



## ADMINISTRATION PORTUAIRE DE NORTH SYDNEY BALLAST GROUNDS PLANIFICATION ET PARTENARIAT SOLIDES

L'Administration portuaire de North Sydney Ballast Grounds avait à peine assumé la gestion de ce port du Cap-Breton en août 1997 qu'elle lançait déjà un projet ambitieux qui résulterait en un port remis à neuf à la fin de 1998. Ce fut tout un changement pour un quai auquel l'accès avait été restreint et qui aurait pu être tout simplement fermé.

Le port abrite quelque 30 pêcheurs et trois postes d'achat. Situé au centre-ville de North Sydney, près de la gare maritime assurant la liaison avec Terre-Neuve, le port est un atout touristique et attire les plaisanciers.

Les travaux qui ont été nécessaires à la remise à neuf de ce port sont tout simplement impressionnants. La reconstruction du quai latéral de 107 mètres (350 pieds) a compris le remplacement des traverses, des longerons et du remblai. Les garde-roues et les postes d'amarrage ont été remplacés; le tablier en bois a été enlevé et remplacé par une surface de béton. De même, les deux quais longitudinaux sont maintenant équipés de taquets, de garde-roues et de tabliers de béton.

De plus, le projet comprenait une révision complète des systèmes électriques des trois quais. Avant, il n'y avait aucune prise de courant pour les bateaux qui y amarraient. De nouveaux poteaux d'électricité surmontés de lampes à vapeur de sodium à haute pression ont été installés;



Réfection complétée du port de North Sydney Ballast Grounds (à l'avant-plan).

chacun est équipé de deux prises de 110 volts. Certains poteaux ont également des prises de 220 volts pour la soudure. Les fils aériens ont été enfouis, toute une tâche.

La promenade de 122 mètres (400 pieds) qui fait toute la longueur du quai a été finie avec du bois traité sous pression. Elle est maintenant accessible aux fauteuils roulants et compte de nouveaux bancs. Des pierres de revêtement ont été placées le long de la promenade pour empêcher l'érosion et protéger les véhicules des vagues par journées de grand vent. Le feu de navigation a été

déplacé à l'extrémité de la promenade pour être plus visible.

La construction d'une rampe de mise à l'eau de 12 mètres (40 pieds) pouvant accueillir deux bateaux à la fois a été l'une des étapes finales des rénovations. On a stabilisé le fond de l'eau avec des pierres pour y asseoir la nouvelle rampe. Ensuite, on a placé 14 dalles préfabriquées de 12 tonnes. La partie supérieure de la rampe a été coulée sur place.

Fait encore plus impressionnant, le tout s'est déroulé en un peu plus d'un an seulement. Une grande partie du crédit doit revenir à l'Administration

*Suite à la page 2*

## PLANIFICATION ET PARTENARIAT SOLIDES

Suite de la page 1

portuaire de North Sydney Ballast Grounds. Selon Mary Margaret MacIntyre, secrétaire du Conseil de direction de l'Administration portuaire, cinq années de travaux ont pu être comprimées en une seule grâce à une bonne planification et au fait qu'ils ont eu la chance d'obtenir les fonds nécessaires.

À vrai dire, l'Administration portuaire connaissait le potentiel du port, compte tenu de son emplacement de choix et de son importance comme refuge pour les bateaux de pêche et de plaisance. Le fait que North Sydney jouait un rôle dans d'autres projets de développement riverains a été d'une grande aide également.

Les choses se sont précipitées après que l'Administration portuaire ait signé le bail. Les membres du Conseil ont préparé une proposition, frappé aux portes et fait des exposés. À l'automne de 1997, la première étape du projet était en cours. La deuxième a débuté au printemps de 1998.

Les coûts de ce projet ont été partagés par l'Administration portuaire, la Société d'expansion du Cap-Breton, Développement des ressources

humaines Canada, le ministère des Pêches et de l'Aquaculture de la Nouvelle-Écosse, la municipalité régionale du Cap-Breton et le MPO par l'entremise des Ports pour petits bateaux. Ensemble, ces organisations ont fourni la main-d'œuvre, le matériel et le soutien technique.

M<sup>me</sup> MacIntyre a souligné que malgré les activités de construction, le port n'a jamais fermé. Les travaux se sont déroulés plus facilement grâce à la patience et à la collaboration de tous les utilisateurs. Les gens étaient disposés à accepter quelques dérangements à court terme en échange de ce qui devait devenir une installation complètement remise à neuf.

Les améliorations font parler les habitants de la place tout comme les visiteurs. L'Administration portuaire ne peut se rappeler le nombre de personnes qui se sont demandées s'il s'agissait du même quai ou qui ont fait des commentaires sur sa transformation.

Lorsqu'on lui demande quels conseils elle pourrait donner à d'autres administrations portuaires qui envisagent un projet semblable, M<sup>me</sup> MacIntyre éclate de rire et

réplique qu'il faut un Conseil de direction dévoué et énormément de patience. Elle souligne que la capacité des membres du Conseil de travailler ensemble a été la clé de la réussite du projet.

L'Administration portuaire s'affaire maintenant à dresser les plans de la prochaine étape du réaménagement du quai. Elle prépare une proposition qui verrait la construction d'un petit magasin pour servir les utilisateurs du port et les touristes. Une telle entreprise permettrait à l'Administration portuaire de générer les revenus requis pour entretenir le port et y réinvestir. D'autres plans comprennent le prolongement possible de l'un des quais longitudinaux pour accueillir un plus grand nombre de bateaux de plaisance.

Bien sûr, les travaux futurs dépendront de la disponibilité des fonds. Mais, compte tenu de l'expérience acquise, nous entendrons probablement parler bientôt encore une fois de l'Administration portuaire de North Sydney Ballast Grounds.

*Inspiré d'articles de Julie Collins  
dans le Cape Breton Post*

## MOT DE LA RÉDACTRICE

Au dernier dénombrement, 391 administrations portuaires géraient presque 500 ports partout au pays, dont seulement deux font l'objet d'articles dans ce numéro. Nos remerciements à Mary Margaret MacIntyre de l'Administration portuaire de North Sydney Ballast Grounds sur la côte Est et à Robin Richardson de l'Administration portuaire de False Creek sur la côte Ouest.

Si vous désirez partager un fait avec d'autres administrations portuaires, veuillez m'en faire part.

*Ruth Ann Hagedorn*

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  
Courriel : hagedornr@dfo-mpo.gc.ca  
Site Web : www.dfo-mpo.gc.ca

MPO/5863

© Ministre des Travaux publics et  
Services gouvernementaux Canada 1999

ISSN 1203-5564

 Imprimé sur du papier recyclé

## LA COLLABORATION — C'EST GRÂCE AUX GENS QUE ÇA MARCHE!

La collaboration — C'est grâce aux gens que ça marche! voilà le thème du Neuvième colloque annuel des administrations portuaires de Terre-Neuve et du Labrador qui a eu lieu du 4 au 6 novembre 1998 à Gander.

Les gens qui font de la collaboration la réussite qu'elle est à Terre-Neuve sont ceux qui gèrent et exploitent plus de 130 ports dans le cadre du Programme des administrations portuaires. La plupart des cent administrations portuaires de la province étaient représentées au colloque qui accueillait également des conférenciers invités et du personnel des Ports pour petits bateaux.

Le premier conférencier invité était Terry Burke du Comité de santé et de sécurité au travail et d'indemnisation des accidentés du travail. M. Burke a donné certains conseils pratiques sur ce que les administrations portuaires devraient demander d'entrepreneurs possibles, en terme de protection des travailleurs. Il a suggéré que l'exigence d'une protection devrait être précisée dans un appel d'offres. Il a insisté sur le fait qu'avant d'accorder un contrat, l'administration portuaire concernée devrait demander une lettre d'attestation de la Commission au sujet de l'entrepreneur. Cette lettre confirme que l'entrepreneur est enregistré auprès de la Commission, qu'il a respecté les exigences de paiement et de présentation de rapports et qu'il exonérera l'administration portuaire de toute responsabilité revenant à l'entrepreneur. Cette lettre est valide pour une période de 45 jours et devrait être obtenue chaque fois qu'un contrat est adjugé.

John Costello, de la Garde côtière canadienne, a parlé des aides à la



Participants de l'atelier au travail.

navigation. C'est une question importante pour les administrations portuaires, car les feux et bouées sont critiques à la sécurité d'un port. M. Costello a présenté ce qui était disponible et donné les noms des personnes à qui les participants devraient s'adresser pour toute question ou préoccupation additionnelle au sujet des aides à la navigation. De plus, les participants ont pu rechercher de l'information plus particulière à un kiosque dressé sur les lieux du colloque.

Brett Wareham et Ed Smith du ministère provincial des Pêches et de l'Aquaculture ont parlé du programme provincial des installations de pêche y compris les rampes de mise à l'eau, les usines de transformation du poisson, les installations d'appâts et les centres de service maritimes. Ils ont donné un aperçu des résultats du programme et indiqué comment les groupes d'intérêt pouvaient demander de gérer ces installations.

Terry Harvey de la Division de l'intervention environnementale de la Garde côtière canadienne a terminé la série d'exposés. Il a passé en revue les procédures à suivre en cas d'urgence environnementale. Chaque administration portuaire de Terre-

Neuve a reçu une trousse d'intervention en cas de déversement, et M. Harvey a expliqué l'utilisation de chaque élément de cette trousse.

De plus, le colloque a fourni aux participants l'occasion de se diviser en petits groupes et de préparer des suggestions et des solutions pour des scénarios particuliers. À l'atelier sur les contrats, les participants ont aiguisé leurs compétences de gestion des projets en décrivant les étapes et les processus de construction et d'installation d'un quai flottant. De même, l'atelier sur les rapports annuels a permis aux participants d'apprendre comment appliquer et maintenir de bonnes procédures budgétaires.

Cette approche de « petits groupes » a permis aux administrations portuaires et au personnel local des Ports pour petits bateaux de se rencontrer et de discuter de questions particulières à leur zone. Parmi les thèmes, nous retrouvons les membres des administrations portuaires, les contrats et les soumissions et les assurances. Comme par les années passées, cette session s'est avérée productive et populaire chez les participants.

Selon ceux-ci, le colloque a été une véritable réussite, offrant à chacun une tribune pour discuter et échanger de l'information, des idées et des expériences. Au nom de toutes les administrations présentes, Bill Connolly de l'Administration portuaire de Flatrock a remercié les Ports pour petits bateaux pour avoir organisé le colloque et a rendu hommage au personnel des PPB pour son aide et sa collaboration. Pour tous, une chose était évidente : c'est grâce aux gens que ça marche!



## OUVERTURE D'UN QUAI FLOTTANT POUR LA

Il y avait toute une foule le 30 janvier dernier pour la grande ouverture du quai flottant pour la vente publique de poissons au quai des pêcheurs de False Creek à Vancouver. L'honorable Hedy Fry, députée de Vancouver Centre, Tim Stevenson, membre de l'Assemblée législative pour Vancouver-Burrard et le conseiller Sam Sullivan de la Ville de Vancouver ont pris part à la cérémonie d'inauguration.

Comme tout le monde le sait, les dernières années ont été difficiles pour les pêcheurs. En 1997, l'Administration portuaire de False Creek (APFC), qui gère et exploite le quai des pêcheurs, a vu une possibilité incroyable. Si ses membres pouvaient vendre leurs poissons au public à partir de leurs bateaux au port même, ils seraient peut-être en mesure de rester dans la pêche tout en créant un sentiment communautaire.

L'inauguration du quai de vente publique a été le point culminant de deux années de planification, de négociations, d'examen environnementaux, de travaux de construction et d'essais opérationnels. Cherchant à utiliser plus efficacement son petit terrain riverain, l'APFC a pris un quai flottant sous-utilisé et l'a reconfiguré. Elle a ajouté deux rampes, chacune de 23 mètres sur 1,5 mètres (75 pieds sur cinq), qui non seulement permettent l'accès aux bateaux amarrés, mais ancrent le quai au rempart de protection. En installant les rampes, ni l'enfoncement des pieux ni le dragage du port n'ont été nécessaires.

Il s'agit du premier projet de l'APFC depuis la signature d'un bail avec la Direction des ports pour petits bateaux (DPPB) à la fin de l'année dernière. Le quai de vente est une coentreprise de l'APFC, des PPB et



Le conseiller de Vancouver Sam Sullivan, l'honorable Hedy Fry et le membre de l'Assemblée législative Tim Stevenson coupent le ruban pour marquer l'ouverture officielle du quai flottant pour la vente publique de poissons au quai des pêcheurs de False Creek.

de Fisheries Renewal BC, société d'État provinciale. À l'inauguration, Lynn Prestash, présidente de l'APFC, a remarqué que le quai de vente constituait un excellent exemple de collaboration intergouvernementale pour aider les pêcheurs et l'ensemble de la communauté. Robin Richardson, responsable du port de False Creek, a ajouté que l'appui des PPB tout au long du projet avait été remarquable. En outre, il a reconnu l'aide de l'Administration portuaire de Steveston et de son Directeur général, Arnold Walter. Dans la conception de son quai de vente, l'APFC s'est inspirée de celui du port de Steveston.

Tous les pêcheurs commerciaux sont les bienvenus au quai de vente, pourvu qu'ils acceptent de respecter les conditions précisées dans la directive de l'APFC sur les ventes de poissons au public. Cette directive prévoit, entre autres, que les pêcheurs désireux d'utiliser le quai ne peuvent vendre que ce qu'ils sont

autorisés à capturer et qu'ils doivent posséder les permis de vente appropriés. Appliquée par l'APFC, cette directive énonce les conditions qui régissent la vente de poissons, les procédures d'amarrage et les pénalités en cas de non-conformité.

Tous profitent de ce quai de vente. Étant donné qu'il n'y a pas d'intermédiaire, les pêcheurs obtiennent un meilleur prix. Les consommateurs, pour leur part, achètent un produit de première qualité à prix avantageux sans payer la majoration du prix de gros. Les avantages ne s'arrêtent pas à l'achat de poissons — les consommateurs vivent toute une expérience d'achat. S'il y a une anecdote au sujet des prises, le consommateur l'entendra sûrement de la bouche du pêcheur concerné!

Pour l'APFC, ce quai a libéré de l'espace déjà restreint sur d'autres quais. Elle envisage éventuellement d'exiger des bateaux des droits d'amarrage additionnels, mais pour

# VENTE PUBLIQUE DE POISSONS

l'instant, elle concentre ses efforts sur la promotion du quai et de l'emplacement parmi les pêcheurs et le public. Comme c'est le cas pour beaucoup de ports, False Creek a perdu un certain nombre de bateaux de pêche en raison du programme de retrait de permis. M. Richardson souligne que le port a récupéré 10 p. 100 de sa clientèle grâce au quai et est convaincu que ce n'est qu'un début. Le nombre moyen de bateaux de False Creek est de 230, dont 70 p. 100 sont des bateaux de pêche commerciale.

False Creek est un port urbain, entouré de tours d'habitation en copropriété. Le centre-ville de Vancouver n'est qu'à une distance de pont ou de traverse. Cela veut dire qu'il y a un énorme bassin de clients possibles. L'inauguration du quai de vente a produit une bonne publicité, et il est difficile de ne pas remarquer la grande bannière suspendue à l'une des rampes. De plus, l'APFC fait l'annonce du quai dans les petits journaux locaux. Le bouche à oreille fait son œuvre, et l'Administration portuaire espère que le beau temps amènera plus de gens.

Mais qui plus est, l'Administration portuaire s'efforce d'accroître sa présence dans la communauté et d'être une bonne voisine. Dans le peu de temps qu'elle a dirigé le port, l'APFC

a fait du ménage et a demandé à BC Hydro d'enlever une rangée de vieux poteaux. Elle s'efforce d'assurer la distribution de son bulletin *False Creek Tidings* aux résidents des condominiums adjacents et a un site Web

([www.falsecreek.com](http://www.falsecreek.com)). Il n'est pas difficile de voir pourquoi la réaction locale aux initiatives de l'APFC a été positive. Cela est important car, comme le souligne M. Richardson, la perception vaut pour beaucoup.



## CHER HARBY

### Qu'est-ce qu'une inspection visuelle?

Une inspection visuelle est un examen régulier de tous les aspects de l'exploitation et des installations portuaires qui sont accessibles sans avoir recours à une embarcation ou à tout autre matériel. Elle fournit de l'information de base qui permet au personnel du port de repérer les problèmes et les dommages structurels, de déterminer comment on réglera les problèmes mis en évidence et de demander une évaluation technique lorsqu'un complément d'information pourrait être nécessaire.

### Quelle devrait être la fréquence des inspections visuelles?

L'inspection visuelle devrait s'inscrire dans le cadre d'un programme courant d'inspections quotidiennes, hebdomadaires et annuelles. Lorsqu'elle effectue le dénombrement quotidien des bateaux ou qu'elle se déplace dans le port, la personne responsable de l'exploitation quotidienne du port peut effectuer une inspection visuelle rapide des installations. Le secteur d'entreposage des déchets, les installations d'entreposage de l'huile usée, d'autres aires d'entreposage et les installations de mazoutage font partie des éléments à examiner. Il faut voir s'il y a des fils effilochés, des planches de quai manquantes ou endommagées, des garde-roues, des défenses d'embarcation, des débris dans l'eau de même que des bateaux qui gîtent. L'administration portuaire doit également procéder chaque semaine à l'inspection de certains éléments, en particulier le matériel d'incendie, les équipements de sauvetage, les appareils de chargement et de déchargement et les systèmes de distribution de l'eau et de l'électricité. De plus, une inspection consistant essentiellement en un examen approfondi des structures des installations portuaires devrait avoir lieu une fois l'an et immédiatement après une violente tempête ou un accident, afin de déterminer l'intégrité et la stabilité des structures.

### Pourquoi devrait-on mettre par écrit les résultats d'une inspection visuelle?

Les constatations écrites permettent de définir les problèmes chroniques à l'intérieur du port et, avec le temps, donneront des indices de l'état des structures portuaires. De plus, elles peuvent également servir de registre des récidives et de preuve de diligence si un accident survenait par la suite. Les administrations portuaires constateront peut-être que le recours à une liste de vérification constitue le meilleur moyen de consigner les résultats d'une inspection quotidienne ou hebdomadaire. Un rapport narratif se prête peut-être mieux à une inspection annuelle des composantes structurelles.

Pour obtenir de plus amples renseignements à ce sujet, prière de consulter la section 4.6 du *Manuel des administrations portuaires*.



Des visiteurs admirent le nouveau quai flottant pour la vente de poisson.

## IL EST GRAND TEMPS!

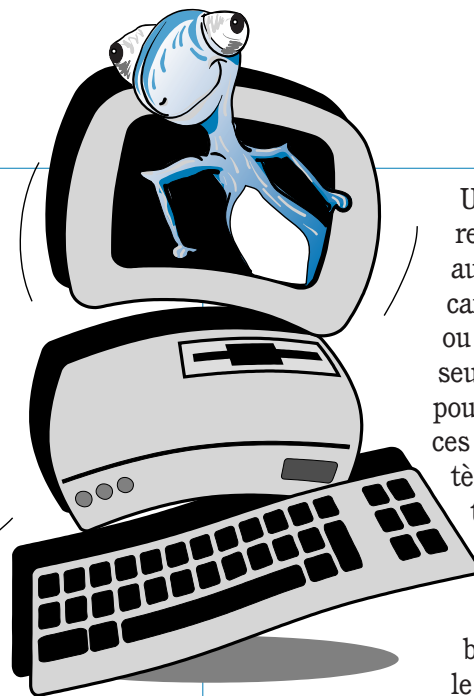
Il circule beaucoup d'information sur le « bogue du millénaire » également connu sous les expressions de « virus de l'an 2000 » ou de « problème de l'an 2000 ». La majeure partie de la documentation est axée sur les grandes entreprises et l'industrie. Cependant, on a commencé dernièrement à mettre l'accent sur les petites entreprises, les ménages et les consommateurs. Si vous n'avez pas encore songé à l'incidence du changement de millénaire sur vos opérations portuaires, il est temps de le faire. Il ne faut pas oublier que les renseignements contenus dans le présent article sont généraux et ne constituent pas des conseils juridiques ou professionnels. Il vous appartient de déterminer dans quelle mesure le problème du changement de date se répercutera sur vos opérations, d'établir quelles seront ses incidences sur vos fournisseurs, utilisateurs et clients et de prendre les mesures qui s'imposent.

Lorsqu'on pense au problème de l'an 2000, le premier élément qui nous vient à l'esprit est celui des ordinateurs. Nous avons bien raison de penser ainsi. Le fait que les ordinateurs des premières générations enregistraient l'année en n'utilisant que deux chiffres au lieu de quatre (c.-à-d. « 99 » au lieu de « 1999 ») est à l'origine du problème.

Suivant la taille et la complexité des opérations de votre administration portuaire, vous avez peut-être recours à un ordinateur personnel pour administrer un certain nombre de fonctions. Si c'est le cas, il est important de comprendre et d'évaluer comment votre ordinateur personnel, vos logiciels et vos données se comporteront avant, pendant et après le passage à l'an 2000. Une mise à l'essai de votre système fait partie intégrante du processus. Vous pouvez faire vous-même

cette mise à l'essai, à la condition d'avoir les compétences techniques nécessaires ainsi que les originaux des logiciels et des manuels à l'intention des utilisateurs publiés par le fabricant. Si vous avez besoin d'aide, vous pouvez rejoindre sur Internet la plupart des fabricants d'ordinateurs, car ils se sont dotés de sites Web renfermant des renseignements sur l'an 2000, ou vous pouvez leur téléphoner. De plus, vous pouvez demander de l'aide à votre détaillant ou à des informaticiens locaux dans le but de déterminer ce qu'il faut faire pour que votre ordinateur personnel soit préparé en vue du changement de millénaire. La concentration des connaissances techniques au sujet du passage à l'an 2000 dans des centres urbains constitue l'un des défis de taille que doivent relever les collectivités rurales et éloignées.

Vous n'utilisez pas l'ordinateur? Pensez-y à deux fois. De nombreux systèmes, services publics, produits et services utilisent des microprocesseurs, c'est-à-dire des pièces électroniques contrôlées par des logiciels qui dépendent de l'emmagasiner et de l'utilisation de dates. Les systèmes intégrés dépassent nettement le nombre de systèmes informatiques que l'on considère de façon générale être à l'origine du problème de l'an 2000. Les télécopieurs, les répondeurs, les photocopieuses, les téléphones et les thermostats utilisent des systèmes emboîtés. Il en est de même des systèmes de prévention des incendies et des systèmes de sécurité.



Une fois de plus, renseignez-vous auprès du fabricant, du détaillant ou de votre fournisseur de services pour déterminer si ces machines ou systèmes pourraient tomber en panne et si des machines ou systèmes semblables courent le même risque.

Les services de base et les services publics, par exemple l'électricité, les télécommunications et les réseaux d'aqueduc et d'égouts, sont eux aussi contrôlés par des systèmes intégrés. Songeons que les ordinateurs ou les puces emboîtées les plus conformes aux normes de l'an 2000 ne pourront pas fonctionner s'il n'y a pas d'électricité. Tout comme personne ne peut garantir que le climat rigoureux et imprévisible au Canada ne peut pas endommager les lignes d'alimentation en électricité et donner lieu à des pannes de courant, personne ne peut affirmer avec certitude que le bogue du millénaire n'entraînera pas de problèmes au niveau de l'alimentation en électricité. Bien que les sociétés d'électricité aient confiance que le passage à l'an 2000 ne nuira que de façon minime aux opérations des systèmes électriques en Amérique du Nord, elles préparent des plans d'urgence en vue de protéger leurs opérations les plus importantes.

Assurez-vous que les fournisseurs dont vous dépendez pour obtenir des matériaux, des services publics, des fournitures ou des services sont prêts pour le passage à l'an 2000 ou prennent les mesures nécessaires



pour le devenir. Le principe de la réaction en chaîne veut que s'ils ont des problèmes, vous en aurez également. Mettez en place un plan d'urgence pour protéger vos opérations les plus importantes, et soyez prêts, juste au cas où il le faudrait.

Quelques petits conseils dans le domaine de l'assurance : selon le Bureau d'assurance du Canada, vous ne pourrez réclamer aucune indemnisation à l'égard du matériel tombé en panne à cause du bogue du millénaire. Toutefois, vous pourrez réclamer des indemnisations relativement à des pertes consécutives à une panne reliée à l'an 2000, par exemple des tuyaux crevés à la suite d'une panne d'électricité causée par le passage à l'an 2000.

Quant à la police générale d'assurance tous-risques marins, nous avons appris au cours de discussions avec le courtier que les administrations portuaires devraient être protégées de réclamations présentées par des tiers en raison du bogue du millénaire.

Si votre administration portuaire est dotée d'une assurance de responsabilité distincte relativement aux administrateurs et dirigeants, renseignez-vous auprès de l'assureur ou de votre courtier pour déterminer s'il y a des limites de protection par rapport à l'an 2000.

Vous pouvez obtenir des renseignements supplémentaires sur le bogue du millénaire auprès de sources diverses. Si vous avez accès à Internet, vous pouvez d'abord consulter l'adresse [www.strategis.ic.gc.ca/sos2000](http://www.strategis.ic.gc.ca/sos2000) ou choisir de consulter plusieurs des milliers de sites mis au point en vue du passage à l'an 2000. Vous pouvez également obtenir de la documentation dans les bibliothèques et les librairies et auprès d'organisations commerciales. Vous pouvez également composer le numéro 1-800-270-8220. Il s'agit du numéro de la ligne de télé-assistance d'urgence du gouvernement fédéral.

## JETER DES PONTS ENTRE LES OCÉANS

Au cours des 25 dernières années, le Canada a connu une croissance sans précédent dans le domaine des océans. La croissance du domaine des océans peut dépasser celle de tout autre secteur de l'économie. Cependant, cette croissance entraîne de la congestion, une dégradation environnementale et un déséquilibre des écosystèmes qui menacent le fondement même d'une croissance durable au cours des années à venir. L'an dernier, le ministre des Pêches et des Océans a fait paraître un document de travail intitulé *Vers une stratégie sur les océans du Canada* dans le but de susciter la discussion et de voir ce qui constituait, aux yeux des intervenants, les meilleures méthodes à utiliser pour assurer la santé, la sécurité et la productivité des océans pour les générations actuelles et futures de Canadiens et de Canadiennes.

Si vous voulez obtenir une copie du document de travail susmentionné, faire des commentaires au sujet de la stratégie sur les océans ou participer à des consultations publiques qui devraient avoir lieu vers la fin du printemps, n'hésitez pas à communiquer avec le directeur régional du Secteur des océans du MPO le plus près de chez vous. Vous trouverez ci-après les noms, les numéros de téléphone et de télécopieur ainsi que les adresses de courrier électronique de ces directeurs régionaux. Vous pouvez également prendre connaissance du document de travail en consultant le site Web sur les océans du Canada à l'adresse suivante : [www.OceansCanada.com](http://www.OceansCanada.com).

Les administrations portuaires ont tout intérêt à participer aux activités reliées aux océans — c'est votre chance de faire connaître vos opinions.

| Nom/région                              | Ville      | Téléphone/Télec.                 | Courriel                 |
|-----------------------------------------|------------|----------------------------------|--------------------------|
| Dick Carson,<br>Pacifique               | Vancouver  | (604) 666-7971<br>(604) 666-8956 | CarsonD@dfo-mpo.gc.ca    |
| Marty Bergmann,<br>Centrale et Arctique | Winnipeg   | (204) 983-3776<br>(204) 984-2401 | BergmannM@dfo-mpo.gc.ca  |
| Jean Piuze,<br>Laurentienne             | Québec     | (418) 775-0703<br>(418) 775-0542 | PiuzeJ@dfo-mpo.gc.ca     |
| Faith Scattolon,<br>Maritimes           | Dartmouth  | (902) 426-2065<br>(902) 426-3855 | ScattolonF@dfo-mpo.gc.ca |
| Ben Davis,<br>Terre-Neuve               | St. John's | (709) 772-2027<br>(709) 772-4194 | DavisB@dfo-mpo.gc.ca     |



*Dans un numéro précédent de Forum, nous vous avons entretenu dans la chronique « Éco-logique » des avantages de la propreté des ports. Dans le présent numéro, nous vous entretenons des bonnes pratiques de gestion dans les domaines du traitement et de l'élimination des déchets solides.*

### ► Quel spectacle!

Promenez-vous dans le port et observez bien ce qu'on y trouve. Laissez-vous sur le quai des batteries de bateaux usagées? Les poubelles renferment-elles du matériel recyclable? Il y a peut-être une accumulation d'articles à côté des bacs de recyclage — les utilisateurs ne savent pas exactement où ils vont.



## Truc n° 6 — Élimination et recyclage des déchets solides

### ► Que faire?

Vous pouvez minimiser ces problèmes si vous avez un programme d'élimination des déchets solides à la fois pratique et bien annoncé, afin de traiter les matières recyclables, les déchets réguliers et les matières dangereuses.

Faites du recyclage une opération facile et pratique à l'intention des utilisateurs du port en leur fournissant des contenants munis de couvercles servant au recyclage du métal, du verre, du plastique, du papier, du carton et de toute autre matière pouvant être recyclée dans votre région. Si vous indiquez clairement à quoi servent ces contenants, vous aiderez ainsi à éviter le plus possible qu'on y dépose des matières non recyclables, surtout s'il y a une poubelle à proximité.

Si vous placez un peu partout dans le port, à des endroits stratégiques, un nombre suffisant de poubelles avec couvercle, vous réduirez le volume de déchets et d'autres débris laissés sur le terrain ou jetés dans l'eau. Ces poubelles devraient, elles aussi, être identifiées clairement et vidées régulièrement. Informez les utilisateurs des matières que le port ne peut pas accepter comme déchets réguliers (par exemple, filets de pêche et blocs moteurs) et de la façon dont ils peuvent se départir de ces matières.

L'entreposage et l'élimination de déchets dangereux semblent être plus problématiques. Les batteries font partie de cette catégorie. Elles renferment de l'acide et du plomb. Les contenants qui renferment des liquides inflammables (par exemple, du propane, des peintures, des solvants, des détergents et de l'antigel) ou des composés alcalins et fortement acides (tels que l'ammoniaque, des javellisants, des désinfectants, du naphte, du kérosène et des teintures) sont tous dangereux. L'élimination inappropriée de matières dangereuses n'est pas seulement

dangereuse, elle est également illégale.

Suivant les installations de votre port et les services de recyclage qui sont offerts dans votre région, vous pouvez mettre en place des contenants réservés spécialement aux matières dangereuses qui peuvent être recyclées par la suite. S'il est impossible de recycler ces matières dangereuses, vous pouvez avoir recours à une station de transfert de déchets dangereux ou aux services d'un entrepreneur en récupération. Sinon, les utilisateurs du port peuvent transporter de petites quantités de ces matières à des lieux d'élimination de déchets ménagers dangereux habituellement gérés par les municipalités. On peut échanger ou troquer des batteries usagées là où on vend de nouvelles batteries.

Une mise en garde au sujet des déchets de poissons : les pêcheurs devraient nettoyer leurs prises et éliminer les déchets avant de réintégrer le port. Les déchets de poissons peuvent constituer un grave problème dans les anses en forme de cul-de-sac et dans les ports ayant de faibles taux de renouvellement d'eau. Lorsque les déchets de poissons se désintègrent à l'intérieur d'un port, ils utilisent de l'oxygène dissous, ce qui peut entraîner des problèmes de la qualité de l'eau et provoquer de mauvaises odeurs.

### ► Votre rôle

Comme d'habitude, il vous appartient de vous assurer que les utilisateurs de ports savent ce que l'on attend d'eux et de mettre à leur disposition des moyens faciles et pratiques pour qu'ils fassent ce que l'on attend d'eux. Faites circuler des feuillets et affichez des enseignes leur faisant part des méthodes d'élimination appropriées à utiliser. Assurez un suivi personnel, surtout si vous avez constaté qu'il existe un problème particulier.