



Seacow Pond

D'UN ÉTANG HISTORIQUE À UN PORT ACHALANDÉ

Les premiers colons écossais à s'établir à l'Île-du-Prince-Édouard, en 1770, étaient loin de s'attendre à la rigueur des hivers dans l'Atlantique Nord. Ils seraient morts de faim si les Autochtones ne les avaient pas conduits à Seacow Pond, un étang de deux hectares situé à l'extrémité nord de l'Île et fréquenté par les morses durant la saison hivernale.

« Les colons n'avaient qu'à chasser pour manger, ce qu'ils firent tout l'hiver. Il va sans dire que sans l'étang, ils auraient tous péri », d'écrire un descendant de ces pionniers. Les habitants de l'Île continuèrent à chasser le morse à cet endroit pendant un siècle, jusqu'à ce que des pêcheurs et des fermiers s'y établissent dans les années 1880. Aujourd'hui, un grand nombre des familles de Seacow Pond sont les descendantes directes de ces premiers colons.

« Ma famille est ici depuis au moins quatre générations, explique Francis Morrissey, président de l'Administration portuaire de Seacow Pond. En 1965, mon grand-père a fait cadeau du terrain sur lequel est construit le port. » Il ajoute que l'ancien étang est maintenant divisé en deux par un pont. La partie extérieure, réservée aux pêcheurs, est séparée du golfe Saint-Laurent par une flèche littorale.

Tous les pêcheurs de Seacow Pond sont autorisés à pêcher le homard, en plus de posséder un permis pour le hareng, le maquereau, le thon, le crabe des neiges ou la mousse d'Irlande. Le port est doté de débarcadères (d'où les prises sont acheminées par camion aux usines de traitement de Tignish, non loin de là), d'une machine à glace et d'un poste d'essence. Les pêcheurs entreposent leur équipement chez eux.



Photo : Vincent K. Chan

Le port de Seacow Pond, Île-du-Prince-Édouard.

Après sa fondation en 1996, l'Administration portuaire s'est d'abord attaquée à la pénurie d'espaces de mouillage. Le petit port accueille 42 bateaux de pêche de 14 m sur 4,6 m. Inutile de dire que tout le monde est à l'étroit, surtout au début et à la fin de la saison de la pêche au homard, lorsque les pêcheurs transportent leurs cages.

L'Administration portuaire a décidé de « tapisser » le port de quais flottants de deux mètres de large, dont les articulations leur permettent de suivre le mouvement des marées. Les quais sont retirés l'hiver afin d'éviter qu'ils ne soient endommagés par les glaces. Là où il n'y a que du roc, les quais flottants sont fixés à des blocs de béton coulés à même le roc.

L'ajout de ces quais n'a pas tout réglé, mais la situation s'est beaucoup améliorée. « Les bateaux mouillent cinq ou six de côté, de dire Jim Morrissey, chef, Ports pour petits bateaux, Île-du-Prince-Édouard (aucun lien de parenté avec Francis Morrissey). Ce n'est

pas très pratique, mais c'est la seule solution. » « Les pêcheurs doivent tirer le meilleur parti possible de chaque centimètre carré », renchérit Francis Morrissey.

Après l'installation des quais, l'Administration portuaire a entrepris d'améliorer l'accès au port et de mieux protéger les bateaux contre les intempéries. « Le canal faisait face à l'est, explique M. Morrissey. Les vents dominants soufflaient directement dans le port et la houle endommageait souvent les bateaux. Un nouveau canal, dont les parois sont de métal et qui est supporté et renforcé à l'aide de pilotis de béton, a été aménagé en 2001 et a été détourné vers le sud afin de protéger l'intérieur du port. Aujourd'hui, la houle et les amas de sable sont choses du passé, « ce qui permet d'épargner environ 30 000 \$ en frais de dragage », ajoute M. Morrissey.

Les habitants de Seacow Pond, fiers héritiers d'un mode de vie et de traditions

Suite à la page 2

LES PPB EXAMINENT LEUR MANDAT AVEC LE CCNAP

La cinquième réunion du Comité consultatif national des administrations portuaires (CCNAP) s'est tenue les 8 et 9 mai 2003 dans le décor enchanteur des Îles-de-la-Madeleine, au Québec. Les membres du Comité et les représentants des Ports pour petits bateaux (PPB) se sont penchés principalement sur le mandat des PPB et sur leurs plans d'avenir.

Dans la foulée du Projet d'évaluation ministérielle et d'ajustement de Pêches et Océans Canada (MPO), le personnel des PPB a demandé aux membres du CCNAP de réfléchir à la forme que pourraient prendre les services offerts par le programme à la lumière des conclusions de l'examen. Les PPB s'intéressaient plus particulièrement à cinq enjeux : le soutien qu'il faut apporter à l'aquaculture, et l'incidence de cette industrie sur les utilisateurs et les installations actuelles; la participation croissante des Autochtones à la pêche commerciale et la possibilité de créer des collectivités de pêche intégrées; la volonté de certains de voir le MPO financer des ports de pêche autres que les siens et l'incidence que cela

aurait sur son avoir net; les autres besoins actuels des ports pour petits bateaux; la prévision à long terme des besoins des ports.

Les fonctionnaires des PPB ont souligné l'importance que revêt la détermination de la nature et de l'envergure de l'appui que devrait apporter le programme à l'aquaculture. Plusieurs membres du CCNAP croient que l'aquaculture permettrait aux administrations portuaires de grossir leur clientèle et, par le fait même, leurs recettes. D'autres sont préoccupés par l'incidence environnementale de cette industrie et par les questions entourant la responsabilité.

Le premier point à l'ordre du jour de la dernière journée de la réunion était l'étude sur la gestion du cycle de vie des infrastructures portuaires et les crédits nécessaires à leur préservation. Personne ne s'est étonné du fait que le budget d'entretien des PPB est loin de suffire à la tâche, mais les membres du CCNAP ont aimé savoir que le Ministère est conscient du problème et cherche activement des solutions.

Les directeurs régionaux ont ensuite parlé des moyens proposés pour combattre

l'épuisement chez les membres de leurs administrations portuaires. Les fonctionnaires des PPB ont fait rapport sur l'assurance responsabilité civile en 2003-2004, sur l'assurance contre les accidents corporels pour les membres des conseils d'administration, le personnel et les bénévoles des administrations portuaires, et sur les taxes foncières.

La réunion a été un franc succès, tant sur le plan de l'échange d'information que sur celui de la consultation. Elle a favorisé le dialogue sur les enjeux qui touchent directement les collectivités de pêche de toutes les régions du pays.

Le CCNAP tiendra sa prochaine réunion du 19 au 21 novembre 2003, à Ottawa.

Aux Îles-de-la-Madeleine : pas de soleil, mais beaucoup de chaleur

La réunion du CCNAP coïncidait avec le début de la saison de la pêche au homard aux Îles-de-la-Madeleine, la plus importante région pour cette activité au Québec. Mais n'allez pas penser que les organisateurs l'avait ainsi prévu; au contraire, l'objectif initial était de se réunir avant le début de la saison... On avait dû s'accommoder de cette date car les membres du CCNAP n'étaient pas tous disponibles avant. Les participants ont ainsi eu l'occasion d'effectuer une visite fort appréciée des installations portuaires en pleine activité.

Le vent et la pluie étaient malheureusement au rendez-vous et les hôtes ont dû se surpasser et proposer une pléiade d'activités entourant la rencontre, notamment un cocktail de bienvenue, une visite des havres de pêche et un « 5 à 7 » de départ chez Brophy, avec musiciens locaux bien entendu.

Tous les membres sans exception ont adoré leur séjour dans l'archipel, soulignant au passage l'accueil chaleureux des gens de la place. À quand la prochaine fois?

Seacow Pond

suite de la page 1

centenaires, ont d'abord accueilli l'Administration portuaire avec réserve et un peu de nervosité. « Soyons francs, nous nous attendions au pire, dit M. Morrissey. Mais nous savons aujourd'hui que sa création a été providentielle. » L'Administration portuaire fonctionne très bien et entretient des liens étroits avec le bureau régional des Ports pour petits bateaux. « Le personnel nous aide beaucoup lorsque nous avons des questions ou un problème à résoudre. »

Monsieur Morrissey explique que les pêcheurs sont d'autant plus fiers de leur port historique qu'ils participent à sa gestion et à son administration.

Forum des administrations portuaires, vol. 9, n° 2

*Rédactrice en chef : Tara Hartley
Corédactrice en chef : Linda Brisebois
Rédacteur adjoint : André Fortin
Collaborateurs : Emilie Thériault
et Levi Timmermans*

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*

© Ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux Canada 2003

ISSN 1203-5564

Imprimé sur du papier recyclé



PROTECTION DES LIEUX DE NAUFRAGE HISTORIQUES

La partie visible d'une plate-forme de forage est si impressionnante qu'il est facile d'oublier que sa partie submergée l'est autant. Cependant, c'est de cette dernière que l'Administration portuaire de Bay Bulls s'est d'abord occupée lorsque la *Glomar Grand Banks* a été remorquée au terminus marin du port, en mai dernier, pour subir des travaux de réfection et de modernisation.

Le port de Bay Bulls compte six lieux de naufrage historiques, tous protégés en vertu d'une loi provinciale, explique Martha Drake, archéologue provinciale de Terre-Neuve-et-Labrador. Par le passé, les épaves ont été endommagées par des ancrages de bateaux et l'intégrité des lieux de leur naufrage risque d'avoir été compromise par le remous causé par les hélices et les propulseurs. Le remorquage et l'amarrage de la plate-forme de forage comportaient des risques additionnels.



La *Glomar Grand Banks* domine le port de Bay Bulls mais, grâce à la planification et à la coopération entre tous les intervenants, n'endommage pas les lieux de naufrage historiques qui s'y trouvent.

« L'administration portuaire a rassemblé tous les intervenants », affirme Don Drew, président de l'Administration portuaire de Bay Bulls. Le président du terminus marin a communiqué avec lui dès la signature du contrat de réfection de la plate-forme, et ils se sont joints immédiatement à M^{me} Drake pour assurer la protection des lieux de naufrage.

Ils n'avaient qu'un mois pour se préparer mais, comme l'a souligné M. Drew, « les choses vont bien lorsque tout le monde y met du sien ». D'ajouter M^{me} Drake : « Nous avons pu compter sur l'entière collaboration de l'Administration portuaire et je suis confiante que nous avons pris toutes les précautions nécessaires pour protéger les lieux de naufrage. »

Dans le cadre des préparatifs, le personnel du terminus marin s'est servi d'instruments de positionnement global pour déterminer les coordonnées exactes de chacune des épaves. Ces données ont permis aux plongeurs embauchés par le terminus d'éviter ces lieux lors du choix de l'emplacement des chaînes et des ancrages qui allaient servir à stabiliser la plate-forme. L'information leur a aussi permis de s'assurer que le remorquage de la plate-forme ne porte pas atteinte aux épaves.

« Il y avait un endroit où il était impossible d'installer une ancre : il a fallu construire une structure permanente sur la côte pour y amarrer la plate-forme », explique M. Drew. Cette structure s'est avérée très utile durant les manœuvres dans le port. Au lieu que la plate-forme soit tirée par des remorqueurs, ce qui aurait accru les risques de dommages aux lieux de naufrage, elle « s'est tirée elle-même » dans le port au moyen des câbles du treuil attaché à la rive.

Selon M. Drew, l'économie locale a bénéficié du séjour de la *Glomar Grand Banks*. Quelque 250 personnes assurent l'entretien de la plate-forme de forage, et une soixantaine d'autres emplois ont été créés. Moyennant les mêmes précautions, M. Drew ne verrait aucune objection à ce que le port accueille d'autres plates-formes.

*Tous nos remerciements au
Telegram de St. John's et à Bradley Bouzane*

UN HOMME DE CARACTÈRE

Le 20 juin dernier, Pierre-Yves Lévesque démissionnait de son poste de président de l'Administration portuaire du havre polyvalent de Ste-Anne-des-Monts. Pendant ses huit années de service dans ce havre de Gaspésie, au Québec, M. Lévesque en a vu — et en a fait voir — de toutes les couleurs. À son arrivée, les choses ne tournaient pas aussi rondement qu'aujourd'hui à Ste-Anne-des-Monts, mais M. Lévesque, en qualité de militaire, était l'homme tout indiqué pour redresser la situation.

C'est à l'époque où il était responsable de la formation des cadets des Forces canadiennes à Cap-Chat (son village natal, également en Gaspésie) que M. Lévesque a été abordé pour faire partie du conseil de l'Administration portuaire du havre polyvalent de Ste-Anne-des-Monts, où se trouvait son bateau de plaisance. Le souvenir de son père a beaucoup joué dans sa décision : celui-ci, pêcheur de morue à Cap-Chat, s'était dévoué pendant des années pour son havre.

À titre de vice-président d'abord, puis de président, M. Lévesque a eu droit à bien peu de vacances, même après avoir pris sa retraite des Forces canadiennes. C'est que les tâches ne manquaient pas! Il a d'abord établi des règlements en 41 points et s'est assuré de les faire respecter. Il s'est aussi occupé des contrats d'été; cinq employés sont maintenant embauchés à temps plein.

Des émotions, il en a eu tout un lot! Deux fois, un bateau de sel a percuté le quai. Un crevettier puis, en 2002, une barge de bois ont fait naufrage au quai de Ste-Anne-des-Monts, où les tempêtes d'été frappent fort.

Ce sera donc un repos bien mérité pour Pierre-Yves Lévesque, près de son « havre de paix ». Merci pour un excellent travail toutes ces années!



Pierre-Yves Lévesque et son épouse Lucie Therrien savourent déjà leur retraite.

CONFÉRENCE DES AP DES MARITIMES ET DU GOLFE



L'opinion est unanime : la dernière conférence des administrations portuaires des Maritimes et du Golfe, qui a eu lieu du 3 au 5 mars à Charlottetown, fut un franc succès.

La conférence avait pour but de favoriser la création de liens entre les différentes administrations portuaires, le personnel des PPB, les autres partenaires fédéraux et provinciaux, et les représentants de diverses industries. Au programme : des exposés en plénière, des tables rondes sectorielles et le Forum des partenariats (semblable à un salon des exposants).



Emilie Thériault, coordonnatrice des projets des administrations portuaires, et Pat Evers, technicien en dessin assisté par ordinateur (tous deux du bureau des PPB de Moncton) visitent les stands d'information lors de la Conférence des administrations portuaires des Maritimes et du Golfe.

Parmi les 350 participants à la conférence, on comptait au moins un délégué de 170 des 243 administrations portuaires des régions des Maritimes et du Golfe (soit plus de 70 p. 100).

Dans la soirée du 3 mars, les participants ont assisté à la réception d'ouverture de la conférence. Sandra Gaudet, directrice du secteur de l'Île-du-Prince-Édouard, George MacDonald, maire de Charlottetown, et Jim Jones, directeur général régional, Golfe, en ont profité pour leur souhaiter officiellement la bienvenue.

Le programme du lendemain mettait en vedette la conférence de James Wheelhouse, sous-ministre adjoint, Services intégrés, ainsi que plusieurs exposés intéressants sur les projets en cours, la responsabilité environnementale et l'environnement marin, dont ceux de Dennis Aucoin, président du Conseil consultatif des administrations

portuaires des Maritimes et du Golfe, et de Don Maynard, agent des évaluations environnementales, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada.

Les participants ont aussi eu le temps de visiter le Forum des partenariats, où ils ont pu rencontrer des représentants de la Garde côtière canadienne, des ministères provinciaux des pêches, de firmes de construction, d'ingénierie et d'experts-conseils, et de corporations professionnelles.

La dernière journée était consacrée essentiellement à six tables rondes sectorielles (Golfe Nouveau-Brunswick, Sud du Nouveau-Brunswick, Île-du-Prince-Édouard, Golfe Nouvelle-Écosse, Est de la Nouvelle-Écosse et Sud-Ouest de la Nouvelle-Écosse). Les participants ont apprécié l'occasion qui leur était ainsi offerte d'échanger idées et expériences avec leurs homologues et avec le personnel régional des PPB, et tous étaient d'avis que la journée avait passé beaucoup trop vite. En plus de ces échanges, ils ont pu élargir leur réseau et discuter des moyens d'améliorer la communication entre les intervenants de leurs secteurs respectifs.



Charles Gaudet, chef, PPB, Golfe Nouveau-Brunswick (au podium), présente Alain Noël, gestionnaire des opérations, Nord-Est du Nouveau-Brunswick, lors de l'édition 2003 de la Conférence des administrations portuaires des Maritimes et du Golfe.

Claude Burry, directeur intérimaire, PPB, régions des Maritimes et du Golfe, a ajouté que « les PPB s'inspireront de l'information recueillie lors de ces discussions pour promouvoir le renouvellement des administrations portuaires, accroître la sensibilisation au programme et améliorer la communication dans l'ensemble des régions ».

La prochaine conférence doit avoir lieu en 2005. Entre-temps, une série de petites tables rondes sera organisée dans les six secteurs en 2004.

POUR EN SAVOIR PLUS SUR LES PGE

Comme nous l'avons mentionné dans le numéro du printemps 2003 du *Forum des administrations portuaires*, la région du Pacifique des Ports pour petits bateaux a préparé une série de fiches environnementales pour appuyer ses activités de dépollution des ports qui visent à sensibiliser davantage les utilisateurs aux questions environnementales et à favoriser une meilleure gestion de ces questions. La première fiche environnementale renferme l'information qui suit :

Comment le Plan de gestion environnementale (PGE) peut-il améliorer votre site portuaire?

- Améliorer la propreté et la salubrité du port, pour le plus grand bénéfice des pêcheurs et du public.
- Réduire les charges de nettoyage, d'évacuation des déchets, d'entretien et, du coup, les droits de mouillage.
- Susciter l'intérêt des clients et des partenaires éventuels.
- Rehausser l'image du port en tant qu'établissement bien géré et apprécié de la communauté.
- Montrer que l'administration fait preuve de diligence raisonnable et que cela réduit les risques de poursuite et les accidents.

Renseignements : Ports pour petits bateaux, Région du Pacifique, Pêches et Océans Canada, 401, rue Burrard, pièce 200, Vancouver (Colombie-Britannique) V6C 3S4. Tél. : (604) 666-4875; Téléc. : (604) 666-7056.

FORMER DES « AMBASSADEURS DE LA SÉCURITÉ »

Au début de juillet dernier, 20 ouvriers et représentants des administrations portuaires de Boxey, Wreck Cove et Harbour Breton, sur la côte sud de Terre-Neuve, ont suivi un cours de deux jours sur la santé et la sécurité au travail, parrainé par les Ports pour petits bateaux.

« Les nouvelles dispositions législatives en matière de santé et de sécurité au travail, ainsi qu'un accident impliquant un chariot élévateur à fourche dans le port de Harbour Breton, ont souligné la nécessité d'appliquer plus rigoureusement les mesures de sécurité au travail dans les ports, explique Bill Jenkins, agent de programme de l'est de Terre-Neuve, l'organisateur du cours. L'opérateur du chariot élévateur s'en est tiré avec des points de suture, mais il aurait pu être beaucoup plus grièvement blessé. »

Les règlements provinciaux en matière de santé et de sécurité au travail exigent qu'un travailleur accrédité en santé et sécurité au travail soit présent sur un chantier lorsque les travaux durent plus de 30 jours où lorsque moins de 10 employés sont engagés pour accomplir le travail.

Cependant, lorsqu'il s'agit de courts travaux de 8 à 10 semaines, par exemple la réfection d'un quai ou d'un brise-lames, il est souvent difficile d'embaucher des travailleurs accrédités, ajoute M. Jenkins. « Nous avons donc décidé de former tous les



Des ouvriers et des représentants des administrations portuaires de trois ports de Terre-Neuve-et-Labrador ont suivi un cours en santé et sécurité au travail, parrainé par les Ports pour petits bateaux.

travailleurs de la région de Harbour Breton afin qu'ils possèdent les connaissances de base en santé et sécurité au travail et que les employeurs locaux puissent faire appel à eux au besoin. »

Dans le cadre de ce cours structuré comme un atelier, les participants ont consacré une journée et demie à l'étude des enjeux liés à la santé et à la sécurité au travail, des lois provinciales en la matière et des techniques de reconnaissance, d'évaluation et de contrôle des dangers, explique Bruce Rogers, du cabinet Rogers Enterprises Ltd., qui a donné le cours. « Nous avons mis l'accent sur l'adoption d'une attitude positive et proactive en matière de sécurité, ajoute-t-il. Les participants ont appris non seulement à signaler un problème à l'employeur, mais à lui proposer une solution. »

La dernière demi-journée portait sur le Système d'information sur les matières dangereuses utilisées au travail, ainsi que sur les normes et procédures relatives à l'entreposage, à la manutention et à l'utilisation de produits dangereux au travail, et sur les mesures d'urgence appropriées. Monsieur Jenkins souligne que les commentaires faits par les participants durant la séance d'évaluation furent très positifs.

« Les participants deviennent des 'ambassadeurs de la sécurité' dont la formation profitera aux employeurs, aux travailleurs et à l'ensemble de la collectivité », de conclure M. Rogers.

UNE SOURCE DE REVENU ORIGINALE



Le port de Hall's Harbour, à l'instar de la plupart des petits ports, survit grâce à la pêche. Cependant, son administration portuaire jouit d'un appui financier unique, grâce à la Friends In Support of Hall's Harbour (FISHH) (les amis du port de Hall's Harbour), un organisme caritatif autorisé à recueillir des dons et à émettre des reçus d'impôt.

Hall's Harbour est un petit port situé sur la rive sud du canal Minas, en Nouvelle-Écosse. Sa flotte locale ne comptant que six bateaux, les sources de revenu de son administration

portuaire sont peu nombreuses. « Nous devons travailler fort pour assurer la survie du port, explique Fred Houghton, le président de l'Administration portuaire de Hall's Harbour. Nous collaborons étroitement avec tous les organismes qui nous appuient pour tirer le meilleur parti possible de nos ressources. » Il va sans dire que les dons représentent une part importante du revenu de l'Administration portuaire de Hall's Harbour.

En 2000, les membres de la FISHH ont écrit à des individus et à des entreprises de la région pour les inciter à appuyer le port de Hall's Harbour, un élément essentiel de la vie économique et culturelle de leur collectivité. Une fois la réputation de l'organisme établie, plusieurs familles endeuillées ont demandé que les dons en mémoire de leur parent défunt soient remis à la FISHH. Des boîtes sont installées un peu partout dans le village, et les personnes qui y déposent un don reçoivent un sous-verre affichant le logo de la FISHH.

Vous aussi pouvez faire un don en communiquant avec David Houghton, président, FISHH, 4166 Highway 359, Hall's Harbour, King's County (Nouvelle-Écosse) B0P 1J0. Tél. : (902) 679-7173.

SUR TERRE ET SUR MER : LA PROPRETÉ AVANT TOUT



Que faire avec les déchets dangereux, les déchets solides et les huiles usées, et comment intervenir lors de déversements de produits pétroliers?

Les administrations portuaires du Québec ont maintenant des réponses bien concrètes à ces questions. Elles ont toutes reçues dans les derniers mois un manuel de gestion environnementale qui décrit les bonnes pratiques à adopter pour éviter de contaminer les ports et qui explique ce qu'il faut faire en cas d'urgence environnementale, comme un incendie ou un déversement de pétrole. Des numéros de téléphone sont aussi fournis pour les urgences.

En plus de ce manuel, on a remis aux administrations portuaires des outils indispensables pour « passer à l'action » dans

leur milieu. Auparavant, les administrations portuaires n'avaient pas toutes les outils pour récupérer les huiles usées. Elles sont maintenant munies de réservoirs où ces huiles sont récupérées, ce qui assure une meilleure gestion des déchets.

On a également doté les administrations portuaires d'armoires qui servent à abriter des barils de récupération avec égouttoir, destinés à recueillir l'huile des filtres à moteurs. Les filtres sont placés sur l'égouttoir (une sorte d'entonnoir) et, lorsqu'ils sont égouttés, ils sont placés dans un sac et jetés. Avec ce matériel venait une trousse pour déversement, qui contient différents matériaux absorbants (des feuilles hydrophobes, un rouleau et des boudins absorbants, et de la mousse de tourbe) ainsi que des gants, des sacs de récupération et une pelle. Plusieurs administrations portuaires remettent cette trousse dans les



Deux barils de récupération, abrités dans leur armoire.

armoires, à la place du deuxième baril de récupération, qui est alors entreposé ailleurs. La trousse sert autant pour les gros dégâts que pour les petits, par exemple lorsqu'il arrive qu'on laisse échapper un peu d'huile du filtre à moteur.

Bref, beaucoup de beau matériel pour faire de nos ports des endroits « propres, propres, propres »!

UN SYSTÈME DE RÉCUPÉRATION DES HUILES USÉES

Le nouveau système de récupération et de stockage des huiles usées, installé dans 16 ports de la région des Maritimes, comporte des avantages non seulement sur le plan de la sécurité et du respect de l'environnement, mais également sur le plan financier.

Le bail signé par chaque administration portuaire précise que les ports et leurs alentours doivent être gérés dans le respect de l'environnement (partie 7, article 12). « L'élimination sécuritaire des huiles usées et des déchets connexes, comme les guenilles saturées et les filtres usés, est une priorité à cet égard, explique Raymond Richard, gestionnaire des opérations, PPB, Sud-ouest de la Nouvelle-Écosse. Elle représente également une dépense importante pour certains ports. »

Les compagnies de récupération exigent davantage pour l'élimination des guenilles et des filtres non triés, et des huiles usées contaminées par l'eau ou les débris, que pour l'élimination des huiles usées et des déchets non contaminés, ajoute M. Richard. Si ces substances sont entreposées dans des barils, « il suffit que le vent en soulève les couvercles pour qu'il pleuve dans les barils

ou que les guenilles s'envolent. » De plus, les pêcheurs n'ont pas toujours le temps d'entreposer correctement les huiles usées, les filtres et les guenilles.

Pour remédier à la situation, les Ports pour petits bateaux ont coordonné la conception et l'installation d'un système de récupération et d'entreposage des huiles usées. Le système permet de trier et d'entreposer de façon sécuritaire les huiles usées et les déchets connexes et il est, en prime, suffisamment simple pour que tout le monde s'en serve tout le temps.

La société Eastern Environment Services s'occupait déjà de la récupération des huiles usées, dit Brad Howland, président de la Howland Industries et de la Eastern Environment Services. « Lorsque le ministère des Pêches et des Océans nous a demandé de concevoir un système, nous savions depuis un certain temps que les utilisateurs avaient besoin d'un système intégré de récupération, d'entreposage et d'élimination des huiles usées. »

La solution : un petit bâtiment de tôle (3 m x 5,4 m x 2,5 m) bien éclairé, construit

selon les besoins particuliers de chaque port « afin que chaque chose ait sa place », ajoute M. Howland. Des barils aux étiquettes de couleurs différentes pour les guenilles, les filtres et les autres déchets sont placés le long d'un mur, et le réservoir d'huile est muni d'un indicateur de remplissage maximum connecté à un avertisseur lumineux placé à l'extérieur. Des tapis de caoutchouc antidérapants recouvrent le faux plancher sous lequel une pompe d'assèchement aspire les fuites d'huile. Les murs sont tapissés de trousse de déversement, d'extincteurs et d'affiches expliquant la marche à suivre. À l'extérieur, six piliers protègent les coins et la porte du bâtiment. Celui-ci repose sur des palettes de pruche et un lit de gravier, et peut donc être déménagé facilement en cas de besoin.

Monsieur Richard recommande à tous les ports de se doter d'un tel système de récupération des huiles usées. Il fait d'ailleurs déjà des démarches pour que les ports de sa région puissent se procurer le système conçu par Eastern Environment Services.

POSSÉDER SON PROPRE SERVICE DE CARBURANT

L'Administration portuaire de Margaree Harbour (Nouvelle-Écosse) a transformé un vilain petit canard — son vieux système souterrain d'alimentation en carburant — en cygne majestueux. Son nouveau système hors terre lui fournit un revenu régulier, simplifie les tâches administratives et protège davantage l'environnement du port et de ses alentours.

En 1997, les Ports pour petits bateaux ont lancé un programme d'inspections et de consultations afin que tous les systèmes installés sur des terrains de Pêches et Océans Canada respectent les règles et normes environnementales pertinentes. Les propriétaires du système souterrain de Margaree Harbour ne voulaient pas effectuer les réparations et les mises à niveau nécessaires. Ils ont donc proposé à l'Administration portuaire de devenir propriétaire du système.

Comme l'explique Ted Chiasson, gestionnaire des opérations, Golfe Nouvelle-Écosse, Cap-Breton, le conseil de l'Administration portuaire a découvert qu'un système hors terre moderne protégerait mieux l'environnement, serait plus économique à l'usage et coûterait moins cher à réparer.

Lors de son assemblée générale annuelle, l'Administration portuaire a obtenu l'autorisation d'emprunter les 25 000 \$ nécessaires à l'achat d'un système hors terre d'alimentation en diesel de 9 000 L à accès contrôlé par clé. Un installateur accrédité a été chargé des travaux d'installation, et ce sont les propriétaires de l'ancien système souterrain qui ont pris en charge son démontage et le nettoyage des lieux.

Cette démarche n'a pas été une sinécure, comme en témoigne le nombre de permis, d'autorisations et d'inspections que l'Administration portuaire a dû obtenir auprès de différents organismes, ministères et groupes d'intérêts, mais elle en a valu la peine.

Les recettes de la vente de carburant, ainsi qu'un programme de fidélisation novateur qui propose aux pêcheurs un rabais d'un cent le litre par tranche de 500 \$, ont permis à l'Administration portuaire de rembourser son prêt en deux ans seulement. La vente de carburant à la flotte locale et aux usagers occasionnels du port continue à rapporter annuellement 15 000 \$ en moyenne.

Le fait d'être propriétaire du système est également un atout sur le plan administratif. En effet, l'Administration portuaire lie maintenant l'accès au carburant au paiement des droits de mouillage et des autres frais. « Tout le monde est gagnant, souligne M. Chiasson. J'encourage toutes les administrations portuaires à étudier la possibilité de faire de même. »

À l'heure actuelle, 6 des 18 administrations portuaires du secteur du Golfe Nouvelle-Écosse, attendant à la Côte, ont suivi l'exemple de celle de Margaree Harbour. Dans le secteur du Golfe Nouvelle-Écosse, Cap-Breton, 5 des 11 administrations portuaires sont aussi propriétaires de leur système.

Don MacDonald, chef, Nord-est de la Nouvelle-Écosse, ajoute que sept autres administrations portuaires de ces secteurs ont des systèmes loués. (Les 11 autres administrations portuaires n'ont pas de système d'alimentation en carburant.) Peu importe le cas, M. MacDonald explique qu'il faut se rappeler deux choses : « Les

administrations portuaires qui ont leur propre système d'alimentation lancent généralement un appel d'offres qui leur permet d'obtenir le carburant au meilleur prix possible ». De plus, les administrations portuaires, soucieuses de protéger l'environnement, d'assurer la sécurité dans le port et de générer les revenus dont elles ont besoin, interdisent l'accès aux camions-citernes et exigent que les pêcheurs s'approvisionnent aux pompes du port.

L'Administration portuaire de Margaree Harbour a retiré des avantages certains de son système d'alimentation en carburant. Cependant, le nombre de normes et de règlements qu'il faut respecter pour devenir propriétaire d'un tel système rend la tâche très ardue. Par conséquent, si vous croyez qu'il serait avantageux pour votre administration portuaire d'être propriétaire de son système d'alimentation en carburant, parlez-en d'abord avec le gestionnaire des opérations du bureau local des PPB.

UNE NOUVELLE ENTREPRISE CONSTRUIT UN NOUVEAU QUAI

En 2001, la collectivité de Bay Bulls, Terre-Neuve-et-Labrador, applaudissait à la construction du terminus marin Pennecon Energy dans le port de Bay Bulls, une nouvelle entreprise qui donnerait un fier coup de pouce à une économie locale depuis longtemps chancelante. Mais la médaille avait un revers. Situé près d'une plage désaffectée, le nouveau terminus avait modifié le mouvement de l'eau dans le port, ce qui risquait d'endommager les bateaux.

De plus, avec une flotte locale de 19 bateaux de pêche et de 8 bateaux de tourisme, sans compter les pêcheurs et plaisanciers occasionnels, « il manquait d'espaces de mouillage dans le port », affirme Don Drew, président de l'Administration portuaire de Bay Bulls. De nombreux bateaux mouillaient dans le bassin et le canal, compromettant la circulation autour du terminus marin.

L'esprit de coopération et le dialogue entre l'Administration portuaire, Pennecon et les Ports pour petits bateaux (PPB) ont eu tôt fait de résoudre les deux problèmes. Afin de corriger le mouvement des eaux dans le port, Pennecon a construit un nouveau brise-lames de 46 m, ainsi qu'une estacade de 30 m où peuvent, en prime, s'amarrer les bateaux. « Ces travaux n'ont rien coûté aux PPB ni à l'Administration portuaire de Bay Bulls, de dire M. Drew. Tout est bien qui finit bien. » Les nouvelles installations appartiennent à Pennecon, et l'Administration portuaire établit les droits de mouillage, qui lui reviennent.

L'Administration portuaire de Bay Bulls tient à remercier Ches Penney et Pennecon pour les installations additionnelles dont le port avait grand besoin. Elle remercie également Gary Sooley et Ann Marie Tucker, des PPB, pour toute l'aide qu'ils lui ont apportée durant le projet.

UN RAPPORT SUR LES ASSURANCES

Lors de son assemblée générale annuelle, tenue à Hecla (Manitoba) en avril dernier, le Conseil consultatif des administrations portuaires de Freshwater (CCAPF) a pris connaissance d'un rapport portant sur les enjeux entourant la responsabilité civile de ses membres dans un monde où les poursuites sont devenues monnaie courante.

Le rapport, intitulé *Insurance Needs of Small Craft Harbours — Their Directors, Officers, and Various Users*, fournit des explications détaillées sur les formes de responsabilité qui s'appliquent aux administrations portuaires et sur les différents types d'assurances disponibles.

Le rapport recommande que le CCAPF obtienne

une couverture pour les directeurs et les administrateurs afin de les mettre à l'abri des poursuites intentées contre eux plutôt que contre leur administration portuaire ou un autre organisme. « Certaines administrations portuaires possèdent déjà ce type de couverture », affirme Darcy Bedard du cabinet Boundary Management Services, que le CCAPF a embauché pour préparer le rapport. Monsieur Bedard recommande également que les PPB paient les primes d'une telle assurance. Il ajoute qu'une police collective pour toutes les administrations portuaires de la région Centrale et Arctique permettrait d'économiser.

Après avoir lu le rapport, le CCAPF a demandé à M. Bedard de se renseigner sur les primes et les modalités d'une assurance responsabilité pour les directeurs et les administrateurs de toutes ses administrations portuaires.

Les membres du Comité consultatif national des administrations portuaires (CCNAP) ont également discuté du rapport lors de la réunion qu'ils ont tenue aux Îles-de-la-Madeleine en mai. Le rapport sera à l'ordre du jour de la réunion de novembre du CCNAP, à Ottawa.

Pour vous procurer une copie du rapport, communiquez avec Darcy Bedard au (204) 389-3223 ou à boundary@mts.net.



CHER HARBY

Lors de sa création, notre administration portuaire s'est constituée en société à but non lucratif et a reçu des lettres patentes d'Industrie Canada. Quels sont les avantages de cette mesure pour notre administration portuaire et que doit-elle faire pour préserver son statut de société à but non lucratif?

L'information qui suit est fournie à titre général seulement. Nous conseillons aux administrations portuaires d'obtenir les renseignements précis et les conseils dont elles ont besoin auprès de leurs avocats et de leurs comptables.

La constitution en société et les lettres patentes qui la confirment font de votre administration portuaire une personne morale qui a des droits et des obligations en vertu de la loi canadienne. Une société peut acquérir des actifs, s'endetter, signer des contrats, poursuivre ou être poursuivie en justice, être reconnue coupable d'une infraction et, dans certains cas, d'un crime. L'argent et les autres actifs d'une société lui appartiennent en propre (c.-à-d. qu'ils n'appartiennent pas à ses membres, ceux-ci étant l'équivalent des actionnaires d'une société commerciale).

La constitution en société comporte de nombreux avantages. Le plus grand avantage est que les membres de votre administration portuaire ne sont pas responsables de ses dettes et sont protégés contre les poursuites. Il peut y avoir des exceptions à cette règle.

Votre administration portuaire, puisqu'elle est une personne morale, paie ses propres impôts à un taux d'imposition plus bas que si c'était ses membres qui les payaient. L'administration portuaire doit, par conséquent, présenter une déclaration de revenus distincte. Si elle emprunte, elle peut parfois jouir de taux d'intérêt plus avantageux que ceux que pourraient obtenir ses membres.

La constitution en société vous permet aussi de maintenir l'identité juridique et commerciale de votre administration portuaire,

malgré les changements parmi les membres ou au sein du conseil d'administration. Toute modification aux lettres patentes ou au règlement doit être sanctionnée par Industrie Canada.

Enfin, dans de nombreux cas, une société peut demander un numéro de TPS ou de TVH à l'Agence des douanes et du revenu du Canada. Cela lui permet de se faire rembourser ces taxes et pourrait lui épargner beaucoup d'argent.

Pour conserver le statut de société à but non lucratif de votre administration portuaire, vous devez remplir le Sommaire annuel que vous envoie Corporations Canada tous les ans, y joindre les droits de dépôt de 30 \$ et faire parvenir le tout au Ministère avant le 1^{er} juin. (Si vous ne recevez pas le Sommaire, par exemple si vous avez déménagé, vous devez vous en procurer un exemplaire, le remplir et le déposer dans les délais prévus.) Le Sommaire d'une page renferme des renseignements importants sur votre société, dont son adresse, la date de sa dernière assemblée annuelle et le nom des membres de son conseil d'administration.

Une société qui omet de déposer son Sommaire annuel contrevient à la *Loi sur les corporations canadiennes*, et Industrie Canada peut en ordonner la dissolution. Votre conseil d'administration devrait assurer la préparation et le dépôt du Sommaire annuel lors de la dernière réunion qu'il tient avant le 1^{er} juin.

Pour en savoir davantage sur la constitution en société, consultez le site Web de Corporations Canada (<http://strategis.ic.gc.ca/frndoc/main.html>; cliquez sur Constitution en société fédérale) ou faites le 1 866 333-5556. Pour vous renseigner sur l'obtention d'un numéro de TPS ou de TVH, consultez le site Web de l'Agence des douanes et du revenu du Canada (www.cra-adrc.gc.ca/tax/business/smallbusiness/menu-f.html) ou faites le 1 800 959-5525.