



GIMLI, AU MANITOBA : LE CHICAGO DU LAC WINNIPEG

Après l'arrivée du chemin de fer du Canadien Pacifique en 1905 à Gimli, au Manitoba, l'industrie de la pêche de cette ville de la rive ouest du lac Winnipeg n'a plus jamais été la même.

« Les activités commerciales quotidiennes du village d'autrefois ont bénéficié d'un meilleur service grâce à un moyen de transport fiable toute l'année », déclare David Olson, président de l'Administration portuaire de Gimli. En pleine naissance à cette époque, l'industrie de la pêche du lac Winnipeg était desservie par le quai principal en bois de Gimli, construit en 1900.

Fondé par des Islandais durant la deuxième moitié du XIX^e siècle, Gimli (nom du séjour des dieux scandinaves) compte aujourd'hui 2 500 habitants, alors que 3 000 autres personnes vivent dans la campagne avoisinante. « Beaucoup de pêcheurs sont des descendants de la quatrième génération et leurs noms islandais sont tout aussi courants maintenant qu'il y a 130 ans », ajoute M. Olson. Fait intéressant, le nom de ses ancêtres qui se sont établis à Gimli en 1876 était Gottskalksson. Il a été modifié pour celui d'Olson après le tournant du XX^e siècle.

Le port de Gimli est doté d'un musée logé dans un édifice que l'usine locale de transformation du poisson a employé jusqu'à la fin des années 1960. En 1968, le gouvernement fédéral a créé l'Office de commercialisation du poisson d'eau douce et a déménagé les opérations de transformation à Winnipeg.



Une photo aérienne de Gimli, au Manitoba, de son installation portuaire et de la campagne avoisinante.

Gimli se trouve dans la zone 2 de la région de pêche du lac Winnipeg, qui englobe aussi Winnipeg Beach et Arnes. Comme l'indique M. Olson, étant donné que près de 100 pêcheurs passent prendre leur courrier au bureau de poste de Gimli, la zone 2 dispose d'un contingent global d'environ un million de kilogrammes qui est constitué de brochet surtout et d'un peu de cisco.

Le cisco est capturé à l'extrémité nord du lac Winnipeg, signale M. Olson. « Cinq d'entre nous pêchent encore aux abords de l'île George au printemps. Nous avons plus de 100 ans d'expérience à cette extrémité du lac. » Il soutient que la pêcherie doit cependant sa valeur réelle au brochet

du sud, ce qui explique pourquoi Gimli est prospère par comparaison avec d'autres pêches communautaires de l'Ouest canadien.

L'Administration portuaire de Gimli a vu le jour en décembre 2004, après que la ville ait exploité le port pendant plusieurs années. Quatre pêcheurs, un représentant du Gimli Yacht Club et deux conseillers municipaux forment le conseil d'administration.

L'année dernière a été fertile en événements, affirme M. Olson. Au printemps de 2004, Ports pour petits bateaux a annoncé la modernisation des installations de Gimli qui sont consacrées à la pêche.

suite à la page 2

EAUX CALMES À RIVIÈRE-AU-RENARD

Ces jours-ci, les choses sont beaucoup plus calmes à Rivière-au-Renard. « Même durant les tempêtes automnales, les eaux du port sont tranquilles », a dit Gaston Cloutier de l'administration portuaire de Rivière-au-Renard.

Ce calme est attribuable à la reconstruction du quai principal. La section nord a été reconstruite avec des palplanches d'acier et prolongée sur une distance de 75 mètres. Un parapet en béton a été ajouté au côté extérieur, afin de réduire les risques que les vagues franchissent le quai durant les grandes tempêtes. Un nouveau tablier doté d'une section en

béton a aussi été ajouté du côté de la face d'amarrage. On compte également achever une section en asphalte derrière le béton cet été.

L'investissement de 4,6 millions \$ fait partie du programme d'améliorations permanentes du port, a expliqué Jean-Pierre Huet du programme des Ports pour petits bateaux au secteur Gaspésie Bas-Saint-Laurent. « Il s'agit d'un port important avec une flotte revitalisée et des investissements considérables ont donc été faits pour l'appuyer. »

Rivière-au-Renard est le plus important port de pêche du Québec en ce qui a trait

au volume annuel des débarquements. Situé près de la pointe de la péninsule gaspésienne, le port est exposé à des mers houleuses. Deux brise-lames ont été construits en 1971. Cependant, les intempéries du nord-est forçaient les vagues dans l'ouverture des brise-lames. La turbulence créait ainsi des situations difficiles et potentiellement dangereuses à l'intérieur du port.

Lorsqu'il est devenu évident qu'il fallait reconstruire le quai, l'administration portuaire a avisé le programme des Ports pour petits bateaux. Elle a présenté une demande d'investissements pour prolonger le quai en forme d'un grand « C » afin qu'il serve de barrage secondaire.

Après une étude préliminaire, des sondages de profondeur ont été effectués et diverses propositions ont été discutées avant d'entamer les négociations. Finalement, une entente a été conclue et les travaux ont commencé en 2003.

En réfléchissant aux étapes franchies pour parvenir à ce résultat, M. Cloutier fait remarquer : « Vous savez, les choses se sont améliorées. Autrefois, il n'y avait aucune consultation. On voyait arriver les travailleurs de la construction et on se demandait ce qu'ils venaient faire ici. »

Gimli, Manitoba (suite de la page 1)

Le quai longitudinal en bois qui a servi à l'industrie de la pêche pendant un siècle est en voie d'être remplacé par une cellule de palplanches d'acier. Le nombre de postes doublera, passant de 14 à 28, avec la possibilité d'aménager 70 postes pour les navires de 6 mètres qui sont couramment utilisés pour la pêche au brochet.

« Un soupir de soulagement collectif a été poussé après l'annonce que ce projet allait enfin être réalisé, déclare M. Olson. Le port intérieur, c'est-à-dire le port original, qui constitue le point de départ et d'arrivée de certains de mes collègues et le mien subit des pressions du secteur récréatif, dont les activités débordent des deux autres ports. L'expansion nous permet de mieux respirer et garantit probablement une place dans l'avenir, tandis que Gimli se transforme tranquillement en Chicago du lac Winnipeg, un surnom que j'aime bien lui donner. »

Forum des administrations portuaires, vol. 11, n° 1

Rédacteur en chef : Danielle Balfour

Rédacteur : Constance Lafontaine

Collaborateurs : John Doody, 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 2005

ISSN 1203-5564

Imprimé sur du papier recyclé



MOT DE LA RÉDACTRICE

Ports pour petits bateaux publie *Forum des administrations portuaires* deux fois par année à titre d'outil de communication qui favorise l'échange d'information et d'idées, la mise en commun des pratiques exemplaires et la célébration des réussites, tout en tenant les administrations portuaires au courant des activités de leurs homologues d'un bout à l'autre du pays.

Pour que ce bulletin réalise son objectif d'être pertinent pour vous, en tant que membres du réseau bénévole d'administrations portuaires, je vous encourage à nous faire part d'idées ou de renseignements que vous voudriez communiquer à vos collègues des autres ports ainsi que de suggestions de sujets intéressants pour les prochains numéros.

Par ailleurs, nous apprécierions recevoir vos commentaires. Vous pouvez nous envoyer vos remarques ou vos suggestions par courrier électronique, à l'adresse schinfo@dfo-mpo.gc.ca, par téléphone, au numéro (613) 993-1516 ou par télécopieur, au numéro (613) 990-1866.

Danielle Balfour

LES PORTS DES MARITIMES AMÉLIORENT LES COMMUNICATIONS

Les administrations portuaires des régions des Maritimes et du Golfe reçoivent une formation et des outils destinés à les aider à rehausser leur image dans les collectivités, à mieux communiquer entre elles et à recruter d'autres bénévoles.

Les bureaux de Ports pour petits bateaux de ces régions ont lancé cette initiative concernant les communications l'été dernier, après avoir reçu des administrations portuaires des commentaires selon lesquels le public n'a souvent qu'une vague idée de leurs activités ou de leur valeur pour la collectivité.

« Nous nous sommes rendu compte que nous devons voir à ce que la population soit mieux au courant de l'administration portuaire, des gens qui la composent et de leurs activités », affirme Frédéric Butruille, Gestionnaire des communications de la région du Golfe.

« Il est vite devenu évident que nombre de ces problèmes pouvaient être résolus par une meilleure communication », ajoute M. Butruille. À cette fin, les régions ont mis sur pied un comité des communications constitué de pêcheurs ainsi que de membres du personnel de Ports pour petits bateaux et du comité consultatif régional des administrations portuaires. Le comité cherche des moyens de mieux faire connaître les administrations portuaires dans la région et d'améliorer les communications entre elles.

Entre-temps, Ports pour petits bateaux a distribué 220 000 dépliants (à droite) portant sur les ports et les administrations portuaires à toutes les 250 collectivités du Canada atlantique qui sont dotées d'un tel organisme. Le dépliant met en évidence l'apport des administrations portuaires aux collectivités et présente les modalités d'inscription comme bénévole. Les personnes intéressées peuvent composer un numéro 1-800 pour savoir comment elles peuvent venir en aide.

Remise aux membres du Comité consultatif des administrations portuaires, une carte de visite CD-ROM explique le programme des administrations portuaires. Elle renferme des images et de l'information sur les six zones géographiques distinctes des régions des Maritimes et du Golfe, des récits de réussites et des listes de liens Internet et de personnes-ressources. En outre, Ports pour petits bateaux possède un stand que le personnel



du programme peut installer lors d'activités qui se déroulent dans les régions.

Par ailleurs, les membres du Comité consultatif des administrations portuaires reçoivent une formation visant à en faire des personnes plus averties face aux médias. On les aide ainsi à publiciser leurs activités, à établir des contacts et à tisser des liens avec les journalistes. « Il s'agit d'un projet à long terme, signale M. Butruille, afin que les administrations portuaires soient plus visibles dans leurs collectivités. »

EN LIGNE, DES CONSEILS SUR LA PERCEPTION DES DROITS

En réponse aux demandes des administrations portuaires désireuses d'obtenir des conseils et de l'aide en matière de perception des droits, Ports pour petits bateaux (PPB) a publié le document *La perception des droits des administrations portuaires — Les idées non officielles* (disponible à l'adresse www.dfo-mpo.gc.ca/sch/ha-ap-fee-driot_f.html).

Cet « ouvrage en cours » vise à amorcer un dialogue entre les intervenants, à examiner les défis entourant la perception des droits et à suggérer des moyens de régler ce problème récurrent. Le site est un projet collectif du personnel de PPB d'Ottawa et des régions, des comités consultatifs des administrations portuaires et d'administrations portuaires.

À ce stade précoce, le document résume comment un échantillon d'administrations portuaires s'attaque aux problèmes de perception des droits. Comme les idées doivent faire l'objet d'une discussion et d'une évaluation plus poussées, l'ouvrage ne devrait pas être interprété comme étant une orientation ou des conseils officiels ou non officiels d'un organisme gouvernemental quel qu'il soit.

DES AMÉLIORATIONS AU PORT BÉNÉFICIENT TOUTE LA COLLECTIVITÉ

L'amélioration des installations du parc Madeira, à Pender Harbour, en Colombie-Britannique, a donné un coup de fouet au reste de cette collectivité de la région côtière appelée « Sunshine Coast ». La localité a vu ses efforts reconnus et des équipes de tournage se sont invitées. Qui plus est, le port est devenu plus viable financièrement.

En 1998, l'administration portuaire a obtenu des fonds de diverses sources fédérales et provinciales, dont Ports pour petits bateaux, pour la revitalisation des installations du parc Madeira. « Depuis, nous avons ajouté une deuxième aire de service qui est dotée d'un stationnement pour les usagers du port. Des espèces végétales indigènes ont été replantées dans ce secteur. Les trois quais ont été modernisés et des pieux flottants ont été posés à deux installations », signale Dave Foss, Trésorier du conseil d'administration de l'administration portuaire. La revitali-

sation d'un deuxième secteur de quai est suspendue dans l'attente de la levée d'un moratoire sur toutes les activités dans la zone intertidale locale.

Une propriété adjacente a été louée et dotée d'un système de biofiltre pour le traitement des eaux usées, ce qui permet à l'administration portuaire d'économiser le coût de leur enlèvement.

Tandis que ces améliorations étaient apportées, l'administration portuaire cherchait des sources de revenu de rechange. « Nous avons commencé par nous demander qui voudrait venir lorsque les bateaux de pêche sont au large », explique M. Foss. La réponse? Les touristes, y compris les plaisanciers. Il s'en est suivi l'installation de nouveaux quais, la construction de douches, la modernisation des prises électriques et l'ajout d'une installation de vidange. « Une fois la réalisation de ces projets amorcée, les efforts se sont intensifiés dans la collectivité. » Maintenant,

Pender Harbour accueille régulièrement des visiteurs embarqués sur des voiliers.

Une retombée de ces améliorations a été l'utilisation des ressources de l'endroit pour effectuer les travaux, aidant ainsi l'économie locale qui souffrait de la réduction des effectifs dans l'industrie forestière et celle de la pêche. « Nous dépensons dans la collectivité tout l'argent que nous recueillons », ajoute M. Foss.

Les efforts ont valu la peine : divers groupes de bénévoles de la collectivité ont terminé des projets ou sont sur le point de le faire. Le concours national Collectivités en fleurs a reconnu la qualité de la participation de Pender Harbour et une station de télévision locale a réalisé un film sur la région. En outre, des équipes de tournage ont été attirées vers celle-ci, dont une qui s'est servie du bureau de l'administration portuaire comme poste de police.

LA FORMATION FAIT SES PREUVES

Vous êtes-vous déjà demandé si la formation acquise lors des séminaires vous sera un jour utile? Voici un récit qui montre à quel point elle est profitable.

En octobre dernier, Al Matthews, Président de l'Administration portuaire de Wheatley, sur le lac Érié, a reçu un appel au sujet d'un déversement d'hydrocarbures dans le bassin intérieur du port. Grâce à la formation reçue lors d'une conférence organisée par la région du Centre et de l'Arctique des mois auparavant, M. Matthews possédait le savoir-faire et l'équipement pour confiner le déversement rapidement avant que l'environnement ne subisse d'importants dégâts.

« Les troussees d'intervention contre les déversements ont été une bénédiction, affirme M. Matthews. Nous avons utilisé tout ce que nous avons, mais nous avons pu empêcher le pétrole de se déverser dans le lac. »

Avec l'aide de quatre pêcheurs commerciaux et d'une embarcation en aluminium,

M. Matthews a pu confiner le déversement en un peu plus de deux heures. Étant donné l'ampleur de celui-ci (il a presque rempli le bassin long d'environ 85 mètres), l'équipe a dû faire preuve de créativité et allonger le principal barrage flottant, de quelque 90 mètres de longueur, en attachant ensemble des estacades de 0,6 mètre.

La région du Centre et de l'Arctique avait remis des troussees d'intervention aux bénévoles des administrations portuaires lors de sa conférence annuelle de l'automne 2003. Le personnel avait alors expliqué le contenu de la trousse et la manière de l'utiliser.

« La vidéo et la démonstration qui nous ont été présentées lors de la conférence ont été très utiles, ajoute M. Matthews. J'espère que nous pourrions avoir quelque chose de semblable peut-être tous les trois ans. »

Ports pour petits bateaux s'est joint à la foule de plus de 2 000 participants aux journées des pêcheurs de Fundy (Fundy Fishermen's Days), qui ont eu lieu à Dipper Harbour, au Nouveau-Brunswick, en août. Le personnel de la région des Maritimes a participé à la manifestation. Il a apporté de l'information sur le programme Ports pour petits bateaux et parlé aux passants de l'importance des administrations portuaires pour les collectivités. Sur la photo ci-dessus, des concu-



VAINCRE L'ISOLEMENT DANS LA BASSE-CÔTE-NORD

Grâce aux ordinateurs, aux téléavertisseurs, aux télécopieurs, aux imprimantes et aux caméras numériques, Norman Letemplier et Darlene Rowsell Roberts aident à atténuer l'isolement de huit petites communautés de pêcheurs anglophones de la Basse-Côte-Nord du Québec.

M. Letemplier et M^{me} Rowsell Roberts sont des personnes-ressources qui desservent les administrations portuaires dans les communautés suivantes : Blanc Sablon, Baie de Brador, Middle Bay, Old Fort, Mutton Bay, Harrington Harbour, Chevery et Kegaska.

Les communautés sont seulement accessibles par bateau ou par avion et elles sont aussi isolées les unes des autres, dit M^{me} Rowsell Roberts. « Beaucoup de communautés ne sont pas reliées par route et c'est seulement en hiver, lorsque les motoneiges peuvent se rendre d'un village à

l'autre, que les déplacements sont plus faciles. »

M. Letemplier et M^{me} Rowsell Roberts se rendent dans chacune des communautés plusieurs fois par année, tiennent les registres et les états comptables de l'administration portuaire et communiquent avec les représentants de Pêches et Océans à Sept-Îles et à Ottawa, ainsi qu'avec d'autres administrations portuaires de la province.

Ces deux représentants aident aussi les communautés sur le plan politique. « Pêches et Océans n'a accès qu'à des fonds limités, explique Rowsell Roberts. Nous aidons les administrations portuaires à établir le bien-fondé des travaux à réaliser. »

Ils rappellent aussi les échéances importantes aux administrations portuaires. Ils

publient des rapports trimestriels et achèvent des rapports annuels à Revenu Canada. « Un bon sens de l'organisation facilite le travail avec le gouvernement, car l'on risque de rencontrer des difficultés si les choses ne sont pas faites à temps », affirme M. Letemplier.

Le financement des postes de M. Letemplier et de M^{me} Rowsell Roberts est assuré conjointement par Pêches et Océans et par Patrimoine canadien, dans le cadre du Partenariat interministériel avec les communautés de langue officielle, qui a été spécifiquement établi pour aider les communautés à interagir avec les institutions du gouvernement fédéral dans la langue officielle de leur choix.

« RAMANT DANS LA MÊME DIRECTION »

Grâce à la coopération d'organismes communautaires, dont le Burnt Islands Economic Development Board, de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, du comité des pêcheurs, de Ports pour petits bateaux et de l'administration portuaire, des améliorations, notamment à l'infrastructure, ont été apportées à Burnt Islands, sur la côte sud-ouest de Terre-Neuve.

Pour Kevin Hardy, Vice-président de l'administration portuaire et maire de la ville, cela signifie que beaucoup plus a été accompli que ce qui l'aurait été autrement.

La ville a fourni l'équipement et le terrain pour la construction d'une nouvelle rampe de mise à l'eau. Le conseil de développement économique — le « groupe d'action », aux dires de M. Hardy — a collaboré avec des organismes fédéraux et l'administration portuaire à plusieurs projets. Outre la restauration d'un quai, on compte parmi ceux-ci la construction de cinq quais flottants, d'un quai longitudinal qui aide à protéger la côte fragile, d'édifices abritant des installations pour les pêcheurs et même d'un musée de la pêche traditionnelle.

« Nous avons le même but et chacun de nous profite du nettoyage de ces secteurs », affirme M. Hardy, en faisant référence aux diverses améliorations effectuées à Burnt Islands.

Les modernisations ont même attiré la visite d'un yachtman passionné, le chef du groupe environnementaliste international Sierra Club. À l'instar de nombreux autres plaisanciers, il peut maintenant mouiller son embarcation dans le port grâce aux installations actuelles, ce qui favorise la croissance touristique.

Manifestement ravi par toutes les réalisations, M. Hardy attribue les réussites à la volonté des divers groupes de travailler de concert. « Tout s'arrange, les gens ramant dans la même direction. »

Parmi les projets futurs, mentionnons l'aménagement d'un nouveau poste pour les embarcations et l'amélioration d'installations locales en collaboration avec une entreprise de transformation du poisson. La ville envisage aussi l'édification d'un plus grand quai, pouvant accueillir les navires qui desservent l'industrie pétrolière côtière.

rents s'affrontent lors d'un concours d'écaillage de pétoncles. Les célébrations de cette année se sont déroulées le 6 août. Au programme : des courses de canots pneumatiques et de cages à homard, un concours d'écaillage de pétoncles, des activités pour les enfants et la visite d'un navire de la Garde côtière canadienne. Pour vous renseigner davantage, rendez-vous au site www.fundyfishermensday.com (en anglais seulement).



ALLONS DE L'AVANT EN PARTENARIAT

Deux réunions du Comité consultatif national des administrations portuaires (CCNAP) ont eu lieu depuis le dernier numéro de *Forum*. La dixième s'est déroulée à Ottawa du 26 au 28 janvier derniers et la onzième, à Halifax, du 27 au 29 avril.

Le thème des deux rencontres, Orientations futures éventuelles — Aller de l'avant en partenariat, reflète la détermination de Pêches et Océans d'inclure les membres du CCNAP dans le processus consultatif, alors que le programme Ports pour petits bateaux (PPB) cherche de nouveaux moyens de renforcer les administrations portuaires.

À Ottawa, Jim Jones, Directeur régional de la région du Golfe de Pêches et Océans, a amorcé la réunion de janvier en faisant le point sur les sujets abordés lors de l'exposé sur la vision qui avait été présenté à l'occasion de la réunion que le CCNAP a tenue à Gimli en mai 2004. Il a souligné qu'il fallait se concentrer immédiatement sur la poursuite des efforts visant à compléter les initiatives de changement antérieures, en particulier la mise en place d'administrations portuaires viables pour tous les ports principaux, les cessions (y compris la possibilité de financement additionnel) et l'amélioration de la réalisation des programmes. Les membres du CCNAP se sont dits encouragés par la transparence du ministère. Avec une attitude positive, les participants se sont livrés à un bon dialogue et à une discussion ouverte.

La suite des discussions s'est concentrée sur les moyens de renforcer la capacité des administrations portuaires et de s'attaquer au problème de la fatigue de leurs membres. Les participants se sont livrés à une séance collective de remue-ménages et ont échangé sur les problèmes et les points à améliorer. Les délibérations ont tourné autour de la précision des principales priorités qui permettront d'aller de l'avant comme partenaires, afin de renforcer les administrations portuaires (notamment, l'édification de relations plus solides



De gauche à droite : Bruce Benson, Président du Comité consultatif national des administrations portuaires (CCNAP); Faith Scattolon, Directrice générale régionale associée, Région des Maritimes; l'honorable Geoff Regan, Ministre des Pêches et des Océans, lors de la réunion du CCNAP en mai 2005.

et l'amélioration de la capacité des organismes et de la santé de leurs membres), de rendre meilleure la réalisation des programmes et de faire participer les administrations portuaires à la gestion de projets. On a demandé aux membres du CCNAP de consulter leurs homologues régionaux pour cerner et confirmer leurs priorités collectives, afin de les présenter lors de la réunion d'avril 2005.

Responsable du programme Ports pour petits bateaux, George Da Pont, Sous-ministre adjoint, Ressources humaines et Services intégrés, a participé à la fin de la réunion.

Cette rencontre du CCNAP a également été l'occasion de discuter de plusieurs sujets récurrents mais cruciaux, notamment les assurances et la situation du Comité consultatif et des régions de PPB. En outre, comme l'exige le mandat du CCNAP, les membres ont élu l'exécutif, qui est inchangé : Bruce Benson (Président), Luc Legresley (Vice-président) et Jock Beck (Secrétaire).

Lors de la réunion du CCNAP qui a été organisée à Halifax, PPB a présenté un rapport d'étape sur l'assurance responsabilité civile envers les tiers, l'assurance pour dommages corporels et l'assurance des administrateurs et dirigeants. Le personnel de PPB a indiqué que les questionnaires remis par les administrations portuaires pour la mise à jour du profil d'évaluation du risque ont servi à la négociation de la police d'assurance responsa-

bilité civile envers les tiers pour 2005-2006 et à l'obtention d'évaluations des coûts pour les deux autres types d'assurance. Néanmoins, il y a encore beaucoup à faire pendant les prochaines rondes de négociation. PPB a encouragé les administrations portuaires à envoyer leur questionnaire dès que possible, afin de faciliter les démarches en cours. Par ailleurs, PPB est en train de créer un guide sur les assurances, qui donnera un aperçu de la couverture de l'assurance responsabilité civile envers les tiers et qui répondra aux questions des administrations portuaires.

La présence de l'honorable Geoff Regan, ministre des Pêches et des Océans, a constitué l'un des faits saillants de cette rencontre. C'était la première fois qu'un titulaire du ministère assistait à une réunion du CCNAP. Le ministre Regan a inauguré la deuxième journée en s'adressant aux membres du Comité consultatif. Il a souligné les efforts et le dévouement des bénévoles. Il a aussi déclaré que l'ampleur de leur attachement au programme des administrations portuaires justifiait qu'ils jouent un rôle clé dans l'établissement des objectifs de PPB. Le Ministre a reconnu que la nécessité de ressources supplémentaires représentait l'un de nos problèmes majeurs et a fait part de son intention de chercher à obtenir du Cabinet des fonds dont le besoin se fait pressant. Entre-temps, il a demandé aux administrations portuaires d'innover et de trouver de nouveaux moyens de contrer la fatigue. La

mise en commun des ressources des administrations portuaires pourrait se révéler une option.

Dans le contexte d'une discussion ouverte, George Da Pont a encouragé les administrations portuaires à fournir à PPB des renseignements plus détaillés sur les initiatives entreprises pour renforcer leurs organismes, comme la mise en commun des ressources, et de l'information sur les revenus et le nombre de bénévoles qui aident à la réalisation du programme. Cela aiderait peut-être PPB à obtenir le soutien des organismes centraux à une demande de financement. Cette idée a été renforcée par Robert Bergeron, Directeur général de PPB, qui a affirmé qu'une meilleure connaissance des administrations portuaires et de leurs bénévoles pourrait éventuellement leur permettre d'élaborer une analyse de rentabilisation à l'appui d'une demande de fonds supplémentaires. En fait, PPB examinera la possibilité d'inclure de tels renseignements lors du prochain examen des baux.

Des représentants de chacune des cinq régions ont été invités à résumer les diverses initiatives qui ont été lancées pour s'attaquer à la fatigue des membres des administrations portuaires. Ils ont présenté de nombreuses idées intéressantes et novatrices. On a ainsi voulu accroître les communications entre le CCNAP et les bureaux d'Ottawa et des régions de PPB, de même qu'inspirer de futures initiatives.

Les deux réunions du CCNAP avaient un contenu quelque peu différent, mais elles ont contribué à accroître la collaboration entre le ministère et les membres du Comité consultatif. Beaucoup sont persuadés que le succès des rencontres de celui-ci contribue directement à améliorer le programme des administrations portuaires. La prochaine réunion du CCNAP aura lieu à Ottawa en novembre prochain.

Vous pouvez consulter le sommaire des discussions de la réunion de janvier dernier à l'adresse www.dfo-mpo.gc.ca/sch/ha-ap-rod_f.html. Celui de la rencontre d'avril sera disponible dès que les membres du CCNAP l'auront approuvé lors de la prochaine réunion.

DES RAPPORTS DE FIN D'ANNÉE QUI TIENNENT TOUT LE MONDE AU COURANT

En mars dernier, les administrations portuaires de Terre-Neuve-et-Labrador ne se sont pas bornées à présenter des rapports financiers de fin d'année au bureau de Ports pour petits bateaux de leur secteur. Elles ont aussi envoyé un rapport d'inspection de sécurité et un rapport d'inspection environnementale.

« Nous avons demandé tous les rapports en même temps afin qu'il soit le plus pratique possible pour les ports de recueillir et d'envoyer l'information », fait remarquer Dan Blundon, Ingénieur régional de Ports pour petits bateaux, qui coordonne l'envoi et la collecte des rapports d'inspection de sécurité. Les rapports d'inspection supplémentaires ont été demandés pour la première fois à titre d'essai en 2003, puis envoyés à tous les ports de Terre-Neuve-et-Labrador en 2004.

Les rapports d'inspection de sécurité servent à recueillir des renseignements détaillés sur les édifices, les systèmes électriques, les installations techniques et sanitaires, les consignes et le matériel d'incendie, les trousseaux de premiers soins, les bureaux, les sorties, les quais, les embarcadères et les rampes d'accès à l'eau d'un port.

« En examinant constamment l'état des installations portuaires ainsi que le matériel et les consignes de sécurité, nous voulons convaincre les compagnies d'assurance que nous faisons tout notre possible pour améliorer la sécurité et limiter la responsabilité, souligne M. Blundon. Nous espérons qu'à la longue, les frais d'assurance des ports seront réduits. »

Les rapports annuels sur l'environnement indiquent le type et le volume de déchets solides et liquides qui ont été recueillis au cours de l'année et présentent des renseignements détaillés sur les modalités de collecte et d'entreposage de ces déchets avant leur élimination. Ces documents font également état des consignes et du matériel de protection contre la pollution (comme les trousseaux d'intervention contre les déversements) et rend compte de tous les déversements qui se sont produits durant l'année écoulée.

Pour faire pendant aux rapports d'inspection environnementale, chaque propriétaire ou exploitant de bateau s'est vu remettre un questionnaire pour une étude de l'exploitation des embarcations. Ce document complète l'information déjà recueillie, en précisant les types et les quantités de déchets liquides (comme l'huile, l'essence et la peinture) et de déchets dangereux (comme les batteries ou les déchets de peinture) produits par un bateau donné. Propriétaires et exploitants fournissent également des renseignements sur les déchets et les protocoles employés pour enlever ceux-ci de leur bateau.

« Présentant en détail le volume et les types de déchets produits par les ports et les bateaux, ces rapports aident le ministère des Pêches et des Océans à concevoir et à mettre en œuvre des systèmes appropriés et efficaces d'élimination des déchets pour chaque port ou un groupe de ports, explique Glenn Marshall, Coordonnateur régional, Questions environnementales. Ainsi, on protège l'environnement et on économise de l'argent grâce à une réduction proactive des rejets dans l'environnement marin. »

GÉREZ LES EAUX USÉES POUR QUE LES PORTS DEMEURENT PROPRES



Dans sa quatrième fiche technique sur la gestion environnementale, la région du Pacifique donne des conseils sur la gestion des eaux usées (voir aussi le numéro de juillet 2002 de *Forum des administrations portuaires*).

La pluie qui ruisselle sur les routes et les aires de service peut transporter des polluants dans l'environnement marin. Avec le temps, l'accumulation de polluants de sources diffuses risque de nuire à la qualité des eaux et des sédiments portuaires et riverains.

Les administrations portuaires et Ports pour petits bateaux de la région du Pacifique recourent à des méthodes

économiques et simples, afin de gérer les eaux de ruissellement et la pollution de sources diffuses.

Revêtement poreux

L'asphalte doté de gros pores permet d'absorber les eaux d'orage et de piéger les polluants, qui pourront ainsi s'oxyder et se biodégrader.

Biofiltre

Ce type de rigole de drainage à forte densité végétale réduit le débit d'écoulement des eaux d'orage tout en interceptant et en facilitant la dégradation des particules et des hydrocarbures polluants adsorbés.

Filtre-berge végétal

Cette bande de végétation aménagée sur le rivage filtre les eaux de ruissellement et

élimine les contaminants et les particules de terre avant qu'elles n'atteignent les eaux de surface.

Capteurs d'hydrocarbures/de sédiments

Il s'agit de réservoirs ou de récepteurs spéciaux qui retiennent les hydrocarbures et les sédiments des eaux de ruissellement.

Les administrations portuaires peuvent consulter en ligne le jeu de quatre fiches techniques (www.dfo-mpo.gc.ca/sch/clean_harb_init/main_f.html). Les autres fiches traitent des plans de gestion environnementale, de la conception des toilettes et des installations de vidange sanitaire.



CHER HARBY

Beaucoup de membres de notre conseil d'administration n'ont jamais fait partie d'un tel organisme auparavant. Avez-vous des conseils pour rendre nos réunions plus efficaces?

Croyez-le ou non, il vaut la peine d'assister aux réunions! Vous pouvez être très productifs quand elles sont bien organisées et bien dirigées.

Superviseure du port pour l'Administration portuaire de Woods Harbour, en Nouvelle-Écosse, Geri Nickerson cherche, avec ses collègues du conseil d'administration, des moyens de rendre leurs réunions plus efficaces. Voici quelques suggestions.

Choisissez le bon endroit pour la réunion. « Portez votre choix sur un lieu central qui soit confortable, familier et sûr », indique M^{me} Nickerson, mais ce ne doit pas être la résidence de quelqu'un. Ayez une table et des chaises convenables. Placez un ordre du jour et d'autres documents à chaque place, avec un bloc-notes, un stylo et un verre d'eau. Servez des rafraîchissements durant une pause.

Établissez un bon ordre du jour. Un ordre du jour bien élaboré structure la réunion et lui apporte une touche de professionnalisme. Plus important encore, selon M^{me} Nickerson, « il s'agit du moyen qui permet à tous de contribuer à la rencontre et qui leur procure le sentiment de maîtriser la situation ». L'ordre du jour n'a pas besoin d'être compliqué pour être efficace. Il devrait indiquer clairement ce qui sera accompli et l'enchaînement dans lequel les discussions se dérouleront.

Tenez de bons procès-verbaux. L'ordre du jour et le procès-verbal constituent un tout. L'ordre du jour établit ce que vous allez faire, tandis que le procès-verbal rend compte de ce que vous avez accompli. Celui-ci constitue, chaque mois, un document de référence précieux pour le conseil d'administration. Il devrait être distribué aux membres quelques jours avant la réunion suivante.

Gardez fermement le cap. Le président joue un rôle essentiel à l'efficacité des réunions. Il dirige la rencontre et voit au

respect de l'ordre du jour. Un bon président s'assure que chacun a la chance de s'exprimer et que le ton des délibérations est respectueux, poli et sérieux. Fait le plus important, le président fait avancer les choses de manière que la réunion se termine à temps (de 1,5 à 2 heures), afin que chacun puisse rentrer chez soi.

Des gens nous ont récemment demandé de publier, dans *Forum* des administrations portuaires, un article sur l'importance, pour celles-ci, de renouveler annuellement leur statut de société de régime fédéral. Nous allons aborder ce sujet de nouveau dans un prochain numéro. Pour l'instant, nous vous invitons à lire la rubrique « Cher Harby » de la livraison d'octobre 2003 de *Forum*, que vous pouvez consulter sur le site Web de PPB (www.dfo-mpo.gc.ca/sch/forum/foru92_f.html).