



MATHESON ISLAND A MISÉ SUR L'AVENIR

Lorsque l'Administration portuaire de Matheson Island s'est constituée en société en 1990, et qu'elle a signé le bail pour Matheson Island et Matheson Island Landing, situés dans le passage du lac Winnipeg, elle se trouvait dans une situation unique. Elle n'avait aucun port à gérer.

En effet, le grand quai du gouvernement, qui accueillait les remorqueurs transportant les prises de la région, constituait son seul domaine, et il se détériorait petit à petit. Les 125 habitants de Matheson Island vivaient exclusivement de la pêche, et les pêcheurs devaient construire leur propre quai devant chez eux ou remonter leur bateau sur la rive tous les soirs.

Douze ans plus tard, les choses ont bien changé. L'Administration portuaire gère trois ports, soit ceux de Matheson Island, de Matheson Island Landing et de Catfish Creek. Le premier, port principal de la région, est maintenant doté d'un brise-lames et de quais flottants.



Le port de Matheson Island en 1988 (encadré) et aujourd'hui.

L'Administration portuaire a fait draguer et aménager les rives. Elle a amélioré l'accès routier au port.

« Les améliorations ont été apportées au fil des ans, un projet de construction et un ajout à la fois », explique Harold Bennett, président du conseil de l'Administration portuaire.

L'Administration portuaire a d'abord démoli le vieux quai et construit une rampe d'accès. Résultat : les bateaux sont mis à l'eau directement, facilitant ainsi les mouvements saisonniers.

Vint ensuite l'ajout d'un brise-lames qui a su améliorer l'accessibilité et l'utilité du port. L'ancien quai offrait un espace de mouillage et une certaine protection contre les éléments, mais les jours de grands vents du sud, l'eau se retirait, laissant les bateaux échoués sur la grève. Un vent fort venant du nord ou du nord-ouest faisait gonfler les vagues et rendait les manœuvres dangereuses.

L'Administration portuaire entreprit ensuite de faire construire un encoffrement de bois le long des rives pour les stabiliser et permettre de fixer solidement les trois quais flottants de 43 mètres du port. Deux de ces quais comptent neuf quais éperons flottants pour les pêcheurs. Les quais peuvent aussi accueillir six grands bateaux de transport du cisco. « Les bateaux sont plus en sécurité au port que nous le sommes dans notre lit », dit M. Bennett.

L'Administration portuaire a embauché des ouvriers locaux pour réaliser les travaux et a utilisé le plus possible les matériaux disponibles sur place. Le calcaire qui a servi à construire le brise-lames, par exemple, provient d'une carrière des environs.

Les nouvelles installations attirent régulièrement d'autres types d'utilisateurs. Les habitants de Berens River et d'autres régions sans accès routier

suite à la page 4

LE CCNAP VOIT LOIN

Le Comité consultatif national des administrations portuaires (CCNAP) avait le vent dans les voiles lors de sa réunion des 11 et 12 avril, tenue à New Westminster (Colombie-Britannique).

Donna Petrachenko, sous-ministre adjointe des Services intégrés, et Robert Bergeron, directeur général des Ports pour petits bateaux (PPB), étaient à la barre. Leurs exposés portaient principalement sur l'avenir lointain du Programme des ports pour petits bateaux. Ce thème était particulièrement bien choisi, vu l'exercice de l'évaluation ministérielle présentement en cours au Ministère, dans le cadre duquel les PPB étudient attentivement leur mandat en le situant plus particulièrement dans le contexte des besoins des clients et des services qu'ils leur fournissent.

Les représentants des administrations portuaires au CCNAP ont dit espérer que le programme se poursuivra, voire que certains de ses volets seront élargis. Madame Petrachenko et Monsieur Bergeron ont répondu que les plans pour l'avenir du Programme comprenaient des changements, mais que le transfert de l'actif principal du gouvernement aux

administrations portuaires n'en faisait pas partie. Si ce transfert était envisagé un jour, il n'aurait pas lieu sans que le gouvernement en discute avec les administrations portuaires et qu'il soit autorisé par le ministre des Pêches et des Océans.

Les participants ont aussi discuté de l'élaboration d'un plan d'action visant à prévenir le surmenage des membres des administrations portuaires. Une séance de remue-méninges a permis de cerner différentes solutions au problème, dont l'embauche de personnel de soutien, des séances d'information sur la façon d'obtenir du financement et une meilleure formation en gouvernance et dans d'autres domaines de la gestion des ports.

On étudie toujours la possibilité de créer un forum électronique pour les administrations portuaires. Rachel Muston, administratrice et programmeuse de système des PPB, croit que l'idée est très prometteuse, et le personnel des PPB étudie présentement les problèmes techniques et les politiques connexes pour paver la voie à l'établissement du forum.

La réunion s'est terminée après deux jours, mais le personnel du bureau régional avait organisé, à l'intention des participants, une visite des ports qui durerait toute la journée du lendemain. Le groupe s'est rendu en traversier à l'île de Vancouver, où il a visité les ports pour petits bateaux de Fanny Bay, de Deep Bay et de French Creek.

LA FUSION FAIT LA FORCE

Le Programme des ports pour petits bateaux sera encore plus efficace grâce à la fusion de trois groupes importants aux fonctions connexes. La Gestion des biens immobiliers et la Coordination environnementale se sont jointes aux Ports pour petits bateaux à l'administration centrale de Pêches et Océans Canada, à Ottawa. Ces groupes collaboraient déjà étroitement à la gestion de plusieurs dossiers, ce qui fait de la fusion une évolution logique qui devrait améliorer le Programme à l'échelle nationale. De plus, la fusion reflète la collaboration d'un grand nombre de leurs bureaux régionaux.

UN MOT DE LA RÉDACTRICE

Robert Bergeron, directeur général des Ports pour petits bateaux, a affirmé que le Programme fait naître un sentiment d'identité profond chez ses employés et les incite à s'engager à fond dans leur travail. Les récits que vous échangez avec la communauté des PPB dans le *Forum des administrations portuaires* le reflètent bien.

Je tiens à remercier tout spécialement Bill Thomas et Glen Thomas de l'Administration portuaire de Balsam Bay, Kevin Ateah de Victoria Beach Harbour et Alan Kathan, Gaylene Hunter, Kelly Beech et Adele Butcher du bureau de Winnipeg de m'avoir si chaleureusement accueillie lors de mon récent séjour là-bas, et de m'avoir donné l'occasion de voir une administration portuaire à l'œuvre.

Comme toujours, nous attendons avec impatience vos sujets d'articles pour les prochains numéros du *Forum*.

Tara Hartley

Forum des administrations portuaires, vol. 8, n° 2

Rédactrice : Tara Hartley

Rédactrice adjointe : Lisa Randall

Recherchiste : Monia Charlebois

Collaboratrice : Jennifer Carreira

Coordonnatrice d'Internet : April Rose

Télécopieur : (613) 952-6788

Courriel : schinfo@dfo-mpo.gc.ca

Site Web : <http://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 2002

ISSN 1203-5564

Imprimé sur du papier recyclé



UNE RÉACTION PLANIFIÉE AUX CRUES DU FRASER

Alerte jaune!

Lorsque les pêcheurs du fleuve Fraser, en Colombie-Britannique, apprennent que les Ports pour petits bateaux (PPB) ont déclaré une alerte jaune, ils savent qu'il leur faut amarrer leurs bateaux en lieu sûr. En effet, une alerte jaune indique que les crues printanières ont fait monter le niveau du fleuve à 6,5 mètres, selon les calculs du poste de marégraphie de Mission (Colombie-Britannique), explique Levi Timmermans, un agent de programme de la région du Pacifique des PPB.

Les alertes font partie d'un plan que les PPB ont élaboré pour protéger les installations portuaires et les bateaux de pêche en cas d'inondation. Lorsque le niveau du fleuve atteint sept mètres, les PPB donnent l'alerte rouge, ce qui indique la



Un pare-débris à Mission (Colombie-Britannique) protège le quai contre les débris flottants. Remarquez les barrières de béton et les câbles qui fixent le quai.

fermeture de tous les ports et celle du fleuve à la navigation.

Il y a quatre ans, l'enneigement des montagnes intérieures de la Colombie-Britannique, en amont du fleuve Fraser,

signalait la probabilité d'importantes crues printanières. Le personnel des opérations et du génie des PPB élaborera un plan d'urgence visant à assurer la sécurité du public et celle des quais et des structures flottantes des huit ports pour petits bateaux du fleuve Fraser. « La sécurité publique est notre priorité, dit M. Timmermans. Les bateaux peuvent être endommagés par les débris flottants, ou par les conditions de navigation dangereuses que causent le niveau élevé des eaux et la vélocité accrue des courants. »

Les PPB ont aussi adopté des mesures permettant de prévenir le plus possible les dégâts matériels. En cas d'alerte jaune, le plan prévoit l'installation, sur les quais, de barrières de béton pour parcs de stationnement. Les barrières empêchent les quais de lever, prévenant ainsi les importants dégâts aux structures et aux biens publics que causerait le soulèvement. De plus, les pilotis sont attachés à la superstructure des quais avec des câbles préfabriqués en acier galvanisé pour préserver l'alignement des structures, et le matériel flottant est ancré aux quais principaux.

« Les mesures d'urgence pour chaque port sont transmises aux responsables de chaque port pour petits bateaux du Fraser », ajoute M. Timmermans. Une fois l'alerte jaune donnée, les directeurs de ports communiquent avec tous les usagers pour leur signaler l'état d'urgence.

Au printemps dernier, le fleuve a atteint un niveau inquiétant mais, grâce au plan d'urgence, les intervenants ont pu réagir à temps. Chacun d'eux étant au courant de son rôle et de ses responsabilités, ils ont réussi à protéger les installations et à amarrer solidement les embarcations en moins de deux jours. Les crues n'ont pas été aussi abondantes que prévu, mais toutes les parties concernées étaient impressionnées par leurs capacités d'intervention et par l'incroyable puissance de Dame Nature.

DES COURS DE SÉCURITÉ QUI FONT D'UNE PIERRE DEUX COUPS

Les plaisanciers de Terre-Neuve et du Labrador peuvent maintenant apprendre les consignes de sécurité nautique tout en appuyant l'Administration portuaire de Long Cove.

En 2000, le cabinet de formation en sécurité nautique AAA Boating Safety Standards a offert à l'Administration portuaire de donner une formation d'une journée en salle de classe ou, le cas échéant, de coordonner l'apprentissage individuel de la matière, explique Calvin Peach, directeur du port de Long Cove. L'Administration portuaire donne le cours de huit heures, distribue les trousseaux d'autoapprentissage et administre l'examen. En retour, elle reçoit un pourcentage des frais d'inscription.

« À l'été de 2001, 30 plaisanciers se sont inscrits au cours, dit M. Peach. En 2002, le nombre d'inscriptions était à peu près le même. » La promotion du cours à l'école, sur les ondes des stations de radio et de télévision locales, dans le journal, dans Internet et par courriel a sensibilisé les habitants de Long Cove à l'importance de la formation en sécurité maritime et les a encouragés à s'inscrire au cours.

La sécurité est trop souvent le cadet des soucis des plaisanciers, fait remarquer M. Peach. « Les gens ne pensent pas à ce qui pourrait arriver. Et lorsqu'un accident survient, ils sont pris au dépourvu. » Le cours aide les plaisanciers à comprendre le rôle essentiel que joue la planification au chapitre de la sécurité.

D'ici 2009, tous les propriétaires de bateaux de plaisance devront suivre un cours agréé de sécurité nautique (carte de conducteur d'embarcation de plaisance) en vertu du *Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcation de plaisance* de la Garde côtière canadienne.

HARBOUR GRACE : LE PATRIMOINE À L'HONNEUR

Les anciens de Harbour Grace racontent que, jadis, on pouvait traverser le port du nord au sud, en passant d'un bateau à l'autre, sans jamais avoir à se mouiller les pieds.



La splendeur nocturne du Happy Adventure Chalet à Harbour Grace (Terre-Neuve et Labrador), qui porte le même nom que le navire du célèbre pirate Peter Easton et ressemble aux goélettes que pilotaient les pêcheurs d'antan.

L'Administration portuaire de Harbour Grace (Terre-Neuve et Labrador) a fait honneur à son passé prospère en menant à bien un grand projet d'aménagement de la marina Admiral's, conçu pour attirer et accueillir touristes et entreprises.

Les installations de la marina sont nombreuses :

- ▶ 1 100 mètres de mouillage;
- ▶ les Barracks, un immeuble polyvalent qui sert de centre administratif, de guichet unique pour les services aux clients et aux visiteurs, de théâtre, de galerie de photos et de lieu privilégié où tenir festivals et événements spéciaux;
- ▶ le Happy Adventure Chalet, où les touristes trouvent information, souvenirs et rafraîchissements;

- ▶ le terrain de jeu Peter's Playpen;
- ▶ de nombreux parcs et aires de pique-nique.

Les concepteurs des installations se sont inspirés de la vie et des aventures du célèbre pirate Peter Easton, qui régnait sur les eaux de Harbour Grace et qui y construisit un fort au 17^e siècle.

Le projet d'aménagement, financé par les gouvernements fédéral, provincial et municipal, et par l'Administration portuaire, a entraîné une augmentation du nombre d'emplois et de touristes à Harbour Grace, et renforcé le sentiment de fierté de ses habitants.

Faites-nous part des projets d'amélioration de *votre* port!

UNE ÉTUDE SUR LES PORTS ET L'AQUACULTURE

La région de l'Atlantique des Ports pour petits bateaux (PPB) a commandé une étude sur les effets de l'aquaculture, une industrie en plein essor, sur les ports et les administrations portuaires du sud du Nouveau-Brunswick.

« Les lacunes des infrastructures sont de plus en plus apparentes », explique Joey Garnett, gestionnaire des opérations du secteur sud-ouest du Nouveau-Brunswick des PPB.

L'élevage de poissons, de mollusques et de crustacés, et la culture de plantes aquatiques dépendent fortement du transport, explique M. Garnett, et les ports locaux sont témoins d'un mouvement important de matériel aquacole. Le transport de ce matériel est effectué au moyen de différents types de bateaux, dont certains exigent de très grandes aires de mouillage. Dans certains ports, l'espace manque et la configuration des lieux ne permet pas d'agrandir le quai ou de construire d'autres bâtiments.

La situation est la même partout dans l'Atlantique, et les conclusions de l'étude

devraient faciliter la planification dans l'ensemble de la région. Selon Leo Muise, directeur de l'aquaculture au gouvernement de la Nouvelle-Écosse, l'achalandage des ports par les bateaux de pêche traditionnels, les bateaux-excursions et les

embarcations de plaisance limite les aires d'exploitation pour les aquaculteurs.

L'étude, menée par Gardner Pinfold Consulting de Halifax, porte sur l'expansion future, les problèmes éventuels et les solutions possibles dans l'aquaculture. Le rapport sera publié cet automne.

Matheson Island a misé sur l'avenir, suite de la page 1

amarrent leurs embarcations à Matheson Island lorsqu'ils se rendent à Winnipeg. Le port accueille aussi les amateurs de voile et de motonautisme, dont la présence profite à l'économie locale, et les frais de mouillage, à l'Administration portuaire.

Ces revenus vont à l'entretien des installations, dont les travaux de dragage. Jusqu'à récemment, une équipe mobile de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada assurait le dragage des ports du lac Winnipeg aux 10 ans. Aujourd'hui, grâce au brise-lames, le port de Matheson Island n'a pas besoin d'être dragué aussi souvent, et une rétrocaveuse suffit à enlever les alluvions et à garder le port ouvert.

Des centaines de pêcheurs de Matheson Island et des environs débarquent maintenant leurs prises au quai de Matheson Island Landing, sur la rive opposée. Les grands bâtiments qui assurent le transport des prises à partir des secteurs du lac Winnipeg sans accès terrestre abordent aussi à Matheson Landing.

Monsieur Bennett souligne que les améliorations apportées au port, qui s'ajoutent à la possibilité de participer à sa gestion par l'entremise de l'Administration portuaire, ont convaincu un nombre suffisant de jeunes pêcheurs de rester dans la région pour assurer la prospérité future de Matheson Island et de son administration portuaire.

LA PATROUILLE COMMUNAUTAIRE DE PORT DE GRAVE

Un grand panneau bleu et blanc à l'entrée du port de Port de Grave indique aux visiteurs qu'ils entrent dans une zone de patrouille communautaire. Bill Ralph, directeur du port, explique que, dans cette zone, « tout le monde veille sur son prochain ».

Port de Grave dessert quelque 120 bateaux locaux et jusqu'à 50 bateaux additionnels pendant la saison des pêches. « Après quelques cas de vandalisme et de vol, nous [l'administration portuaire] avons décidé d'agir avant que les choses n'empirent », dit M. Ralph.

Une première réunion publique, tenue en mars 2002, a attiré 26 citoyens qui ont discuté du problème avec Marc Trioreau, l'agent de la GRC affecté à Port de Grave. Ils furent les « membres fondateurs » de la patrouille communautaire. « Nous avons maintenant 40 patrouilleurs inscrits au programme », ajoute M. Ralph.

Les séances d'information et de formation animées par la GRC enseignent les

rudiments du programme aux volontaires.

« Nous les encourageons à patrouiller leur secteur, à signaler les activités ou les véhicules suspects, et à noter les descriptions et les numéros de plaques », explique l'agent Danny O'Keefe, du détachement local de la GRC. Il souligne que les patrouilleurs communautaires n'ont pas de pouvoir d'arrestation. En cas d'activité suspecte, ils ne doivent pas affronter les maraudeurs mais signaler immédiatement leur présence à la GRC.

En plus de renforcer la présence de l'administration portuaire dans la communauté, le programme de patrouille communautaire rehausse la visibilité de la GRC, explique l'agent Trioreau. Avant, les agents ne se rendaient à Port de Grave qu'en réponse à un appel urgent. Maintenant, ils communiquent régulièrement avec le bureau de la patrouille communautaire. Ils peuvent donc donner suite aux préoccupations des citoyens avant que les problèmes s'aggravent.

« APRÈS QUELQUES CAS

DE VANDALISME ET DE VOL,

NOUS AVONS DÉCIDÉ D'AGIR

AVANT QUE LES CHOSES

N'EMPIRENT. »

Monsieur Ralph administre le programme à partir du bureau de l'Administration portuaire. « Aucun incident n'a été signalé depuis le lancement du programme », dit-il. La collectivité compte installer un panneau sur la route, à l'entrée de Port de Grave.

Pour plus d'information, communiquez avec Bill Ralph, au (709) 786-8560, ou avec les agents Trioreau ou O'Keefe, au 1 800 709-7267.

OYEZ! OYEZ!

Le Conseil consultatif de l'Administration portuaire de Freshwater publie maintenant un bulletin d'information semestriel de quatre pages.

Intitulé *Anchors Aweigh* (levons l'ancre), le bulletin propose des nouvelles régionales, des contacts utiles et la chronique « Kathan's Korner », rédigée par Alan Kathan, gestionnaire du secteur ouest.

La communication entre les membres du Conseil et les différents secteurs représente l'un des principaux défis auquel fait face le Conseil. La région centrale et de l'Arctique s'étend sur un vaste territoire qui comprend l'Ontario, le Manitoba, la Saskatchewan, l'Alberta, le Nunavut et les Territoires du Nord-Ouest. Étant donné que tous les membres n'ont pas accès à Internet et au courriel, le bulletin représente un excellent moyen de diffuser l'information importante.



Photo de Chad Skinner.

UNE VRAIE HISTOIRE DE PÊCHE

Bobby Strickland, de Burnt Islands, pêche sur la côte de Terre-Neuve

et du Labrador depuis plus de 35 ans. Il dit avoir vu de gros poissons en son temps, mais le flétan d'environ 190 kilos pêché le 30 juillet à une vingtaine de kilomètres au large de Burnt Islands remporte la palme. On voit ici la gigantesque prise à côté de Brian Collier, un employé de l'usine de traitement du poisson de l'Isle aux Morts.

Tiré d'un récit de Mandy Ryan, publié dans *The Gulf News*. Reproduit avec permission.

LE WEB VOUS TENTE?

Pourquoi votre administration portuaire aurait-elle besoin d'un site Web alors que le centre communautaire est à deux pas?

Parce qu'un site Web est bien plus qu'un babillard communautaire. Il peut comprendre des liens vers d'autres services gouvernementaux, des formules courantes téléchargeables, le texte de règlements, voire les heures d'ouverture de certains bureaux. Un site Web peut aussi tenir vos lecteurs au courant des dossiers qui concernent les administrations portuaires (AP) en leur proposant des liens vers des centres de recherche, des organismes de lobbying et d'entraide, et des agences de presse. Mieux encore, il peut vous mettre sur la piste de pièces et de services difficiles à trouver.

Même si les habitants de votre localité partagent un ordinateur (p. ex., celui de la bibliothèque), un site Web peut être utile en proposant des liens qui réduisent le temps consacré à la recherche en ligne.

Pour monter un site Web, il vous faut un ordinateur, un modem, l'accès à Internet et un progiciel de création de sites. Vous avez aussi besoin d'un hôte pour votre site. De nombreux hôtes Web offrent des services gratuits aux organismes sans but lucratif, aux individus ou à ceux qui sont abonnés à leur service de courriel.

Enfin, vous avez besoin d'une personne capable de monter votre site. Heureusement, de nombreuses petites entreprises offrent des services abordables dans ce domaine, sans compter les progiciels qui permettent aux non-initiés de construire

leur propre site. On ne compte plus le nombre de jeunes qui s'en servent à l'école.

Que pourrait contenir le site Web de votre AP ou de votre communauté? La réponse est fonction de la nature de votre communauté et de ses activités portuaires, mais les éléments suivants sont généralement utiles dans tous les cas :

- ▶ les coordonnées des membres du conseil de votre AP;
- ▶ les coordonnées du personnel des différents services et entreprises avec lesquels vous faites affaire régulièrement;
- ▶ une liste de liens vers des sites utiles, comme le site qui renferme les formules de demande de permis de pêche ou celui qui donne les prévisions météorologiques pour les cinq prochains jours;
- ▶ de l'information sur les installations et les activités touristiques de votre région.

Le site Web de l'Administration portuaire de Comox Valley (Colombie-Britannique), par exemple, renferme plusieurs de ces éléments (<<http://www.ComoxFishermansWharf.com>>). Il fournit un plan du port et de l'information sur les frais de mouillage et les installations, ainsi que sur les attraits touristiques, les boutiques et les restaurants. Ce service profite non seulement à l'AP et à la marina, mais à la collectivité entière.

DES PARTENAIRES CLÉS DANS L'INTERVENTION ENVIRONNEMENTALE

Un nouveau programme d'amélioration des plans d'urgence en cas de déversements met les outils nécessaires dans les mains de ceux qui en ont le plus besoin : les membres des administrations portuaires (AP).

Conçue pour aider les AP à améliorer leur planification et leur capacité d'intervention dans le domaine de la pollution maritime, la « Harbour Authorities Pollution Preparedness and Response Improvement Initiative » est un partenariat entre la Garde côtière canadienne (GCC), Industrie Canada, Environnement Canada et les AP de Terre-Neuve et du Labrador. Depuis le début de l'été, deux spécialistes donnent un cours d'une journée sur l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures dans les ports de la province, leur laissant une petite quantité de matériel de nettoyage.

« Nous avons déjà visité 61 ports cet été », dit Terry Harvey, surintendant intérimaire de l'Intervention environnementale à la GCC. Le programme, qui durera trois ans, couvrira les quelque 200 AP de la province.

Comme l'explique M. Harvey, la formation porte sur l'emploi du matériel de nettoyage, le signalement des déversements, les déversements de sources inconnues et la responsabilité des pollueurs. Les spécialistes discutent aussi de leur expérience avec les participants. À la fin du cours, l'AP signe une entente sur l'emploi du matériel et le réapprovisionnement durant une intervention d'urgence.

Le programme vise à sensibiliser et préparer les AP en leur fournissant matériel, soutien, conseils et formation, et à resserrer les liens qu'elles ont avec l'Intervention environnementale, protégeant ainsi davantage le milieu marin.

Pour plus d'information, communiquez avec Terry Harvey par téléphone, au (709) 772-3281, ou par courriel, à l'adresse <harveyt@dfo-mpo.gc.ca>.

DES ADMINISTRATI

Les membres des conseils des administrations portuaires (AP) de la région des Maritimes ont appris les secrets de la gouvernance et de la gestion d'un port lors d'un cours sur l'efficacité des conseils et des réunions, tenu l'hiver et le printemps derniers.

« Avant d'élaborer le cours, j'ai consulté les pêcheurs, explique Anne Camozzi du cabinet CORVID Enterprises Inc., une conseillère en gouvernance. Ils voulaient un cours simple et des exemples pratiques. »

Le premier module portait sur les règlements administratifs et le fonctionnement

LA FORMATION D'ÉQUIPES ET LA COMMUNICATION

L'Administration portuaire de « Puanteur-sur-Mer » a tenu une réunion mensuelle bordélique qui s'est terminée en queue de poisson, au grand plaisir des participants à la réunion annuelle du Conseil consultatif de l'Administration portuaire de Freshwater (CCAPF), en avril.

L'administration portuaire fictive était le fruit de l'imagination de M. Wray Pascoe, un conseiller en systèmes et spécialiste de la motivation qui a animé plusieurs ateliers sur la communication efficace et la formation d'équipes à l'occasion de la conférence de trois jours sur les affaires et la planification. Il explique : « J'ai créé [les personnages] pour donner des exemples divertissants de ce qui peut compromettre l'efficacité d'une réunion. »

Dans le cadre des ateliers, M. Pascoe s'est servi d'exemples, d'exercices et de discussions pour aborder divers sujets, dont :

- les différents styles de communication et leur effet sur le déroulement d'une réunion;
- le leadership et la formation d'équipes;
- la gestion des réunions;
- les caractéristiques d'une réunion réussie, dont des priorités préétablies, le consensus et une orientation claire des travaux du groupe.

Monsieur Pascoe a ensuite animé une séance de remue-méninges pour établir les cinq priorités du comité de direction pour cette année (voir l'encadré).

Tous les participants étaient enchantés. Contrairement à la conférence de l'an dernier qui, bien qu'intéressante, n'avait pas donné de résultats concrets, celle de cette année a permis aux participants

d'établir un mandat clair pour leur comité de direction et d'apporter une réelle contribution aux travaux de l'Administration portuaire.

La séance de clôture améliorée (?) de la réunion de l'Administration portuaire de « Puanteur-sur-Mer » a encouragé les participants à ramener dans leurs bagages les leçons apprises durant la conférence.

Les cinq priorités du CCAPF

1. En collaboration avec les autorités régionales des PPB, assurer l'augmentation du financement au moyen d'une formule juste et équitable.
2. Insister auprès des PPB pour qu'ils continuent à payer les primes d'assurance responsabilité civile après 2003, et leur demander de protéger les membres du conseil et les dirigeants de l'Administration portuaire en leur fournissant également une assurance responsabilité civile.
3. Demander que le bureau de Winnipeg des PPB compte suffisamment d'employés pour fournir aide et formation aux administrations portuaires, faciliter la communication (bulletins d'information, réunions, conférences) et établir des administrations portuaires pour les ports qui n'en ont pas.
4. Effectuer les réparations, les travaux d'entretien et les opérations de dragage nécessaires à l'amélioration des ports qui ne sont pas sécuritaires, et construire les installations qui répondent aux besoins des pêcheurs commerciaux.
5. Assurer la liaison avec la Garde côtière canadienne pour améliorer la sécurité de la navigation maritime et faire en sorte que chaque port soit doté d'aides à la navigation adéquates.

ONS PORTUAIRES BIEN GÉRÉES

d'un conseil. Selon M^{me} Camozzi, le langage juridique empêche souvent les conseils d'administration de bien comprendre leurs obligations et leurs responsabilités légales. C'est pourquoi elle a inclus dans le cours un volet sur le rôle de l'AP, ses règles et les mesures qui peuvent rehausser l'efficacité de son conseil.

Le deuxième module consistait en une discussion sur les principaux problèmes auxquels sont confrontées les AP, par exemple le non-respect des règlements et le non-paiement des frais de mouillage.

Les participants se sont ensuite penchés sur l'élaboration de politiques et de procédures, une suite logique à la discussion de la matinée. Dans le cadre de ce troisième module, M^{me} Camozzi a expliqué que les politiques permettent de déterminer le but des opérations portuaires, de décrire la façon de les mener à bien et de les justifier, en donnant l'exemple suivant : « Tous les membres du port doivent garer leur véhicule dans les aires réservées à cet effet, afin d'assurer la sécurité des piétons ». Par contre, selon M^{me} Camozzi, les procédures

sont un moyen de faire respecter les politiques et de déterminer la pénalité en cas de non-conformité : « Les véhicules qui ne sont pas garés dans les aires de stationnement seront remorqués aux frais et risques de leurs propriétaires ».

Le quatrième et dernier module portait sur la gestion efficace des réunions. Étant donné que le cours était structuré comme une réunion, avec des objectifs précis et la prise de notes, les participants ont vite reconnu l'importance des ordres du jour et des procès-verbaux.

LES LOIS ENVIRONNEMENTALES À CONNAÎTRE



En plus de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* et de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, plusieurs

lois fédérales régissent la protection de l'environnement dans les ports pour petits bateaux et dans leurs environs. Voici certains renseignements utiles contenus dans quelques-unes de ces lois.

La *Loi sur les pêches* renferme plusieurs sections que vous devriez connaître, dont celles qui portent sur les sujets suivants :

- ▶ Vous devez obtenir l'autorisation de Pêches et Océans Canada (MPO) avant d'entreprendre toute activité, sauf la pêche, qui pourrait détruire les stocks de poisson.
- ▶ Le MPO doit autoriser tous les travaux qui sont susceptibles de nuire à l'habitat du poisson ou de le détruire, par exemple le dragage et l'élimination des déblais de dragage, et la construction et la démolition des quais, des brise-lames et des structures de rétention.
- ▶ Il est interdit de déverser des substances nuisibles dans les plans d'eau où vivent des poissons.

LA LOI SUR LES PÊCHES

RENFERME PLUSIEURS

SECTIONS QUE VOUS DEVRIEZ

CONNAÎTRE.

La *Loi sur les ports de pêche et de plaisance* porte sur les questions environnementales associées à l'administration des ports pour petits bateaux, notamment l'élimination des déchets, l'utilisation de substances dangereuses, l'élimination des eaux usées et le transfert de carburant.

La *Loi sur la marine marchande du Canada* interdit le rejet direct dans les plans d'eau d'ordures, d'huile et de substances huileuses, d'eau de cale ou de ballast, ou des polluants énumérés dans les règlements sur

les substances polluantes. Le déversement direct d'eaux usées dans certains plans d'eau est également interdit, bien que cette interdiction ne s'applique pas aux déchets de cuisine et aux eaux usées des installations de lavage.

Votre bureau régional peut vous aider à déterminer quelles lois s'appliquent aux activités qui se déroulent dans votre port et à obtenir les autorisations nécessaires pour les travaux qui pourraient affecter l'environnement.



CHER HARBY

Qu'est-ce qu'une vérification de sécurité, et à quoi sert-elle?

La vérification de sécurité permet de prévoir les « pépins » qui peuvent arriver dans n'importe quel milieu de travail et de proposer des moyens de prévenir les accidents en créant un lieu de travail sécuritaire.

Les vérificateurs déterminent la nature du travail, la présence de produits ou de matériel dangereux, le mouvement des personnes et des machines, et la présence d'autres dangers potentiels. La commission du travail de votre province ou territoire peut vous expliquer comment effectuer votre propre vérification de sécurité ou vous donner le nom de consultants dans ce domaine.

Si nous procédons nous-mêmes à la vérification, que devons-nous vérifier?

La signalisation. Les gens de passage au port, comme les acheteurs ou les fournisseurs commerciaux, doivent parfois se servir de machinerie lourde ou légère au port. Assurez-vous que soient affichés des instructions et des avertissements clairs et faciles à comprendre sur ou à côté de chaque machine. Marquez les manettes ou commutateurs importants à l'aide de peinture ou de ruban rouge.

Les surfaces où marchent les gens. Les produits du poisson et l'huile peuvent rendre les quais de bois ou de béton extrêmement glissants. Les gens qui circulent sur le quai peuvent s'accrocher dans un tas de matériel de pêche ou d'outils. Les substances renversées sur le sol doivent être nettoyées rapidement et le matériel de nettoyage (broyaux, balais, sable) doit être facilement accessible. Au besoin, placez des panneaux rappelant aux gens de ranger leur matériel et fournissez-leur une aire de rangement à proximité des aires de travail.

Le mouvement et le rangement du matériel. Assurez-vous que l'aire de rangement ne compromet pas la circulation des véhicules et des piétons, et que le matériel est entassé ou fixé au sol de façon sécuritaire. Avant de déplacer du matériel, assurez-vous que la voie est libre entre le quai et l'aire de rangement, que les lignes de visibilité ne sont pas obstruées et que l'opération ne compromettra pas la circulation.

La planification de la sécurité. Préparez-vous en élaborant un plan de sécurité. Établissez des procédures normalisées qui décrivent avec précision les opérations courantes du port, et assurez-vous que les opérateurs de l'extérieur ont leur propre plan de sécurité. Assurez-vous aussi qu'au moins une personne présente sur les lieux a une formation à jour en secourisme, y compris en RCP, et qu'il y a toujours une trousse de premiers soins complète au port.