



NEWPORT : NAISSANCE D'UNE LÉGENDE

Le village de Newport se nommait Pointe-au-Genièvre sous le Régime français. Avec l'arrivée des loyalistes américains, il fut rebaptisé Newport pour nouveau port en 1855.

Ce pittoresque havre de pêcheurs, situé à 60 kilomètres de la célèbre ville de Percé, charme les touristes avec ses longues plages de sable fin et blanc.

Depuis sa fondation, Newport a donné naissance à une pléiade d'artisans de la pêche à la turlutte, mais aussi à une incomparable artiste de la turlute : La Bolduc. Dans les années 30, marquées par la misère et le chômage, La Bolduc a incarné la joie de vivre avec ses refrains entraînants.

Newport a toujours été reconnu comme un important centre de pêche commerciale au Québec. « En effet, Newport a déjà été un havre majeur, mais à cause de l'effondrement du poisson de fond et du moratoire, nous avons moins d'utilisateurs », précise Luc Legresley, vice-président de l'Administration portuaire de Newport. « Jadis, près du havre, plus de 450 personnes travaillaient dans les deux usines de transformation du poisson, mais celles-ci ont cessé cette activité. »

Newport a fait face à un grave problème de sécurité au début des années 90. Des gens se réunissaient au havre et certains consommaient de l'alcool ou de la drogue et causaient des dommages aux bateaux. Après une concertation des forces de l'ordre et de tous les intervenants de la communauté, ce problème a pu être réglé.



On aperçoit ici le magnifique havre de Newport. On remarquera qu'il a la forme d'un coeur ... comme l'amour qui inspire tous les intervenants de cette communauté.

Newport est devenu un havre sécuritaire et attrayant pour le public.

« Au début, nous avons été jugés sévèrement, affirme Luc Legresley. Les utilisateurs voyaient d'un mauvais oeil notre administration portuaire, fondée en 1991. Aujourd'hui, cependant, les gens nous perçoivent différemment : ils sont conscients du travail et des progrès accomplis et de notre engagement à l'égard des pêcheurs. Bien sûr, le fait que je sois conseiller municipal et que Raoul Grenier, l'un des membres du conseil d'administration, soit un ancien pêcheur et aussi un homme respecté, contribue à renforcer notre crédibilité. Monsieur Grenier inspecte tous les jours le havre

de Newport et voit à ce qu'il soit très propre. La viabilité du havre lui tient à coeur, car c'est une infrastructure vitale pour la communauté », ajoute M. Legresley.

Le havre de Newport possède une grande capacité d'accueil pour les bateaux. Sa profondeur, unique dans la région, lui permet d'accueillir des bateaux ayant un tirant d'eau de plus de 4,6 mètres.

Ainsi, cette année, il a été en mesure d'accueillir cinq nouveaux bateaux de plus grande taille grâce à sa profondeur.

Newport offre aussi un parc d'entreposage important, car il peut accueillir des bateaux de 100 tonnes l'hiver. Beaucoup de gens de l'extérieur de la Gaspésie viennent y entreposer leurs bateaux. On y trouve également une entreprise de radoub de bateaux en fibre de verre.

« Comme nous avons créé un bon climat et rendu le havre sécuritaire, conclut M. Legresley, le parc d'hivernement est rempli tous les hivers. Et ça nous donne le goût de turluter...comme La Bolduc. »

LE CCNAP EXAMINE L'AVENIR DU PROGRAMME DES PPB

La réunion du printemps 2004 du Comité consultatif national des administrations portuaires (CCNAP) a eu lieu du 12 au 14 mai à Gimli (Manitoba).

Au nombre des représentants du ministère des Pêches et Océans, figuraient non seulement des délégués des Ports pour petits bateaux (PPB), mais aussi George Da Pont, sous-ministre adjoint, Ressources humaines et Services intégrés, et Jim Jones, directeur général régional de la région du Golfe. La présence de ces deux derniers était importante comme l'a démontré l'engagement précédent de M. Da Pont à inclure des membres du CCNAP dans

le processus consultatif, puisque le Programme des PPB cherche de nouveaux moyens d'exercer ses activités.

Les membres du CCNAP ont reçu un aperçu des résultats d'un atelier interne (tenu en octobre 2003), au cours duquel un remue-méninges a permis aux participants de concevoir de nouveaux moyens d'action. Les membres ont eu l'occasion de réfléchir à plusieurs questions centrées sur trois thèmes : rationalisation des ports, mesures de viabilité financière et modèles de gouvernance des administrations portuaires. Ils ont ensuite présenté leurs idées et suggestions à MM. Da Pont et

Jones, qui ont répondu à leurs questions et préoccupations.

À l'occasion de la réunion, on a discuté de plusieurs autres questions importantes, y compris l'assurance. Les PPB se sont engagés à continuer à chercher un moyen rentable de fournir, aux directeurs et aux agents, une assurance pour les administrations portuaires.

La réunion de l'automne 2004 est prévue pour la période du 24 au 26 novembre à Ottawa. Celle du printemps 2005 aura lieu dans la région des Maritimes.

LE MAUVAIS TEMPS RETARDE LES PRÉSENTATIONS DANS LA RÉGION DU CENTRE ET DE L'ARCTIQUE

La conférence du CCNAP de mai, organisée dans la région du Centre et de l'Arctique, a subi des contretemps de dernière minute quand les intempéries ont forcé la fermeture de l'aéroport de Winnipeg, dès le premier jour. Une intervention rapide pour modifier des billets d'avion et organiser un service de navette a permis de transférer tous les délégués au centre de villégiature de Lakeview à Gimli (Manitoba) en toute sécurité, malgré un retard d'une journée.

Selon M^{me} Laurel MacFarlane, coordonnatrice des programmes spéciaux pour la région du Centre et de l'Arctique, direction de Winnipeg, malgré ces

moments de tension, le reste de la conférence a été un franc succès. Vingt-six délégués sont venus sur place pour représenter les administrations portuaires et les cinq régions des Ports pour petits bateaux.

Tous les participants se sont régalés lors d'un banquet à six services, présentant des poissons locaux, gracieuseté de l'Office de commercialisation du poisson d'eau douce (OCPED).

Lynn Greenberg, conseillère de la municipalité régionale de Gimli, a souhaité la bienvenue aux personnes présentes, avant le repas. Jim Bear, président de l'OCPED, et Howard Hilstrom, député de Selkirk-Interlake, ont assisté au souper et pris la parole après le repas.

Le lendemain, des pêcheurs locaux ont présenté une démonstration de pêche. Avec une permission spéciale obtenue des autorités provinciales de pêche, les participants intéressés sont sortis tôt le matin pour poser des filets juste à l'extérieur du port de Gimli. Un peu avant le dîner, ils sont revenus relever les filets, prendre puis relâcher les poissons capturés. Ce fut une expérience d'apprentissage fantastique et passionnante pour de nombreux employés des Ports pour petits bateaux qui, malgré des années de travail sur les

politiques de pêche, n'avaient jamais exercé directement cette activité.

Les employés des Ports pour petits bateaux et les représentants régionaux ont ensuite visité en autobus six ports de pêche locaux pour voir comment la région du Centre et de l'Arctique conçoit et entretient ses ports. Ils ont commenté avec intérêt les différences régionales dans la disposition et l'organisation.

MOT DU RÉDACTEUR

À titre de nouveau rédacteur du *Forum des administrations portuaires*, je suis heureux de vous présenter le numéro d'automne. Nous continuerons à veiller à ce que cette publication demeure un moyen instructif et pertinent par lequel les administrations portuaires de tout le Canada pourront communiquer des nouvelles sur des projets innovateurs, des expériences et des activités.

En vue de notre numéro du printemps 2005, n'hésitez pas à nous faire parvenir vos idées et suggestions d'articles et à nous faire savoir ce qui se passe dans votre administration portuaire et ce qui la concerne.

M. Marcus A. Lopés

Forum des administrations portuaires, vol. 10, n° 2

Rédacteur en chef : M. Marcus A. Lopés

Collaborateurs : Kelly Dooley, Emilie Leblanc, Guy Descoteaux, 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



SYSTÈME D'AMARRAGE INNOVATEUR PAR QUAI FLOTTANT

Des membres de l'administration portuaire et un technicien des Ports pour petits bateaux, région de Terre-Neuve-et-Labrador, ont mis au point une méthode innovatrice et économique pour installer, raccorder, réaligner et enlever des quais flottants.

Les quais flottants sont de plus en plus répandus à Terre-Neuve-et-Labrador et constituent une solution de rechange économique et efficace aux quais fixes traditionnels construits sur des piliers ou des caissons. Leur construction coûte moins cher, mais il faut des plongeurs commerciaux pour les fixer au moment de l'installation, les réaligner après une tempête et les détacher avant de les enlever pour l'hiver. Joe Legge, technicien du bureau de la zone de l'est et du sud, explique que les services de plongeurs commerciaux coûtent au port au moins 1 500 \$ chaque fois. En collaboration avec des employés de l'administration portuaire, il a mis au point une simple plaque d'amarrage qui réduit le recours à des plongeurs.

Il s'agit d'une plaque d'acier de 3/8 po d'épaisseur à laquelle est soudé à angle droit un tuyau de 8 po de longueur sur 3 po de diamètre. Le tuyau est inséré dans un trou correspondant aménagé dans une poutre en bois en dessous du quai flottant, et riveté en place. « La planche placée au-dessus de la partie supérieure est maintenue en place avec des vis en acier inoxydable de manière à pouvoir être soulevée facilement », explique M. Legge.

Une fois les ancrs et la chaîne du quai en place au fond de l'eau (c'est-à-dire alignées de manière que la chaîne soit à angle droit avec le quai), la chaîne est attachée à un câble, tirée à travers le tuyau d'acier et assujettie avec une tige, à travers une fixation soudée à la plaque d'acier. On inverse le processus afin d'enlever les quais pour l'hiver, laissant la chaîne de l'ancre attachée à un câble et à un flotteur afin de pouvoir facilement la récupérer et la rattacher au printemps.

En plus d'amarrer le quai flottant, la plaque empêche le mouvement latéral de celui-ci. Pour prévenir un va-et-vient qui

endommagerait à la fois le quai flottant et la rampe ou le caisson du rivage, une plaque d'amarrage ancre aussi les extrémités du quai. Ces plaques d'extrémité de quais sont modifiées, car elles comprennent un tuyau de 16 po de longueur plutôt que de huit, de façon à empêcher la chaîne

d'ancre de frotter contre la structure.

Le concept final a été testé à la marina de Heart's Delight en 2003 et s'est révélé un succès. Selon M. Legge, plus de 20 localités utilisent maintenant la nouvelle plaque d'amarrage et plusieurs autres sont prêtes à en faire autant.

UN POSTE D'OBSERVATION APPORTE DES AVANTAGES FINANCIERS À UN PORT

Une tour d'observation couverte et novatrice donne aux visiteurs une vue exceptionnelle et instructive sur les activités de North Lake, à l'Île-du-Prince-Édouard, tandis que le bâtiment de 21,25 m² en contrebas fournit à l'administration portuaire de North Lake un espace à bureau et des toilettes publiques dont tout le monde avait grand besoin.

Dans le cadre d'un projet conjoint entre Active Communities Inc. et l'administration portuaire de North Lake, la tour d'observation de Life Cycle offre aux touristes une visite individuelle d'interprétation de la pêche au thon rouge. De la plate-forme de la tour, située à 4,5 m au-dessus du port, les touristes peuvent observer à loisir les énormes thons rouges (pouvant peser jusqu'à 600 kg) tirés jusqu'au port et déchargés. Huit panneaux, peints par l'artiste locale Lorraine Hennessey, décrivent à la fois l'histoire et le développement du port de North Lake et le cycle de vie du thon rouge. Un télescope payant offre une vue plus rapprochée des bateaux pénétrant dans le port.

Sheila Eastman, directrice du port de North Lake, déclare que, quand la société Active Communities Inc. a fait cette proposition à l'administration portuaire, « nous avons immédiatement accepté, car c'était une excellente occasion d'obtenir les bureaux et les toilettes nécessaires. »

« Pour notre part, nous nous intéressons plutôt à l'aspect touristique », précise Jim MacAulay, chef de projet chez Active Communities, « mais je crois que les deux intérêts et objectifs font bon ménage ».



La nouvelle tour d'observation qui domine le port de North Lake, Île-du-Prince-Édouard.

North Lake accueille généralement jusqu'à 100 navires de passage et de 200 à 300 touristes chaque année pendant la saison du thon rouge. Des toilettes publiques et des locaux séparés pour l'administration portuaire sont nécessaires à une gestion homogène et efficace du port, selon M^{me} Eastman qui, auparavant, partageait des locaux avec un acheteur de poisson.

En plus des avantages manifestes de « la tour », comme on l'appelle maintenant, pour l'administration portuaire, d'autres aspects positifs sont apparus pendant la saison de pêche de 2004. « En effet, ajoute M^{me} Eastman, d'abord et avant tout, les petits enfants sont plus en sécurité dans la tour d'observation que sur un quai encombré et animé. De plus, même si la tour n'empêche pas les touristes de se rendre sur le quai, les panneaux comprennent quand même plus de renseignements qu'un pêcheur occupé aurait le temps de leur donner. Les pêcheurs locaux se servent aussi de la tour pour observer les conditions météorologiques avant de partir en mer. »

AMÉLIORATIONS À UN PORT DU CAP-BRETON

Il s'en passe des choses à Petit-de-Grat!

Les Ports pour petits bateaux et l'administration portuaire construisent de nouveaux quais fixes et flottants, reconstruisant deux quais existants, draguant un chenal et créant une grande aire de service. Le quai agrandi et amélioré accueillera des bateaux de pêche provenant de plusieurs collectivités locales des Premières nations, qui se joignent à la flotte de Petit-de-Grat, la faisant passer de 35 à 65 bateaux.

« La position stratégique du port, près des zones de pêche et des collectivités de pêcheurs, est idéale pour l'intégration des flottes » commente Bill Newman, gestionnaire des opérations, Est du Cap-Breton. « De plus, Petit-de-Grat possède une entreprise de construction de bateaux et une usine de transformation du poisson, et une autre usine se trouve non loin d'ici à Arichat. »

Les travaux ont débuté en décembre 2003, par le dragage du chenal nord du port et la reconstruction d'un petit quai. D'après Mike Britten, chef de zone, en plus d'accroître l'espace d'amarrage, les travaux agrandiront et amélioreront l'infrastructure du port. L'insertion de gravats sur 6 000 m² du port créera une zone assez grande pour le chargement et le déchargement, la réparation de bateaux, le stationnement et plusieurs bâtiments. L'administration portuaire compte



On répare et restaure un quai en ajoutant de nouveaux éléments de bois au caisson actuel et une nouvelle plate-forme en béton, dans le cadre du projet de développement du port de Petit-de-Grat au Cap-Breton, en Nouvelle-Écosse.

construire un petit bureau pour elle et y aménager une douche pour les pêcheurs tant résidents que de passage.

Une autre addition au port est un récif artificiel à homards de 18 000 m² formé de plus de 1 800 blocs en béton coulé.

« Un avant-projet et des études sur les répercussions environnementales ont déterminé que le projet — surtout l'aire de service — modifierait, perturberait ou détruirait l'habitat du poisson », déclare

M. Britten. « Le principe de base de la politique de gestion de l'habitat piscicole, appliquée par le ministère des Pêches et Océans, est qu'un projet de construction ou de rénovation ne doit entraîner aucune perte de la capacité de production de l'habitat piscicole. Pour compenser la perte d'habitat et maintenir la capacité productive, on a construit le récif artificiel à homards. La *Loi sur les pêches* et la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* précisent toutes deux que, lorsqu'un habitat est endommagé ou détruit pendant la construction d'installations portuaires, il doit être remplacé en fonction de l'impact exercé sur l'habitat. »

Le récif artificiel a été assemblé par les membres de la Richmond County Fisherman's Association et par Travaux public et Services gouvernementaux Canada, en août 2004. Le personnel de la Direction des océans et de l'habitat du ministère des Pêches et Océans surveillera le récif artificiel durant un an au moyen de caméras sous-marines pour déterminer dans quelle mesure il attire les homards et subvient à leurs besoins.

Le projet entier doit être achevé au début de 2005.

DE FRANCOIS À NEWTOWN

La zone est et sud de la région de Terre-Neuve-et-Labrador s'étend de Francois, sur la côte sud, à Newtown sur la côte nord-est de Terre-Neuve, d'où le nom du nouveau bulletin *Francois to Newtown*, lancé pour améliorer les communications entre le bureau des Ports pour petits bateaux de la zone de l'est et du sud et ses 116 administrations portuaires distantes.

Le premier numéro du bulletin de quatre pages, publié en mai 2004, présente plusieurs sujets d'intérêt pour les administrations portuaires, y compris des conseils sur les pratiques sûres de soudage et sur les exigences de rapports de fin d'année.

« Nous croyons que ce bulletin sera une précieuse source d'information pour les administrations portuaires », dit Kim Turchuk, qui est devenue la quatrième agente de programme de la zone en novembre 2003, et supervise le bulletin. *Francois to Newtown* sera publié selon les besoins, durant toute l'année.

UN ATELIER SUR L'UTILISATION SÉCURITAIRE DU COURANT ÉLECTRIQUE

Un bon entretien des systèmes électriques de l'environnement marin permet, non seulement d'économiser de l'argent, mais aussi de sauver des vies et des biens.

Ces systèmes électriques peuvent être très complexes, selon le technicien et conseiller en électricité Jim Allen. Une mauvaise installation peut provoquer de graves dangers comme les incendies, l'électrocution (même une faible fuite de courant dans le port peut être fatale pour une personne se trouvant dans l'eau), les surcharges de système, les courts-circuits et la perte de puissance : par exemple, des fils défectueux ont déjà causé des incendies sur des quais flottants et fixes.

Pour aider les administrations portuaires à éviter ces dangers, M. Allen a dirigé un atelier fort apprécié des Ports pour petits bateaux sur les systèmes électriques et leur entretien, lors de l'assemblée générale annuelle de l'Association des administrations portuaires de la Colombie-Britannique. Pendant cet atelier d'une heure (unaniment jugé trop court pour l'intérêt et la curiosité des participants), M. Allen a décrit la conception, l'utilisation sûre, les limites et

l'entretien d'une vaste gamme de composants de systèmes électriques.

« DANS L'ATMOSPHÈRE HUMIDE ASSOCIÉE AUX MILIEUX MARINS, DES DÉCLENCHEMENTS INTEMPESTIFS SIGNIFIENT QUE LES CIRCUITS NE PEUVENT AVOIR UNE PROTECTION NORMALE DE MISE À LA TERRE. »

Une de ces limites portait sur la question des disjoncteurs différentiels de mise à la terre. « Dans l'atmosphère humide associée aux milieux marins, des déclenchements intempestifs signifient que les circuits ne peuvent avoir une protection normale de mise à la terre », explique M. Allen. C'est pourquoi le Code canadien de l'électricité permet l'utilisation de disjoncteurs non différentiels. Les utilisateurs

de systèmes électriques en milieu marin ne peuvent pas toujours se fier à des disjoncteurs pour empêcher la surcharge d'un circuit ou limiter les courts-circuits. Il souligne que des fuites de puissance dans un environnement marin peuvent se produire à l'insu de tous, en l'absence d'un système de détection de mise à la terre.

Une fuite de puissance peut être attribuable à la corrosion de boîtiers de transformateurs, problème répandu dans le milieu marin humide. On peut le prévenir en entretenant la peinture du transformateur. L'usage de câbles effilochés ou épissés peut aussi occasionner des fuites de puissance. On peut éviter des dommages coûteux en utilisant toujours de nouveaux câbles et fils pour les réparations.

M. Allen a clôt l'atelier par un exposé sur le bon entretien des systèmes électriques, soulignant l'importance d'inspections et de réparations périodiques. Pour aider les participants à conserver l'information, il leur a remis un cahier contenant une copie de sa présentation audio-visuelle en couleurs de 44 pages avec des commentaires, ainsi qu'un manuel de 10 pages sur les systèmes électriques.

UNE ÉQUIPE DYNAMIQUE AU QUÉBEC

Après deux ans d'existence, le Comité consultatif régional des administrations portuaires du Québec (CCRAP) a atteint sa pleine maturité. Ses membres ont appris à travailler ensemble et à mettre de côté leurs intérêts personnels afin de bien représenter les administrations portuaires du Québec.

Des huit membres fondateurs, cinq sont toujours en poste pour un second mandat de deux ans : Marvin Buckle, Karl McKay, Gaston Cloutier, Marc Desjardins et Luc Legresley. Du sang neuf a été ajouté au comité : Lise Loiselle (deuxième mandat), Marcel Mathurin et Donald Pealey. M^{me} Loiselle et MM. McKay et Legresley sont aussi les représentants du Québec au

Comité consultatif national des administrations portuaires.

LE COMITÉ CONSULTATIF RÉGIONAL DES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES DU QUÉBEC A ATTEINT SA PLEINE MATURITÉ.

En plus des grands dossiers nationaux, le Comité a été consulté sur de nombreux enjeux régionaux et il a su donner de bons conseils à la Direction régionale des Ports pour petits bateaux. Ces dossiers concernent principalement l'amélioration des communications avec les administrations

portuaires, l'organisation des miniforums annuels et la viabilité financière des administrations portuaires. Afin d'améliorer son fonctionnement, le CCRAP est en train de se doter de règles et d'un code d'éthique officiels. En outre, entre les réunions du CCRAP (deux ou trois par année), quelques membres du Comité se réunissent en petits groupes pour régler plus rapidement certains dossiers et en faire rapport ensuite au Comité pour discussion.

Comme l'indique Guy Descoteaux, agent de programme et coprésident du CCRAP, « cette façon de procéder témoigne de la maturité du CCRAP et de la confiance mutuelle de ses membres ».

DES AMÉLIORATIONS ENVIRONNEMENTALES RENTABLES

Situés à l'embouchure du fleuve Fraser, chargé de limon, les deux sites du port de Steveston exigent un dragage fréquent pour maintenir leurs chenaux et leurs bassins à des profondeurs navigables. Par le passé, l'élimination des débris de dragage a présenté des problèmes difficiles... et coûteux.

« IL Y A DIX ANS, QUAND NOUS AVONS DRAGUÉ LE PORT POUR LA DERNIÈRE FOIS, PRÈS DU CHANTIER DE RADOUB, DES TESTS SUR LES SÉDIMENTS ONT DONNÉ DES RÉSULTATS TRÈS SUPÉRIEURS. »

« Il y a dix ans, quand nous avons dragué le port pour la dernière fois, près du chantier de radoub (un secteur appelé bassin Nelson), des tests sur les sédiments ont donné des résultats très supérieurs aux limites fixées pour le déversement dans l'océan », dit Adrian Rowland,

ingénieur régional des Ports pour petits bateaux (PPB), région du Pacifique.

« Après avoir dépensé 80 000 \$ en vaines tentatives pour ramener les débris à des niveaux acceptables, il ne restait plus au port de Steveston qu'à acheminer ceux-ci par camion vers un dépotoir spécial de confinement, à un coût très élevé. »

Mais des échantillons prélevés dans le bassin Nelson, ce printemps, en préparation du dragage prévu pour plus tard dans l'année, recelaient une très agréable surprise, fort bien accueillie par l'administration portuaire et les PPB : « Cette année, les chiffres étaient très inférieurs aux limites », explique M. Rowland. « C'est un signe manifeste de succès après 10 ans de gestion environnementale, de surveillance diligente et d'améliorations année après année des installations du port. » Les coûts d'élimination seront nettement moins élevés.

Le directeur général du port, Bob Baziuk, décrit certaines des améliorations : « La réparation et le remaniement des chantiers de radoub empêchent l'arrivée des débris dans le bassin à cause des écrans

de végétation. La réparation et la reconfiguration du système de drainage du chantier empêchent le ruissellement contaminé de pénétrer dans le port. » Ce ruissellement (des eaux de pluie provenant du chantier et des routes adjacentes) est maintenant canalisé au moyen d'un système « Storm Septor », un intercepteur d'eau qui, au moyen d'une série d'écrans et de caisses de décantation, retient les contaminants comme les taches d'huile et les éclats de sédiments, qui sont ensuite enlevés. Puis l'eau est pompée dans le réseau d'égout municipal, et traitée de nouveau dans la station municipale d'épuration. « L'eau n'entre pas du tout dans le port », précise M. Baziuk.

« C'EST UN SIGNE MANIFESTE DE SUCCÈS APRÈS 10 ANS DE GESTION ENVIRONNEMENTALE, DE SURVEILLANCE DILIGENTE ET D'AMÉLIORATIONS ... DES INSTALLATIONS DU PORT. »

LE PARTAGE, UNE SOURCE D'ÉCONOMIES

Deux têtes valent mieux qu'une et la présence de deux occupants dans un immeuble diminue de moitié les coûts pour chacun. David Brown, maire du village de Salvage (165 habitants) à Terre-Neuve-et-Labrador, et Winston Squires, président de l'administration portuaire de Salvage, le savent fort bien, car ils partagent le bâtiment qu'ils ont construit à cette fin depuis l'an 2000.

« Individuellement, nous pouvions à peine nous permettre les locaux dont nous avons besoin », explique M. Brown. « Le partage de l'immeuble a diminué le coût de construction et les frais d'occupation de moitié pour chacun de nous. » MM. Brown et Squires ont proposé l'idée d'un immeuble partagé, et celle-ci a été approuvée à l'unanimité par le conseil



Construit en 2000, cet immeuble à bureaux partagés réduit considérablement les frais imputés au budget du village et de l'administration portuaire de Salvage, à Terre-Neuve-et-Labrador.

municipal et l'administration portuaire.

En plus de bureaux séparés pour chaque organisation, le bâtiment d'environ 73 m² comprend aussi une grande salle de réunion. « C'est excellent pour nous », déclare M. Brown.

Il ajoute que des mesures d'éducation permanente, l'aménagement d'installations écologiques d'élimination et de recyclage et une diligence accrue ont nettement amélioré les pratiques de gestion des déchets des pêcheurs utilisant le port, de sorte qu'on ne se contente plus de déverser des déchets par-dessus bord.

« Le port de Steveston n'est pas le seul emplacement à apporter ces changements », commente M. Rowland. « Pendant que les PPB amélioraient le service dans toute la région, nous avons inclus des mesures similaires de protection de l'environnement et encouragé l'application de normes environnementales plus strictes. » En misant sur les résultats d'expériences pilotes, on prévoit un effort coordonné à long terme pour améliorer l'interception des sources diffuses de pollution dans toute la région.

GUIDE POUR POMPES DE VIDANGE POUR BATEAUX

Le nombre croissant de bateaux ayant des réservoirs d'eaux usées, la désignation de zones interdisant le déversement de ces réservoirs dans les eaux de la Colombie-Britannique, une sensibilisation croissante des pêcheurs et plaisanciers aux préoccupations environnementales : voilà autant de situations qui signalent la nécessité d'un système intégré, approprié et efficace de traitement des déchets septiques.

Voilà pourquoi les administrations portuaires locales et les Ports pour petits bateaux en Colombie-Britannique installent des stations de pompage des eaux usées.

Plusieurs facteurs sont importants lorsqu'on entreprend un tel projet.

Planification

- ▶ Empêchez les déversements en aménageant des toilettes et des installations de vidange sur le rivage.
- ▶ Utilisez à la fois votre plan de gestion de l'environnement (PGE) et votre plan d'activités.

- ▶ Souvenez-vous des coûts opérationnels comme ceux pour les panneaux de signalisation, la formation et l'entretien.
- ▶ Envisagez la possibilité d'une unité portative ou de recourir à la sous-traitance s'il est impossible d'établir un pompage permanent.
- ▶ Cherchez des fonds de contrepartie auprès d'autres sources.

Conception

- ▶ Employez votre PGE afin de concevoir les procédures opérationnelles à la fois pour le projet de construction et la station de pompage.
- ▶ Placez votre station de manière à la relier aux tuyaux sanitaires existants et aux zones d'accès.
- ▶ Tenez compte de la capacité de la pompe, de la hauteur de pompage et de la distance dans votre modèle de conception.
- ▶ Tenez compte des exigences pertinentes du code du bâtiment et consultez le service municipal des travaux publics.

Fonctionnement

- ▶ Encouragez l'usage de votre station en la gardant propre et ordonnée.
- ▶ Fournissez aux utilisateurs du port des toilettes sur le rivage et encouragez-les à les utiliser.
- ▶ Formez votre personnel aux procédures opérationnelles et aux règlements concernant l'équipement.
- ▶ Installez des panneaux d'affichage suffisants pour identifier la station de vidange et son emplacement.
- ▶ Informez les utilisateurs du port et la collectivité de l'existence de la station.

Voici la troisième d'une série de feuilles documentaires concernant les Initiatives ports propres entreprises dans la région du Pacifique. Si vous en désirez des copies, veuillez communiquer avec les Ports pour petits bateaux, région du Pacifique, Pêches et Océans Canada, suite 200, 401, rue Burrard, Vancouver (Colombie-Britannique) V6C 3S4; Tél. : (604) 666-4875; Téléc. : (604) 666-7056.

ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES



Votre quai a-t-il besoin de réparations? Souhaitez-vous agrandir votre atelier de construction de bateaux ou votre terrain de stationnement?

N'oubliez pas alors de prévoir du temps pour les évaluations environnementales dans votre projet.

De récents changements à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* obligent les sociétés sans but lucratif, comme les administrations portuaires, à effectuer de telles évaluations avant d'entreprendre la plupart des projets de rénovation et de construction. « Ces exigences sont à la fois plus strictes et plus rigoureusement appliquées qu'auparavant par l'Agence canadienne d'évaluation environnementale », fait observer Michel Lafleur, conseiller principal en ingénierie, Ports pour petits bateaux, Ottawa.

Qu'est-ce qu'une évaluation environnementale?

C'est un processus visant à prévoir les effets environnementaux d'une proposition de projet ou d'initiative. Il recommande des mesures pour atténuer ces effets et prédit s'il subsistera des répercussions environnementales néfastes après l'application de mesures de protection. Les évaluations environnementales doivent avoir lieu le plus tôt possible pendant la planification et la proposition, afin que l'on intègre les constatations et les mesures de protection de l'environnement dans les plans proposés pour le projet.

Quels sont les avantages des évaluations environnementales?

En prévoyant les dommages éventuels à l'environnement et les moyens de les atténuer, elles favorisent le développement durable. Étant donné que l'organisation

qui exécute un projet est responsable de tous les dommages environnementaux pouvant découler de celui-ci, cette étude préalable contribue à éviter les retards et les coûts imprévus.

Qui est responsable des évaluations environnementales?

La plupart des grands projets de réparation ou de construction au Canada doivent prévoir une évaluation environnementale. Par exemple, si un ministère fédéral propose un projet, assure le financement, est propriétaire des terrains ou fournit les permis ou approbations nécessaires, il lui incombe de faire exécuter l'évaluation.

« Généralement », précise Adrian Hynes, chef, Biens immobiliers et Opérations portuaires, région de Terre-Neuve-et-Labrador, « pour les projets concernant les

suite à la page 8



Comment pouvons-nous encourager plus de gens à participer davantage aux activités concernant les administrations portuaires?

Les directeurs d'administrations portuaires qui assistent constamment aux réunions et aux conférences passent du temps loin de leur domicile et de leur lieu de travail, car ils savent que cela en vaut la peine. Ils rencontrent des gens d'autres administrations portuaires, partagent des problèmes et solutions en gestion de ports, entretiennent des rapports professionnels avec des représentants gouvernementaux et le monde des affaires et recueillent de précieux renseignements sur divers sujets liés aux ports. Ces directeurs comprennent que leur participation est avantageuse pour leur port, leur collectivité et leurs propres activités commerciales.

Selon Levi Timmermans, agent de programme des Ports pour petits bateaux dans la région du Pacifique, bien que certaines administrations portuaires encouragent la participation par un règlement exigeant que les directeurs assistent à tour de rôle aux activités concernant les administrations portuaires, le simple fait de faire connaître les avantages d'une telle

présence peut favoriser efficacement la participation. Certaines administrations portuaires du Pacifique ont un taux de participation de 100 % aux activités organisées par l'Association des administrations portuaires de la Colombie-Britannique, que tous les participants jugent intéressantes, instructives et précieuses. Et plus l'Association acquiert de l'expérience dans l'organisation et la gestion des activités, plus celles-ci attirent de personnes, améliorant ainsi la valeur de la participation générale.

Le pêcheur manitobain David Tomasson a été motivé à participer aux activités de l'administration portuaire par la capacité d'apprendre : « Avec les années, j'ai acquis une bonne compréhension du fonctionnement du système et de l'établissement des politiques et procédures. »

En plus de ses fonctions de secrétaire-trésorier de l'administration portuaire du village de Hecla, M. Tomasson assiste à deux ou trois réunions par année, en plus d'une réunion sur deux à titre de directeur du Conseil des administrations portuaires

d'eau douce, et il a participé à plusieurs des réunions semestrielles du Comité consultatif national des administrations portuaires.

En qualité de pêcheur, il considère ces réunions comme une occasion de rencontrer des pêcheurs d'autres régions ainsi que des employés des Ports pour petits bateaux, et d'expliquer l'importance cruciale de la pêche pour l'économie des Prairies : « La région n'est pas faite que de fermes à blé et de ranchs; dans nombre de petites localités isolées, la pêche est la seule source possible de revenus. »

En plus de pouvoir contribuer aux décisions régionales et locales en matière de politiques, il a constaté un net changement d'attitude en conséquence de sa participation et de ses démarches : il reconnaît les intérêts communs des pêcheurs dans tout le pays, quels que soient l'emplacement et la taille de leurs pêcheries.

Les renseignements, ressources et contacts permettent au port de connaître les activités concernant les administrations portuaires dans la région et à l'échelle nationale, et, à son tour, de signaler ses intérêts, ses préoccupations et ses perspectives.

Éco-logique *suite de la page 7*

administrations portuaires de notre province, cette responsabilité incombe aux Ports pour petits bateaux (PPB); à l'occasion, il se peut que d'autres instances fédérales comme l'Agence de promotion économique du Canada atlantique ou Ressources humaines et Développement des compétences Canada, qui financent des projets, assument aussi la responsabilité des évaluations environnementales. En qualité de fournisseur de services aux ministères fédéraux, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada est généralement retenu par les PPB pour l'examen environnemental préalable et le

rapport connexe. Toutefois, on peut aussi recourir à des experts-conseils du secteur privé. »

Comment une évaluation environnementale influe-t-elle sur un projet?

« Cela peut exiger beaucoup de temps », explique M. Lafleur. La Loi comporte une nouvelle exigence : les renseignements sur les projets, y compris les résultats de l'évaluation environnementale et les plans pour réduire les effets sur l'environnement, doivent figurer dans un répertoire national durant 14 jours, afin d'être soumis à l'examen du public. Cette nécessité, alliée à la durée de l'évaluation proprement dite,

peut prolonger considérablement le calendrier d'exécution d'un projet.

« Dans les régions où la saison de construction est courte », ajoute M. Hynes, « la planification d'un projet, y compris l'évaluation environnementale, peut faire durer celui-ci deux ans au lieu d'un. »

Pour de plus amples renseignements concernant la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* et son application éventuelle à votre projet, communiquez avec votre bureau local des PPB ou visitez le site Web de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (www.ceaa-acee.gc.ca).