



Pêches et Océans
Canada

Fisheries and Oceans
Canada

Les ports de pêche de la Péninsule acadienne

D'hier à aujourd'hui... au coeur de la communauté



Canada 

Les ports de pêche de la Péninsule acadienne

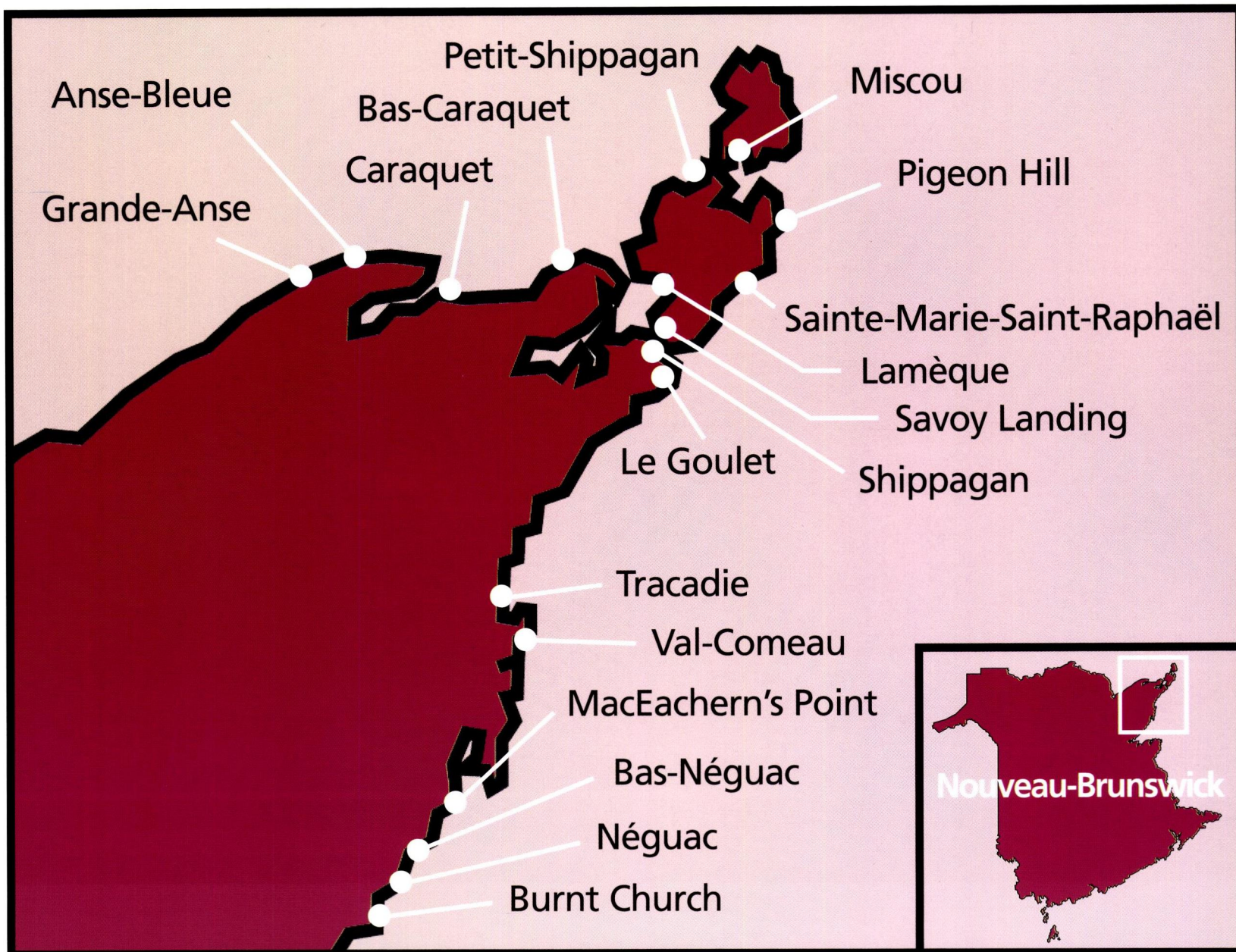


Table des matières

Ce guide à été produit par la Direction des ports pour petits bateaux à l'occasion du Congrès Mondial Acadien de 2009.



L'Acadie rassemble...

Publié par Pêches et Océans Canada
Direction des communications
Moncton (N.-B.)
Août 2009

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada 2009

No de cat. Fs149-1/2009
ISBN : 978-0-662-06653-8

DESIGN GRAPHIQUE : STEVE DUPUIS, BIG BANG MARKETING

5	Introduction : Les ports de pêche de la Péninsule acadienne
7	Les pêches modernes dans la Péninsule
8	Les administrations portuaires - votre lien avec la mer
10	Le port de Grande-Anse
12	Le port d'Anse-Bleue
14	Le port de Caraquet
16	Le port de Bas-Caraquet
18	Le port de Petit-Shippagan
20	Le port de l'île Miscou
22	Le port de Pigeon Hill
24	Le port de Sainte-Marie-Saint-Raphaël
26	Le port de Lamèque
28	Le port de Shippagan
30	Le port de Savoy Landing
32	Le port de Le Goulet
34	Le port de Tracadie
36	Le port de Val-Comeau
38	Le port de MacEachern's Point
40	Le port de Bas-Néguac
42	Le port de Néguac
44	Le port de Burnt Church
46	Autres centres d'intérêt maritimes
48	Notes



Bénédition des bateaux, Caraquet, N.-B.

Introduction

Les ports de pêche de la Péninsule acadienne

La mer est un des traits de caractère principaux de la Péninsule acadienne. Sa présence et sa richesse ont contribué à la colonisation et au développement de cette région plus que n'importe quel autre endroit au Nouveau-Brunswick. La pêche commerciale est toujours une des premières industries dans la Péninsule, et une visite de la région ne saurait être complète sans un arrêt à l'un des nombreux quais que l'on retrouve le long de la côte.

Un peu d'histoire...

Au XIX^e siècle, les quais publics étaient gérés par des officiers de paroisses nommés par des représentants gouvernementaux. Il y avait, entre autres, le gardien du port qui devait surveiller la circulation dans le port, les enregistrements de navires et les entrées et départs; les pilotes qui devaient guider les bateaux dans le port et placer les bouées de circulation chaque année, et à certains endroits un passeur qui offrait un service de traversier où il n'y avait pas de pont. Tout près des quais, on retrouvait différents bâtiments et structures relatifs à la navigation et aux pêcheries. Parmi ces édifices, des entrepôts, des phares ou encore des usines de transformation.

C'est avec l'arrivée des compagnies de pêche (pour la plupart, propriété d'intérêts de l'île de Jersey en Angleterre) que divers

entrepôts furent construits à proximité des quais. Par la suite, au cours de la deuxième moitié du XX^e siècle, les intérêts locaux prirent la relève. La motorisation et les progrès technologiques appliqués à la pêche commerciale permirent d'industrialiser le secteur, étendant encore les besoins en infrastructures portuaires. De nombreux quais connurent à cette époque des développements qui représentent l'héritage de leur forme actuelle.

Les quais sont d'importants lieux de rassemblement, et de nombreuses activités y prennent ou y ont déjà pris place : des encans, des visites de personnalités de marque, des bénédictions de bateaux et autres.

Les visites de personnalités étaient toujours de grands événements populaires, lors desquelles les habitants se rassemblaient au quai, car souvent c'est de là que le dignitaire arrivait et partait. Par exemple, lorsque le lieutenant-gouverneur de la province, Sir Edmund Head, visita la Péninsule acadienne dans les années 1850, il se promène de port en port. Plus récemment, en 2007, le quai de Caraquet a reçu la visite de la Gouverneure générale du Canada, Son Excellence la Très Honorable Michaëlle Jean, dans le cadre d'une visite de la Péninsule acadienne. Madame Jean n'est pas venue par bateau cette fois-ci, mais sa visite au quai fut un événement populaire qui avait tout pour rappeler les visites de ses illustres prédécesseurs.

Une activité qui s'est transformée en une tradition chez les catholiques et les Acadiens est la bénédiction des bateaux. Dans la Péninsule acadienne, cette célébration se déroule depuis le XIX^e siècle. Les pêcheurs, avec leurs embarcations bien décorées, se rassemblaient près du quai de chaque village.

La bénédiction pouvait avoir lieu lors d'une sortie en mer, ou directement sur le quai. Cette bénédiction devait préserver les pêcheurs des dangers pouvant survenir en mer et leur donner une bonne saison de pêche. La tradition est restée et des bénédictions de bateaux ont toujours lieu chaque année, par exemple à l'occasion du Festival acadien de Caraquet ou du Festival des pêches et de l'aquaculture de Shippagan.

Aujourd'hui

Depuis la fin des années 1980, l'administration des quais est effectuée par des comités que l'on nomme Administrations portuaires. Le gouvernement fédéral a confié aux utilisateurs la gestion de leurs quais et fournit le financement pour les projets majeurs de réparation ou d'amélioration. Les administrations portuaires assurent la bonne gestion des lieux et offrent des services de tous genres tels que l'approvisionnement en carburant, des services de recyclage, des rampes de mise à l'eau et des remonte bateaux, l'amarrage des navires, etc.

Les quais sont des milieux de travail, mais aussi des lieux que les habitants fréquentent et où ils socialisent. Au fil des ans, les quais sont devenus des lieux de rencontre pour tous les gens de la Péninsule acadienne. Ce guide présente un portrait des principaux ports de la Péninsule acadienne et rend hommage à ceux et celles qui font de ces endroits des lieux de vie parmi les plus significatifs de la région.

Visite de la Gouverneure générale du Canada, Son Excellence la Très Honorable Michaëlle Jean, à Caraquet en 2007



Les pêches modernes dans la Péninsule

Il existe dans le golfe du Saint-Laurent plus de 35 espèces pêchées commercialement. Cependant, certaines espèces représentent la majorité des prises en terme de volume et de valeur : le homard, le crabe des neiges, le hareng, la crevette, les coquillages comme les huîtres, les pétoncles ou les moules.

La plupart des entreprises de pêche font partie de l'une des catégories suivantes :

- **Pêches côtières** : les pêches pratiquées à courte distance de la côte, à l'aide de bateaux de moins de 45 pieds, souvent détenteurs de permis multi-espèces, mais dont la principale cible reste en général le homard.
- **Pêches semi-hauturières** : Pêches par voyages de plusieurs jours à l'aide de bateaux de plus de 45 pieds, ciblant principalement le hareng, le crabe des neiges, la crevette ou les poissons de fond.
- **Aquaculture** : Dans la Péninsule acadienne, la plupart des opérations aquacoles produisent des huîtres ou des moules à l'aide de cultures en suspension ou sur le fond de la mer. Les bateaux utilisés pour ces activités ont un fond plat et un faible tirant d'eau afin de pouvoir manœuvrer dans les baies peu profondes propices à l'aquaculture.

Classification des ports

Les ports présentés dans ce guide sont classés en trois catégories qui correspondent à leur capacité d'accueil de navires, calculée en « mètres-bateaux ». Les ports de la classe A peuvent accueillir plus de 800 mètres-bateaux, ceux de la classe B ont une capacité d'entre 300 et 900 mètres-bateaux et ceux de la classe C ne dépassent pas 400 mètres-bateaux.



Les administrations portuaires - votre lien avec la mer

Où que vous soyez dans les Provinces maritimes, si vous êtes déjà monté(e) à bord d'une embarcation de pêche ou de plaisance, ou si vous avez lancé votre ligne à pêche vers la mer depuis une jetée, vous avez probablement utilisé une installation gérée par une administration portuaire locale.

Le programme des administrations portuaires du ministère des Pêches et des Océans (MPO) a été établi pour favoriser l'autonomie locale des ports à travers le pays. Relevant de la Direction des ports pour petits bateaux du MPO, ce programme est conçu pour donner plus d'autorité et de contrôle sur le plan local au niveau des opérations quotidiennes des ports.

Une force dans les collectivités côtières

Les administrations portuaires sont des organisations essentielles à la vie économique et sociale de nombreuses communautés côtières à travers les Maritimes. En maintenant les installations portuaires en bon état, en appliquant les règlements, en représentant les besoins en infrastructures de l'industrie au niveau de la communauté, les administrations portuaires connectent les gens à la mer.

Ces services, bien qu'assurés en grande majorité par des équipes de bénévoles, engendrent des coûts. Chaque administration portuaire établit ses propres tarifs opérationnels et est responsable de percevoir des frais aux usagers afin de couvrir les coûts des services offerts.

Le succès du programme des administrations portuaires repose en grande partie sur la participation bénévole des conseils administratifs. De même, la grande majorité des individus qui veillent au fonctionnement quotidien des quais le font sur une base volontaire et non rémunérée.





Administration Portuaire de L'Île Miscou

"Safeguarding our environment is our goal."

PRIMARY RESPONSE NUMBERS

Harbour Authority	
Small Craft Harbours (DFO)	1-800-983-6161
Environmental Emergencies (CCG).....	1-800-565-1633
Search & Response (CCG).....	1-800-565-1582
Fire Dept. , RCMP, Ambulance.....	911

GENERAL RULES TO BE OBSERVED

1. Administration and control of this harbour is the responsibility of the Harbour Authority by way of lease with Fisheries and Oceans Canada.
2. Responsible environmental practices are required in carrying out your business.
3. Accidents, safety issues and other concerns must be reported to the Harbour Authority immediately.
4. All posted signs and harbour rules must be strictly adhered to.
5. Failure to abide by harbour rules could result in harbour access/services being denied and or court action.
6. All persons may use the facilities at their own risk.
7. User fees apply.

"Notre objectif: la protection de notre environnement"

RESSOURCES POUR LES INTERVENTIONS D'URGENCE

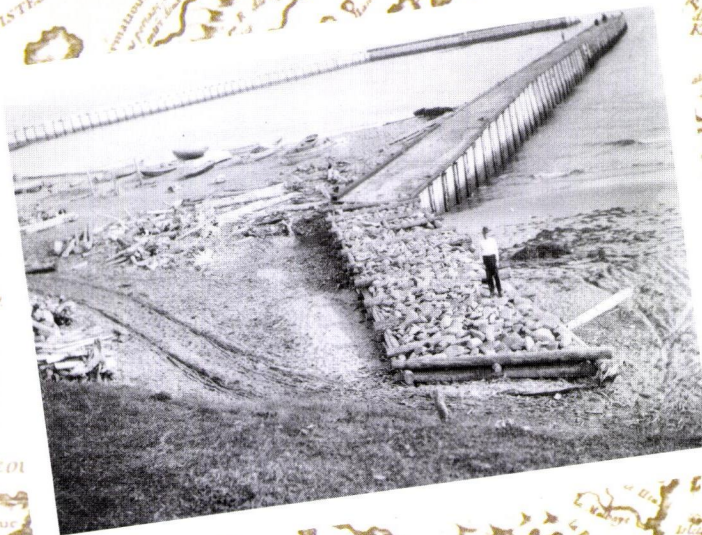
Administration Portuaire	
Ports pour petits bateaux (MPO).....	1-800-983-6161
Urgences environnementales(GCC).....	1-800-565-1633
Recherche et sauvetage(GCC)	1-800-565-1582
Service des incendies, GRC, Ambulance	911

RÈGLEMENTS GÉNÉRAUX À RESPECTER

1. L'administration et le contrôle de ce port sont sous la responsabilité de l'administration portuaire, qui le loue auprès de Pêches et Océans Canada.
2. Vos activités doivent être effectuées en utilisant des pratiques environnementales responsables.
3. Les accidents, problèmes de sécurité et autres préoccupations doivent être immédiatement rapportés à l'administration portuaire.
4. Tous les règlements et panneaux du port doivent être scrupuleusement respectés.
5. Le non respect des règlements du port pourrait entraîner un refus d'accès au port ou à ses services et/ou une poursuite en justice.
6. Quiconque peut utiliser les installations à ses propres risques.
7. Des frais d'utilisation s'appliquent.

Port de Grande-Anse





Le port de Grande-Anse

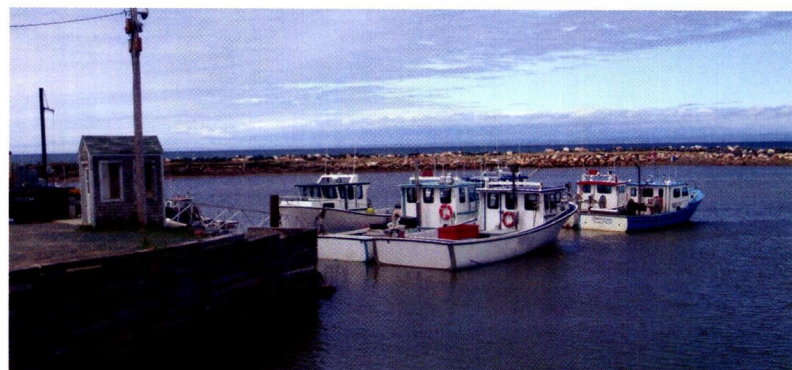
La présence d'une structure portuaire à Grande-Anse remonte à la fin des années 1800, et se matérialisait à l'époque sous la forme d'un brise-lames. Après plusieurs réparations entre 1885 et le début des années 1900, un quai proprement dit fut finalement construit (ouvrage terminé en 1902). On disait en ce temps que le quai de Grande-Anse rendrait d'immenses services aux pêcheurs et navigateurs de toute la baie des Chaleurs. C'était d'autant plus vrai que le havre était un refuge important pour plusieurs vaisseaux lors des tempêtes.

Au début du XX^e siècle, on retrouvait des acheteurs de homard et de morue (entre autres Joseph Poirier en 1907, qui opérait aussi une conserverie de homard, et M. McIntyre en 1911). Une industrie de la transformation des produits de la mer existe dans le village depuis les années 1970, et a joué un grand rôle dans l'économie locale ainsi qu'au niveau de l'innovation pour le secteur de la pêche en général.

Dans le parc municipal, un casier à homards géant rappelle l'importance de la pêche pour le village.

Classe de port : C

Comité d'Autorité Portuaire de Grande-Anse Inc. incorporé en 1989



Port d'Anse-Bleue





Le port d'Anse-Bleue

Les premiers travaux au havre d'Anse-Bleue eurent lieu à la fin des années 1920 avec la construction d'un brise-lames. Le quai, pour sa part, fut construit plus tard, au cours des années 1950.

Grâce à ces infrastructures, une industrie de transformation des produits marins a pu se développer dans le village. Dans les années 1970, la pêche, la transformation et le fumage du hareng furent d'importants moteurs économiques pour la communauté. Le hareng reste encore une des espèces principales débarquées à ce quai, avec également le homard.

Au quai, on retrouve également un club de plongée sous-marine qui attire de nombreux adeptes pendant la belle saison.

Classe de port : B

Administration Portuaire de Anse-Bleue incorporée en 1996



Port de Caraquet





Le port de Caraquet

Au port de Caraquet, on retrouve des pêcheurs côtiers, semi-hauturiers et hauturiers. Les installations, les bateaux et les usines de transformation sont parmi les plus modernes, et les quantités et les valeurs des débarquements placent Caraquet comme un des ports de pêche les plus importants en Atlantique.

Caraquet a connu pas moins de cinq quais distincts à différentes époques. Les origines du quai actuel remontent aux années 1850, alors que des compagnies de l'île Britannique de Jersey achetaient le poisson pour ensuite le saler. Le tout premier quai fut celui de la compagnie de pêche Charles Robin. Robert Young s'installa à Caraquet en 1851 afin de gérer une succursale de commerce de son père. C'est à ce moment que la construction d'un quai supplémentaire fut entreprise par la compagnie familiale. Ce quai sera connu comme le quai des Young, et c'est à partir de cette infrastructure que sera basé le quai actuel, construit et amélioré par le gouvernement fédéral à partir de 1902.

Vers la fin des années 1950 début 1960, une importante usine de transformation de poisson américaine, la *Gordon Pew*, vint s'installer à Caraquet. Elle construisit une grande usine où l'on retrouvait entre autres un immense entrepôt

frigorifique. On venait de voir naître la production de filet de poisson congelé.

Au début des années 1970, avec la venue de nouveaux bateaux semi-hauturiers et hauturiers ainsi que la naissance d'usines de transformation appartenant à des intérêts locaux, les pêches de la crevette et du hareng par les grands senneurs se développèrent. Durant la même période, on remarqua la croissance de la pêche du crabe des neiges, des poissons de fond, du homard ainsi que du hareng. En 1963, la province du Nouveau-Brunswick ouvrit l'École des Pêches, où le métier de pêcheur est toujours enseigné de nos jours.

Caraquet fut le premier quai au pays à être géré par une administration portuaire. Le Comité du Port de Caraquet Inc. a récemment fêté ses 20 ans. Le Comité a également reçu le « Prix national réalisation de l'administration portuaire » de Pêches et Océans Canada pour son innovation et sa bonne gestion du quai à travers les années.

Classe de port : A
Comité du Port de Caraquet Inc. incorporé en 1987

Port de Bas-Caraquet





Le port de Bas-Caraquet

Au début des années 1900, on retrouvait dans le village un quai (situé à l'endroit qui s'appelait à l'époque à *Middle Caraquet*). Ce quai connaissait d'importants débarquements de morue et de hareng, pêchés à l'aide de goélettes et de bateaux à rames. Sa vocation changea au début des années 1980 pour devenir une marina. Un second quai fut construit plusieurs années après le premier à *Lower Caraquet*. Il prit de l'expansion dans le début des années 1960 avec l'arrivée d'une usine de transformation de farine de poisson et des grands bateaux de pêches au hareng à la seine.

À partir des années 1950 et avec l'avènement du bateau à moteur, une importante industrie de construction navale a vu le jour dans la communauté. Le village comptait quatre chantiers navals, ce qui a permis la construction d'une flottille semi-hauturière et hauturière en bois et en acier, à l'origine des pêches modernes du crabe des neiges, de la crevette, du poisson

de fond et du hareng.

Aujourd'hui encore, l'économie principale de Bas-Caraquet reste l'industrie des pêches, comme en témoignent les usines de transformation ou les chantiers navals en activité dans le parc industriel. Le village possède également un centre de services pour les pêcheurs avec un remonte bateau, ainsi qu'un port de plaisance pouvant accommoder 110 navires.

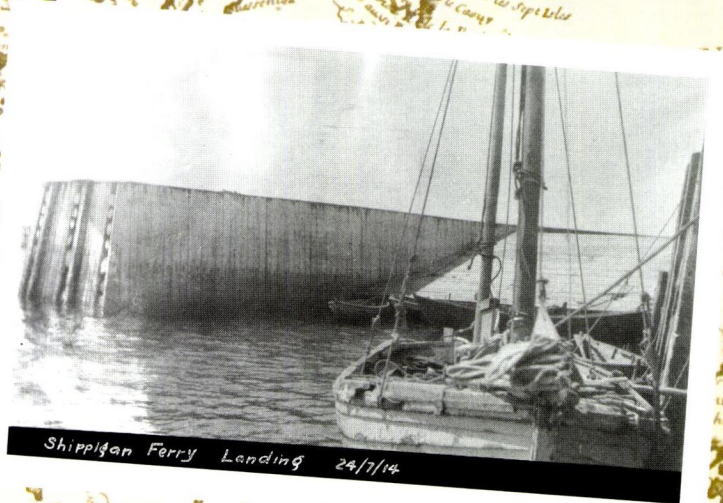
Dans les années 1980, M. Vincent Thériault, d'Anse-Bleue, inventa un radeau de sauvetage en fibre de verre qu'il baptisa *Ovatek*. Ce produit est commercialisé depuis 1995 par une usine située dans le village.

Classe de port : B

Comité de gestion des Ports de Bas-Caraquet Inc. incorporé en 1988

Port de Petit-Shippagan





Le port de Petit-Shippagan

Le quai de Petit-Shippagan était à l'origine un simple débarcadère pour le traversier qui reliait les îles Lamèque et Miscou. Il fut construit en 1935. En 1949, le gouvernement autorisa des travaux pour prolonger cet ouvrage à une longueur de 250 pieds. Ces travaux facilitèrent le travail des pêcheurs qui effectuaient leurs débarquements à cet endroit.

Dans les années 80, d'importantes améliorations furent apportées au quai dans le but d'accommoder les pêcheurs de communautés avoisinantes. Le débarcadère fut en opération jusqu'à la construction du pont de Miscou dans les années 1990.

Le quai est toujours utilisé de nos jours par des pêcheurs commerciaux. Les espèces principales qui y sont débarquées sont le homard et le hareng.

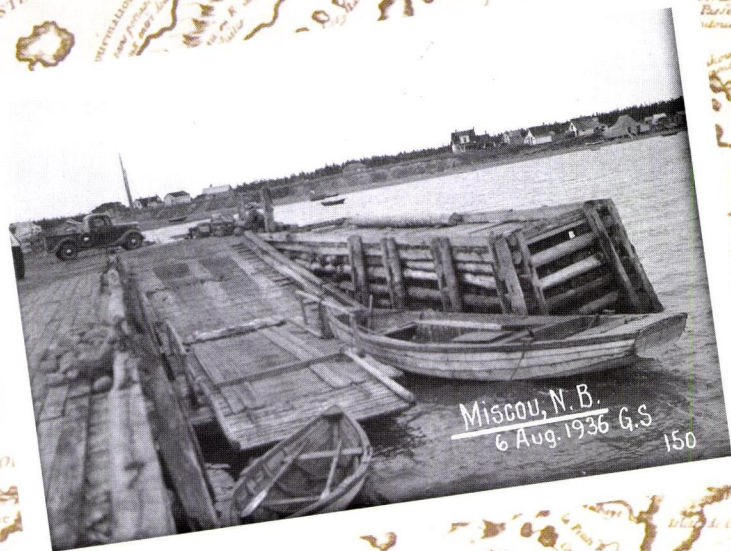
Classe de port : B

Administration portuaire de Petit-Shippagan incorporée en 1996



Port de l'île Miscou





Le port de l'île Miscou

Pendant longtemps, la seule façon de se rendre de l'île Lamèque à l'île Miscou était d'utiliser le service de traversier qui était offert pendant la période d'eaux libres, ou de traverser le chenal de Miscou sur la glace en hiver. Pour permettre au traversier d'accoster, le gouvernement dut construire des débarcadères de chaque côté du chenal.

En 1905, un quai fut construit à côté du débarcadère de Miscou, et quelques temps après la construction du quai, un phare fut installé sur l'île afin de guider les navires qui entraient dans le havre. Le phare, de renommée internationale, demeure à ce jour un centre d'intérêt pour les nombreux touristes qui visitent cette île.

En 1996, le gouvernement provincial construisit un pont entre la communauté de Petit-Shippagan (sur l'île Lamèque) et l'île Miscou. Celui-ci permet désormais à la population de circuler librement toute l'année, et aux visiteurs de profiter d'une vue exceptionnelle

depuis le point le plus élevé du pont.

Miscou étant une île, son économie est naturellement tournée vers la pêche commerciale. À titre d'exemple, en 1881, on comptait sur l'île cinq conserveries de homard. Il y en eut jusqu'à neuf en 1905.

Aujourd'hui, Miscou reste un des ports côtiers les plus importants de la Péninsule acadienne. On y débarque principalement du hareng, du homard et du crabe des neiges récoltés par les pêcheurs côtiers.

Le quai actuel fut construit dans les années 1980 à la suite d'un incendie. Il est géré depuis 1996 par l'Administration Portuaire de l'île Miscou.

Classe de port : A

Administration portuaire de l'île Miscou incorporée en 1996

Port de Pigeon Hill



juillet 2008



Le port de Pigeon Hill

Avant la construction du quai de Pigeon Hill, les pêcheurs de la région devaient accoster leur bateau sur le bord de la mer à l'aide de cabestans. Le cabestan à brais ou à chevaux est un treuil à arbre vertical sur lequel s'enroule un câble. Son usage était très répandu dans toute la Péninsule acadienne avant que les structures portuaires et la motorisation ne le rendent désuet. Aujourd'hui encore, on peut retrouver certaines traces de ces cabestans le long de la côte.

La construction du quai de Pigeon Hill est le fruit d'une entente entre les gouvernements provincial et fédéral dans les années 1970. Le quai fut construit en même temps que la route qui y mène, ce qui, incidemment, facilita le développement de l'industrie de la tourbe, une ressource très présente dans cette région.

En 1997, un brise-lames de 400 pieds fut construit, ce qui a permis depuis lors de limiter les dégâts causés par de forts vents et le déplacement des glaces. De plus, un bâtiment pour récupérer les huiles usées et doté de toilettes fut construit tout près du quai par l'administration portuaire afin d'accommoder les pêcheurs et les touristes.

Pigeon Hill est maintenant reconnu comme un important port de pêche de la Péninsule. On y débarque principalement du homard, du hareng et des poissons de fond.

Classe de port : A

Comité Portuaire de Pigeon Hill Inc. incorporé en 1989

Port de Sainte-Marie-Saint-Raphaël





Le port de Sainte-Marie-Saint-Raphaël

C'est en 1952 que le projet de quai devint une réalité à Sainte-Marie-Saint-Raphaël, lorsqu'un brise-lames ainsi que la première aile du quai furent construits. Une seconde partie fut ajoutée au début des années 1960. Environ 40 bateaux fréquentaient régulièrement le quai. Ces navires venaient non seulement de Sainte-Marie-Saint-Raphaël, mais aussi d'autres villages avoisinants.

Le quai fut, pendant de nombreuses années, le lieu de débarquement des captures des membres de l'Association coopérative des pêcheurs de l'Île. Les prises étaient alors acheminées par voie terrestre jusqu'à l'usine de la coopérative située à Lamèque.

Par la suite, une autre usine de transformation moderne fut construite à Sainte-Marie-Saint-Raphaël. Depuis ses débuts et aujourd'hui encore, elle est un modèle de modernité et de rentabilité dans la Péninsule acadienne.

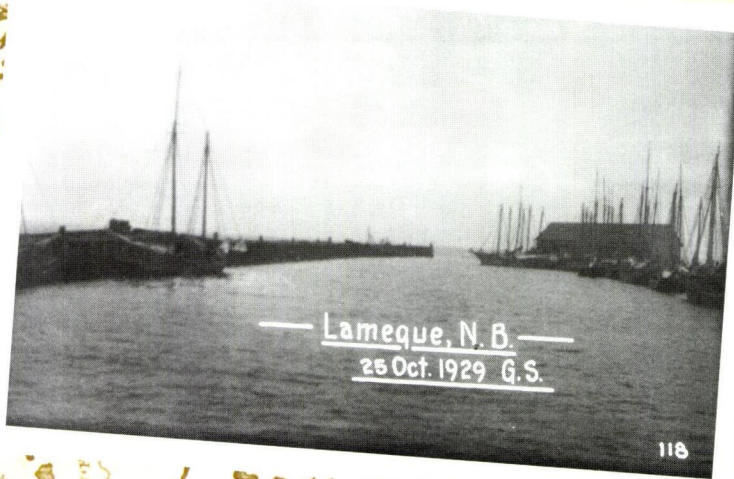
Classe de port : B

**Administration portuaire de Sainte-Marie-Saint-Raphaël
incorporée en 1996**



Port de Lamèque





Lamèque, N. B.
25 Oct. 1929 G.S.

118

Le port de Lamèque

Les premiers travaux de construction du quai de Lamèque furent entrepris en 1900. Lorsque les travaux du quai furent terminés vers 1902-1903, la compagnie de pêche *William Fruing* de Pointe-Alexandre transféra tous ses bâtiments et son centre administratif près de ce nouveau quai.

Peu de temps après la construction du quai, des entrepreneurs locaux se lancèrent en affaires, dont André D. Chiasson, exploitant un magasin et achetant de la morue. Il en est de même avec Azade Benoît, qui opérait un moulin en 1932 pour fournir aux pêcheurs des lattes de bois pour leurs casiers à homards.

Dans les années 1930, des coopératives furent formées partout dans l'île, et en 1944, l'Association coopérative des pêcheurs de l'Île Ltée. fit construire un entrepôt frigorifique permettant à ses membres de se lancer dans le commerce du poisson frais. À ses origines, la Coopérative achetait le poisson provenant de

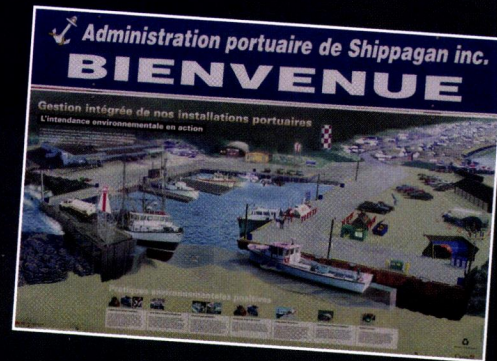
pêcheurs côtiers, mais la venue de nouveaux bateaux semi-hauturiers et hauturiers incita la Coopérative à étendre ses opérations. Durant la même période, on remarqua la croissance des pêches du crabe des neiges, de la crevette et du hareng provenant des grands senneurs ainsi qu'une croissance dans la pêche du homard. À ce jour, Lamèque possède encore l'une des plus importantes, sinon la plus importante coopérative de pêcheurs en Atlantique et au Québec.

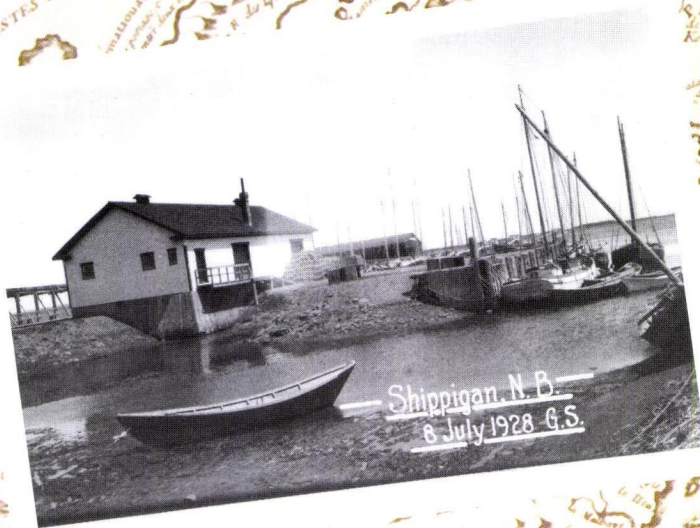
Lamèque est donc un grand port de pêche auquel on retrouve des pêcheurs côtiers, semi-hauturiers et hauturiers. Les installations, les bateaux et l'usine de transformation que l'on y trouve sont à la pointe de la modernité.

Classe de port : A

Comité portuaire de Lamèque Inc. incorporé en 1987

Port de Shippagan





Le port de Shippagan

La présence d'un quai à Shippagan remonte aux années 1800 et était reliée à l'époque au commerce du bois. Plusieurs compagnies établirent leurs opérations au quai de Shippagan au cours du XIX^e siècle, mais la véritable histoire du quai public commença en 1898, lorsque Onésiphore Turgeon, député fédéral du comté de Gloucester, vint inspecter les lieux afin d'évaluer le besoin d'un quai public. Ceci mena à la construction du quai qui fut achevée en 1906.

Vers la fin des années 1960 et au début des années 1970, la *Gully Fish and Food* fut la première usine à transformer du crabe des neiges. Elle débuta ses opérations d'une façon modeste à son usine de Le Goulet pour ensuite venir s'installer à Shippagan dans une usine beaucoup plus moderne. Dans la même période, avec la venue de nouveaux bateaux semi-hauturiers et hauturiers, les pêches des poissons de fond et du hareng connurent d'importants développements. Les pêches côtières du homard et du hareng ont aussi beaucoup augmenté à la même époque.

De nos jours, Shippagan est souvent considéré comme la capitale de la pêche commerciale du Nouveau Brunswick, en raison du nombre et de la diversité des pêcheurs que l'on y retrouve, ainsi que des importantes quantités et valeurs de leurs captures.

En plus de son port de pêche, Shippagan est reconnu comme étant un centre pour la recherche et le développement des produits de la mer et de la tourbe. La ville possède un institut de recherche sur les zones côtières et un aquarium et centre marin où l'on peut observer pratiquement toutes les espèces marines du golfe du Saint-Laurent.

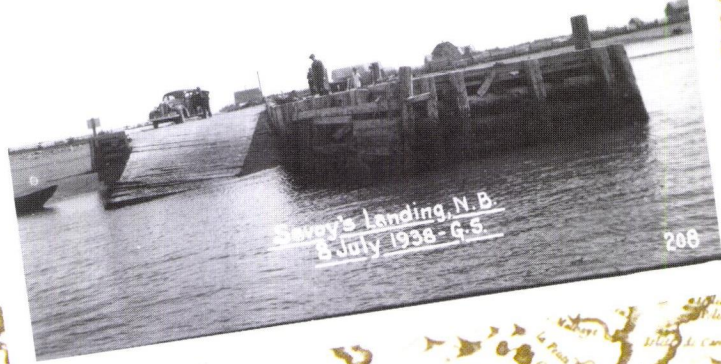
On retrouve également à Shippagan plusieurs sièges sociaux d'associations de pêcheurs, un centre universitaire et un des plus importants centres de service pour les pêcheurs, incluant un remonte bateau de forte capacité.

Classe de port : A

Administration Portuaire de Shippagan incorporée en 1994

Port de Savoy Landing





Le port de Savoy Landing

La construction du quai de Savoy Landing découle directement de la situation géographique du village comme porte d'entrée de l'île Lamèque.

Avant la construction d'un pont levant entre l'île Lamèque et la ville de Shippagan, un traversier assurait la circulation entre les deux rives. En 1912, on procéda à la construction de débarcadères des deux côtés pour permettre le transport de voitures. En 1928, une compagnie fut formée, La Compagnie Traversière Shippagan Limitée. En 1935, le gouvernement prit en charge le service et la traverse devint gratuite pour les habitants des îles. Ce n'est qu'en 1959 qu'on procéda à l'ouverture officielle du pont et que les débarcadères furent désaffectés.

Le débarcadère de Savoy Landing fermé, les pêcheurs commencèrent à utiliser cette structure comme quai pour

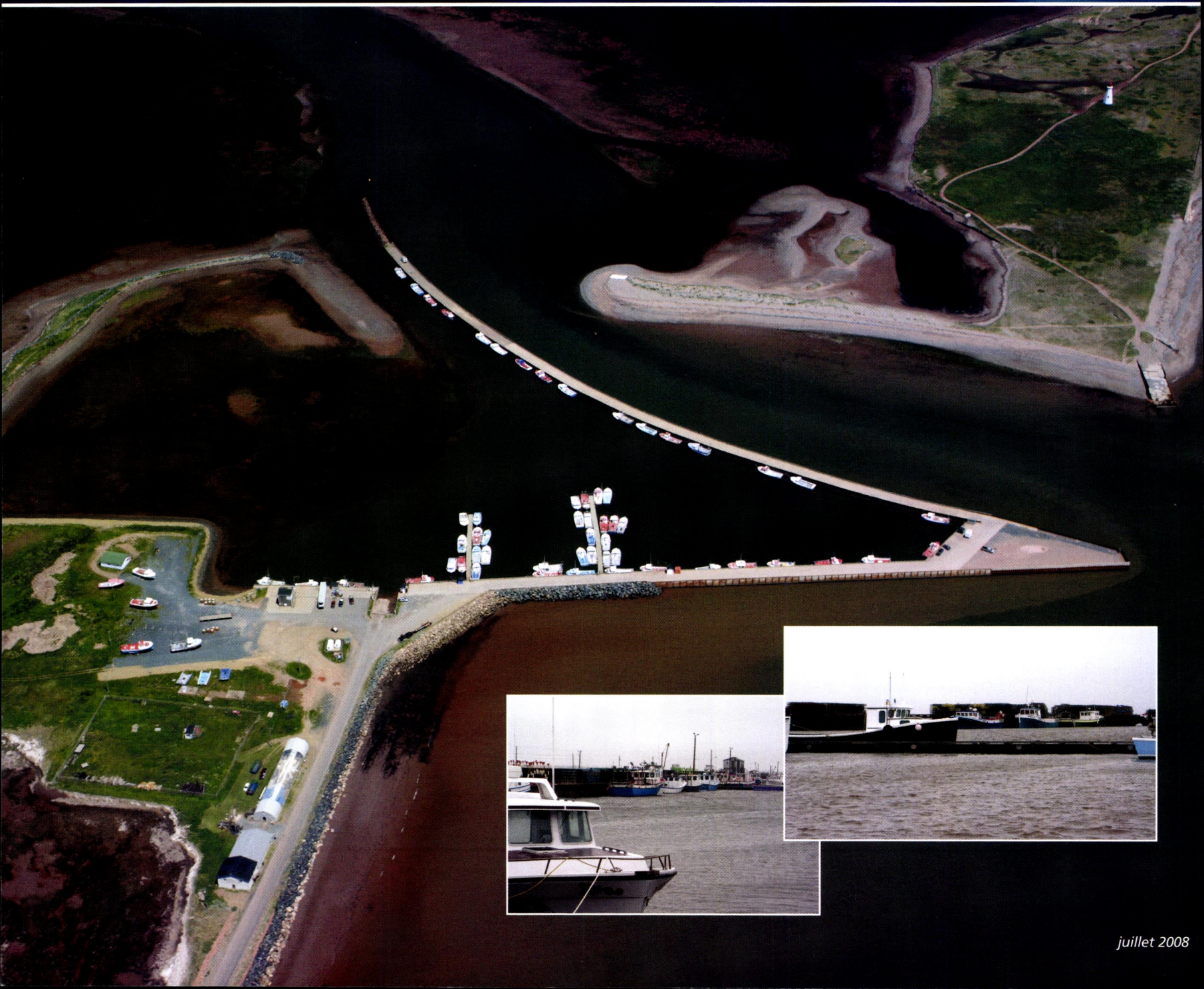
débarquer leurs prises. La vocation de ce quai a donc beaucoup évolué. Aujourd'hui, le quai dessert les pêcheurs côtiers des communautés de Chiasson Office et Savoy Landing. Le homard est l'espèce principale à y être débarquée, mais depuis quelques années, des aquaculteurs de la région utilisent également le quai pour leurs opérations.

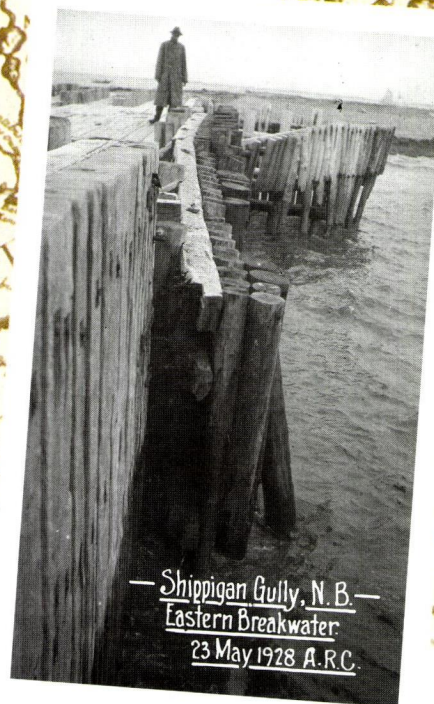
L'administration du quai de Savoy Landing relève de l'Administration portuaire de Shippagan.

Classe de port : C

Administration Portuaire de Shippagan incorporée en 1994

Port de Le Groulet





Le port de Le Goulet

La première trace d'une structure maritime à Le Goulet remonte à 1875 avec la construction d'un brise-lames. Long de 1 220 pieds, il était la porte d'entrée pour les pêcheurs du sud qui désiraient se rendre au port de Shippagan sans avoir besoin de contourner l'île Miscou.

La construction de renforts devint nécessaire par la suite à cause des mouvements des sables causés par le brise-lames. Malheureusement, ceux-ci se brisèrent lors d'une tempête en 1880 et il fallut attendre presque vingt ans de plus pour que le projet initial atteigne son objectif, soit de canaliser les eaux du havre en un chenal navigable. Avec les années, le brise-lames nécessita des rénovations supplémentaires dans les années 1950 et 1960.

Le Goulet est un des principaux ports côtiers de la Péninsule acadienne. On y retrouve des installations modernes qui servent principalement aux activités de débarquement de homard, de hareng et de crabe des neiges capturés par des pêcheurs côtiers.

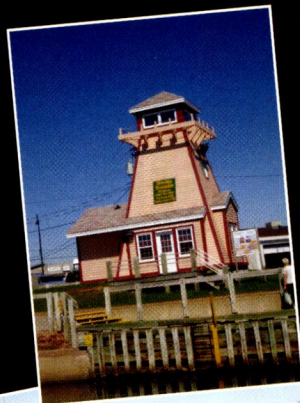
Les origines du quai actuel remontent à 1978 avec la création d'un comité pour la construction d'un quai. En 1979, les travaux de construction du quai débutèrent. Deux ans plus tard, les bateaux pouvaient s'y amarrer et en 1984, toutes les phases du projet étaient terminées.

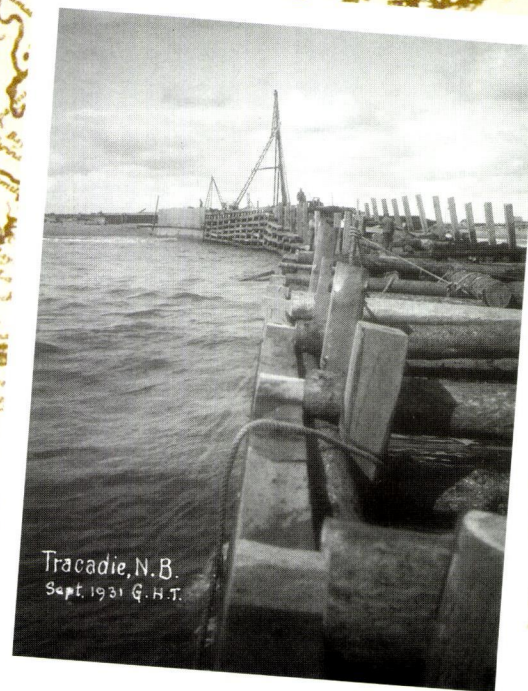
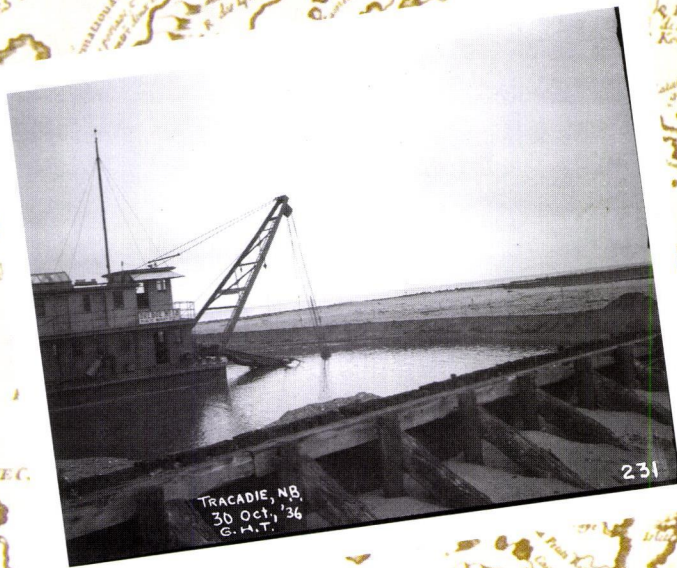
L'importante activité économique entourant les pêches à ce qui permit à quelques usines de transformation de poisson de voir le jour. La plus importante fut la *Gully Fish and Food* appartenant à la famille Roussel. En 1968, cette usine devint la première à se lancer dans la transformation du crabe des neiges. Par la suite, les activités de cette usine furent transférées dans la communauté voisine de Shippagan.

Classe de port : A

Administration Portuaire de LeGoulet incorporée en 1996

Port de Tracadie





Le port de Tracadie

Historiquement, les quais construits au cours des siècles dans la région de Tracadie n'étaient pas aussi fréquentés par les pêcheurs que ceux du reste de la Péninsule acadienne. Le havre de Tracadie n'offrait pas d'avantage particulier pour les navires marchands. De plus, une léproserie existait à Tracadie, et les marchands devaient changer le nom de leur village pour un autre sur leurs produits, car personne à l'époque n'aurait acheté de produit venant d'un endroit hébergeant des lépreux. Cette situation n'aidait pas à la venue de nouvelles compagnies dans la localité.

Le premier quai d'importance fut construit dans la baie de Tracadie aux environs des années 1900. En 1910, après deux ans d'abandon, des travaux de réparation y furent exécutés. Mais à cause d'un problème d'ensablement, un nouveau quai fut construit et le quai originel abandonné. Dans les années 1930, on fit creuser un goulet et construire un brise-lames à la Pointe-à-Bouleaux. Tout au long des dunes de sable, des phares furent installés pour faciliter la navigation. Par la suite, en

1958, le nouveau quai fut allongé.

L'influence du quai se fit sentir assez rapidement, et une des premières compagnies à s'installer à Tracadie-Sheila fut la *W.S. Loggie*. Elle achetait du poisson des pêcheurs et opéra un grand magasin jusqu'aux années 1960. La famille Thomas, qui fabriquait des tonneaux pour l'emballage du poisson depuis le XIX^e siècle, resta en opération jusqu'aux années 1980. Aujourd'hui, il reste une poissonnerie située non loin du quai. Depuis quelques années, cependant, la navigation de plaisance représente une partie importante des activités au quai de Tracadie.

La Ville de Tracadie-Sheila a fait construire une réplique d'un phare et une promenade le long des berges, permettant aux habitants et aux visiteurs de voir la rivière et le quai.

Classe de port : C

Administration Portuaire du quai de Tracadie incorporée en 1996

Port de Val-Comeau





Le port de Val-Comeau

Avant même la construction du quai de Val-Comeau, les habitants de cette communauté vivaient déjà de l'industrie des pêches. Vers la fin du XIX^e siècle, les compagnies *A. & R. Loggie* et *W.S. Loggie* opéraient des magasins et des conserveries dans le village. Toutefois, ces compagnies connurent un déclin à partir de la moitié des années 1940, provoqué par leur incapacité à moderniser leurs équipements et la gestion des salaires de leurs employés, et finirent par fermer leurs portes en 1956.

La disparition de ces compagnies, ainsi que le déclin des bateaux à voile, survinrent en même temps que l'arrivée d'un quai à Val-Comeau, en 1956. Ce quai fut construit afin d'accueillir un dédoublement dans le volume des débarquements. De plus, à cette époque, les navires côtiers firent leur apparition. Vers 1960, on comptait une quinzaine de ces navires ayant ce quai comme port d'attache.

En 1956, la *Northern Product Company* ouvrit une usine où l'on préparait du poisson salé et frais, ainsi que du poisson et des mollusques en conserve. Pendant ces mêmes années, la bénédiction des bateaux avait lieu régulièrement au quai.

Dans les années 1970-1980, l'usine *Atlantic Sea Harvest* ouvrit ses portes pour la transformation de la morue et créa près de 300 emplois, mais elle dû fermer à la suite du moratoire sur la pêche à la morue. Le homard devint alors la ressource la plus importante pour ces pêcheurs.

Classe de port : B

Administration Portuaire de Val-Comeau incorporée en 1996

Port de MacEachern's Point





Le port de MacEachern's Point

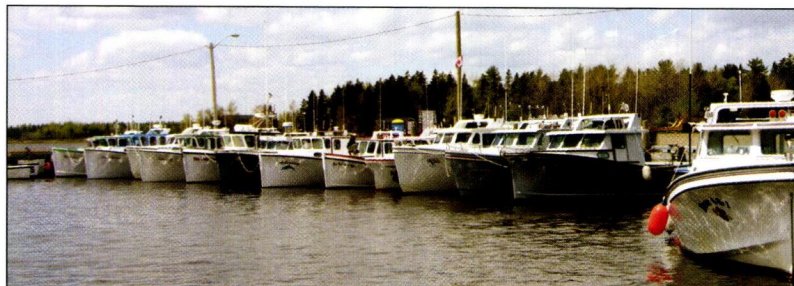
Le quai de ce village, situé entre Brantville et Néguac, fut construit par la *Diamond Construction Company* en 1946. En 1960, d'autres travaux furent effectués par la même compagnie. Le port de MacEachern's Point est habituellement bien protégé des éléments, sauf en ce qui concerne les mouvements des glaces.

Dans les années 1950, les activités de pêche au quai de MacEachern's Point étaient importantes. On comptait environ 200 pêcheurs, 64 bateaux et au moins 150 employé(e)s d'usine mettant en conserve du homard et préparant la mye (coque) et du poisson salé. En tout, quatre usines de transformation des produits de la mer étaient en opération à cette époque. Toutefois, en 1969, le homard était la seule espèce encore exploitée par les pêcheurs entre Brantville et Tabusintac.

Aujourd'hui, les pêcheries de MacEachern's Point ont retrouvé une certaine diversité, et le quai reçoit aussi des débarquements de pétoncle, de hareng et de maquereau. Le village compte également une marina pour les bateaux de plaisance.

Classe de port : B

Harbour Authority of MacEachern's Point incorporée en 1991



Port de Bas-Néguac





Le port de Bas-Néguac

Le quai de Bas-Néguac est le plus ancien des quais de la région de Néguac. Ses origines remontent à l'homme d'affaire George E. Letson, de Chatham, qui possédait un établissement de pêche à Bas-Néguac où l'on mettait en boîte du saumon et salait du hareng. Il fit construire vers 1850 un quai ainsi que plusieurs bâtiments de salage, une glacière, une ferblanterie et une forge. Malheureusement, son entreprise fit faillite en 1866. En 1893, le gouvernement fédéral, voyant les possibilités économiques liées au quai, effectua des travaux publics sur ces installations.

Le quai était le principal accès au village. Le courrier, des passagers et de la marchandise arrivaient par navires à vapeur (comme par exemple l'Alexandria, qui effectua des voyages quotidiens entre Chatham et Néguac jusqu'en 1920).

Le quai fut remplacé par une nouvelle structure au milieu des années 1950. Aujourd'hui, le quai est utilisé par les pêcheurs et par les plaisanciers.

Classe de port : C

Administration portuaire du quai de Bas-Néguac Inc. incorporée en 1994



Port de Néguaac





Le port de Néguaq

Le village de Néguaq, comme plusieurs autres villages côtiers, fut colonisé à cause de sa proximité avec la mer. Dans les années 1840, on comptait déjà une conserverie dans l'île du Portage et avec le temps, plusieurs autres virent le jour. Toutefois, c'est à Bas-Néguaq qu'on décida de construire un quai en premier.

Avec la création de l'Association de pêcheurs d'Alnwick en 1929 et, en 1934, de l'Association des pêcheurs de St-Bernard, les pêcheries devinrent plus profitables pour les habitants des environs. C'est dans ce contexte que fut construit le quai de Néguaq.

Aujourd'hui, la compagnie *Barry Group* possède une usine de transformation du poisson dans le village. C'est là que les pêcheurs de la grande région de Néguaq peuvent vendre leurs prises. Cette compagnie, fondée dans les années 1830 et localisée à Terre-Neuve-et-Labrador, s'est spécialisée dans la

transformation de différentes espèces comme le hareng, le crabe des neiges, le homard et le maquereau.

On trouve également à Néguaq un des plus importants exportateurs d'huîtres de culture au Nouveau-Brunswick, la Maison Beausoleil.

De nombreux projets d'amélioration ont eu lieu au quai de Néguaq dans la deuxième moitié du XX^e siècle. L'asphaltage de l'aire de stationnement en 1999 permet de faciliter l'entreposage des bateaux en hiver et d'inciter les touristes à aller visiter le quai. De plus, le gouvernement a supporté d'autres améliorations au quai dans les années récentes, afin de faciliter l'intégration de pêcheurs de la Première Nation de Burnt Church.

Classe de port : B

Administration Portuaire du quai de Néguaq Inc. incorporée en 1994

Port de Burnt Church





Le port de Burnt Church

La Première Nation de Burnt Church, aussi appelée *Esgenoôpetitj*, est une communauté Mi'kmaq dont l'établissement remonte à bien avant la venue des premiers explorateurs européens. Les premières traces de ce village dans la littérature historique moderne remontent à 1727. La réserve comme telle fut établie en 1805 et comme à l'époque, elle est encore aujourd'hui une des plus grandes Premières Nations au Nouveau-Brunswick.

Dans les années 1950, un quai était utilisé par sept ou huit bateaux pour un total d'une quarantaine de pêcheurs, qui ciblaient principalement le homard. Le quai était aussi utilisé par le gouvernement afin d'entreposer des bouées et autres outils de signalisation. De plus, des navires de patrouille du gouvernement étaient amarrés au quai de Burnt Church, car ce quai était le seul où, à marée basse, le niveau de la mer atteignait sept pieds.

En septembre 1999, un jugement de la Court Suprême du Canada accorda le droit aux membres des Premières Nations de pratiquer la pêche, la chasse et la cueillette afin de s'assurer une subsistance raisonnable. Ce jugement, connu de tous sous le nom de « Décision Marshall », donna lieu à d'importants changements dans l'économie de la Première Nation et dans la société de la Péninsule acadienne en général. Aujourd'hui, les pêcheurs d'*Esgenoôpetitj* utilisent le quai de Burnt Church, mais aussi celui de Néguac et de MacEachern's Point. De même, certains bateaux appartenant à des pêcheurs ne faisant pas partie de la Première Nation ont leur port d'attache à Burnt Church.

Classe de port : C

Harbour Authority of Burnt Church incorporée en 1995

Autres centres d'intérêt maritimes

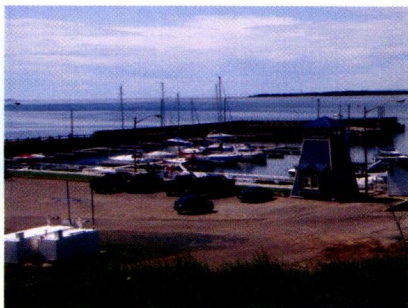


Quai d'Inkerman, un port provincial situé dans la Péninsule acadienne.

Aquarium et Centre marin du Nouveau-Brunswick à Shippagan, un passage obligé pour tout amateur de vie marine locale.

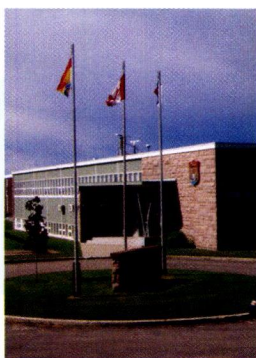
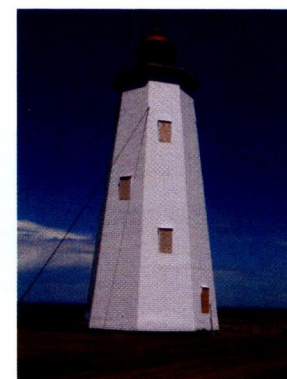


Le Laboratoire d'aquaculture du Collège communautaire du Nouveau-Brunswick (CCNB) - campus de la Péninsule acadienne, une infrastructure moderne pour la formation et la recherche



Le port de plaisance de Bas-Caraquet, où l'on retrouve aussi quelques pêcheurs commerciaux.

Le phare de l'île Miscou, l'un des plus photographiés dans la province du Nouveau-Brunswick.



L'École des pêches du Nouveau-Brunswick à Caraquet, une composante du CCNB – campus de la Péninsule acadienne, qui forme les professionnels de la mer depuis 1963.

Institut de recherche sur les zones côtières de Shippagan, axé sur l'aquaculture, les coproduits marins, les tourbières et l'environnement.



