



ADMINISTRATION PORTUAIRE DE PORT-MOUTON EN NOUVELLE-ÉCOSSE

LE TRAITEMENT DES RÉSIDUS D'HUILE – UN SUCCÈS

Deux administrations portuaires du sud de la Nouvelle-Écosse ont participé récemment à un projet pilote de six mois visant à évaluer un système de traitement des résidus d'huile (STRH) mis au point par la société Atlantic Harbour Services & Management Limited. Le présent article est adapté d'une lettre de Gordon Burgess, président de l'administration portuaire de Port-Mouton, écrite le 21 juillet 1998, au sujet du système de traitement des résidus d'huile installé dans le port principal de Port-Mouton.

Satisfaction des clients et problème de responsabilité

Nos usagers sont extrêmement satisfaits du système de traitement des résidus d'huile installé à Port-Mouton le 13 février 1998 dans le cadre d'un projet pilote de six mois. Les membres du Conseil d'administration et les membres en règle de l'administration portuaire sont conscients des responsabilités inhérentes à l'infiltration et aux déversements accidentels d'huile de même que des coûts associés aux opérations antipollution qui doivent s'ensuivre. Avant l'installation du système, les propriétaires et exploitants de bateau mettaient leurs filtres à huile usagés, leurs chiffons et tous leurs articles contaminés dans un récipient – où l'on recueillait d'autres matières combustibles – alors qu'il n'était pas conçu pour ce genre de rebuts.

Grâce au système de traitement des résidus d'huile, nous craignons moins le risque d'incendie pour nos bâtiments et nos bateaux. Par le passé, nous courrions



par ailleurs le risque que les usagers du port se débarrassent à un autre endroit de leurs filtres à huile usagés ou autres. L'introduction du système a mis fin à ces craintes et nous sommes convaincus qu'il permettra de mieux protéger l'environnement, contribuant ainsi à assurer l'avenir de notre industrie, la pêche.

Efficience

Nous avons demandé à la société Atlantic Harbour Services & Management Limited de vider notre réservoir d'huile usée en même temps qu'elle vidait le système de traitement des résidus d'huile à la mi-juin. Même si le récipient du système de traitement des résidus d'huile n'était rempli qu'au tiers, nous l'avons fait vider, car le réservoir d'huile usée était plein, ce qui obligeait les usagers à utiliser le récipient du STRH pour éliminer leur huile usée. Il nous en a coûté 85 dollars, taxes en sus, pour faire enlever environ 1 118 litres

d'huile usée des réservoirs de même que les filtres, les chiffons imprégnés et les contenants d'huile en plastique déposés dans le récipient du STRH. Compte tenu des frais que d'autres administrations portuaires ont dû engager pour se débarrasser de ce genre de déchets,

nous avons trouvé que le prix demandé était fort avantageux. Ces économies tombent à pic car nous essayons de réduire nos coûts d'exploitation et de conserver nos précieuses recettes pour mener à bien nos projets portuaires.

Notre administration portuaire a décidé d'acheter le système de traitement des résidus d'huile avant la fin du projet pilote, car nous sommes persuadés qu'il s'agit d'un outil fort utile pour la gestion de notre port.

Améliorations du système de traitement des résidus d'huile

Le système de traitement des résidus d'huile nous apparaît fort bien conçu, mais nous recommandons des changements mineurs afin de le rendre encore plus efficace :

- installer une marche devant l'appareil pour qu'il soit plus facile d'en ouvrir le couvercle;

Suite à la page 2

DES RENSEIGNEMENTS EN UN TOURNEMAIN

Puisque nous étions en train de mettre la touche finale au site Web des PPB au moment de mettre sous presse cette édition du Forum, vous risquez de ne pas le trouver sur le site Web du MPO. Soyez patient car le site devrait être accessible bientôt!

- Vous êtes-vous déjà demandé combien d'administrations portuaires comptait votre province?
- Voulez-vous visiter les ports de pêche les plus actifs sans avoir à vous déplacer?
- Vous demandez-vous de quelle région des Ports pour petits bateaux fait partie le Manitoba?

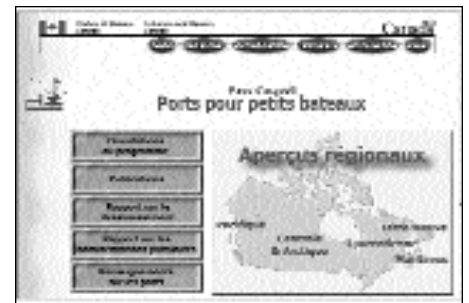
Pour obtenir une réponse à ces questions et à d'autres, rendez-vous sur le nouveau site Web des Ports pour petits bateaux

(PPB); tapez http://www.ncr.dfo.ca/links/home_f.htm (adresse du site Web du MPO) et cliquez ensuite sur « Ports pour petits bateaux ».

Le site Web des PPB renferme une foule de renseignements. Que vous vouliez en apprendre davantage sur le Programme des administrations portuaires ou consulter la version électronique du *Manuel des administrations portuaires*, le site Web est la source idéale. Si vous vous intéressez aux statistiques, vous serez peut-être heureux de prendre connaissance des rapports sur les administrations portuaires et le dessaisissement, qui sont mis à jour de façon régulière. Grâce à la section des renseignements sur les ports, vous pouvez concentrer votre recherche sur un port ou sur une administration

portuaire en particulier. Et vous avez accès à tous ces renseignements à partir de votre ordinateur.

Nous faisons en sorte que le site soit facile à utiliser, intéressant et informatif. Nous avons utilisé un graphisme simple afin de réduire le temps requis pour le téléchargement. Revenez souvent et prenez connaissance des nouveautés. Si le contenu vous plaît, parlez-en à d'autres. Bonne navigation dans nos ports!



MOT DE LA RÉDACTRICE

Je suis très heureuse de constater que, pour la première fois depuis plusieurs années, le présent numéro renferme des articles de partout au Canada, d'un océan à l'autre. Merci à tous les collaborateurs qui en sont responsables : Gordon Burgess, Gail Hewitt, Rob Grant, Dawn Zifarelli et Denis Gautron. S'il se passe quelque chose dans votre administration portuaire dont vous aimeriez nous faire part, n'hésitez pas à communiquer avec nous. Je me ferai un plaisir de prendre connaissance de vos articles, photos et suggestions.

Ruth Ann Hagedorn

LE SYSTÈME DE TRAITEMENT DES RÉSIDUS D'HUILE...

suite de la page 1

- alléger le couvercle de l'appareil pour qu'il soit plus facile à soulever;
- mettre une affiche à l'intérieur du couvercle pour indiquer l'endroit où il convient de mettre les chiffons imprégnés d'huile;
- réexaminer l'utilité d'un dispositif de perforation (pour que les filtres s'égouttent plus facilement), puisque la plupart des filtres extraits de l'appareil semblent s'être égouttés d'eux-mêmes. Nous sommes toutefois conscients que l'utilité d'un tel dispositif varie en fonction de l'ampleur et de la nature des opérations portuaires.

Recommandation

Le Conseil d'administration de l'administration portuaire recommande que le bureau régional des Ports pour petits bateaux de la région des Maritimes collabore avec la société Atlantic Harbour

Services & Management Limited de façon à ce que le système de traitement des résidus d'huile soit mis à la disposition d'autres administrations portuaires de la région, qui en profiteront aussi.

Publié par :
Direction générale des communications
Pêches et Océans Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0E6

Rédactrice :
Ruth Ann Hagedorn
200, rue Kent, bureau 14N188
Ottawa (Ontario) K1A 0E6
Téléphone : (613) 993-5614
Télécopieur : (613) 952-6788
Courrier électronique : hagedornr@dfo-mpo.gc.ca

MPO/5703

© Ministre des Travaux publics et
des Services gouvernementaux
Canada 1998

ISSN 1203-5564

 Imprimé sur du papier recyclé

CONFÉRENCE DES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES DE L'OUEST – ÉDITION 1998

« TRAVAILLER, S'AMUSER ET APPRENDRE ENSEMBLE »



Article de Dawn Zifarelli

Les administrations portuaires de l'Ouest du pays se sont réunies pour la première fois en avril dernier, à Gull Harbour au Manitoba. Cette rencontre, organisée par Ports pour petits bateaux (PPB), a permis de rassembler des représentants de 11 des 13 administrations portuaires du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta et des Territoires du Nord-Ouest.

Nombre des administrations portuaires ayant participé à la conférence ont été formées récemment. Comme la conférence abordait de nombreux aspects de l'exploitation d'un port, notamment les sujets les plus brûlants qui préoccupent les administrations portuaires, les participants en savent plus long sur le Programme des administrations portuaires. En plus d'être informative, la conférence visait à mettre en place des voies de communication ouvertes entre les membres des administrations portuaires et PPB. Les participants ont pu faire plus ample connaissance et échanger des idées sur les façons d'améliorer divers aspects du Programme dans l'immédiat et dans les années à venir.

Pendant la soirée inaugurale de la conférence, Duane Blanchard, directeur régional des PPB de la région du Centre et de l'Arctique, a donné aux participants une vue d'ensemble du Programme des admi-

nistrations portuaires en leur expliquant son mode de fonctionnement et son orientation. Il jetait ainsi les bases des discussions qui devaient avoir lieu par la suite pendant les trois journées de la conférence et qui porteraient sur les préoccupations et les domaines d'intérêt des participants. D'autres conférenciers ont participé à cette rencontre.

- Fort de son expérience auprès des administrations portuaires du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse et de l'Île-du-Prince-Édouard, Serge Thériault a livré une foule d'idées intéressantes. M. Thériault est chef de Gestion des ports et des administrations portuaires pour la région des Maritimes.
- David King, du cabinet d'avocats Taylor McCaffrey, a donné des conseils juridiques sur la constitution en société et les baux.
- Henry Majewski, de Gestion de l'habitat, au MPO, a abordé certaines questions relatives à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*.
- Lucie Chevrette, représentante du courtier Aon Reed Stenhouse, au service des administrations portuaires, a animé la discussion sur la politique en matière d'assurances des administrations portuaires.

Curtis Hiebert, Alan Kathan et Matt Klavervkamp, du bureau des PPB, à Winnipeg, étaient également présents.

Après le travail, les participants ont eu de nombreuses occasions de s'amuser. La première soirée a commencé par une réception officielle suivie de jeux pour briser la glace. En fait, ce sont des ballons que les participants ont fait éclater. Au cours d'une autre soirée, les participants ont vraiment montré de quel bois sont faits les Canadiens en bravant le froid du mois d'avril pour assister à un barbecue. Le repas à l'extérieur a été suivi d'un feu de joie en soirée. Le premier de l'année pour la plupart des cœurs vaillants qui se trouvaient là.

Selon l'un des participants, la conférence s'était déroulée sous le thème: « Travailler, s'amuser et apprendre ensemble » et, à la fin de l'événement, c'était tout à fait évident. Tous sont repartis après avoir fait connaissance avec de nouvelles personnes et créé de nouveaux liens. Ils avaient aussi une meilleure connaissance du Programme des administrations portuaires et de ce que l'avenir réserve aux ports de l'Ouest mais ils étaient conscients qu'ils auraient de nombreux défis à relever dans le cadre du partenariat entre les administrations portuaires de l'Ouest et PPB.

Dawn Zifarelli est en quatrième année d'un programme d'études en commerce de l'Université du Manitoba. Elle travaille à temps partiel au bureau des PPB de Winnipeg.

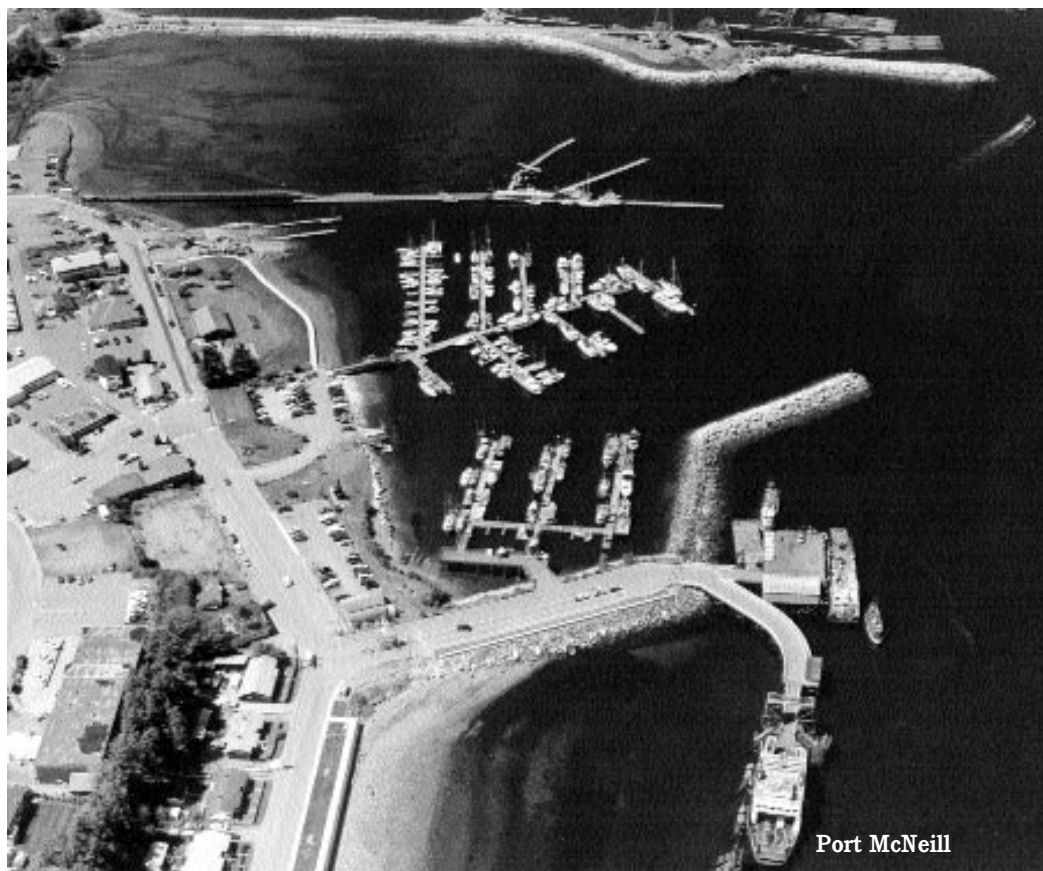
EN COLOMBIE-BRITANNIQUE

UNE ASSOCIATION QUI A LE VENT DANS LES VOIES

À l'automne de 1996, l'administration portuaire du district de Port McNeill et ses homologues de Colombie-Britannique ont reçu une lettre de l'administration portuaire de Steveston, à Richmond, leur demandant de donner leur avis sur la création éventuelle d'une association provinciale des administrations portuaires.

En 1990, la municipalité de Port McNeill, située au nord de l'île de Vancouver, s'est dotée d'une administration portuaire. Cette initiative de la base s'est révélée efficace, souple et avant tout extrêmement constructive. Rob Grant, conseiller municipal chargé de la gestion du port local et directeur de l'administration portuaire, était intéressé par l'idée de réseauter les administrations portuaires afin qu'elles puissent échanger de l'information comme l'avait proposé Arnold Walter, représentant de l'administration portuaire de Steveston. Après six mois de discussion, MM. Grant et Walter se sont rencontrés à Courtenay, en compagnie d'un groupe représentatif de délégués des administrations portuaires, afin d'étudier la possibilité de former une association qui les relierait pour qu'elles puissent communiquer entre elles et se pencher sur les questions d'intérêt commun. Après avoir longuement analysé la nécessité d'une telle association, les parties sont arrivées à un consensus. Il leur apparaissait des plus avantageux pour tous de former une association des administrations portuaires de la Colombie-Britannique. Compte tenu de la réaction positive du groupe, les futurs membres ont planifié une réunion plus officielle.

Cette réunion a eu lieu à Richmond, en octobre 1997. À peu près une douzaine d'administrations portuaires y étaient représentées. L'une des principales décisions prises a été de définir officiellement la vocation et le mandat de l'association : « mettre en place des communications efficaces entre les administrations



Port McNeill

portuaires; favoriser de bonnes relations de travail; échanger des renseignements et mettre sur pied un réseau ».

Portée par l'enthousiasme que suscitait le projet d'association et par l'élan que lui donnait le succès remporté à la réunion de Richmond, l'association a tenu en février dernier une conférence de deux jours à Parksville, dans l'île de Vancouver. Plus de 50 personnes provenant de 22 administrations portuaires et du bureau des Ports pour petits bateaux (PPB) de la région du Pacifique y ont participé. La conférence fut l'occasion de tenir une séance de travail pendant laquelle les membres votèrent en faveur de la constitution de l'association en société en vertu de la *Societies Act* de la Colombie-Britannique. Les délégués eurent également l'occasion d'assister à des exposés et de participer à des

ateliers portant sur des sujets très variés, notamment les systèmes informatiques, les recouvrements, les assurances et les problèmes environnementaux.

Si les idées débattues au cours de ces rencontres permettent de présumer de l'avenir, on peut dire qu'en fait de projets, l'association n'aura que l'embaras du choix. L'association cherche à exploiter



French Creek

les nombreuses possibilités offertes par la technologie de l'information. Elle se dote actuellement d'un site Web et étudie la possibilité de relier ses membres par voie électronique, ce qui serait une solution idéale compte tenu de la superficie de la province et de l'isolement de certaines des collectivités. Parmi les grandes priorités de l'association, mentionnons la normalisation des méthodes d'établissement des tarifs, la signalisation, l'adoption de politiques en matière d'opérations, de finances, d'administration, de personnel et de procédures d'urgence; les procédures de recouvrement et l'application des règlements.

Rob Grant souligne le fait que l'association a pour vocation de favoriser l'échange d'idées et le partage d'information plutôt que d'exercer des pressions. L'association est dirigée par les membres et elle est entièrement financée par leurs cotisations. D'emblée, on voulait que l'association soit un partenariat entre toutes les administrations portuaires de la province et les PPB de la région du Pacifique. On a donc demandé aux PPB de jouer un rôle consultatif ainsi que de fournir des renseignements et d'apporter une aide sur demande.

L'Association des administrations portuaires de la Colombie-Britannique aide déjà les administrations portuaires locales à entrer en contact avec d'autres administrations portuaires et avec PPB, afin d'obtenir les renseignements et les conseils techniques dont elles ont besoin pour gérer avec succès leurs installations. De façon générale, l'association est bien placée pour veiller à ce que les collectivités côtières de la Colombie-Britannique soient bien servies et en mesure d'offrir des services de qualité aux pêcheurs et aux navigateurs.

LE MANUEL DES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES À PEINE SORTI DES PRESSES!

Le *Manuel des administrations portuaires* vient de paraître. Produit par Ports pour petits bateaux (PPB), ce manuel est destiné à aider les administrations portuaires dans les nombreux aspects de l'exploitation d'un port.

Le manuel s'adresse avant tout au personnel des ports et devrait les aider à assumer leurs responsabilités et à remplir les fonctions attachées à leur poste. Il donnera aux nouveaux employés une bonne idée de leurs tâches. Mais il sera aussi utile aux membres de conseils d'administration qui veulent se familiariser avec tous les aspects de l'exploitation d'un port.

Il ne s'agit nullement d'un guide officiel renfermant des principes directeurs. Le manuel s'efforce plutôt de proposer des procédures et des lignes directrices pour une variété de questions se rapportant à l'administration, aux finances, à l'exploitation et à la gestion de l'environnement d'un port.

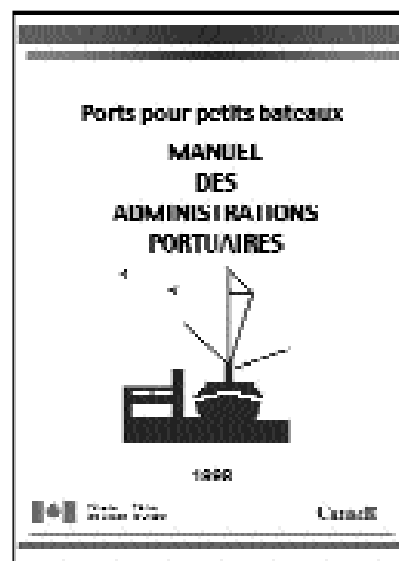
- La *Section de l'administration* présente la structure de l'administration portuaire, ses membres et leur rôle de même que les problèmes de gestion que doivent résoudre les membres du Conseil d'administration.
- La *Section des finances* renferme des renseignements sur les questions financières que doit régler l'administration portuaire, notamment la façon d'établir un rapport annuel et de préparer un budget; d'exercer des contrôles physiques internes pour aider à protéger et à gérer les actifs financiers et respecter les exigences des gouvernements fédéral et provinciaux en matière d'établissement de rapports.
- La *Section de l'exploitation* donne aux employés des administrations

portuaires des renseignements utiles sur la gestion quotidienne d'un port.

- La *Section de l'environnement* précise les différents rôles, responsabilités et procédures se rapportant habituellement à un Plan de gestion de l'environnement (PGE).

En plus d'être offert sur copie papier, le *Manuel des administrations portuaires* est offert sur le site Web des Ports pour petits bateaux à : http://www.ncr.dfo.ca/links/home_f.htm (adresse du site Web du MPO). Il suffit de cliquer sur « Ports pour petits bateaux », puis sur « Publications ».

Si vous avez des observations ou des propositions à formuler au sujet du *Manuel des administrations portuaires*, n'hésitez pas à en faire part à votre représentant régional des PPB. En principe, le manuel sera mis à jour annuellement, mais en fait la fréquence des mises à jour variera en fonction du volume des commentaires dont vous nous ferez part.



ADMINISTRATION PORTUAIRE DE L'ÎLE FOGO

L'île Fogo à Terre-Neuve est située à environ 75 km au nord-est de Gander. Créée en 1996, l'administration portuaire de l'île Fogo est l'une des plus importantes de la province, car elle est au service de 150 pêcheurs qui jettent l'ancre dans six ports de pêche à proximité de l'île : Fogo, Joe Batt's Arm, Seldom, Tilting, Deep Bay et Stag Harbour. Gail Hewitt, superviseure de port, a esquissé le profil de l'administration portuaire de l'île Fogo à l'intention des lecteurs de Forum.

La Fogo Island Co-operative Society joue un rôle de premier plan dans nos ports, car elle y exploite et administre cinq usines. L'usine de Fogo est spécialisée dans la transformation du crabe destiné aux marchés américain et japonais alors que l'usine de Joe Batt's Arm transforme le poisson de fond, notamment le flétan, le capelan, la morue et le grenadier, mais aussi le calmar et les œufs de lompe. Seldom abrite une usine de fabrication d'eau de glace à partir d'icebergs. Bien que les autres usines servent principalement au débarquement et au stockage des produits de la pêche, toutes ces activités font de nos ports des endroits fort fréquentés et la superviseure de port ne se tourne pas les pouces.

Le comité de l'administration portuaire est formé de sept membres – des pêcheurs qui ont à cœur de travailler à la réalisation des objectifs de l'administration portuaire.

LA FOGO ISLAND

CO-OPERATIVE SOCIETY

JOUE UN RÔLE

DE PREMIER PLAN

DANS NOS PORTS,

CAR ELLE Y EXPLOITE ET

ADMINISTRE CINQ USINES.



Chaque port est représenté au sein du comité, afin de faire valoir ses intérêts. En juillet 1997, on a embauché une superviseure de port chargée de voir aux activités portuaires quotidiennes. Ce travail l'oblige à se rendre tous les deux jours dans chaque port. Récemment, l'administration portuaire s'est portée acquéreur d'un immeuble au centre de l'île Fogo, où la superviseure a installé son bureau et la salle de conseil en vue des réunions de l'administration portuaire. Nous espérons bien tirer des revenus de la location des locaux vacants.

Pour l'île Fogo, la formation de l'administration portuaire constitue une véritable manne. De nombreux aménagements ont pris place tout au long de l'exercice écoulé. Les ports de Joe Batt's Arm, de Fogo et de Tilting ont tous été dotés de prises d'alimentation à quai et les ports de Fogo et de Joe Batt's Arm ont adopté

un système de compteurs d'électricité. Nous pouvons ainsi calculer la consommation d'électricité de chaque bateau. Le quai du port de Joe Batt's Arm compte 80 pieds (24 mètres) de plus et on a aménagé le terrain de stationnement qui s'imposait pour dissuader les véhicules de se rendre sur le quai. On prévoit doter le port de Fogo d'une défense d'embarcations et d'un garde-roue, en plus de remplacer le taquet d'amarrage. Les principaux travaux de réfection en cours à Seldom consistent à remplacer la défense d'embarcations et les échelles et à installer des dispositifs d'ancrage en vue de solidifier le revêtement du quai. On déplacera par ailleurs une grue à flèche pour la mettre à un endroit plus approprié. Dans le port de Tilting, on installera un nouveau garde-roue et un nouveau quai en bois pour remplacer les structures délabrées actuellement en

place. Il faut également remplacer une petite partie du garde-roue dans le port de Deep Bay.

En consultant les pêcheurs, nous avons constaté que nous avions besoin d'un plus grand nombre d'aides à la navigation. L'administration portuaire est donc fière d'annoncer aux usagers des ports que, grâce entre autres à la collaboration de la Garde côtière canadienne, la plupart de ces nouvelles aides sont maintenant en place ou le seront sous peu. De plus, nous avons doté toutes les installations de bouées de sauvetage et d'extincteurs d'incendie, afin d'assurer la sécurité des usagers.

Avec l'aide des Ports pour petits bateaux de la région de Terre-Neuve et de nombreuses autres personnes, l'administration portuaire de l'île Fogo se taille rapidement une place enviable. Si certains, à un moment donné, ont émis des réserves quant à l'avenir des ports, ce n'est certainement plus le cas aujourd'hui, car les pêcheurs se disent satisfaits des progrès réalisés. Nous explorons toutes les possibilités qui se présentent pour améliorer les services offerts à l'industrie de la pêche à l'île Fogo. C'est pourquoi nous avons établi des partenariats avec les pêcheurs et PPB et travaillons avec eux main dans la main en vue d'atteindre cet objectif. Voici quelques-uns des projets que nous espérons mener à bien l'an prochain : approvisionnement en eau douce aux quais pour bateaux, dragage, forages exploratoires et revêtement de la surface des terrains de stationnement. Grâce à la collaboration de tous, l'administration portuaire de l'île Fogo a connu une bonne année.



Tilting

CHER HARBY



Notre administration portuaire gère un port de pêche de la catégorie B. Que veut dire au juste cette classification?

Les ports de pêche sont classés en fonction du nombre et de la taille des bateaux qui les fréquentent soit, en termes techniques, le nombre total de vaisseaux-mètres, calculé selon la longueur moyenne quotidienne de tous les bateaux qui séjournent dans le port pendant les 31 jours de l'année où le trafic est le plus intense. À des fins d'assurances, on considère qu'un port de catégorie A peut accueillir plus de 800 vaisseaux-mètres; un port de la catégorie B, de 300 à 800 vaisseaux-mètres et un port de la catégorie C, moins de 300 vaisseaux-mètres. On peut donc dire que de façon générale, les ports de la catégorie A sont les ports de pêche les plus grands et les plus actifs.

Un club communautaire local nous a demandé s'il pouvait utiliser nos installations pour y tenir une campagne de financement. Qu'est-ce que cela implique?

Il faut tenir compte de plusieurs facteurs lorsqu'on examine une demande de ce genre. Avant d'autoriser la tenue d'une activité spéciale dans le port, il serait peut-être utile de demander aux organisateurs qu'ils vous fournissent une description complète des activités prévues afin que vous soyez en mesure

de déterminer toute répercussion éventuelle. Suivant les renseignements qui vous seront fournis, vous déciderez de délivrer ou non un permis à l'organisation en question. Vous pourrez y préciser les conditions et les modalités de l'entente. Avant de délivrer le permis, assurez-vous toutefois que les organisateurs ont une assurance responsabilité civile générale adéquate. Le nom de l'administration portuaire devra figurer sur leur police d'assurance parmi les assurés supplémentaires. Enfin, si l'on doit faire des aménagements ou apporter des améliorations aux installations portuaires en vue de la tenue d'une activité spéciale, il convient d'obtenir l'autorisation du MPO. Tous les travaux se feront par ailleurs sous la surveillance de l'administration portuaire.

Quelle devrait être la fréquence des réunions des membres de l'administration portuaire?

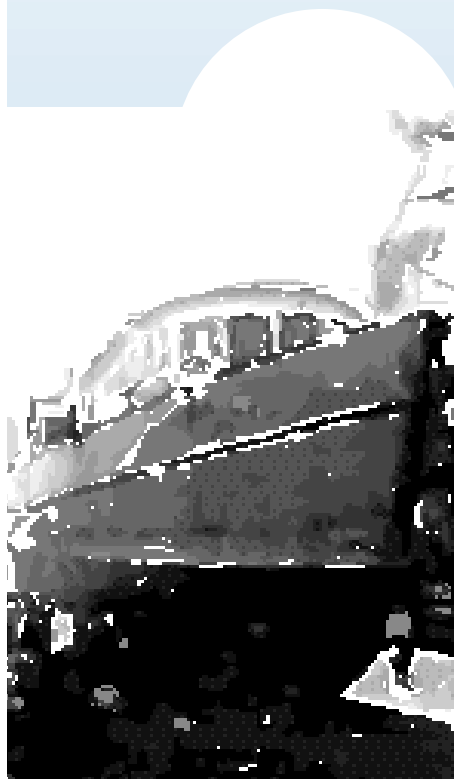
Le Conseil d'administration est tenu de convoquer une assemblée générale des membres de l'administration portuaire au moins une fois par an. Au cours de cette assemblée générale annuelle, les membres peuvent s'attendre à ce que les différents points qui suivent figurent à l'ordre du jour :

- lecture d'un rapport du Conseil d'administration sur la façon dont l'administration portuaire a été gérée au cours de l'exercice écoulé et sur la façon dont le Conseil prévoit gérer l'administration portuaire au cours de l'exercice à venir;
- examen des états financiers;
- nomination au besoin d'un vérificateur pour l'exercice à venir;
- élection au besoin de nouveaux membres au sein du Conseil d'administration.

Le Conseil d'administration peut par ailleurs inviter les membres à participer à des assemblées générales extraordinaires dans le but exprès de discuter de questions particulières et de tenir un vote au sujet de ces questions.



Dans le présent numéro de Forum, la chronique « Éco-Logique » porte principalement sur l'entretien des bateaux, plus précisément sur la préparation de la surface des bateaux, la peinture, le vernissage et les travaux d'entretien des matériaux en fibre de verre.



✓ Truc n°5 – Entretien des bateaux – Soyez vigilant!

➤ Quel spectacle!

Pour entretenir un bateau, il faut habituellement préparer la surface du bateau en vue de la peindre, de la vernir ou d'effectuer des travaux d'entretien des matériaux en fibre de verre. Que les travaux soient de simples retouches ou des réparations majeures, il faut s'assurer que les solvants utilisés pour nettoyer la surface, et enlever la peinture écaillée ainsi que la peinture fraîche, et les composés époxydes ne se retrouveront pas dans l'eau du port. Les solvants et les peintures renferment toutes sortes de produits chimiques qui peuvent altérer la qualité de l'eau et nuire à la faune marine qui vit dans les eaux portuaires. C'est tout particulièrement le cas de la peinture antiparasite conçue spécialement pour prévenir la croissance végétale et animale sur les coques de bateau.

➤ Que faire?

Il est nettement préférable d'effectuer les travaux d'entretien et de réparation de bateaux en cale sèche, le plus loin possible de l'eau et au-dessus de bâches imperméabilisées, de toiles de protection ou de bacs récepteurs. Si l'on doit effectuer des travaux à l'intérieur du bateau pendant qu'il est dans l'eau, il faut étendre une bâche et la fixer entre le bord du bateau et la rampe d'accès à l'eau ou le quai adjacent, afin de recueillir ce qui pourrait tomber à l'eau.

Il va sans dire que lorsqu'on ponce ou gratte la surface d'un bateau, il faut s'assurer que les particules ou les morceaux de peinture sèche ne tombent pas dans l'eau ou ne sont pas transportés par le vent jusque dans l'eau. Il vaut mieux éviter de poncer par temps venteux et il est hautement recommandé d'utiliser une ponceuse à ramasse-sciure pour effectuer les travaux. Non seulement ce type de ponceuse permet de recueillir les particules, mais elle permet aussi habituellement de terminer le travail plus rapidement.

On trouve sur le marché un certain nombre de produits écologiques. Dans la mesure du possible, utilisez des peintures et des solvants à l'eau. Peu importe le genre de produit utilisé, il vaut toujours mieux ne mélanger que de petites quantités de produit à la fois et effectuer les travaux au-dessus d'une bâche ou de grands morceaux de plastique. De cette façon, si l'on renverse un produit, le dégât sera moins grand.

Que vous ayez poncé, peinturé ou bouché des fissures, éliminez les résidus recueillis sur les bâches ou les toiles de protection en les jetant dans les poubelles réservées aux déchets dangereux. Vous éviterez ainsi la propagation de polluants et la contamination du sol et de l'eau. Il en va de même des récipients vides et des chiffons utilisés pour essuyer la peinture fraîche. Assurez-vous que tous les pots de peinture sont secs avant de les jeter.

Il est presque impossible de protéger adéquatement l'environnement lorsqu'on effectue des travaux de ponçage, de nettoyage ou de peinture de la coque d'un bateau sur une grille à marée ou un ber roulant. Cette façon de procéder ne convient que pour effectuer des travaux mécaniques tels que l'inspection de la coque, la réparation de l'hélice ou le remplacement de raccords et d'anodes en zinc.

➤ Votre rôle

Assurez-vous que les usagers du port qui veulent effectuer des travaux d'entretien et de réparation sont bien conscients de leurs responsabilités. Les gens ont toujours plus de facilité à se conformer aux règles s'ils savent ce qu'on attend d'eux. Même si la plupart des pratiques recommandées se résument au gros bon sens ou sont en vigueur depuis des années, songez à les mettre par écrit et à les distribuer à tous les propriétaires de bateau de même qu'à en conserver copie au bureau. Il sera ainsi plus facile pour le superviseur de port de les faire respecter au besoin.