN SILLAGE À SUIVRE

L'adhésion de **REFORMAR** à l'Alliance verte ouvre la voie à une plus grande collaboration dans l'industrie

PAR JULIE GEDEON

Le Coriolis II s'efforce d'être un modèle
en matière de durabilité des navires

Reformar a choisi d'adhérer à l'Alliance verte pour s'assurer que le Coriolis II devienne aussi respectueux de l'environnement que possible et, par la même occasion, soit un exemple de ce que l'on peut faire pour réduire l'empreinte écologique d'un navire.

« Nous sommes fiers de montrer notre certification de l'Alliance verte lorsque nous parlons du Coriolis II », a déclaré Martial Savard, directeur général de Reformar. « Cela n'aurait pas de sens d'avoir un navire dont la mission est de servir la science et la recherche pour améliorer l'environnement et de ne pas faire partie du programme de l'Alliance verte. »

Depuis son adhésion à l'Alliance verte il y a deux ans, Reformar a pris de nombreuses initiatives pour réduire l'impact environnemental de ses activités. Ainsi, le Coriolis II utilise un carburant à très faible teneur en soufre pour minimiser ses émissions atmosphériques.

Parce qu'il s'agit d'un navire de recherche scientifique, nous sommes soucieux de respecter les normes bien au-delà des exigences réglementaires minimales; le



programme de l'Alliance verte nous aide à déterminer et à atteindre des niveaux de performance plus élevés », a poursuivi M. Savard.

Réduire l'impact environnemental du Coriolis II a exigé des investissements importants dans les technologies vertes. Par exemple, Reformar a investi 80 000 \$ pour installer un système d'alimentation externe dans le port de Rimouski, au Québec, pour que le Coriolis II puisse s'alimenter en électricité et ainsi réduire sa consommation de carburant quand il est à quai dans son port d'attache.

Le Coriolis II utilise présentement un système de surveillance du moteur avec un logiciel fourni gracieusement par Hermont Marine Inc. afin de déterminer l'entretien à effectuer et les actions correctives à apporter pour optimiser le rendement du moteur et réduire davantage les émissions atmosphériques.

« Lorsque vous observez simplement le moteur, il semble bien fonctionner, mais cette nouvelle technologie permet de voir la performance réelle du moteur à l'intérieur du cylindre », a expliqué M. Savard. « Nous pouvons observer le système d'injection, le système

de combustion, voir toute fuite de gaz ou tout autre problème mineur qui nécessiterait d'être corrigé.

« Nous commençons seulement à analyser les données recueillies, et nous voyons déjà des manières d'améliorer le rendement du moteur et de réduire le temps d'entretien. »

Reformar et Hermont Marine ont travaillé en partenariat pour tester le système d'analyse du moteur à la suite de leur adhésion commune à l'Alliance verte.

« Nous espérons développer des relations similaires avec d'autres membres de l'Alliance verte pour, d'abord, effectuer des tests, et, par la suite, présenter de nouvelles technologies environnementales », a annoncé M. Savard.

Reformar souhaite également agir comme facilitateur pour des projets de recherche qui pourraient nécessiter le Coriolis II. « Parfois, le secteur privé est d'un côté et la communauté scientifique, de l'autre, et il est difficile pour chacun des deux de comprendre les besoins et les capacités de l'autre, a dit M. Savard. Je vois beaucoup de potentiel pour que Reformar agisse à titre d'intermédiaire. » ■

Door to door
delivery —
quicker than
you think.



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



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

www.oceanex.com

LESSON NO. 44



ALWAYS
MINGLE
WITH OTHER GUESTS

We always do. In fact, the crews aboard our versatile fleet of bulkers and self-unloaders have the talent and technology to navigate any gathering. It's the kind of social skill host customers like.

Canada Steamship Lines, the fleet with good cargo handling manners — have us over today!

Canada Steamship Lines
759 Square Victoria, Montreal (Qc)
Canada H2Y 2K3
Tel: 514.982.3800 • Fax: 514.982.3910
info@cslmtl.com
www.cslcan.ca



Canada Steamship Lines
A DIVISION OF CSL GROUP INC.