



SOINTULA : UN PORT À L'IMAGE DE LA COLLECTIVITÉ

Lorsqu'en 1989, à l'occasion d'une pêche au large d'Estevan Point sur la côte ouest de l'île de Vancouver, l'équipage du chalutier *Northisle* ramena à la surface une ancienne ancre, le patron de pêche, Jimmy Erickson, voulut immédiatement la rejeter par-dessus bord. Un membre d'équipage, Calvin Siider, le convainquit que cette immense pièce de métal rouillé avait une valeur historique et rapporta l'ancre à Sointula, son port d'attache.

Là-bas, un expert examina l'ancre et déclara qu'elle avait été fabriquée en Angleterre entre 1750 et 1800. Dans les récits du voyage exploratoire du capitaine Cook sur la côte ouest de l'Amérique du Nord en 1776, on raconte que, pendant que le navire *Resolution* était amarré dans la région d'Estevan Point, trois lignes d'ancrage se brisèrent au cours d'une tempête. Aucun doute pour les habitants de Sointula : la trouvaille de Calvin Siider était l'une des trois ancres du capitaine Cook!

Cette ancre est maintenant la pièce centrale du monument commémoratif qui a été érigé en l'honneur des pêcheurs de Sointula à l'été 2002. « La plupart des ports de mer ont un monument en l'honneur des pêcheurs disparus en mer, et nous avons pensé que cette ancre conviendrait tout à fait au nôtre », explique Dick Michelson, président de l'Administration portuaire Lions de l'île Malcolm.

Sointula se trouve sur la petite île de Malcolm, au large de la pointe nord-est de l'île de Vancouver. Son nom (qui signifie « harmonie » en finnois) révèle les origines de cette communauté du mouvement utopique qui fut fondée par des mineurs finlandais. Leur chef était un dramaturge



Port de Sointula. Une ancre (encadré), qui aurait appartenu à l'un des navires du capitaine Cook, orne le monument érigé dans le port en l'honneur des pêcheurs disparus. Photos de Kelly Edwards

charismatique à fortes tendances socialistes, du nom de Matti Kurikka. En 1901, son entreprise, la Kalevan Kansa Colonisation Company Limited, reçut une terre de la Couronne sur l'île Malcolm.

Comme ce fut le cas de bien des communautés de ce mouvement, les choses tournèrent au vinaigre. La terre se révéla inculte, un incendie fit 11 morts et détruisit le centre communautaire, un contrat de construction de pont mena la communauté à la faillite et une entreprise d'exploitation forestière échoua. Quand Kurikka donna sa démission comme chef, un grand nombre de colons quittèrent l'île. Ceux qui restèrent devinrent pêcheurs. Au fil du temps, ils bâtirent une solide économie autour de la pêche commerciale, de la transformation du poisson et de l'exploitation forestière.

La pêche au saumon, au flétan, à la crevette et au bar d'Amérique est le pivot de l'économie de Sointula, une petite ville

d'environ 1 000 habitants. « Nous avons la plus grande flottille de pêche, par habitant, de toute la Colombie-Britannique », affirme Lorraine Williams, la directrice du port. Cent vingt-quatre bateaux y mouillent, dont la majorité sont des bateaux de pêche commerciale en règle. Les autres sont des remorqueurs, des embarcations de plaisance et un traversier qui fait la navette entre l'île Malcolm et l'île de Vancouver.

En 1993, lorsque le gouvernement fédéral aborda les autorités locales à propos de la création d'une administration portuaire, elles avaient déjà entrepris la construction d'un brise-lames de pierre, de têtes de quai et de pontons flottants pour améliorer les installations. Comme l'explique M. Michelson, le Club Lions de l'île Malcolm était le seul groupe de cette collectivité à l'esprit indépendant disposé à se charger

Suite à la page 2

EXAMEN ANNUEL DU MANDAT DU CCNAP

Les 14 et 15 novembre 2002 a eu lieu, à St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador), la quatrième réunion du Comité consultatif national des administrations portuaires (CCNAP). Après un accueil chaleureux de la part de leurs hôtes, les membres du CCNAP et les représentants de la Direction des ports pour petits bateaux (PPB)

Sointula

suite de la page 1

de la gestion d'un port qui, dans l'esprit de tous, fonctionnait très bien.

Mais, selon M. Michelson, le port a tiré profit de la création de l'administration portuaire. « La pêche commerciale et la navigation de plaisance nous tiennent passablement occupés du printemps à l'automne, dit-il. Nous devons être sur les lieux pour suivre l'activité tout au long de l'année. » Et une gestion locale du port — un élément clé du programme Ports pour petits bateaux — convient parfaitement au tempérament indépendant de Sointula et de ses pêcheurs.

ont entamé avec enthousiasme une rencontre de deux jours, désireux d'échanger leurs idées et de promouvoir l'adoption de meilleures pratiques de travail au sein des administrations portuaires.

Les principaux points à l'ordre du jour étaient l'examen annuel du mandat du CCNAP et une discussion sur le fonctionnement de ce comité. Les participants ont confirmé le fait que c'est à titre de comité consultatif que le CCNAP fonctionne le plus efficacement, en fournissant de l'information et des conseils au personnel des PPB. Devant ce constat, les membres ont remis en question la formule des réunions semestrielles du CCNAP : en effet, jusqu'à présent, ils se sont avant tout servis de ces réunions pour se tenir mutuellement au courant des questions qui reviennent périodiquement. Les membres ont relevé d'autres questions dont ils aimeraient discuter lors des réunions à venir.

Mais, pour tirer plein parti de ces discussions, les membres doivent connaître à l'avance l'ordre du jour des réunions afin d'en discuter avec leur conseil consultatif régional ou leur association. Ainsi, ils pourraient représenter fidèlement le point

de vue de toutes les administrations portuaires, plutôt que leur seule opinion ou expérience. Ce débat a été au cœur de la réunion; il témoigne de l'engagement des membres envers le développement continu du CCNAP et de leur désir d'en rehausser l'efficacité.

Le reste des discussions a été consacré aux questions courantes telles que la fatigue au sein des administrations portuaires, les assurances et le projet pilote de diversification des modes de prestation des services. Au cours de la soirée précédant la réunion, les membres ont réélu le président Osborne Burke, le vice-président Rick Hill et la secrétaire Melanie Sonnenberg.

Durant leur séjour, les membres n'ont pas passé tout leur temps à parler d'affaires. Les hôtes de la réunion ont fourni l'illustration de la proverbiale hospitalité terre-neuvienne; les membres ont eu droit à une réception à la fin du premier jour, et ils ont passé la journée suivant la réunion à visiter Petty Harbour, Port de Grave, Harbour Grace, Bay Bulls et Tors Cove.

La prochaine réunion du CCNAP aura lieu aux Îles-de-la-Madeleine (Québec) au début du mois de mai.

Forum des administrations portuaires, vol. 9, n° 1

Rédactrice en chef : Tara Hartley
Corédactrice en chef : Linda Brisebois
Rédactrice adjointe : Monia Charlebois
Collaboratrices : Lisa Dyche et Erin Sloan
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 2003

ISSN 1203-5564

Imprimé sur du papier recyclé



NOTRE SITE FAIT PEAU NEUVE

Nous avons repensé le site des Ports pour petits bateaux du Ministère des Pêches et des Océans à la lumière du programme Gouvernement en direct — Normalisation des sites Internet, et en fonction des besoins de nos administrations portuaires. Même si la majeure partie des renseignements antérieurs y sont toujours, nous avons donné de nouveaux noms à de nombreuses pages. N'oubliez donc pas de mettre vos signets à jour. Vous n'avez qu'à visiter notre nouveau site : <http://www.dfo-mpo.gc.ca/sch>. N'hésitez pas à nous faire part de vos commentaires et suggestions pour l'amélioration du site.

MOT DE LA RÉDACTRICE

Je suis enchantée de voir tant de beaux articles dans ce numéro du *Forum des administrations portuaires*. C'est un grand plaisir pour moi que de pouvoir vous aider à partager ces récits avec vos collègues.

Je suis très reconnaissante envers tout le personnel du bureau de la région du Pacifique pour son hospitalité, et particulièrement envers Stacey Martin et Levi Timmermans qui ont si bien organisé tous les détails de ma visite.

Tara Hartley

DES PÊCHEURS DE BONNE VOLONTÉ

Grâce à de longues consultations et à la bonne volonté de tous, les pêcheurs autochtones et non autochtones du port de Richibucto (Nouveau-Brunswick) ont réussi à collaborer pour le bien de leurs collectivités.

« Ce qui a été fait là-bas pourrait servir de modèle pour le reste du Canada », assure Maurice Girouard, directeur du programme de développement des ports autochtones dans la région des Maritimes. L'équipe qu'il dirigeait, formée de représentants des Ports pour petits bateaux, d'autres secteurs de Pêches et Océans Canada, du bureau local du député et du syndicat de pêcheurs, a collaboré avec les membres de la collectivité pour restructurer l'administration portuaire et établir une liaison entre les différents intéressés.

C'est à la suite de la décision Marshall, en septembre 1999, que les problèmes ont commencé. Cette décision accordait aux Autochtones le droit de pêcher pour leur consommation et pour se procurer un revenu modéré. La pêche pour consommation humaine débute plusieurs semaines avant la pêche commerciale; ce point a soulevé beaucoup d'inquiétudes chez les pêcheurs non autochtones, qui craignaient une forte concurrence pour des stocks de plus en plus limités de poissons.

Après la décision Marshall, la taille et la composition de la flottille de pêche de Richibucto ont changé radicalement. En décembre 2001, la flottille initiale de bateaux de pêche (42 dirigés par des non-Autochtones et 5, par des Autochtones) était passée à 63 bateaux, dont 22 commandés par des non-Autochtones.

Devant cette transformation de la flottille et les tensions grandissantes dans la collectivité, il est devenu évident qu'il fallait assurer une représentation égale au conseil de l'administration portuaire pour qu'il soit un reflet plus juste des utilisateurs du port, comme l'explique M. Girouard. De plus, le conseil a constaté le besoin de plus en plus urgent d'offrir des services en trois langues : français, anglais et Mi'kmaq.

« À l'heure actuelle, le port de Richibucto fonctionne bien, même si la flottille de pêche a encore grandi et qu'elle compte maintenant 86 bateaux de pêche commerciale et environ 50 embarcations de plaisance », affirme un pêcheur de Big Cove, Cyril Polchies, le nouveau président de l'Administration portuaire de Richibucto. Le conseil s'est doté d'une nouvelle structure qui tient compte des intérêts et des préoccupations de tous les groupes. Des travaux de construction, devenus très nécessaires, ont été entrepris pour agrandir et améliorer les installations portuaires.

Comment a-t-on réussi à renverser la situation? « Par la collaboration et la bonne volonté de tous, répond M. Girouard. Nous voulions tous éviter la confrontation, mais pas à n'importe quel prix. » Il était évident que pour régler les problèmes de la collectivité, il fallait trouver une solution équilibrée et équitable pour tous.

Ainsi, explique M. Polchies, « l'assurance fournie par les ministères provincial et fédéral que toutes les activités de pêche seraient assujetties aux règlements et étroitement surveillées a beaucoup aidé à apaiser les tensions ».

La restructuration du conseil de l'administration portuaire a été la clé de la solution.

Le conseil comprend dorénavant trois membres autochtones et trois membres non autochtones qui représentent les pêcheurs, deux membres qui représentent les plaisanciers et un membre de chacune des organisations suivantes : la chambre de commerce, l'association d'aide aux entreprises, les exploitants d'entreprises situées dans le port, la Ville de Richibucto et les collectivités autochtones de Big Cove et d'Indian Island. En vertu du nouveau règlement administratif, les postes du comité de direction doivent être répartis à nombre égal entre les Autochtones et les non-Autochtones.



De nouvelles maisons pour de vieilles cloches

L'église anglicane historique de St. Nicholas à Torbay (Terre-Neuve-et-Labrador) sera bientôt ornée d'une nouvelle tour en acier, d'une hauteur de 2,5 mètres, qui abritera la cloche de brume de Lord's Cove, donnée par la Garde côtière canadienne en 2000 après qu'elle eut été endommagée par l'ouragan Michael cette même année. « Les traditionnelles cloches de brume sont progressivement remplacées par des carillons électroniques », explique Gerry Hayes, directeur des opérations et du développement de la Ville de Torbay, qui a organisé le don de la cloche. « C'était trop dommage de voir ces cloches historiques tout simplement jetées à la poubelle ». Un projet semblable est en cours à l'île Fogo. Photo de Ben Hansen

BIENVENUE À LA BASSE CÔTE-NORD ET AU LABRADOR!

C'est sous un ciel radieux qu'a eu lieu, du 16 au 20 septembre 2002, la tournée des ports de la Basse Côte-Nord et du Labrador. Celle-ci devait permettre à Robert Bergeron, directeur général, Ports pour petits bateaux, Gervais Bouchard, directeur régional, région du Québec, et Bill Goulding, directeur régional, région de Terre-Neuve et du Labrador de visiter les installations de ces ports et de rencontrer les membres de leurs administrations portuaires.

« La plupart des administrations portuaires de ces secteurs fonctionnent dans l'isolement créé par la géographie et l'absence d'infrastructure routière, explique M. Bergeron. Nous voulions nous rendre sur place pour rencontrer les gens et discuter avec eux de leurs préoccupations. »

Messieurs Bergeron, Bouchard et Goulding se sont déplacés principalement en hélicoptère. Au cours des deux premières journées, ils ont fait la tournée des ports de la Basse Côte-Nord, dont Rivière-au-Tonnerre, Mingan, Havre Saint-Pierre et les quatre ports qui forment la nouvelle Administration portuaire globale du secteur est de la Basse Côte-Nord (Old Fort Bay, Middle Bay, Baie de Brador et Blanc-Sablon). Richard Chénier, agent de programme pour la Côte-Nord, les accompagnait.

Au cours des trois dernières journées, les chefs de secteur Jim Cheeseman et Wayne Bungay, responsables du sud et du nord du Labrador respectivement, se sont joints au groupe pour la tournée des ports de leurs secteurs, dont L'Anse-au-Clair, Forteau, L'Anse-au-Loup, St. Lewis, Makkovik et Nain.

Lors de leur passage à Blanc-Sablon, les visiteurs ont été conviés à un dîner avec des membres de l'Administration portuaire globale du secteur est de la Basse Côte-Nord et des administrations portuaires de L'Anse-au-Clair, de L'Anse-au-Loup et de Forteau. Ce fut une soirée marquée au coin de la convivialité, de la détente et des échanges interrégionaux.



De gauche à droite, Wayne Bungay, Robert Bergeron, Bill Goulding et Gervais Bouchard admirent le paysage durant leur tournée de la Basse Côte-Nord et du Labrador. Ils sont photographiés ici sur un pont qui traverse la rivière Pinware, au Labrador.

L'HISTOIRE EN PEINTURE

L'édifice de la plate-forme de pêche communautaire de Portugal Cove South se distingue de ses voisins de la côte est de Terre-Neuve. Cinq murales de 1,25 m sur 2,5 m représentant des scènes typiques du début du XX^e siècle ornent ses



murs. « Ce sont comme des fenêtres ouvertes sur le passé », explique Charlene Power, secrétaire de l'Administration portuaire de Portugal Cove South. Peintes par Nora Coombs en 2000 dans le cadre d'un projet de création d'emplois, ces murales suscitent un sentiment de fierté chez les habitants de la petite ville. Elles attirent aussi les touristes — jusqu'à 100 par jour — désireux de découvrir la vie des pêcheurs de Terre-Neuve et de leurs familles. « Il y en a même qui sont venus chez moi pour obtenir des reproductions », déclare M^{me} Coombs.



Cinq murales représentant des scènes typiques du début du XX^e siècle ornent les murs de l'édifice de la plate-forme de pêche de Portugal Cove South (Terre-Neuve-et-Labrador).



LE CCAPF RESSERRE SES LIENS AVEC LA GCC

Le mandat en cinq points du Conseil consultatif de l'Administration portuaire de Freshwater (CCAPF) (décrit dans le numéro d'octobre 2002 du *Forum des administrations portuaires*) vise à resserrer les liens entre les administrations portuaires et la Garde côtière canadienne (GCC) afin d'améliorer la sécurité nautique, et à s'assurer que chaque port de la région centrale et de l'Arctique dispose d'aides à la navigation adéquates.



CONFÉRENCE DES AP DES MARITIMES

La quatrième Conférence des administrations portuaires des Maritimes s'est tenue les 4 et 5 mars à Charlottetown. Qualifiée de grand succès, elle a fourni une excellente occasion pour les membres, le personnel des Ports pour petites bateaux, les organismes provinciaux et les partenaires du secteur privé de discuter des défis qui se posent aux administrations portuaires et de souligner l'importante contribution qu'apportent au programme les nombreux bénévoles dévoués. Les participants ont discuté, entre autres, des moyens de rehausser la visibilité du programme, tant au sein de Pêches et Océans Canada qu'à l'extérieur, et de renouveler l'intérêt et la fierté des communautés à son égard. Lisez le prochain numéro du Forum des administrations portuaires pour en savoir davantage sur la conférence et sur d'autres activités en cours dans les Maritimes.

« Notre région est vaste, affirme Bruce Benson, président du CCAPF. Les compressions budgétaires et la pratique de plus en plus courante de confier les travaux d'entretien à des sous-traitants font en sorte que bien des ports de la région centrale et de l'Arctique ne voient jamais de représentants de la GCC. Bon nombre ne savent peut-être même pas que la GCC peut leur offrir des services et de l'aide. »

Quels types de services et d'aide la GCC offre-t-elle? « La Garde côtière est toujours prête à répondre aux questions et aux préoccupations des administrations portuaires, à les conseiller et à recommander des fournisseurs pour les aides à la

navigation et les pièces de remplacement », répond Bob Jackson, surintendant du Programme d'aides à la navigation de la GCC dans la région centrale et de l'Arctique. Il explique que l'administration portuaire est responsable des aides à la navigation qui se trouvent à l'intérieur des limites du port (elles-mêmes définies par le bail), tandis que celles qui se trouvent hors des limites du port relèvent de la GCC. (Pour plus d'information sur la façon dont ces responsabilités sont assumées concrètement dans la région de Terre-Neuve-et-Labrador, voir la page 3 du numéro de juillet 2002 du *Forum*).

L'ADMINISTRATION PORTUAIRE DE BELLEORAM A SON HÉROS

Steward May, secrétaire de l'Administration portuaire de Belleoram, a été honoré pour ses nombreuses années de bénévolat lors du congrès annuel de la Fédération des municipalités de Terre-Neuve-et-Labrador, tenu en novembre 2002. Monsieur May a reçu le prix du service municipal du ministère des Affaires municipales et provinciales de Terre-Neuve-et-Labrador, et la médaille du bénévolat de la Confédération du Gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador.

Les activités bénévoles de M. May au sein de sa communauté remontent à plus de 20 ans. L'une de ses plus grandes réalisations, lorsqu'il était maire de Belleoram, a été de créer une bibliothèque pour la ville et de faire l'achat de livres pour les bibliothèques et les écoles le long de la côte sud de Terre-Neuve. Il fait actuellement du bénévolat auprès de 18 organisations locales, notamment l'Église anglicane St. Lawrence, la loge orangiste, les pompiers volontaires de Belleoram et l'Administration portuaire.

NOUVELLES FICHES ENVIRONNEMENTALES POUR LES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES

Présentée à la conférence annuelle de la région du Pacifique, en janvier, la nouvelle série de fiches environnementales préparée par la région du Pacifique des Ports pour petits bateaux vise à appuyer les activités de dépollution des ports de la région, à sensibiliser davantage les utilisateurs aux questions environnementales et à mieux gérer ces questions dans les ports de la région du Pacifique.

Conçues en fonction des administrations portuaires, ces fiches traitent de notions environnementales, décrivent les pratiques exemplaires de gestion et proposent des lignes directrices applicables aux projets portuaires. Sous forme de circulaires d'une page, elles portent sur des sujets comme les plans de gestion de l'environnement, les toilettes des ports, les installations de vidange des bateaux et la gestion des eaux de pluie.

GRANDS VOILIERS ET GRANDES FOULES

Le port de Steveston, près de Richmond (Colombie-Britannique), accueille quelque 600 bateaux, ce qui en fait est le plus gros port de pêche commerciale au Canada. Malgré cela, son administration portuaire a eu les mains pleines quand 24 grands voiliers ont accosté au port au début d'août, pour le Retour des grands voiliers 2002 de Richmond.

« Nous avons reçu plus de 400 000 visiteurs en quatre jours, s'exclame Bob Baziuk, gestionnaire des opérations. Le

plus grand nombre de visiteurs qu'on avait vu auparavant, dans le village de Steveston, avait été de 40 000 pour le festival annuel du saumon! »

Plusieurs mesures ont permis d'assurer le fonctionnement normal du port pendant le déferlement de visiteurs. « Ma principale responsabilité consistait à continuer d'offrir les services portuaires aux pêcheurs pendant ce temps », explique M. Baziuk. Étant donné la grandeur du port, il a réussi à faire en sorte que la plupart des activités

reliées à l'événement se déroulent loin du secteur commercial. À l'exception de l'espace réservé aux grands voiliers eux-mêmes, on n'a pas offert de postes de mouillage supplémentaires aux visiteurs. Les routes d'accès ont été gardées libres, et les employés à temps partiel de l'administration portuaire ont fait des heures supplémentaires pour aider au maintien de la sécurité. Finalement, on a remis aux pêcheurs des cartes d'identité pour qu'ils puissent avoir un accès privilégié au port.



Foule rassemblée au parc Garry Point de Steveston pour regarder la parade des 24 grands voiliers, en août dernier (ci-dessus). Plus de 400 000 personnes ont assisté à l'événement d'une durée de quatre jours. Le *Nippon Maru* (à gauche). Photos de Bob Baziuk

Le court été du Labrador

UNE PÉRIODE OCCUPÉE POUR LES AP

Les étés sont courts mais occupés dans les ports du Labrador. La pêche, les travaux de construction et de réparation, et la livraison d'aliments, de combustible et d'autres biens de consommation doivent tous se faire pendant la courte période de quatre à six mois qui va du départ des glaces des ports, qui ne se produit parfois pas avant la mi-juillet, au gel qui survient au début du mois de décembre.

« Nous [Ports pour petits bateaux et administrations portuaires] cherchons constamment des moyens d'accomplir le plus possible dans le peu de temps que nous avons », explique Wayne Bungay, chef de secteur pour la région de Terre-Neuve (centre) et du Labrador.

Un exemple récent est le projet d'agrandissement et de réfection du quai de Makkovik sur la côte est du Labrador, où l'on a eu recours à plusieurs moyens pour être le plus efficace possible. Les nouveaux pieux de défense devant le quai protègent efficacement contre les vagues qui, auparavant, venaient recouvrir les bateaux accostés au quai. Des panneaux-plancher de béton ont accéléré les travaux et amélioré la surface du quai.

« Nous avons fabriqué d'avance le plus grand nombre possible de composantes », déclare Gordon Spencer de Waterworks Construction (Halifax). Parmi les composantes préfabriquées, on trouvait un gabarit de métal pour l'amarrage des

pieux, des panneaux-plancher de 3 m sur 3,7 m et des formes pour le coulage de la structure de liaison. Cette entreprise a également prémélangé 400 tonnes de béton, tassées dans des sacs de 1 400 kg et prêtes à mélanger dans une bétonnière.

Tout ce matériel, y compris des installations électriques prêtes à brancher au réseau local et à alimenter le quai, a été chargé sur une barge à Halifax et transporté à Makkovik. Il est arrivé juste à temps pour le début de la saison de construction dans le secteur, le 1^{er} août 2002. Les travaux sur le quai en coude de 68 m se sont terminés juste avant le retour des glaces, la première semaine de décembre.

ÉPARGNER TOUT EN PROTÉGANT L'ENVIRONNEMENT

Les progrès dans le domaine du dragage et de la construction marine permettent aux administrations portuaires non seulement de mieux protéger l'environnement, mais souvent d'épargner temps et argent.

Au cours des 10 dernières années, le nombre de grues utilisées pour les travaux de dragage a diminué, explique l'ingénieur marin Brian Riggs, de la Riggs Engineering Ltd. (Ontario). Les opérateurs de grues compétents se font de plus en plus rares, et les grues ont été remplacées en partie par des rétrocaveuses. En effet, certaines rétrocaveuses sont munies d'un bras rétro d'une longueur pouvant atteindre 18 m, ce qui leur donne une portée presque équivalente à celle des grues.

Le dragage hydraulique gagne aussi en popularité. Cette méthode, qui permet d'aspirer l'eau et les sédiments du fond marin, n'était autrefois utilisée que pour les travaux de grande envergure. Selon la composition du matériel à enlever et les probabilités qu'il soit contaminé par des antiparasitaires agricoles ou des métaux lourds, les déchets sont soit rejetés dans l'eau à une distance appropriée du quai ou rejetés sur la grève et filtrés pour recueillir les sédiments. Une fois le dragage terminé, l'entrepreneur verse l'eau dans le port et repart avec l'équipement lourd.

Monsieur Riggs ajoute que les entrepreneurs utilisent de plus en plus des géotextiles spécialement conçus pour retenir le limon. Suspendus à la périphérie de l'aire de dragage par des flotteurs, ils empêchent les sédiments remués durant le dragage de s'infiltrer ailleurs, ce qui réduit l'incidence environnementale des opérations.

Lorsque les conditions environnementales le permettent, les entrepreneurs ont aussi recours à la technique du « sillage », ajoute Adrian Rowland, ingénieur de la région du Pacifique des Ports pour petits bateaux. Cette technique fait appel au déplacement créé par l'hélice d'un remorqueur pour « pousser » le sable fin hors du bassin du port et jusqu'au régime sédimentaire naturel. Rapide, facile et économique,

le dragage par sillage peut être effectué tous les ans, permettant de ne déplacer que la quantité de matériel nécessaire au maintien de conditions sécuritaires dans le port. « C'est un peu comme balayer un trottoir, explique M. Rowland. La technique du sillage peut remplacer des méthodes qui, vu leur coût élevé, servent moins souvent mais déplacent beaucoup plus de matériel et ont une incidence encore plus marquée. Lors d'importantes opérations de dragage, les entrepreneurs ont tendance à en faire trop, avec les conséquences qu'on sait pour l'environnement. »

Les techniques de construction marine ont elles aussi évolué.

« À notre connaissance, l'utilisation de panneaux-plancher en béton précontraint pour l'agrandissement du quai au port de Makkovik (Terre-Neuve-et-Labrador) représentait une première pour Travaux publics [et Services gouvernementaux Canada] et pour les installations côtières de la province », de dire Gordon Spencer, vice-président de la Waterworks Construction (Halifax), la compagnie chargée des travaux. Cette méthode novatrice coûte aussi cher que les autres mais, côté qualité, la différence est remarquable. »

« La fabrication en usine des panneaux-plancher a permis un contrôle de la qualité

qui est impossible sur le chantier », explique M. Spencer. Le béton nécessaire à la fabrication de chaque panneau de 3 m x 3,7 m a été coulé sur une grande plaque vibrante qui permet unamage plus efficace que les méthodes traditionnelles. Les panneaux, d'une épaisseur de 20 cm, ont ensuite été étuvés et finis avec précision. Une fois sur le chantier, les ouvriers ont pu les aligner et y insérer les conduites électriques nécessaires à l'alimentation de la jetée et à l'éclairage du quai.

De nos jours, explique aussi M. Rowland, des systèmes de captage sont souvent installés lors de la réfection ou de la construction des panneaux-plancher des quais. Ces systèmes captent les eaux de ruissellement des quais et des aires de travail pour éviter une contamination possible de l'environnement. Ces eaux se déversent dans un égout qui permet de traiter les déversements et les sédiments contaminés.

Monsieur Rowland ajoute qu'une technique simple et novatrice de construction de brise-lames flottants a été mise au point pour les administrations portuaires de la région du Pacifique. Des conduites de gaz recyclées de 1 m de diamètre sont assemblées en paires continues, comme la coque d'un catamaran, et peuvent être recouvertes de panneaux-plancher.

De nouvelles techniques de dragage au banc d'essai

De nouvelles techniques de dragage assurent la circulation sécuritaire dans deux ports pour petits bateaux du lac Érié. La chute récente du niveau de l'eau dans les Grands Lacs et l'accumulation normale des sédiments font du dragage une nécessité.

Durant des travaux de dragage effectués à l'automne 2002 dans le port de Wheatley, un « rideau » de géotextile a permis de contenir le limon soulevé par les opérations pour qu'il ne se répande pas dans les eaux avoisinantes. Ce port de trois bassins est situé à l'embouchure de Muddy Creek, et le dragage aurait pu entraîner la contamination du cours d'eau par des antiparasitaires agricoles ou des métaux lourds. Les déchets de dragage, remontés à la surface au moyen d'une rétrocaveuse à bras rétro, ont été transportés dans des barils étanches jusqu'au site d'enfouissement municipal.

Au port d'Erieau-Rondeau, un système de pompage hydraulique permettra d'enlever le sable accumulé depuis 25 ans. Selon George Melton, directeur du port, cette accumulation réduit à 1,5 m le dégagement dans certaines parties du chenal. Les travaux doivent commencer au printemps.

LE PORT DE GRANDE-ENTRÉE FAIT PEAU NEUVE

En 2002, le rêve de l'Administration portuaire de Grande-Entrée s'est enfin réalisé : son port de pêche a été agrandi.

Les installations de Grande-Entrée ont été aménagées au début des années 1970 pour accueillir 60 bateaux dont les dimensions, à l'époque, étaient d'environ 9 m x 3 m. Trente ans plus tard, ce port desservait jusqu'à 125 bateaux modernes pouvant atteindre 13 m x 5 m. « L'engorgement du bassin compromettait la circulation dans le port et le débarquement des prises », de dire Luc Boucher, gestionnaire de programmes sectoriels des Ports pour petits bateaux et Services immobiliers de la région du Québec. Les travaux d'agrandissement ont permis d'ajouter un nouveau bassin comprenant 52 espaces de mouillage additionnels. Le gros du travail



Vive la différence! Le port de Grande-Entrée avant (à gauche) et après son agrandissement.

sera terminé à temps pour l'ouverture de la saison de 2003. Il ne restera que quelques aménagements mineurs à terminer en septembre.

L'Administration portuaire de Grande-Entrée a joué un rôle important dans la conception et l'exécution du projet.

Comme l'explique son président, Roland Cyr : « En plus de collaborer étroitement avec Pêches et Océans Canada, nous avons rassemblé tous les utilisateurs pour qu'ils choisissent le plan d'aménagement le mieux adapté à leurs besoins. »

LES INCENDIES : ÊTES-VOUS PRÊT?

Un incendie majeur dans le port de Tofino (Colombie-Britannique), survenu à l'été 2001, a fait plus que détruire un navire de pêche et en endommager sérieusement deux autres. « Le réveil a été brutal, raconte Mike Doutaz, chef de secteur des Ports pour petits bateaux (PPB) de l'île de Vancouver. La séance de debriefing a souligné le manque évident de connaissances, de préparation et de coordination en matière de lutte contre les incendies parmi les intervenants du port. »

Devant cette situation, le personnel des PPB de la région du Pacifique a conçu des ateliers de formation sur les interventions en cas d'incendie, comme l'a expliqué M. Doutaz. Le premier atelier, qui portait sur la lutte contre les incendies maritimes et qui s'adressait aux pompiers terrestres, a eu lieu à Tofino peu après l'incendie survenu dans le port. Il a obtenu un si grand succès que les responsables des PPB ont décidé de continuer à l'offrir.

Le deuxième atelier a eu lieu la dernière fin de semaine de novembre 2002, à Port McNeill (Colombie-Britannique). Les 20

participants de Port McNeill, Port Hardy, Alert Bay et Sointula représentaient les administrations portuaires, les services d'incendie locaux et le service des travaux publics de la Ville de Port McNeill.

Le programme de cet atelier de deux jours a été élaboré et donné par le capitaine John Lewis de SeaFire Training, une entreprise de Surrey spécialisée en formation sur la lutte contre les incendies. L'atelier visait à enseigner aux participants diverses techniques d'intervention en cas d'incendie et à encourager les administrations portuaires, les services d'incendie locaux et les exploitants d'entreprises situées dans le port à faire équipe.

Les participants ont d'abord passé en revue les différents types de bateaux, les endroits où les incendies peuvent naître et les techniques permettant de repérer et de maîtriser les incendies à bord d'un bateau. Ensuite, ils ont fait un exercice pratique sur maquette qui simule un incendie dans un port. « Cet exercice démontre la nécessité d'une prise de décision rapide et adéquate et l'importance du travail d'équipe

dans une situation d'urgence », explique le capitaine Lewis.

Bravant le vent et les eaux froides, les participants ont terminé le cours avec enthousiasme par des exercices de simulation d'incendie dans le port pour petits bateaux de Port McNeill. Tout y était : fumée, cris de panique et équipement défectueux avec, en prime, des « victimes » et des pompiers qui tombent à l'eau!

« Tout ce qui pouvait mal aller est mal allé, s'exclame Hiltje Binner, directrice du port hôte. Ce fut une formidable expérience d'apprentissage qui nous a permis de relever les lacunes dans notre port. » Parmi les améliorations prévues, M^{me} Binner mentionne les échelles au bout des quais, un plus grand nombre d'extincteurs d'incendie, une carte agrandie et détaillée du port pour son bureau (qui serait le centre de commandement en cas d'urgence) et des exercices à intervalles réguliers avec le service des incendies de Port McNeill.

L'AQUACULTURE ET LES PORTS

Une étude commandée par les Ports pour petits bateaux (PPB) dans la région des Maritimes a examiné les répercussions de l'industrie grandissante de l'aquaculture sur l'achalandage des ports et sur les administrations portuaires dans le sud-ouest du Nouveau-Brunswick. Elle formule plusieurs recommandations pour l'avenir.

Selon cette étude, l'industrie de l'aquaculture est devenue un client important des ports et des administrations portuaires au cours des 15 dernières années, et elle devrait continuer de croître à un rythme annuel de 10 à 15 p. 100. Ainsi, plus de 300 navires d'aquaculture utilisent actuellement les 24 ports pour petits bateaux du sud-ouest du Nouveau-Brunswick.

Il en découle bien sûr des problèmes de congestion et un manque de postes de mouillage pour des navires plus grands que les bateaux de pêche commerciale. Mais à cela s'ajoute la nécessité de procéder plus souvent à des travaux d'entretien.

« Malgré tout, l'aquaculture est une réalité et nous devons la comprendre », affirme Benson Milner, chef de secteur des PPB et Gestion des biens de la région des Maritimes. Malgré les questions en suspens, il voit les conclusions de l'étude comme une première étape qui permettra aux deux industries de travailler de concert.

Dans d'autres régions, l'industrie de l'aquaculture — étant donné qu'elle utilise différents secteurs de la côte — a peu d'incidence sur la pêche traditionnelle. « L'industrie est plus importante maintenant, mais elle existe depuis longtemps, commente Gary Sooley, chef de secteur pour l'est et le sud de Terre-Neuve. Chez nous, cette industrie n'exige pas de quais supplémentaires, elle a peu de répercussions et entraîne peu de problèmes, puisqu'elle est installée dans des anses et des baies plus petites. »

Selon l'étude, il faudrait réexaminer le mandat et le rôle des PPB, ainsi que leur relation avec l'industrie de l'aquaculture pour régler les questions concernant le financement, la construction et la propriété

des installations spécialisées, et la planification continue. L'étude recommande également que l'industrie et le gouvernement se penchent sur le besoin de construire des installations portuaires spécialisées pour répondre aux préoccupations en matière de biosécurité.

Enfin, l'étude constate que l'industrie de l'aquaculture est en pleine consolidation

et elle recommande que des représentants se joignent aux comités de planification des ports et assument un rôle plus important dans leur gestion. Il faudrait établir un nouveau barème tarifaire qui tiendrait compte des postes de mouillage des navires, du volume de matériel transbordé sur le quai, de l'espace d'appontement utilisé et des autres services reçus.

SANTÉ ET SÉCURITÉ : UNE FORMATION ESSENTIELLE

Selon les termes du bail qui lie une administration portuaire aux Ports pour petits bateaux (PPB), le conseil d'administration est responsable, entre autres, de la sécurité des opérations portuaires.

Mais, à mesure que les activités d'un port se diversifient pour inclure, en plus de la pêche commerciale, l'aquaculture, le tourisme et les opérations de dépollution, les dangers augmentent en nombre et en diversité, de même que les risques d'accidents. Grâce à une formation en santé et sécurité, tous peuvent être mieux informés et protégés.

« La formation en santé et sécurité est un outil qui aide les administrations portuaires à protéger les biens immobiliers du port et à remplir leurs obligations de locataire en assurant un milieu de travail sûr », explique Adrian Hynes, chef des biens immobiliers de la région de Terre-Neuve-et-Labrador des PPB.

En bout de ligne, la sécurité est l'affaire de tous; toutefois, les responsabilités face à la loi ne sont pas toujours clairement délimitées. La plupart des ports sont constitués d'un terrain et d'installations de propriété fédérale, qui sont loués à une administration portuaire dont les activités, et celles des utilisateurs du port, sont régies par les lois et règlements provinciaux. Cela signifie qu'une administration portuaire peut être assujettie à la fois au *Code canadien du travail* et aux lois provinciales en matière de santé et sécurité. Selon M. Hynes, en cas de doute, les administrations portuaires devraient consulter leur représentant des PPB. On recommande qu'à tout le moins, les administrations portuaires donnent une formation et adoptent des pratiques conformes aux lignes directrices provinciales.

Certains gouvernements provinciaux offrent une formation en santé et sécurité. Dans d'autres provinces, cette formation est dispensée par des entreprises indépendantes. Mais dans les deux cas, les bureaux provinciaux responsables de la santé et de la sécurité au travail peuvent offrir des conseils sur la façon de trouver un programme de formation adéquat (pour une liste des bureaux provinciaux et de l'information sur les personnes-ressources, voir le site Web des PPB). Selon Jackie Manuel, directrice du service chargé de la santé et de la sécurité au ministère du Travail de Terre-Neuve-et-Labrador, les entreprises privées offrent une grande variété de cours, qui vont de la séance d'une demi-journée au séminaire s'étalant sur un week-end.

À ceux qui cherchent un bon programme de formation, M^{me} Manuel recommande de vérifier la réputation de l'entreprise auprès d'autres administrations portuaires et sociétés, de demander des références et de vérifier les compétences des formateurs.

UNE « ÉCOLLABORATION » GAGNANTE



Que feriez-vous si la route d'accès et le bassin d'hivernement de votre port se transformaient lentement en plage?

L'Administration portuaire de l'île du Havre-Aubert s'est posée la même question devant les dégâts occasionnés par l'érosion des dunes dans le port de Millerand. La réponse a pris la forme d'une collaboration entre l'Administration portuaire et la municipalité des Îles-de-la-Madeleine, collaboration facilitée par les agents de Pêches et Océans Canada.

Les Îles-de-la-Madeleine sont reliées entre elles par des cordons dunaires, dont la réfection est assurée par les ingénieurs et techniciens de la municipalité. C'est cette vaste expérience de la réfection dunaire que la municipalité a mise au service de l'Administration portuaire pour l'aider à résoudre son problème d'ensablement.

Ensemble, les membres de l'Administration portuaire et le personnel de la municipalité ont déterminé que la plage juxtant le port était pauvre en ammo-phile, une plante qui assure la stabilité des dunes. De là, ils ont élaboré et mis en œuvre un plan d'action en trois volets. Ils ont d'abord remplacé les dépôts sableux du bassin d'hivernage par du gravier. Ils ont ensuite extrait une partie de l'ammo-phile contenue dans ces dépôts pour refaire la pente de la petite dune longeant la route d'accès au port de Millerand. Enfin, ils ont installé un capteur de sable, toujours à Millerand, pour empêcher l'ensablement de la route d'accès.

Grâce à cette collaboration, l'Administration portuaire a trouvé une solution écologique à son problème d'ensablement, et la municipalité a pu se servir du reste des dépôts pour ses propres travaux de réfection dunaire.

Les membres du Comité consultatif national des administrations portuaires pourront voir les résultats de cette collaboration lors de leur prochaine réunion, qui se tiendra aux Îles-de-la-Madeleine.



L'ensablement au port de Millerand compromettrait l'accès aux installations.



CHER HARBY

La perception des droits est un grave problème dans notre port. Comment pouvons-nous le régler?

Excellente question. Les droits portuaires peuvent paraître à certains comme des frais arbitraires à payer pour une ressource communautaire dont ils ont toujours joui. Toutefois, ces droits restent à 100 p. 100 dans la collectivité; ils sont essentiels à la gestion et à l'entretien du port et, de ce fait, à la vie même de la collectivité.

Certains ports ont la chance de ne pas avoir de problèmes, ou très peu, de perception des droits, tandis que d'autres connaissent de sérieuses difficultés financières à cause des droits en souffrance. Les membres du Comité consultatif national des administrations portuaires (CCNAP) ont discuté de la question et ont cerné certaines pratiques utiles en la matière. Les voici :

- Un rabais pour paiement anticipé peut servir d'incitatif et être avantageux aussi bien pour les pêcheurs que pour les administrations portuaires. Il permet des économies de temps et d'argent.
- Un employé posté à temps plein au port et qui serait en mesure de percevoir les droits pourrait constituer une influence positive pour ceux qui n'ont pas payé leur dû et qui, par gêne, essaient d'éviter de rencontrer les autres utilisateurs du port et les membres de l'administration portuaire. Bien qu'il ne soit pas toujours pratique ou faisable de poster une personne à temps plein au port, c'est une solution qui vaut la peine d'être envisagée à l'époque où les droits sont payables.
- Afficher les noms des utilisateurs à mesure qu'ils paient leurs droits sur un babillard public dans le port peut encourager les « délinquants » qui sont en mesure de payer.
- Pour ceux qui ne peuvent vraiment pas payer les droits portuaires, une solution valable consiste à leur offrir du travail en échange des droits à payer. Ce troc s'est révélé très efficace dans le passé.

Si vous avez d'autres idées sur la façon de faciliter la perception des droits ou si vous avez des anecdotes instructives à raconter à ce sujet, n'hésitez pas à les communiquer à votre conseil consultatif régional ou votre association.