



FORT AMHERST : AU SERVICE DE LA COLLECTIVITÉ

Fort Amherst est au service de la collectivité de St. John's et de la province de Terre-Neuve-et-Labrador depuis plus de 200 ans. Le fort lui-même a été construit dans les années 1770 pour défendre l'entrée du « goulet », le canal qui mène au Port de St. John's. Bien que le fort d'origine ait disparu, le même site, perché sur une colline surplombant la rive sud du goulet, a été utilisé pendant la Seconde Guerre mondiale comme emplacement d'artillerie pour protéger le port contre les sous-marins allemands.

Aujourd'hui, le Fort Amherst Small Boat Basin est un port qui abrite les bateaux des pêcheurs de St. John's et d'autres collectivités environnantes. « St. John's est la ville la plus ancienne du Canada et son port est le plus grand port de pêche de Terre-Neuve. De plus, Fort Amherst joue un rôle important pour la ville de même que pour le port », dit Bill Jenkins, agent de programme pour l'est de Terre-Neuve.

« Depuis de nombreuses années, les bateaux de pêche utilisent le côté sud du Port de St. John's, explique M. Jenkins, alors que les gros navires océaniques commerciaux utilisent le côté nord. Étant donné l'évolution de la pêche (et de la taille des bateaux), la pénurie croissante d'espace et de services modernes a incité les pêcheurs locaux et les Ports pour petits bateaux à chercher des mouillages supplémentaires. Aucun site n'était véritablement bon, dit-il. Finalement, nous avons opté pour le site du Fort Amherst et y avons aménagé le bassin pour petits bateaux à partir de la côte. »

Une fois le choix du site établi et les demandes de financement approuvées par le gouvernement fédéral, une année entière de construction a suivi. Pour créer l'espace



Le Fort Amherst Small Boat Basin, comprenant une grande zone asphaltée pour les camions (qu'on peut voir à la gauche de la photo), l'espace pour les bureaux de l'Administration portuaire et les ateliers, les brise-lames et les quais, a été aménagé sur la rive rocheuse et escarpée du « goulet », le canal qui mène au Port de St. John's.

nécessaire au mouillage et aux services le long de la pente abrupte et rocheuse du littoral, des tonnes de roches ont été déversées et nivelées afin de construire des routes, des espaces de stationnement et de construction, et des brise-lames. De plus, des quais à caissons et des appontements ont été aménagés. À ce moment-là, il s'agissait, selon M. Jenkins, du plus gros projet jamais entrepris par les Ports pour petits bateaux, et son coût s'élevait à 8 millions de dollars. L'Administration portuaire de Fort Amherst Small Boat Basin a été juridiquement constituée, et l'exploitation du port a débuté en août 1991.

« Aujourd'hui, parmi les quelque 150 bateaux de pêche qui utilisent les installations du port de St. John's durant l'été, 75 mouillent au bassin de Fort Amherst », dit Dan Mullett, le superviseur du port.

Depuis la constitution en société de l'Administration portuaire, le conseil d'adminis-

tration et le personnel du port ont travaillé fort à l'élaboration d'une gamme complète de services pour les pêcheurs. Ces services comprennent le mouillage, l'entreposage et le lancement des bateaux ainsi que l'élimination des huiles usées. Les pêcheurs trouveront aux installations des raccordements électriques, des lieux de débarquement des prises, un chariot élévateur à fourche, un atelier de soudage entièrement équipé qu'ils peuvent louer, ainsi que des produits comme la fibre de verre et d'autres matériaux. Tout ceci profite autant aux pêcheurs (parmi lesquels plusieurs sont occasionnels et retournent à leur port d'attache pendant l'hiver) qu'à l'Administration portuaire. « Tout ce dont ils ont besoin, ils le trouvent ici sur place, explique M. Mullett, et si une occasion de faire un peu d'argent se présente, nous ne manquerons pas de l'exploiter. »

Suite à la page 2

CONSULTATIONS ET BONNES NOUVELLES À L'ORDRE DU JOUR DU CCNAP

La réunion d'automne 2003 du Comité consultatif national des administrations portuaires (CCNAP) s'est tenue à Ottawa du 19 au 21 novembre 2003.

George Da Pont, sous-ministre adjoint des Ressources humaines et services intégrés, au ministère des Pêches et des Océans, a fourni une mise à jour sur le Projet d'évaluation ministérielle et d'ajustement. Il a informé les Ports pour petits bateaux (PPB)

Faites connaître votre point de vue

Grâce au forum de discussion des AP, les membres des administrations portuaires, le personnel des PPB et les membres intéressés du public partout au Canada peuvent partager leurs points de vue et leurs inquiétudes, échanger des idées et des commentaires sur tout ce qui concerne les administrations portuaires.

Pour en savoir davantage ou pour devenir membre du forum de discussion, accéder simplement au site Web des PPB à l'adresse : www.dfo-mpo.gc.ca/sch/ha-listserve_f.html.

qu'en raison des contraintes financières à l'échelle du gouvernement, ils devraient explorer de nouvelles possibilités et adopter de nouvelles méthodes de fonctionnement visant, à la fois, à réduire les frais et à augmenter les revenus. Il a parlé aux membres du CCNAP d'un atelier interne qui s'est déroulé au début de l'automne et auquel ont participé des employés du Ministère et d'anciens employés des PPB. L'atelier comportait une séance de remue-méninges où l'on proposait des options pour de nouvelles façons de faire les choses. Il a promis que le CCNAP serait engagé dans le processus consultatif. Le jour suivant, M. Da Pont a rejoint le groupe et a offert aux cinq régions l'occasion de lui faire part de leurs points de vue et préoccupations.

D'autres sujets importants ont été discutés au cours de la réunion de deux jours, notamment des questions concernant l'assurance et l'impact potentiel d'une réforme de la *Loi sur les corporations canadiennes*. Les bonnes nouvelles pour les administrations portuaires sont venues de la promesse des PPB d'explorer diverses possibilités en vue de l'achat d'une couverture d'assurance responsabilité pour blessures corporelles pour les membres des conseils d'administration des administrations portuaires.

Des présentations ont aussi été faites sur le nouveau Forum de discussion des AP en ligne ainsi que sur des stratégies améliorées de perception des droits pour augmenter les revenus, lesquelles s'appuient sur les résultats d'un sondage national auprès des administrations portuaires.

Fort Amherst — suite de la page 1

La plus grande partie des revenus du Fort Amherst Small Boat Basin provient des installations et des services de débarquement. L'Administration portuaire a perçu un demi-cent la livre sur quelque 6 millions de livres (2,75 millions de kg) de pétoncles, de crabes, de crapauds de mer et de homards débarqués aux installations de Fort Amherst en 2003, soit environ le quart du volume total des prises entrant au Port de St. John's. Les prises sont ensuite livrées par camion aux usines de transformation situées dans d'autres collectivités, comme Port de Grave, à 50 km. L'Administration portuaire loue un espace à une entreprise d'approvisionnement en poisson; elle a également acheté et revendu des engins de pêche au pétoncle dans le passé.

Parce que le Fort Amherst Small Boat Basin a été conçu lorsque la plupart des pêcheurs utilisaient des bateaux d'une longueur inférieure à 14 m, à peine sa construction était-elle achevée qu'il était déjà un peu étroit pour les bateaux plus gros utilisés de nos jours. « Nous économisons un peu d'espace et protégeons les bateaux en utilisant le côté extérieur des quais pour le débarquement et en réservant le côté intérieur des quais et des appontements pour l'amarrage », dit M. Mullett. Les Ports pour petits bateaux et l'Administration portuaire discutent actuellement d'un agrandissement du bassin pour accueillir un plus grand nombre de bateaux de plus grande taille. Cela aura pour effet d'augmenter les revenus de l'Administration portuaire et d'améliorer sa capacité à fournir des services.

Les efforts consacrés à la création du bassin et à l'aménagement de ses nombreux services, ainsi que les efforts actuels en vue de l'agrandissement du port permettront à l'Administration portuaire de Fort Amherst de continuer à servir St. John's et Terre-Neuve d'une façon tout aussi compétente dans l'avenir qu'elle l'a fait dans le passé.

Vous pouvez voir des photos, obtenir les coordonnées de personnes ressources ou consulter la liste des services offerts au Fort Amherst Small Boat Basin sur le site Web de l'Administration portuaire (www.smallboatbasin.nf.net).

Forum des administrations portuaires, vol. 10, n° 1

Rédactrice en chef : Linda Brisebois
Rédacteur adjoint : Richard Lockert
Rédactrice : Lisa Marie Dyche
Collaborateurs : Emilie Thériault
et Levi Timmermans

Télécopieur : (613) 952-6788
Courriel : schinfo@dfo-mpo.gc.ca
Site Web : www.dfo-mpo.gc.ca/sch

Services de rédaction et de production
Whitehall Associates

Publié par
Ports pour petits bateaux, 14N178
Pêches et Océans Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0E6

© Ministre des Travaux publics et des Services
gouvernementaux Canada 2004

ISSN 1203-5564

Imprimé sur du papier recyclé



UNE ACTION RAPIDE CONFINÉ UN DÉVERSEMENT

En juin 2003, on est rapidement venu à bout d'un petit déversement de carburant à Port Saunders (Terre-Neuve-et-Labrador), grâce à la formation parrainée par les Ports pour petits bateaux ainsi qu'aux trousseaux de déversement et des procédures d'urgence. « Le personnel de l'Administration portuaire a pris des mesures rapides et adéquates afin de confiner le déversement et de contacter les organismes appropriés », dit Jim Cheeseman, qui est chef de secteur des Ports pour petits bateaux pour l'ouest de Terre Neuve et le sud du Labrador.

Lorsque la nappe de pétrole a été signalée, le superviseur du port, Maurice Ryan, a d'abord pensé à une évacuation non autorisée d'eau de cale. Toutefois, en l'espace de quelques minutes, on découvrait la source du déversement : l'une des deux canalisations d'essence installées par la Compagnie pétrolière Impériale en 1961 pour le transfert du carburant destiné à la collectivité à

partir des navires pétroliers jusqu'aux réservoirs de stockage terrestres. Fermées au moyen d'un capuchon lorsque le système a été définitivement arrêté en 1993, les canalisations situées sous le quai se sont détériorées à cause de leur exposition prolongée à l'eau salée. M. Ryan a immédiatement placé un baril sous la fuite et déployé un barrage absorbant afin d'empêcher que la nappe de pétrole ne s'étende plus encore.

Les Ports pour petits bateaux, la Compagnie pétrolière Impériale, les ministères provinciaux de l'Environnement et du Travail, Environnement Canada et le conseil municipal de Port Saunders ont répondu rapidement aux appels de MM. Ryan et Cheeseman.

Dans un délai de cinq heures, des représentants de tous les organismes contactés étaient sur les lieux. Une unité de récupération du pétrole de la Compagnie pétrolière Impériale est arrivée plus tard le même soir, alors qu'elle se trouvait à trois heures de là.

L'équipe de l'Impériale a déployé un grand barrage flottant autour du quai afin de prévenir des fuites en dehors de la zone affectée. En l'espace de trois jours, un camion de pompage conçu pour la récupération du pétrole a retiré tout le carburant déversé dans le port et celui qui se trouvait dans la canalisation qui fuyait. La deuxième canalisation a été vidée à l'aide d'une pompe deux mois plus tard, ce qui a permis de récupérer environ 1 000 gallons de carburant et 50 gallons d'eau contaminée par le carburant.

« Cet incident démontre l'importance et la valeur d'une Administration portuaire pour la collectivité et l'environnement, conclut M. Cheeseman, sans administration portuaire, il n'y a pas de personnes responsables dans le port. Or, comme il est facile de supposer que "quelqu'un d'autre va s'en occuper", cela pourrait avoir des conséquences désastreuses ».

LA COLLABORATION POUR ÉVITER DES DOMMAGES

En novembre 2003, des dommages environnementaux et économiques graves semblaient imminents lorsqu'un navire en radoub au port de Lockeport, en Nouvelle-Écosse, est soudainement parti à la dérive, déversant du carburant dans le port.

Heureusement, le port a évité toutes conséquences fâcheuses. « De nombreux facteurs ont joué en notre faveur », explique Bill Malloy, gestionnaire des opérations, Côte Sud-Est, région des Maritimes. « Parmi les facteurs déterminants, mentionnons les bonnes relations de travail entre tous les organismes concernés et un représentant de l'Administration portuaire sur place qui savait quoi faire », souligne-t-il.

De plus, les conditions de vent et de marées qui ont confiné le diesel (carburant qui s'évapore rapidement) déversé à environ un quart de la surface du bassin intérieur du port, ont aidé à la situation. « Tout ce que nous avons eu à faire vraiment a été de confiner la nappe de carburant et de laisser la nature suivre son cours. »



Une intervention rapide de la part de nombreux organismes a permis d'éviter la contamination de cageots à homards en bois et de l'environnement par du carburant diesel et de l'huile à moteur qui fuyaient d'un bateau à la dérive dans le port de Lockeport, en Nouvelle-Écosse.

« C'est une chance que l'incident s'est produit à ce moment précis », déclare Eugene Scott, le superviseur du port de

Lockeport, qui a été la première personne à signaler le déversement, tôt en cette première journée de la saison de la pêche du homard. « Une seule journée, ou même quelques heures plus tard, et nous aurions eu à protéger un très grand nombre de cageots à homards. »

Une rafale d'appels téléphoniques a amené au port des représentants des Ports pour petits bateaux, de la Garde côtière canadienne, du ministère de l'Environnement de la Nouvelle-Écosse, de l'Agence canadienne d'inspection des aliments, des agents locaux de conservation et de protection ainsi que de deux entreprises du secteur de l'environnement qui venaient évaluer la situation et commencer le nettoyage.

Des barrages flottants absorbants placés autour du navire ont confiné toute autre fuite. Ensuite, des rangs doubles de barrages flottants non absorbants ont été placés autour des autres zones du port, dont ceux des 13 cageots à homards. « Le carburant se serait imprégné dans le bois et l'aurait rendu inutilisable », explique M. Malloy.

RÉACTION RAPIDE APRÈS LE PASSAGE DE L'OURAGAN JUAN

Le 30 septembre, lendemain du jour où l'ouragan Juan a balayé la région des Maritimes, le personnel des Ports pour petits bateaux inspectait et évaluait les dégâts laissés sur son passage. Les dommages étaient considérables à la grandeur de la région. « Pratiquement toutes les installations portuaires entre Queen's County et Halifax County [environ 350 km de côte] ont été endommagées », décrit Bryce Duggan, gestionnaire des opérations.

Après avoir effectué les premières évaluations, le personnel des Ports pour petits bateaux a communiqué avec Travaux publics et Services gouvernementaux Canada pour demander qu'on envoie des ingénieurs et techniciens pour planifier et exécuter les réparations nécessaires (en y affectant environ 1,5 millions de dollars de financement d'urgence). « La situation était urgente, car les travaux de réparation devaient être terminés à temps pour l'ouverture de la saison automnale de la pêche du homard, qui débute le 25 novembre », insiste M. Duggan.

« Ce délai a été respecté même s'il reste encore beaucoup de travail à faire », dit



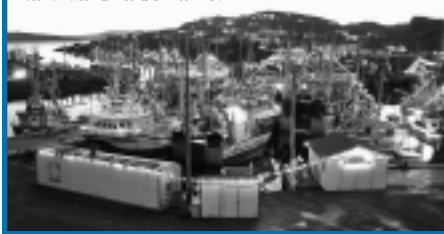
L'ouragan Juan a tout détruit sur son passage mais grâce à l'intervention rapide et à la collaboration des organismes gouvernementaux et communautaires, les ports ont été remis en état de fonctionnement en un temps record.

Bruce Holland, président de l'Administration portuaire de Terence Bay/Lower Prospect. Et il ajoute : « Le quai de l'État [soulevé de ses assises et déformé par la puissance de la tempête] a été réparé immédiatement. Nous avons été très heureux de recevoir une réponse et le financement aussi rapidement ». La réparation et la reconstruction des quais privés et des bâtiments admissibles au financement d'urgence se poursuivent selon le temps disponible.

Partout, les administrations portuaires et les organisations communautaires ont uni leurs efforts pour nettoyer leurs villes et leurs ports, procédant à l'enlèvement des nombreux arbres tombés ainsi que des masses de végétation marine et de débris éparpillées partout. Les collectivités de Terrence Bay/Lower Prospect, Three Fathom Harbour, Sambro, United Communities, West Berlin et Feltzen South méritent une mention spéciale pour leurs efforts de nettoyage.

CBC VISITE PORT DE GRAVE

L'excitation était plus grande qu'en temps normal lors de la cinquième nuit d'illumination des bateaux à Port de Grave, Terre-Neuve-et-Labrador. Le 8 décembre, l'émission de nouvelles de CBC *The National* a été diffusée en direct de l'édifice commémoratif Morgan & Hawe, siège de l'Administration portuaire de Port de Grave. Il s'agissait du premier de six épisodes de la série « Road Stories » diffusée dans le cadre de *The National*. L'émission, animée par Peter Mansbridge, Rex Murphy et Carl Wells, présentait une « avant-première » de l'illumination des bateaux, une fête communautaire qui doit se dérouler un peu plus tard dans la semaine.



UNE FORMATION OFFRE DE NOUVELLES POSSIBILITÉS DE CARRIÈRE

Une personne qui a suivi le cours en santé et sécurité au travail organisé par les Ports pour petits bateaux découvre un intérêt nouveau et de nouvelles possibilités de carrière. Ce cours a été offert en juillet 2003 à Hermitage, Terre-Neuve-et-Labrador (voir l'article intitulé « Former des "ambassadeurs de la sécurité" » dans le numéro d'automne 2003 de *Forum*).

« J'ai simplement trouvé tout ça fascinant, dit Etta Loveless, de Seal Cove. La sécurité est quelque chose que tellement de gens tiennent pour acquise, mais le

cours a aidé à voir la sécurité et la prévention sous un jour différent. » M^{me} Loveless a suivi d'autres cours et elle est maintenant qualifiée en tant que formatrice et agente en santé et sécurité au travail pour les sites comportant plus de 10 travailleurs. Elle a obtenu son diplôme en octobre 2003 et elle donne maintenant les cours parrainés par les Ports pour petits bateaux. « Je souhaite poursuivre ma formation et devenir inspectrice en santé et sécurité en milieu de travail », explique-t-elle.

DES QUAIS FLOTTANTS ÉCONOMIQUES REMPLACENT UN VIEUX QUAÏ

Un projet visant à remplacer le vieux quai sur pieux de bois à Winnipeg Beach, sur le Lac Winnipeg, sera terminé cet été. « Le vieux quai a été construit il y a environ 50 ans, et certaines de ses composantes étaient complètement pourries », explique Ed Isfeld, président de l'Administration portuaire de Winnipeg Beach Inc.

« Le travail effectué cet été mènera à son terme un projet commencé en 2001, alors que près de 92 m du quai étaient remplacés par des quais flottants », dit M. Isfeld. Les 61 m restants du quai sur pieux de bois du port seront remplacés par des quais flottants plus économiques. Avant la construction et l'installation des nouveaux quais flottants, les vieux pieux pourris seront enlevés et la zone sous-marine couverte de roches et de moellons.

Keith Freeman, un agent de développement de programme de la Région du Centre et de l'Arctique, décrit ainsi la composition des nouveaux quais flottants : « Les quais flottants de 2,7 m de largeur sont formés de sections de 6,1 m de longueur en bois de Douglas taxifolié traité et de réservoirs de polyéthylène extrudé remplis de mousse polystyrène. Les quais sont ancrés à la rive à l'aide de pieux d'acier, ajoute-t-il, de façon qu'ils puissent monter et descendre suivant le mouvement de l'eau. Les variations du



À Winnipeg Beach, des nouveaux quais flottants remplacent un quai sur pieux de bois vieux de 50 ans. Les quais flottants, fabriqués en Douglas taxifolié et comportant des réservoirs remplis de mousse polystyrène, sont ancrés à la rive au moyen de pieux d'acier. Le système d'ancrage permet aux quais de monter et descendre selon les variations du niveau d'eau.

niveau d'eau dans le bassin sud du Lac Winnipeg peuvent atteindre 1 m lorsqu'un fort vent du nord y souffle des surplus d'eau. »

Winnipeg Beach abrite environ 56 bateaux, dont 50 esquifs mesurant entre 6 et 7 m de longueur utilisés pour la pêche du doré jaune et du doré noir dans la partie sud du Lac Winnipeg, et 6 bateaux de plus grande

taille, mesurant entre 14 et 19 m, qui sont utilisés pour la pêche printanière du corégone dans la partie nord du lac. « Les nouveaux quais flottants sont nommés "quais des corégones" parce qu'ils sont assez grands pour permettre d'y amarrer un bateau de pêche du corégone », explique M. Freeman.

INCENDIE VITE MAÎTRISÉ GRÂCE À LA FORMATION

Une formation de lutte contre les incendies qui a eu lieu récemment à Queen Charlotte City, en Colombie-Britannique, n'aurait pu être tenue à un moment plus appropriée. Le 21 novembre, les pompiers volontaires ont répondu en quelques minutes au signalement de fumée qui s'élevait en tourbillonnant d'un navire amarré dans le port de Queen Charlotte City. Ils ont réagi rapidement et sans hésitation, grâce au cours qu'ils ont suivi sur les techniques de lutte contre les incendies maritimes et aux séances subséquentes d'exercices pratiques (voir l'article intitulé « Les incendies : êtes-vous prêt? » dans le numéro du printemps 2003 de *Forum*).

« Deux pompiers ont accroché les conduites d'incendie sèches, deux autres ont revêtu l'équipement de protection contre la fumée pendant que l'officier responsable évaluait la situation », raconte Bob Olsen, le directeur du port de Queen Charlotte City. « L'incendie a été signalé à 11 h 05 et à 11 h 20, il était éteint. Grâce à la rapidité d'intervention, le navire n'a subi que des dommages minimes, souligne M. Olsen ». La source présumée de l'incendie est un cordon électrique usé et préalablement brûlé.

« La formation des pompiers et les séances de planification et d'exercices qui ont suivi ont joué un rôle important dans la rapidité d'intervention et la maîtrise du feu », dit

M. Olsen. « De plus, continue-t-il, les recommandations découlant du cours ont mené à l'installation de conduites d'incendie sèches qui raccordent les installations du port au système d'alimentation en eau de la ville, d'une borne d'incendie sur le quai et de mains courantes le long du quai. Ce système, installé juste avant l'incendie, permettra dorénavant d'atteindre tous les points du port avec un tuyau de 15 m, une amélioration importante par rapport aux 400 m de tuyau qu'il fallait auparavant pour atteindre la borne d'incendie située de l'autre côté d'une route achalandée. »

« Toute une performance, conclut M. Olsen, la formation a vraiment porté fruit ! »



Les installations rinnovées du port de Bayfield et en 2001 (encadré).

INAUGURATION AU PORT DE BAYFIELD

L'Administration portuaire de Bayfield, en Nouvelle-Écosse, a sensibilisé la population à ses activités et présenté les nouvelles installations agrandies et rinnovées de Bayfield à l'occasion de l'inauguration du nouveau quai, le 5 juillet 2003. Des centaines de personnes ont assisté à cet événement, qui a été l'occasion pour les familles, les membres de la collectivité et les dignitaires locaux de se divertir en prenant des rafraîchissements gratuits et en participant à une foule d'activités : balades en bateaux, jeux, tirages, musique, joueurs de tambour des Premières Nations, stands d'exposition, et plus encore. Deux pêcheurs à la retraite ont coupé le ruban pour marquer l'ouverture officielle du quai.

UN SITE WEB FAVORISE LA COMMUNICATION

La Région du Centre et de l'Arctique couvre un vaste territoire qui s'étend de l'Ontario à l'Alberta et vers le nord jusqu'au Nunavut. On y dénombre actuellement 28 administrations portuaires, et 6 autres ont été proposées. Pour chacune, les communications avec les autres administrations portuaires constituent un énorme défi.

« Le site Web du Conseil consultatif de l'Administration portuaire de Freshwater (CCAPF) (www.fhaac.com) vise à améliorer les communications entre les administrations portuaires », explique Kelly Beech, une étudiante en administration employée au bureau des Ports pour petits bateaux de Winnipeg.

Le site contient aussi les versions en format PDF du bulletin d'information du CCAPF, intitulé *Anchors Aweigh* (Levons l'ancre), ainsi que des nouvelles d'intérêt pour les ports de la Région du Centre et de l'Arctique et des liens utiles, comme le lien au site Web national des Ports pour petits bateaux (www.dfo-mpo.gc.ca/sch) et au site du Weather Network (MétéoMédia) (www.theweathernetwork.com ou www.meteomedia.com).

DES PÊCHEURS SONT REPRÉSENTÉS AU SEIN D'UN ORGANISME DE RÉGLEMENTATION

Les membres du Conseil consultatif de l'Administration portuaire de Freshwater sont représentés au sein de l'agence de commercialisation qui gère le prix et la vente de leurs prises. En effet, Ron Balantyne, un pêcheur commercial, ancien conseiller de bande pour la Première Nation de Grand Rapids et actuel président de la Grand Rapids Fisherman's Co-op, ainsi que Edward Isfeld, un pêcheur commercial, ancien président de la Lake Winnipeg Fisherman's Association et actuel président de l'Administration portuaire de Winnipeg Beach, ont été tous deux nommés au conseil d'administration de l'Office de commercialisation du poisson d'eau douce (OCPED) en novembre 2003.

En tant que représentant nommé recommandé, M. Balantyne représentera les

intérêts des pêcheurs du Manitoba auprès du conseil d'administration de l'OCPED. Il remplace à ce poste M. Isfeld qui, après avoir siégé au conseil en tant que représentant nommé par le gouvernement provincial, a été reconduit, cette fois comme représentant nommé par le gouvernement fédéral en remplacement d'un représentant fédéral qui part à la retraite.

Créé en 1969, l'OCPED est une société d'État fédérale autonome qui agit en tant qu'acheteur, transformateur et spécialiste du marketing du poisson d'eau douce du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta, des Territoires du Nord-Ouest et du nord-ouest de l'Ontario. La société distribue ses profits sur une base annuelle aux pêcheurs participants.

UN NAVIRE DE PORT DOVER PARTICIPE À LA RÉCUPÉRATION D'UN AVION ABÎMÉ

Le *Vigilant 1*, un remorqueur appartenant à l'entreprise Nadro Marine Services de Port Dover (Ontario), dans la Région du Centre et de l'Arctique, a participé à la récupération d'un avion qui s'était abîmé dans les eaux du lac Érié à la fin de janvier.

« Nous étions là pour prêter assistance au *Samuel Risley*, le brise-glace de la Garde

côtière canadienne qui se trouvait sur les lieux. Notre rôle consistait à éloigner les morceaux de glace libres pour protéger les équipes et l'équipement de sauvetage », explique Bill Nadrofsky, le directeur des opérations de Nadro Marine Services. « Le *Vigilant 1*, un bateau de 26 m de longueur et d'une puissance de 1 500 chevaux-vapeur, était le seul remorqueur disponible pour une telle opération, étant donné que les autres remorqueurs du lac Érié étaient déjà pris dans les glaces, qui avaient complètement recouvert la rivière et fermé la voie d'accès vers les autres lacs », explique-t-il.

« Le tirant d'eau du navire (3,7 m) a aussi été pris en compte, dit M. Nadrofsky, le garde-côte tire plus de 6 m, et l'épave se trouve à une profondeur d'environ huit mètres. »

Le vol 0126 de la Georgia Express s'est abîmé dans le lac Érié peu de temps après le décollage de l'Île Pelée, le 17 janvier, causant la mort de huit hommes qui rentraient d'un voyage de chasse sur l'île, ainsi que celle du pilote, d'un ami et d'un chien.

RÈGLEMENT SUR LES NOUVEAUX RÉSERVOIRS DE STOCKAGE



Un nouveau règlement régissant l'entreposage des produits pétroliers et des produits apparentés devrait entrer en vigueur en 2004.

Il sera appliqué par la Direction de la protection de l'environnement d'Environnement Canada.

Le nouveau règlement exige que le ministère des Pêches et des Océans procède à

l'enregistrement, et probablement aussi à la modernisation et à la surveillance, de tous les réservoirs de stockage situés sur les terres domaniales (notamment les réservoirs de stockage gérés par les administrations portuaires régionales). De la même façon, les réservoirs de stockage de propriété privée installés sur les terres domaniales doivent être enregistrés auprès d'Environnement Canada, et sont sous l'entière responsabilité du propriétaire.

Après l'entrée en vigueur du règlement, les parties responsables disposent d'un délai d'un an pour enregistrer les réservoirs de stockage visés auprès d'Environnement Canada, et d'un délai pouvant aller jusqu'à quatre ans pour améliorer tous les systèmes de stockage souterrains et les systèmes de stockage hors-sol fabriqués en usine qui sont actuellement en usage, afin de les rendre conformes aux nouvelles normes.

Appliqués aux termes de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*, ce règlement est plus strict que celui qu'il remplace. De plus, un éventail plus vaste de réservoirs devra être enregistré (et être conforme aux normes établies dans le règlement).

Par exemple, alors que le règlement précédent stipulait que tous les réservoirs de stockage souterrains et hors-sol (d'une capacité de 4 000 L ou plus) devaient être enregistrés, le nouveau règlement s'applique à tous les systèmes de stockage souterrains et aux systèmes de stockage hors-sol, à l'exception des systèmes de stockage hors-sol ayant une capacité de 2 500 L ou moins qui sont raccordés à un appareil de chauffage ou à une génératrice de secours. Tous les réservoirs d'huiles usées sont soumis aux exigences d'enregistrement.

Les spécifications et les renseignements requis pour l'enregistrement comprennent notamment :

- les plans, dessins et spécifications estampillés et signés par un ingénieur professionnel;
- une déclaration signée par un installateur certifié assurant que le réservoir satisfait aux exigences de conception et d'installation;
- les plans conformes à l'exécution déterminant l'emplacement du réservoir sur le plan mis à jour du site pour chaque emplacement;
- les plans en cas d'urgence environnementale pour chaque site où des systèmes de stockage sont situés.

Pour de plus amples informations, consultez le site Web sur les Réservoirs de stockage de produits pétroliers et de produits apparentés à www.ec.gc.ca/st-rs/.

GUIDE SUR LES INSTALLATIONS SANITAIRES

La deuxième Fiche technique environnementale de la Région du Pacifique, *Initiative 2: Guide to Harbour Washrooms*, fournit des lignes directrices et des suggestions pour la construction et l'entretien d'installations sanitaires.

Structure

- Emplacement des toilettes sur terre — songer à la protection contre les incendies et à éviter le gel des tuyaux.
- Des installations accessibles aux personnes handicapées, sans obstacle.
- Utilisation du *Code national du bâtiment* — Canada et des codes de compétence locale.

Aménagement

- Créer un aménagement d'un aspect agréable qui s'harmonise aux structures existantes.
- Aménagement visant la facilité d'entretien, la propreté et l'attrait.
- Attention particulière à l'efficacité fonctionnelle, énergétique et économique des systèmes de chauffage, d'éclairage et de ventilation.
- Intégration comme des places d'entreposage, des téléphones publics et des babillards.
- Concept prévoyant un large avant-toit pour fournir un espace extérieur pratique.

Accès

- Accès commode qui permet aux plaisanciers de se déplacer facilement entre les installations et leurs bateaux.
- Emplacement suffisamment rapproché pour permettre la supervision par le personnel du port.

Entretien

- Prévoir une utilisation efficace de l'espace afin de minimiser l'entretien et le nettoyage.
- Inclure des lavabos, des urinoirs et des poubelles installés au mur.
- Éliminer les remplissages quotidiens par l'utilisation de supports à serviettes à main et à papier de grande capacité.
- Minimiser les pertes et le nettoyage quotidien par l'utilisation de sèche-mains électriques à déclenchement par capteurs.

Fonctionnement

- Afficher des symboles de toilettes facilement reconnaissables.
- Afficher une liste des numéros de téléphone à utiliser en cas d'urgence.

Pour obtenir des exemplaires de ces fiches techniques environnementales, communiquez avec les Ports pour petits bateaux de la Région du Pacifique par téléphone au (604) 666-4875 ou par télécopieur au (604) 666-7056.



Notre Administration portuaire est relativement nouvelle et nous n'avons pas de directeur possédant de l'expérience en comptabilité. Comment pouvons-nous nous assurer que nous gérons nos finances correctement?

« Bien que plusieurs pêcheurs soient des propriétaires de petites entreprises et qu'ils connaissent les méthodes de gestion, il y a certaines distinctions entre la gestion d'une entreprise exploitée par le propriétaire et la gestion d'une Administration portuaire », dit Robin Richardson, un agent de programme de la Région du Pacifique. « En tant qu'organisme sans but lucratif, l'Administration portuaire peut avoir des méthodes de comptabilité et des exigences différentes, sans compter qu'elle fait souvent intervenir un plus grand nombre de personnes. Par conséquent, les administrations portuaires devraient être conscientes du potentiel de mésentente et de mauvaise communication que cela représente », explique-t-il.

« Ou encore, comme l'illustre le cas d'une administration portuaire du Nouveau Brunswick, le potentiel de fraude », ajoute Alain Noël, le directeur administratif pour le nord-est du Nouveau-Brunswick. À cet endroit, le conseil d'administration de l'Administration portuaire n'a pas réalisé que son directeur de quai avait détourné une somme de 67 000 \$ sur une période de trois ans, jusqu'à ce que l'électricité soit coupée un soir. Énergie NB avait coupé le service d'électricité du port pour défaut de paiement. Après enquête par un comptable et la GRC, le directeur du port a été accusé et reconnu coupable de fraude. Par la suite, le comptable et les Ports pour petits bateaux ont guidé et conseillé le conseil d'administration à travers un long processus de paiement des dettes accumulées et de réorganisation de ses méthodes de comptabilité.

« Afin d'éviter qu'une telle situation se reproduise, les méthodes de comptabilité de l'Administration portuaire devraient

comprendre des contrôles financiers, comme la division bien définie des tâches liées à l'argent », recommande M. Richardson. Par exemple, le directeur du port pourrait percevoir les paiements, alors qu'un autre directeur ferait les dépôts à la banque. Un autre contrôle consiste à faire réviser par deux directeurs les factures établies par le directeur du port avant d'émettre des chèques à deux signatures pour le règlement des factures. « Non seulement cette méthode de contrôle restreint-elle la capacité de toute personne à manipuler les fonds de façon inappropriée, mais elle permet aussi de maintenir une communication régulière entre le personnel du port et les directeurs à propos des opérations financières de l'Administration portuaire. »

De plus, des reçus numérotés en séquence et datés devraient être émis pour toutes les transactions : une copie serait remise aux usagers du port et une autre serait conservée en lieu sûr par l'Administration portuaire. La surveillance des employés et une tenue consciencieuse des dossiers sont essentielles. Dans un certain port, pendant que le personnel régulier était en vacances, l'Administration portuaire a constaté avec surprise que ses revenus augmentaient de façon significative. Les employés de remplacement avaient montré beaucoup plus d'empressement à consigner toutes les transactions et à émettre des reçus. De plus, les usagers du port devraient être encouragés à demander un reçu pour chaque paiement qu'ils effectuent.

« Des vérifications régulières (effectuées par une firme comptable professionnelle) au moins une fois par année aident aussi à tenir tout le monde organisé et informé », précise M. Richardson. Les conclusions de la vérification peuvent alors être présentées

à l'assemblée générale annuelle de l'Administration portuaire et fournir la garantie que les membres du conseil d'administration font preuve de diligence raisonnable en tant que directeurs financiers de l'Administration portuaire.

M. Richardson recommande aussi que, dans la mesure du possible, les administrations portuaires réduisent le risque associé à la présence d'argent liquide dans le bureau en effectuant ce qui suit :

- exiger qu'un dépôt bancaire soit effectué dès que la somme en caisse dans le bureau dépasse un montant pré-établi (p. ex. 200 \$);
- percevoir les droits de port au moyen de déductions automatiques, de cartes de crédit ou de chèques postdatés;
- régler les transactions des visiteurs et des touristes au moyen de cartes de crédit ou d'un système de carte de débit (peser le coût d'un tel système par rapport à la commodité qu'il représente pour le port et ses visiteurs);
- garder toute somme d'argent dans un endroit sûr et restreindre le nombre de personnes qui y ont accès.

« Le meilleur conseil que je puisse donner à tout directeur d'Administration portuaire, dit M. Richardson, est de réviser ses opérations financières sur une base régulière, et s'il a des questions concernant les finances de son Administration portuaire, de demander conseil auprès des PPB ou d'un comptable qualifié. »

On trouvera des renseignements pratiques en matière de gestion financière sur le site Web du Voluntary Sector Knowledge Network (University of Victoria School of Public Administration) à www.vskn.ca/fimgt.htm.