

Programme  
environnemental  
de l'Alliance  
verte

2018



Indicateurs de  
rendement pour  
les ports et la  
Voie maritime du  
Saint-Laurent

## Table des matières

1. ESPÈCES AQUATIQUES ENVAHISSANTES (Administrations portuaires seulement).....	3
2. GAZ À EFFET DE SERRE ET POLLUANTS ATMOSPHÉRIQUES.....	4
3. PRÉVENTION DES FUITES ET DÉVERSEMENTS .....	5
4. MANUTENTION ET ENTREPOSAGE DU VRAC SOLIDE.....	8
5. HARMONISATION DES USAGES.....	10
6. LEADERSHIP ENVIRONNEMENTAL.....	12
7. GESTION DES MATIÈRES RÉSIDUELLES .....	14
8. BRUIT SOUS-MARIN .....	16

## 1. ESPÈCES AQUATIQUES ENVAHISSANTES (Administrations portuaires seulement)

**OBJECTIF :** Réduire le risque d'introduction et de propagation d'organismes aquatiques et pathogènes nuisibles par l'intermédiaire des eaux de ballast et des salissures biologiques.

**NOTE :** Ces actions ne font pas partie d'un indicateur de rendement. Le participant n'a donc pas à associer un niveau à sa performance.

### CRITÈRE 1

1.1 Supporter les programmes et analyses de recherche scientifique en échantillonnage sur le territoire du port.

Note : Il n'est pas nécessaire que des échantillonnages aient déjà été réalisés pour répondre à ce critère. Le port ou la compagnie doit toutefois avoir comme politique de permettre aux chercheurs d'effectuer des échantillonnages sur son territoire.

### CRITÈRE 2

1.2 Mettre sur pied un registre des espèces envahissantes présentes sur le territoire du port en collaboration avec les organismes gouvernementaux effectuant des échantillonnages.

Note : Le Secrétariat de l'Alliance verte fournira aux participants les démarches à compléter à cet effet dès que des ententes de collaboration auront été conclues avec les organismes gouvernementaux appropriés.

## 2. GAZ À EFFET DE SERRE ET POLLUANTS ATMOSPHÉRIQUES

**OBJECTIF :** Réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) et de polluants atmosphériques.

NIVEAU 1	
Suivi réglementaire	
NIVEAU 2	
<p>2.1 Instaurer et communiquer une politique pour limiter la marche au ralenti des véhicules équipés de moteur à combustion. Au minimum, inclure les véhicules routiers, hors route et non immatriculés que possède le participant.</p> <p>2.2 Favoriser le transport durable des employés. <u>Exemples</u> : Incitations au transport en commun et au covoiturage, réorganisation des voyages d'affaires, installation de supports à vélo, etc.</p> <p>2.3 Appliquer des mesures visant à diminuer la congestion et les temps d'attente aux heures de fort achalandage. <u>Note</u> : Il est ici question de la circulation des camions.</p> <p><u>Ports seulement</u> :</p> <p>2.4 Instaurer et communiquer une politique pour informer, ou lorsque nécessaire, émettre des avertissements aux navires qui rejettent une quantité excessive de fumée.</p>	
NIVEAU 3	
<p>3.1 Réaliser un inventaire annuel des émissions de GES du participant. <u>Note</u> : Cet inventaire réfère seulement aux émissions de GES résultant directement des activités du participant. <u>Note</u> : Voir annexe 1-A.</p>	
<b>ET</b>	
<p>3.2 Nouveau critère, OPTIONNEL pour 2018</p> <p>Au cours des cinq dernières années, compléter un inventaire détaillé de tous les véhicules exploités (loués ou en propriété) par le port et les opérateurs de terminaux, incluant les véhicules routiers et hors route et les locomotives. <u>Note</u> : Inclure les années de production des équipements et/ou les standards/niveaux d'émission, si disponible. D'autres données requises pourraient inclure les chevaux vapeurs et les heures annuelles d'opération.</p>	<p>3.3 Nouveau critère, OPTIONNEL pour 2018</p> <p>Mettre en œuvre un programme volontaire de transition vers l'utilisation d'équipement à plus faible taux d'émission, en utilisant des carburants plus propres, des moteurs plus récents ou de l'équipement de remplacement. Ce programme pourrait être réalisé via des incitatifs, des rabais ou en coordination avec des sources de financement externes.</p>
<b>OU →</b>	
NIVEAU 4	
<p>4.1 Avoir réalisé, dans les cinq dernières années, un inventaire détaillé des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques sur l'ensemble du territoire portuaire. L'inventaire doit inclure les principaux GES : CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub>, et les N<sub>2</sub>O et contaminants atmosphériques tels que les NO<sub>x</sub>, les SO<sub>x</sub>, les COV et les matières particulaires. <u>Note</u> : Les ports situés dans des zones non-conformes ou qui présentent un potentiel de « zone à risque » de dépassement devraient prioritairement faire un inventaire sur leurs polluants atmosphériques plus critiques. Les polluants atmosphériques visés sont ceux que le participant doit rapporter annuellement à Environnement Canada dans le cadre de l'Inventaire National des Rejets de Polluants (INRP) ou à la U.S. EPA dans le cadre du National Emissions Inventory (NEI).</p> <p>4.2 Adopter un plan de performance pour les émissions atmosphériques résultant directement des activités de l'autorité portuaire. Dans ce plan, le participant doit définir des mesures de réduction et des objectifs quantifiables. <u>Note</u> : Voir l'annexe 1-B.</p>	
NIVEAU 5	
<p>5.1 Divulguer publiquement les cibles de réductions de GES et de polluants atmosphériques ainsi que les échéanciers. Démontrer une diminution continue de l'intensité des émissions de GES découlant des activités directes du participant par l'exécution du plan de performance énergétique et de réduction des émissions atmosphériques polluantes. <u>Note</u> : Chaque participant définit son propre cadre de référence pour mesurer l'amélioration continue.</p>	

### 3. PRÉVENTION DES FUITES ET DÉVERSEMENTS

**OBJECTIF :** Minimiser les risques de fuites et déversements de polluants dans l'environnement (eau, sols).

#### NIVEAU 1

Suivi réglementaire

#### NIVEAU 2

Le participant répond-il à au moins 60% des critères applicables suivants ?

2.1 Le ravitaillement des véhicules et de la machinerie en carburants et en lubrifiants, ainsi que leur entretien doivent se faire à une distance minimale de 30 m (100 pi) de tout plan d'eau et à une distance minimale de 15 m (50 pi) de tout effluent (bassin de captage, fossé, etc.). Si ces distances ne peuvent pas être respectées, d'autres mesures doivent être mises en place pour prévenir tout déversement ou fuite dans l'environnement (p.ex. couvercles étanches, tapis de caoutchouc, bacs de rétention).

2.2 Utiliser, si applicable, des bacs de rétention sous les appareils et équipements (génératrices, compresseurs, etc.) pouvant fuir ou qui doivent être réapprovisionnés périodiquement.

2.3 Inspecter régulièrement et entretenir tout équipement qui pourrait fuir (réservoirs, génératrices, compresseurs, etc.).

2.4 Surveiller régulièrement les eaux côtières et le(s) site(s) afin de détecter et remédier immédiatement à toute fuite.

2.5 Advenant un doute sur la qualité des eaux collectées dans un puits d'observation ou une fosse d'excavation (couleur, odeur, etc.), ces eaux devront être interceptées à des fins d'échantillonnage ou de traitement approprié.

2.6 Avoir en permanence sur le site une ou plusieurs trousse d'urgence pour parer aux déversements accidentels de faible envergure.

Note : Un déversement est considéré comme de faible envergure s'il ne présente pas ou peu de danger pour les personnes et/ou l'environnement et qui peut être nettoyé à l'aide d'une trousse de déversement d'urgence.

2.7 S'assurer que les employés aient reçu une formation pour intervenir en cas de déversement accidentel de faible envergure.

2.8 Au besoin, nettoyer les surfaces au sol pour récupérer le plus possible les contaminants afin d'éviter qu'ils soient emportés par la pluie.

2.9 Le lavage des véhicules et équipements se fait de manière à minimiser les rejets de l'eau usée dans l'environnement.

#### NIVEAU 3

3.1 Mettre en œuvre toutes les bonnes pratiques applicables du niveau 2.

3.2 Adopter un Plan de prévention de la pollution de l'eau et des sols qui couvre tous les secteurs sous le contrôle du port.

Note : Un modèle de ce plan se trouve à l'annexe 2-A.

3.3 Tenir un registre de tous les incidents de fuite ou déversements accidentels dans l'environnement qui ont lieu sur le territoire portuaire. Ceci implique l'existence d'une procédure de signalement de tout incident de fuite et de déversement accidentel communiquée auprès des locataires et usagers.

#### NIVEAU 4

4.1 Implanter un programme d'inspection et de maintenance préventive documenté des véhicules, équipements, tuyaux, contenants et réservoirs, présentant un risque de fuite ou de déversement dans l'environnement.

Note : Ce programme concerne seulement les véhicules, équipements, tuyaux, contenants et réservoirs utilisés exclusivement pour les travaux directs du participant.

Note : Voir l'annexe 2-B.

4.2 Développer et adopter un plan de gestion des eaux de pluie basé sur une analyse des risques pour identifier les sites prioritaires.

Note : Lignes directrices en développement.

#### **OU**

Dans au moins un des sites du participant identifiés comme prioritaires par une analyse des risques :

4.3 Les eaux de pluie sont interceptées et traitées par le participant via un procédé, processus ou une procédure de traitement des eaux de pluie approprié.

4.4 Les dispositifs, processus ou procédés installés ou utilisés sont inspectés et entretenus régulièrement afin d'assurer leur bon fonctionnement.

4.5 Les eaux traitées sont échantillonnées et analysées sur une base régulière pour vérifier le bon fonctionnement des dispositifs de traitement.

4.6 Si applicable, utiliser des lubrifiants non toxiques ou biodégradables dans les équipements hydrauliques utilisés à proximité des plans d'eau.

Note : Se référer à la définition de la EPA sur les lubrifiants environnementalement acceptables, c.-à-d. biodégradables, de toxicité minimale et non bio accumulatifs (p. 143 de l'Annexe A du document intitulé «*Vessel General Permit for discharges incidental to the normal operation of vessels (VGP)*»).

## NIVEAU 5

Dans tous les terminaux participants ou sites du participant :

5.1 Implanter un programme d'inspection et de maintenance préventive documenté des véhicules, équipements, tuyaux, contenants et réservoirs, présentant un risque de fuite ou de déversement dans l'environnement nature (carburant, lubrifiants, etc.).

Note : Ce programme s'applique seulement aux véhicules, équipements, tuyaux, contenants et réservoirs utilisés exclusivement pour les travaux directs du participant. Voir l'annexe 2-B.

Dans la majorité des sites du participant ou sites identifiés comme prioritaires par une analyse des risques :

5.2 Les eaux de pluie sont interceptées et traitées par la compagnie via un procédé, processus ou une procédure de traitement des eaux de pluie approprié.

5.3 Les dispositifs, processus ou procédés installés ou utilisés sont inspectés et entretenus régulièrement afin d'assurer leur bon fonctionnement.

5.4 Les eaux traitées sont échantillonnées et analysées sur une base régulière pour vérifier le bon fonctionnement des dispositifs de traitement.

Dans la majorité des terminaux participants ou sites du participant :

5.5 Si applicable, utiliser des lubrifiants non toxiques ou biodégradables dans les équipements hydrauliques utilisés à proximité des plans d'eau.

Note : Se référer à la définition de la EPA sur les lubrifiants environnementalement acceptables, c.-à-d. biodégradables, de toxicité minimale et non bio accumulatifs (p. 143 de l'Annexe A du document intitulé « *Vessel General Permit for discharges incidental to the normal operation of vessels* (VGP) »)

5.6 Avoir en place des mesures de confinement secondaire pour tous les réservoirs et contenants de surface fixes et mobiles situés à l'extérieur (incluant ceux en transit) et qui sont localisés à moins de 30 m (100 pi) de tout plan d'eau et à moins de 15 m (50 pi) de tout effluent (fossé, réseau d'égouts, cours d'eau souterrain, etc.). Les produits visés sont les produits dangereux.

Note : Par confinement secondaire on entend toute mesure permettant d'éviter qu'une fuite ou un déversement à partir d'un réservoir ou contenant primaire ne contamine l'eau et les sols. Le choix des mesures et la capacité de confinement sont établis en fonction du mode de défaillance le plus probable et de l'ampleur du déversement qui en résulterait et peut comprendre :

- une digue, un rebord, un mur de rétention imperméable,
- un système de drainage,
- un barrage ou une barrière flottante (estacades),
- un bassin de rétention ou de déviation,
- un puisard ou système de collecte,
- un plateau ou un bac de collecte,
- un réservoir à double paroi,
- du matériel absorbant en quantité suffisante
- tout autre équipement et/ou ressource permettant de contenir la fuite ou le déversement.

5.7 Procéder à des exercices d'intervention en cas de déversement sur une base régulière (au moins une fois par an pour des exercices de tables ou au moins une fois aux deux ans pour des simulations d'événements, incluant le bilan rétrospectif d'un événement qui s'est produit).

## 4. MANUTENTION ET ENTREPOSAGE DU VRAC SOLIDE

**OBJECTIF :** Réduire les pertes de cargaison et la poussière engendrés lors des opérations de manutention, de transport et de l'entreposage du vrac solide.

**NOTE :** Applicable seulement aux administrations portuaires opérant un terminal de vrac solide.

NIVEAU 1
Suivi réglementaire
NIVEAU 2
<p>2.1 Ramasser les résidus de cargaison sur le sol dès que possible en recourant à des méthodes qui engendrent le moins de poussière possible (p.ex. par aspiration ou brossage humide).</p> <p>2.2 S'assurer que les résidus de cargaison ramassés soient entreposés, récupérés et/ou disposés de façon appropriée.</p> <p>2.3 Prendre des mesures pour prévenir la contamination des eaux durant les opérations de chargement et de déchargement (exemple : Utiliser une toile entre le bateau et le quai durant le déchargement).</p> <p>2.4 Pour les opérations extérieures, réduire la dispersion de poussière en utilisant une ou plusieurs des méthodes suivantes, sans se limiter à celles-ci : Vaporiser une faible brume, utiliser des écrans, rideaux d'air ou d'eau et/ou des tentures, installer des pare-vent, réduire la hauteur de chute du convoyeur et la vitesse de la courroie, couvrir les piles de vrac solide lorsqu'elles sont susceptibles d'être affectées par le vent ou la pluie.</p> <p>2.5 Si applicable, utiliser des grilles, paniers, géotextiles ou autres dispositifs dans les regards d'égouts pour filtrer les matières solides en suspension dans les eaux de ruissellement et s'assurer de les nettoyer régulièrement.</p> <p>2.6 Installer des moyens de récupération au point de chute des convoyeurs pour récupérer les pertes de cargaison.</p> <p>2.7 Laver régulièrement les véhicules et s'assurer de les confiner dans des aires dédiées pour éviter la dispersion de la poussière sur le site et à l'extérieur de celui-ci.</p>
NIVEAU 3
<p>3.1 Adopter un plan de prévention de la pollution de l'eau et des sols. <u>Note</u> : Un modèle se trouve à l'annexe 2-A.</p> <p>3.2 Produire un rapport d'incident et tenir un registre pour chaque incident de poussières ou de rejets anormaux accompagné d'une analyse détaillée des causes et des mesures de corrections mises en œuvre.</p>
NIVEAU 4
<p>Dans la <b>majorité</b> des terminaux opérés par le port :</p> <p>4.1 Implanter un programme d'inspection et de maintenance préventive documenté, ciblé sur les équipements de manutention du vrac solide et les dispositifs de contrôle de la poussière. <u>Note</u> : Voir l'annexe 2-B.</p> <p>4.2 Adopter une procédure encadrant la gestion des opérations de chargement, de déchargement et de manutention si le vent cause de la dispersion de particules au-delà des limites du site. <u>Note</u> : La compagnie doit avoir en place une procédure ou politique qui définit, pour chaque type de cargaison, les conditions météorologiques défavorables aux opérations de chargement et de déchargement, ainsi que les mesures préventives à prendre.</p> <p>4.3 Procéder à une analyse détaillée du processus de chargement, déchargement et de manutention pour identifier les étapes, situations ou endroits critiques de production de poussières et de rejets dans l'environnement et établir un protocole de mesures environnementales préventives.</p>



### NIVEAU 5

Dans tous les terminaux opérés par le port :

5.1 Implanter un programme d'inspection et de maintenance préventive documenté, ciblé sur les équipements de manutention du vrac solide et les dispositifs de contrôle de la poussière.

Note : Voir l'annexe 2-B.

5.2 Adopter une procédure encadrant la gestion des opérations de chargement, de déchargement et de manutention si le vent cause de la dispersion de particules au-delà des limites du site.

Note : La compagnie doit avoir en place une procédure ou politique qui définit, pour chaque type de cargaison, les conditions météorologiques défavorables aux opérations de chargement et de déchargement, ainsi que les mesures préventives à prendre.

5.3 Procéder à une analyse détaillée du processus de chargement, déchargement et de manutention pour identifier les étapes, situations ou endroits critiques de production de poussières et de rejets dans l'environnement et établir un protocole de mesures environnementales préventives.

5.4 Utiliser des convoyeurs couverts ou des chargeurs et glissières à bras télescopique, opérer dans des circuits clos, ou utiliser tout autre équipement similaire qui réduit la poussière et les risques de déversements.

5.5 Utiliser de l'équipement de suppression de la poussière, des dépoussiéreurs, des filtres à manche, des convoyeurs à vis ou autre équipement similaire pour manutentionner les matières fines, granuleuses ou poudreuses.

## 5. HARMONISATION DES USAGES

**OBJECTIF :** Réduire l'incidence des nuisances liées aux activités portuaires (bruit, poussière, odeurs et lumière) sur les résidents habitant à proximité des installations.

**NOTES :**

- Cet indicateur s'applique à tous les participants à moins qu'ils ne présentent des arguments raisonnables pour en être exemptés (ex. localisation dans un endroit très isolé, loin de toute résidence). Cependant, l'absence de plaintes ne constitue pas un motif suffisant pour être exempté de l'application de l'indicateur.
- Un critère s'applique seulement si les opérations ou activités du participant sont à l'origine d'une nuisance auquel le critère en question se rapporte. Une nuisance est tout facteur qui a un impact négatif sur la santé ou le bien-être des résidents habitant à proximité des installations (p.ex. le bruit, la poussière, la lumière, les odeurs).
- Les activités visées par les conflits d'usage se limitent à celles liées à la navigation commerciale et aux croisières.

### NIVEAU 1

Suivi réglementaire

### NIVEAU 2

Implantation de la majorité des critères applicables :

Communications externes :

2.1 Rendre disponible ou publier un numéro de téléphone, ou rediriger les appels vers l'autorité en charge de la réception des plaintes relatives aux activités portuaires.

2.2 Lorsqu'une plainte est formulée au participant, dépêcher un responsable sur les lieux et, autant que possible, s'assurer que des mesures correctives soient prises

Bruit :

2.3 Imposer des limites de vitesse aux véhicules dans les zones plus sensibles.

2.4 Mettre en œuvre des pratiques opérationnelles ou prendre des mesures pour limiter l'usage ou réduire l'impact des avertisseurs, sans toutefois compromettre la sécurité (p.ex. éclairage clignotant durant la nuit, avertisseurs de type ci du lynx, adapter la hauteur ou l'orientation des dispositifs, moduler la fréquence, etc.).

2.5 Prendre des mesures pour atténuer le bruit provenant des opérations ferroviaires (p.ex. graissage des rails pour réduire le bruit de crissement).

2.6 Dans la mesure du possible, limiter la marche au ralenti des moteurs des véhicules, des équipements et des locomotives.

2.7 Avoir une procédure documentée (p.ex. une politique d'achat) pour choisir de l'équipement moins bruyant lors de l'achat de nouveaux équipements.

Poussière :

2.8 Adopter des mesures de rabattement de poussière sur les routes (Exemple : Arrosage de la chaussée, brossage humide asphaltage, entretien du pavage des chaussées, etc.)

2.9 Appliquer des mesures visant l'amélioration de la gestion des empilements (Exemples : Recouvrement des empilements, diminution de leur hauteur, déplacement dans des secteurs moins exposés au vent, murs de confinement, etc.)

Propreté :

2.10 Mettre en place des procédures de nettoyage régulier des quais, aires de circulation, de manutention et d'entreposage.

2.11 Désigner des aires de collection des matières résiduelles et des matières recyclables facilement accessibles aux employés, visiteurs et camionneurs.

2.12 Les bacs ou conteneurs sont couverts afin d'éviter la dispersion des matières résiduelles par les intempéries.

Trafic/congestion :

2.13 Avoir une procédure de gestion de la circulation des camions, train et/ou bus qui nuisent à la circulation (p.ex. panneaux, coordonnateur du trafic ou contrôleur)

Pollution lumineuse :

2.14 Diriger l'éclairage de façon à illuminer seulement la zone nécessaire.

2.15 Éteindre l'éclairage dérangeant à une heure déterminée s'il n'y a pas d'opération en cours.

### NIVEAU 3

3.1 Adopter un plan de gestion des conflits d'usage dans lequel toutes les bonnes pratiques applicables énoncées au niveau 2 sont formellement incorporées. Le plan de gestion doit comporter une procédure de traitement des plaintes.

Note : Voir l'annexe 3-A.

3.2 Avoir une procédure documentée de réception et de traitement des plaintes.

3.3. Avoir en place une procédure pour vérifier les niveaux de bruit des opérations, sur une base régulière (au moins chaque année).

3.4 Avoir une procédure pour évaluer les aspects environnementaux et sociaux de nouveaux projets, activités ou types d'opération, incluant la manutention de nouveaux produits, si le risque d'effets environnementaux et sociaux est incertain et si les mesures d'atténuation ne sont pas considérées comme efficaces et établies.

Note : Voir annexe 3-B.

Note : Ce critère ne vise pas les projets qui sont soumis à une évaluation environnementale ou étude d'impacts sous une réglementation existante.

3.5 Établir et mettre œuvre un plan d'atténuation des nuisances lors de l'exécution des travaux et/ou opérations.

Note : Pour les ports, les mesures d'atténuations doivent systématiquement faire partie de tout contrat d'entreprise et être communiquées auprès de ses locataires.

3.6 Si applicable, adopter et communiquer une politique pour encadrer le bruit lié aux activités des navires à l'ancre, et/ou collaborer avec les autorités compétentes pour établir et communiquer des procédures de gestion du bruit lié aux activités des navires à l'ancre (p.ex. fonctionnement des génératrices, travaux d'entretien, etc.).

### NIVEAU 4

Implantation de la majorité des critères applicables :

Bruit/Poussière :

4.1 Échantillonner sur une base continue ou en temps réel les émissions sonores et/ou la qualité de l'air (poussière/odeurs) dans les zones problématiques (p.ex. zones à proximité des résidences, faisant l'objet de plaintes régulièrement, particulièrement exposées au vent, etc.) et avoir en place une procédure de suivi des données.

4.2 Aménager des écrans sonores à l'aide d'arbres ou de murs d'atténuation du bruit, si approprié.

4.3 Installer des silencieux, des catalyseurs, une minuterie ou tout autre dispositif d'atténuation du bruit sur des équipements particulièrement bruyants ou les couvrir de matériel insonorisant.

Poussière :

4.4 Prendre des mesures pour prévenir la dispersion de poussières et d'aérosols par le vent (p.ex. canevas, toiles, rideaux ou toute autre mesure de contrôle) lors des travaux de peinture aérosol et de sablage.

4.5 Ramasser et confiner les matières résiduelles de sablage tombés au sol afin d'éviter toute dispersion par les intempéries (p.ex. couvrir les piles ou utiliser des conteneurs fermés).

Pollution lumineuse :

4.6 Lors d'un remplacement ou d'un nouveau projet, installer des lampadaires permettant d'optimiser l'éclairage et de réduire la pollution lumineuse.

4.7 Procéder à une étude d'évaluation de l'éclairage et prendre les mesures nécessaires pour optimiser l'éclairage et pour réduire l'impact.

Atténuation des nuisances :

4.8 Aménager des « corridors verts » (p.ex. systèmes de dunes), des zones de végétation ou de récréation (p.ex. allées d'arbres, parcs) entre le site d'exploitation et les résidences, si approprié.

4.9 Avoir une procédure ou un système d'optimisation des mouvements par camion pour gérer la congestion et les nuisances qui y sont associées.

Relations avec la communauté :

4.10 S'impliquer activement au sein d'organisations communautaires locales (p.ex. comités de bassin, ONG locales, etc.).

Note : Le paiement d'une cotisation n'est pas suffisant pour répondre à ce critère. Le participant doit démontrer qu'il est actif au sein de l'organisation (p.ex. membre du conseil d'administration ou d'un comité).

4.11 Mettre en place des canaux de communication permanents (p.ex. site web, distribution de dépliants, etc.) pour informer la communauté, sur une base régulière, de tout projet ou ouvrage d'envergure, de ses impacts et des mesures d'atténuation prises.

4.12 Avoir une procédure écrite et communiquée pour consulter la communauté (p.ex. sessions d'information publiques) avant de réaliser de nouveaux projets pouvant avoir un impact sur l'environnement ou la communauté.

Note : Si un nouveau projet a été réalisé, le participant doit prouver que la procédure a été suivie.

### NIVEAU 5

5.1 Implanter toutes les mesures applicables du niveau 4.

5.2 Diriger un comité consultatif permanent ouvert aux citoyens.

## 6. LEADERSHIP ENVIRONNEMENTAL

**OBJECTIF :** En tant que propriétaires ou gestionnaires de terrains, reconnaître le pouvoir d'influence significatif des administrations portuaires et corporations de la Voie maritime sur les pratiques de leurs locataires et usagers.

### NIVEAU 1

1.1 Atteindre le niveau 2 dans au moins un autre indicateur de rendement du programme environnemental.

### NIVEAU 2

2.1 Au moins un des locataires admissibles du participant est participant de l'Alliance verte.

Note : Un « locataire admissible » est un locataire situé sur les terrains du participant qui aurait la possibilité d'adhérer au programme environnemental de l'Alliance verte en tant que participant.

**OU**

2.2 Avoir une politique environnementale écrite et communiquée.

**OU**

2.3 Développer et mettre à jour annuellement une section publique sur le site Internet de la compagnie présentant un résumé du programme environnemental Alliance verte et les résultats les plus récents atteints par la compagnie.

Note : Alliance verte offre de l'aide aux participants pour développer le contenu.

### NIVEAU 3

3.1 Au moins 25% des locataires admissibles du participant sont participants de l'Alliance verte.

Note : Le participant peut également utiliser comme référence le tonnage manutentionné par l'ensemble des locataires qui participent au programme environnemental de l'Alliance verte.

**OU**

3.2 Instaurer un système volontaire où les locataires/usagers sont amenés à se fixer des objectifs environnementaux.

**OU**

3.3 Mettre en place un système de vérification interne ou externe de la conformité environnementale des opérations du participant.

Note : Cette vérification doit se faire au moins tous les 5 ans ou au moins tous les 3 ans pour des activités à risque identifiées à l'interne.

3.4 Tous les nouveaux baux et contrats contiennent des clauses environnementales.

#### NIVEAU 4

**Répondre à au moins 4 des critères suivants :**

4.1 Au moins 50% des locataires admissibles du participant sont participants de l'Alliance verte.

Note : Le participant peut également utiliser comme référence le tonnage manutentionné par l'ensemble des locataires/usagers qui participent au programme environnemental de l'Alliance verte.

4.2 Consacrer au moins 1% des revenus d'exploitation annuels au financement de projets environnementaux ou sociaux en lien avec l'empreinte environnementale du participant.

4.3 Financer ou faire des dons d'au moins 1% des revenus d'exploitation annuels à des projets environnementaux.

4.4 Mettre en œuvre une tarification variable en fonction de la participation environnementale des usagers (ex. tarification variable en fonction de certifications environnementales des navires (ex. Green Awards) ou en fonction du carburant utilisé par les navires (Ex. Administration portuaire Vancouver Fraser).

4.5 Réaliser un inventaire complet des polluants atmosphériques émis sur l'ensemble du territoire du participant.

4.6 Mettre en place un système de gestion environnementale (p.ex. ISO 14000).

Note : Pour le niveau 4, la certification n'est pas obligatoire si le participant peut démontrer que tous les éléments d'un système de gestion environnementale sont en place). La certification est toutefois nécessaire pour le niveau 5.

4.7 Publier un rapport annuel détaillé de la performance environnementale.

Note : Le rapport doit être réalisé selon un standard reconnu, tel que les lignes directrices du Global Reporting Initiative (GRI).

4.8 Avoir réalisé, dans les 5 dernières années, un projet d'accès des citoyens aux rives.

4.9 Avoir réalisé, dans les 5 dernières années, un projet de restauration d'habitat naturel (ne doit pas être lié à une mesure de compensation obligatoire).

4.10 Convertir au moins 50% de la flotte de véhicules routiers à des technologies plus environnementales (carburant à haute teneur en carburant renouvelable, technologies hybrides, électrique, etc.).

Note : Le carburant à haute teneur en carburant renouvelable doit contenir plus de 5 % de contenu renouvelable.

4.11 Avoir introduit, au cours des 5 dernières années, des technologies ou des projets innovants ou exemplaires, qui ont pour objectif de réduire de façon notable l'empreinte environnementale des activités de la compagnie (alimentation des navires à quai, développement d'énergies renouvelables, etc.).

4.12 Mettre en œuvre toute autre mesure comparable jugée recevable par le Secrétariat de l'Alliance verte.

Note : Voir l'annexe 4-A.

#### NIVEAU 5

5.1 Répondre à au moins **2 critères additionnels** listés au niveau 4.

**OU**

5.2 Atteindre une **moyenne équivalente au niveau 4** dans les autres indicateurs de rendement du programme environnemental.

## 7. GESTION DES MATIÈRES RÉSIDUELLES

**OBJECTIF :** Réduire la quantité de matières résiduelles engendrées durant les activités administratives et les opérations portuaires et accroître le recyclage.

NIVEAU 1
Suivi réglementaire
NIVEAU 2
<p><u>Implantation de la majorité des critères applicables :</u></p> <p>2.1. Installer des bacs de recyclage dans les bureaux, les aires de travail et à travers les installations, y compris pour les piles usagées, les cartouches d'encre et les ampoules fluorescentes. Les bacs doivent être situés à des endroits stratégiques et convenablement identifiés.</p> <p>2.2. Mettre en place une signalisation pour identifier clairement des aires de gestion des matières résiduelles sur le(s) site(s) du port ou de la compagnie.</p> <p>2.3. Donner des formations et/ou sensibiliser le personnel au principe des 3RVE (réduction, réutilisation, recyclage, valorisation, élimination) et aux procédures de gestion des matières résiduelles établies, incluant celles sur la gestion des matières résiduelles dangereuses.</p> <p>2.4. Encourager l'utilisation de fournitures réutilisables, biodégradables et/ou recyclables (p.ex. de la vaisselle réutilisable, etc.)</p> <p>2.5. Encourager le personnel à adopter des pratiques de consommation de papier écoresponsables (p.ex. réduction du nombre d'impressions et de l'utilisation du papier, impression recto-verso, réutilisation et recyclage du papier, etc.).</p> <p>2.6. Encourager les locataires, usagers, contracteurs et/ou clients à réduire leurs matières résiduelles et à recycler.</p> <p><u>Ports opérant seulement :</u></p> <p>2.7. Réutiliser et/ou recycler autant que possible les matériaux de fardage, de rembourrage et d'emballage, dans le respect des réglementations fédérales et/ou provinciales sur l'importation des matériaux d'emballage en bois.</p> <p><u>Ports opérant des terminaux de vrac solides (2.8., 2.9., 2.10) :</u></p> <p>2.8. Adopter des procédures pour minimiser la quantité de résidus de cargaison laissés à bord des navires.</p> <p>2.9. Faciliter la disposition des résidus de cargaison solides à quai, incluant les résidus récupérés par balayage dans les cales.</p> <p>2.10. Récupérer autant que possible les produits déclassés ou hors norme (tels que les dépôts accumulés dans les puisards d'eau de pluie ou dans les stations de traitement des effluents) et les réintégrer dans le procédé de manutention.</p> <p><u>Note :</u> Non applicable aux terminaux qui manutentionnent de multiples produits de vrac solide en raison des risques de contamination croisée.</p>
NIVEAU 3
<p>3.1. Implanter toutes les bonnes pratiques applicables du niveau 2.</p> <p>3.2. Produire un inventaire annuel de toutes les matières résiduelles produites durant les activités (administratives et/ou opérationnelles) directes du participant.</p> <p><b>OU</b></p> <p>3.3. Réaliser une caractérisation des matières résiduelles tous les trois ans pour qualifier et quantifier les types de matières résiduelles produites durant les activités (administratives et/ou opérationnelles) directes du participant.</p> <p><u>Note :</u> L'inventaire ou la caractérisation ne vise pas les matières résiduelles engendrées durant des projets de construction et de démolition.</p> <p><u>Note :</u> Voir l'annexe 5-A.</p> <p>3.4. Adopter une politique d'approvisionnement écoresponsable qui favorise des pratiques d'achat plus durables (tels que l'achat de produits qui utilisent moins d'emballage, de produits réutilisables, recyclables ou compostables, de produits faits à partir de matières recyclées, etc.).</p>

#### NIVEAU 4

4.1. Réaliser une caractérisation des matières résiduelles tous les trois ans pour qualifier et quantifier les types de matières résiduelles produites durant les activités (administratives et/ou opérationnelles) directes du participant.

Note : La caractérisation ne vise pas les matières résiduelles engendrées durant des projets de construction et de démolition.

Note : Voir l'annexe 5-A.

4.2. Adopter et mettre en œuvre un plan de gestion et de réduction des matières résiduelles qui décrit les pratiques et procédures de gestion des matières résiduelles du participant, y compris les bonnes pratiques des niveaux 2 et 3. Le plan doit également établir des cibles de réduction, de recyclage et/ou de détournement quantifiables et identifier les pratiques et stratégies pour les atteindre.

Note : Chaque participant définit ses propres unités pour tenir compte de l'intensité des activités portuaires (p.ex. par tonne, par passager, par navires, etc.).

Note : Voir l'annexe 5-B.

4.3. Adopter et mettre en place des procédures formelles pour minimiser, réutiliser, recycler et éliminer adéquatement les matières résiduelles engendrées durant les travaux de construction, d'excavation et de démolition (tels que le ciment, le béton, la brique, le gypse, la laine, l'asphalte, le bois, l'acier et autres métaux, etc.). Ces procédures doivent être systématiquement incluses dans tous les contrats de construction, de démolition et d'excavation.

#### NIVEAU 5

5.1. Démontrer la réalisation continue des objectifs établis dans le plan de gestion et de réduction des matières résiduelles.

## 8. BRUIT SOUS-MARIN

**OBJECTIF :** Gérer les sources de bruit sous-marin générés par les autorités portuaires durant les activités régulières, de développement, de construction et/ou de maintenance des installations, dans le but de réduire l'impact sur les mammifères marins.

**NOTES :**

- *Le Groupe de travail reconnaît que les bruits sous-marins peuvent potentiellement affecter plus d'espèces aquatiques que seuls les mammifères marins. Malgré que l'objectif initial de cet indicateur ne cible que les mammifères marins, il n'est pas exclu que de futurs développements élargissent l'objectif de cet indicateur.*
- *Cet indicateur est applicable aux ports situés en eau salée seulement.*

NIVEAU 1	
Suivi réglementaire	
NIVEAU 2	
<p><u>Compléter 3 des 4 bonnes pratiques suivantes :</u></p> <p>2.1. Sensibiliser les locataires du port et les armateurs faisant escale au port au sujet des bruits sous-marins en faisant circuler de l'information pertinente au sujet du bruit sous-marin, des mammifères marins et des zones sensibles.</p> <p>2.2. Promouvoir, auprès des navires qui entrent dans le port, des usagers du port et des associations de pilotage, la collecte de données sur les baleines issue d'un programme d'intendance reconnu ayant une base de données accessible publiquement (pour les eaux canadiennes et américaines) suivant un protocole déterminé ou via une application reconnue (telle que Whale Alert ou Whale Report).</p> <p>2.3. Synthétiser l'information connue et disponible sur le territoire portuaire pour mieux connaître les zones d'impact des activités portuaires, les espèces en péril et les zones sensibles. Par exemple, ceci pourrait aider à prendre des décisions éclairées quant à la gestion du trafic maritime (pour potentiellement inclure des réductions de vitesse ou des modifications de parcours des navires).</p> <p>2.4. Faire appel aux services d'un observateur de mammifères marins (OMM) certifié et expérimenté durant les travaux portuaires en milieu aquatiques et ceux qui se déroulent sur terre, en deçà de la limite des hautes marées.</p> <p><u>Note :</u> Ce critère est applicable aux ports ou aux locataires du port ayant des travaux en cours. La décision d'avoir recours aux services d'un OMM devrait être basé sur des critères de saisonnalité, de la présence ou non d'espèces en péril et d'aires sensibles.</p>	
NIVEAU 3	
<p>3.1. Implanter tous les critères applicables du niveau 2.</p> <p>3.2 Développer et adopter un Plan de gestion et de réduction du bruit sous-marin (PGRBS) qui incorpore une série de mesures visant la réduction du bruit, des mesures de mitigation appropriées en fonction du secteur et des espèces présentes et des bonnes pratiques à mettre en œuvre pour minimiser les impacts environnementaux liés au bruit tant pour les travaux de construction (bruits pulsés) que pour les opérations (bruits chroniques).</p> <p><u>Note :</u> Voir l'annexe 6-A</p>	
<b>ET</b>	
<p>3.3 Tel qu'inclus dans le Plan de gestion (PGRBS), mettre en place un système de collecte de données acoustiques permettant de mesurer le bruit sous-marin ambiant et en analyser et conserver les données pour comprendre les conditions sonores sous-marines locales.</p> <p><u>Note :</u> Ce programme, développé en collaboration avec un bio acousticien ou une firme spécialisée, devrait spécifier les objectifs de mesure, la méthode, l'emplacement du ou des hydrophones et la fréquence de collecte des données. Si le port planifie des travaux de construction ou des changements opérationnels majeurs, une nouvelle mesure sonore devrait être effectuée (utilisant le même protocole) pour en comprendre les changements.</p>	<p>3.4 Offrir un programme de reconnaissance aux armateurs qui démontrent des efforts pour réduire les émissions sonores de leurs navires.</p> <p><u>Note:</u> Par exemple, pourraient être reconnus les armateurs détenant une preuve de l'entretien régulier de la coque et de l'hélice.</p>
<b>OU →</b>	



**NIVEAU 4**

4.1. Implanter tous les critères applicables du niveau 3.

4.2. Développer et incorporer dans le Plan de gestion (critère 3.1) des cibles de réduction de bruit sous-marin dans les eaux de juridiction portuaire et au-delà dans la mesure du possible. Ces cibles devraient être développées en se basant sur les informations collectées via le programme de mesure de bruit (critère 3.3).

Note : Ces cibles devraient être associées à une méthodologie précise dans le but de pouvoir mesurer les progrès réalisés pour réduire les émissions de bruits sous-marins générés par les activités portuaires.

**ET**

4.3. Développer un programme incitatif pour les armateurs qui mettent en œuvre des actions afin de réduire leurs émissions sonores.

Note: À titre d'exemple, ce programme pourrait offrir un rabais sur les droits de mouillage des navires ou autres réduction pour les navires détenant une notation sur les bruits sous-marins provenant d'une société de classification reconnue.

**OU →**

4.4 Mettre en place un système in-situ de monitoring des bruits sous-marins de façon à collecter les niveaux sonores relatifs des navires et partager ces données avec les armateurs.

Note: Un protocole spécifique devra être développé de façon à collecter des données fiables. Ce critère est lié au critère 4.2 de l'indicateur sur les bruits sous-marins pour les armateurs.

**OU →**

4.5. Collaborer/supporter des initiatives en recherche sur les bruits sous-marins portant sur la mesure des bruits sous-marins radiés.

Note : La collaboration à un projet scientifique pertinent est valide pour compléter ce critère pour une durée de 5 ans.

**NIVEAU 5**

5.1 Implanter 4 des 5 critères applicables du niveau 4.

5.2 Rencontrer les cibles de réduction du bruit sous-marin.

5.3 Démontrer de l'amélioration continue en mettant en œuvre le Plan de gestion et de mitigation des bruits sous-marins en utilisant des solutions de réduction du bruit et des technologies qui réduisent le bruit sous-marin.