



WHEATLEY (ONTARIO)

AP S'OCCUPE DE LA « CAPITALE DE LA PÊCHE »

L'Ontario a toujours été un théâtre de prédilection pour les plaisanciers et les pêcheurs sportifs. Il ne faut pas s'en surprendre, étant donné que le sixième de sa superficie, soit environ 177 390 kilomètres carrés, est couvert de cours d'eau et de lacs et que la province est délimitée par les Grands Lacs au sud et la baie d'Hudson au nord. Mais ce qui pourrait en surprendre plus d'un est le fait que l'Ontario abrite la « Capitale nord-américaine de la pêche en eau douce ».

Ce titre appartient à la municipalité de Wheatley, qui se trouve à 16 kilomètres à l'est du parc national Pointe-Pelée et à 50 kilomètres au sud-est de Windsor, sur la rive nord-ouest du lac Érié. Le port de Wheatley est le plus important port intérieur de pêche en Amérique du Nord, de par le tonnage de ses débarquements. Chaque année, quelque 300 pêcheurs commerciaux y débarquent de la perchaude, du brochet et de l'achigan, pour une valeur de 14 millions de dollars.

« La pêche offre d'importants avantages économiques pour la communauté, » précise Ken Snider, qui est superviseur du port depuis 1998 et a été administrateur du port pendant 19 ans auparavant. Il évalue à quelque 120 millions de dollars les retombées économiques locales. « Wheatley est un village de pêcheurs depuis les 1800, et le port est un organe essentiel de la collectivité. »



Capitale nord-américaine de la pêche en eau douce – Wheatley (Ontario).

Or, la collectivité est également un organe essentiel du port. En novembre 1998, l'administration portuaire (AP) de Wheatley a été créée avec la charge de gérer le port. Le conseil de direction est composé de neuf personnes habitant la municipalité, dont sept pêcheurs, un constructeur de bateaux et un représentant du ministère des Ressources naturelles de l'Ontario. À eux neuf, ils représentent des centaines de personnes qui utilisent les installations du port ou dont le gagne-pain en dépend.

Le conseil de direction se réunit une fois par mois, sauf en hiver, car le port est habituellement fermé en janvier et février. Le conseil fixe les priorités pour l'entretien et la réparation des installations et répond aux préoccupations des utilisateurs du port.

« Le fait que le port soit géré par une administration portuaire donne aux pêcheurs l'impression qu'ils en sont propriétaires, » souligne

M. Snider. « Ils ne le tiennent pas pour acquis; ils en prennent grand soin. »

Le port de pêche commerciale de Wheatley offre tous les services et compte 60 postes d'amarrage; il accueille une cinquantaine de bateaux de pêche commerciale qui paient un droit de quai annuel de 5 dollars du pied. Pendant l'été, le port peut accueillir jusqu'à 10 bateaux de plaisance à la fois. Trois compagnies de pêche et un constructeur de bateaux louent des terrains sur le port. Enfin, le port possède une rampe de mise à l'eau pour les plaisanciers et l'AP envisage d'exiger des droits de mise à l'eau.

« L'AP a réussi à maintenir les droits de quai assez bas pour que les pêcheurs commerciaux locaux puissent se permettre de garder leurs bateaux au port, » se félicite M. Snider, « et l'exploitation courante du port suffit à couvrir ses dépenses. »

Suite à la page 3

ST. BRIDE (TERRE-NEUVE)

LE PORT SE RELÈVE APRÈS LA TEMPÊTE

Le 22 septembre 1999, les habitants de St. Bride ont subi les derniers soubresauts de la tempête tropicale Gert, qui traversa Terre-Neuve après avoir perdu son statut d'ouragan. Quatrième ouragan fort de l'Atlantique en 1999, Gert a secoué les Bermudes avant de se diriger vers le nord.

La tempête a comporté de la pluie et des vents qui ont atteint 113 kilomètres (70 milles) à l'heure, transformant l'océan atlantique en un véritable chaos. Des vagues de neuf mètres de hauteur sont venues se fracasser sur le brise-lames du port de St. Bride, sur la pointe sud de la presqu'île Avalon, sur la côte est de la baie de Plaisance.

Une partie du pare-embruns a été détruite, le quai et le brise-lames ont été endommagés et des hangars, des filets et des clôtures ont été emportés. Trois hommes qui essayaient d'amarrer leur bateaux ont été jetés à l'eau et rescapés. En tout, cinq bateaux ont été perdus et plus de 30 ont été endommagés. Les dégâts causés aux installations portuaires et aux bateaux dépassent un million de dollars.

Les habitats de St. Bride ne sont pas prêts d'oublier Gert mais ils sont déjà à l'oeuvre pour effacer les traces de son passage.

« Tout le monde s'est serré les coudes, après la tempête, » de dire

Jamie Dalton, vice-président de l'administration portuaire (AP) de St. Bride. « Les gens se sont aidés à amarrer leurs bateaux, ont nettoyé les plages et ont ramassé des débris. Chacun a mis la main à la pâte. »

Des réparations importantes du quai ont été entreprises en janvier et devraient être terminées au cours de l'année. Bruce Downer, de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, nous dit que d'autres roches seront ajoutées au brise-lames, qui s'élève à neuf mètres au-dessus de la mer. La section de 15 mètres (50 pieds) du pare-embruns qui s'est effondrée au cours de la tempête sera remplacée et des renforts additionnels en acier seront ajoutés à la totalité du mur.

Pour la minuscule collectivité de St. Bride, l'économie est directement liée au port. Si l'on en croit un site Web primé par le programme Projets Rescol à la source et créé par l'école Fatima Academy de St. Bride, en été, la plupart des habitants du village pêchent ou travaillent à l'usine de transformation du poisson.

Selon Aloysius McGrath, superviseur du port depuis cinq ans, 90 pour cent



On évalue les dégâts causés par la tempête au port de St. Bride.

UN MOT DE LA RÉDACTRICE

Dans ce numéro, nous nous tournons vers l'intérieur des terres pour examiner deux ports de pêche en eau douce, en Ontario et au Manitoba, et nous passons faire un tour au port de St. Bride, à Terre-Neuve, afin de voir comment il s'est remis de la tempête tropicale Gert. Nous remercions tous ceux et celles qui ont pris le temps de parler à *Forum* de leur port et de leurs expériences.

N'oubliez pas que *Forum* est toujours à l'affût de nouvelles histoires; n'hésitez donc pas à nous faire part des innovations, des projets ou des événements qui se produisent ou se préparent chez vous.

Ruth Ann Hagedorn

Publié par :
Direction générale des communications
Pêches et Océans Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0E6


Rédactrice :
Ruth Ann Hagedorn
200, rue Kent, bureau 14N188
Ottawa (Ontario) K1A 0E6

Téléphone : (613) 993-5614
Télécopieur : (613) 952-6788
Courriel : hagedornr@dfo-mpo.gc.ca
Site Web : www.dfo-mpo.gc.ca

MPO/6029

© Ministre des Travaux publics et
Services gouvernementaux Canada 2000

ISSN 1203-5564

 Imprimé sur du papier recyclé



La tempête tropicale Gert comportait des vagues de neuf mètres.

des habitants du village comptent sur la pêche, qui produit de la morue, du crabe, du homard, du pétoncle, de la poule de mer et du poisson plat. Le port est administré par l'AP de St. Bride, composée de cinq personnes et constituée en 1991. L'AP représente quelque 450 pêcheurs de la côte sud qui utilisent le port.

Selon M. Dalton, le fait que les activités courantes du port sont administrées par des gens de la place compte beaucoup. « Nous avons fait du bon travail. Les choses vont bien. Chacun se soucie de la propreté du quai, les déchets sont ramassés, etc., » de préciser M. Dalton.

L'AP finance ses activités au moyen de droits de quai et en prélevant un droit sur les ventes de poisson effectuées sur le quai, en vertu d'un tarif unitaire fixé avec le propriétaire de l'usine de transformation locale et les acheteurs qui se manifestent en été.

Le port peut accueillir 72 bateaux de pêche d'une longueur de 8 à 15 mètres (25 à 50 pieds); il comporte un quai longitudinal, deux quais flottants, un appontement et un chemin de halage. Le port a été dragué récemment et on a dû utiliser des explosifs pour créer un bassin qui accueillera de nouveaux quais flottants. Lorsqu'ils seront achevés, ces quais offriront

au port de St. Bride plus de postes d'amarrage et permettront de réduire la congestion au quai.

Le port est employé principalement pour la pêche commerciale mais des plaisanciers se sont arrêtés à St. Bride, attirés sans doute par la beauté du paysage et la réserve écologique d'oiseaux de mer de Cape St. Mary, toute proche.

L'année dernière, un navire de croisière s'est ancré dans la baie pendant que ses passagers, venus à terre dans de petites embarcations, faisaient escale à St. Bride, en route pour la réserve aviaire. Le propriétaire d'une boutique du village a déclaré avoir fait en cette journée les meilleures affaires en 30 ans.

Si ce navire revient cette année, les passagers trouveront sans doute le port un peu changé, mais l'accueil des habitants de St. Bride demeure toujours aussi chaleureux.

AP S'OCCUPE DU PORT DE LA « CAPITALE DE LA PÊCHE »

Suite de la page 1

Cependant, les grands travaux d'entretien nécessitent des sommes additionnelles, notamment le dragage, une activité annuelle au port de Wheatley.

En raison de la présence au large d'un îlot de roches érigé dans le but de protéger les bateaux de la houle, le sable se dépose et s'accumule à l'embouchure du port, un problème exacerbé par le faible niveau du lac Érié au cours des dernières années.

Le port de Wheatley a été dragué à l'automne 1999 à une profondeur de 2,1 mètres, grâce à un programme fédéral à frais partagés d'amélioration des installations portuaires. Un autre

projet visait le remplacement du dispositif de défenses sur piliers de bois par un système de défenses à pneus sur piliers d'acier. Grâce à ces réparations aux quais du port de Wheatley, les quais et les bateaux s'en portent mieux.

À plus petite échelle, l'AP effectue des réparations à la rampe de mise à l'eau, afin qu'elle soit prête pour les plaisanciers qui s'y présenteront dès le printemps. Malgré quelques petits différends entre les pêcheurs commerciaux et les utilisateurs ludiques du port, par exemple, des filets endommagés par des plaisanciers ou des

pêcheurs sportifs, M. Snider nous dit que les deux groupes se partagent équitablement le port et les eaux environnantes.

Chaque année, le port accueille une exposition de pêche, pendant la longue fin de semaine d'août, à laquelle sont conviés les 1 800 habitants de Wheatley et les gens de l'extérieur. C'est l'occasion pour tout le monde de voir le port et la pêche commerciale de plus près. Courses de remorqueurs, démonstrations et profusion de poisson : l'exposition resserre les liens entre la collectivité et le port.

L'AP DE DUCK BAY INNOVE POUR SE FINANCER

Question - Vous avez suffisamment d'argent pour a) les matériaux et la main-d'oeuvre nécessaires pour construire un quai de 18 mètres (60 pieds), b) les matériaux nécessaires pour construire un quai de 35 mètres (116 pieds) mais pas pour la main-d'oeuvre. Que faites-vous?

Forcée de faire ce choix, l'administration portuaire (AP) de Duck Bay a fait preuve d'innovation. Plutôt que de se contenter d'un quai plus court, l'AP s'est tournée vers la collectivité, avec le résultat que celle-ci et l'AP en sont également gagnantes.

« Nous avons eu notre quai et six hommes ont eu du travail, » dit Bryan Thompson, l'un des cinq directeurs de l'AP. « Tout le monde y gagne. »

Créée il y a moins d'un an, l'AP a pris en charge la gestion du port de Duck Bay, sur la rive ouest du lac Winnipegosis. Situé à environ 128 kilomètres de Dauphin, le port est situé dans le village isolé de Duck Bay, entouré sur trois côtés par de l'eau et sur le quatrième par la forêt. Comme Duck Bay n'est desservie que par une seule route, le port offre une importante voie d'évacuation, dans le cas où la route serait coupée, notamment par un incendie de forêt.

Le port est à la disposition des 500 habitants de Duck Bay, 12 ou 13 bateaux de pêche commerciale et une usine de transformation. Les petits bateaux utilisent un quai flottant. La pêche est pratiquée à longueur d'année; les débarquements de l'année dernière s'élevaient à 624 000 kilogrammes. Les prises de brochet commencent à s'améliorer mais les pêcheurs capturent surtout du grand brochet et du mullet. M. Thompson estime que 90 pour cent des habitants de Duck Bay travaillent dans l'industrie de la pêche. Fidèle à ses origines



Le quai de Duck Bay, avant sa reconstruction.

de poste de traite de la Compagnie de la baie d'Hudson, Duck Bay considère également le piégeage comme une importante activité économique.

Il y a deux hivers, le quai, déjà détérioré, a été endommagé par les glaces au point de ne plus être réparable. À ce moment, des fonds de la direction des Ports pour petits bateaux ont permis d'installer un quai temporaire. En décembre 1999, les PPB ont annoncé des fonds additionnels destinés à reconstruire le quai existant et à fortifier la partie restante, pour assurer une protection contre les vagues. Afin d'employer optimalement les fonds des PPB, l'AP, qui est le responsable du projet, a décidé d'obtenir la main-d'oeuvre par ses propres moyens.

« Nous savions qu'il existait des programmes qui pourraient nous servir, » a expliqué M. Thompson; « alors, nous avons fait des appels. »

Développement des ressources humaines Canada a été le premier à contribuer, en payant deux ouvriers de 18 à 29 ans, dans le cadre de son programme d'emploi pour les jeunes. La Fédération des Métis du Manitoba a donné 10 000 \$ et le service de l'Éducation et de la Formation du Manitoba a donné 11 000 \$. En tout, six chômeurs locaux ont été embauchés pendant six semaines.

La collectivité a également fait sa part. Désireux de montrer leur bonne

volonté et leur appui au projet, des habitants ont fait don d'outils et d'équipements et ont offert des locaux sécuritaires pour les matériaux. Un chargeur a été prêté et le conducteur a fait don de son temps; la municipalité a prêté son garage pour la construction et le soutien administratif a été offert par des bénévoles.

« M. Thompson a pris de son temps, hors de son entreprise, pour coordonner et organiser le projet, » souligne James Leisle, un ingénieur du service des PPB de Winnipeg, qui a participé au projet. « M. Thompson et les habitants du village ont beaucoup donné; même que le projet n'aurait pas pu être réalisé sans la solidarité de la communauté. »

Le travail à terre, sur les sections de cage en bois de 2,5 mètres sur 5 mètres (8 pieds sur 16 pieds), a débuté en janvier. Après que la roche destinée à remplir la cage a été livrée, en février, la structure a été apportée dans la baie et mise en place. Le travail devrait être terminé en mars.

Forte de son premier projet réussi, l'AP cherchera maintenant des fonds pour le dragage. Grâce à son emplacement avantageux dans la baie, le port ne doit être dragué qu'aux 10 ans environ. Toutefois, le temps passe et les niveaux d'eau sont bas, de sorte qu'il faudra penser à draguer bientôt.

« Nous n'avons pas beaucoup de dépenses, » explique M. Thompson, « mais nous devons trouver des moyens de générer des rentrées d'argent pour les réparations. Actuellement, nous n'exigeons pas de droits de quai, mais nous devons envisager de changer cette politique. »

Si l'AP de Duck Bay continue sur sa lancée, l'on pourrait bien en entendre parler encore dans un avenir rapproché.

LE CCRH ET LES AP – EN SYMBIOSE

Faire tourner l'économie et assurer la pérennité des stocks sont deux activités apparemment contradictoires qui ont des ramifications profondes. Les administrations portuaires occupent une place privilégiée car elles savent ce qui se passe sur les fonds de pêche et connaissent les incidences économiques et opérationnelles qu'a la gestion des pêches sur les pêcheurs, les ports et la collectivité.

Sur la côte est, le Conseil pour la conservation des ressources halieutiques (CCRH) est d'une aide précieuse pour les AP qui cherchent de l'information sur la conservation ou qui veulent faire connaître leurs observations au sujet de la pêche du poisson de fond.

« Les recommandations du CCRH ont une incidence sur les intervenants représentés par les AP, » déclare Osborne Burke, membre du CCRH, membre du Conseil consultatif des administrations portuaires des Maritimes et président de l'AP de Bay St. Lawrence, à la pointe nord de l'île du Cap-Breton. « Les pêcheurs de poisson de fond sont intéressés parce que fait le CCRH car le travail de ce dernier détermine non seulement leur activité annuelle mais, qui plus est, l'avenir à long terme de la pêche. »

Que fait le CCRH?

Le CCRH, qui a vu le jour en 1993, est un organisme gouvernemental indépendant du ministère des Pêches et des Océans (MPO). Son travail consiste à présenter au ministre des Pêches et des Océans des recommandations publiques sur des questions de conservation, par exemple des totaux admissibles de captures, et à produire des conseils sur des questions de recherche scientifique, les priorités en matière d'évaluation et des questions de juridiction internationale.

« Nous sommes là pour défendre les intérêts des poissons, » déclare M. Burke. « À partir de données scientifiques et d'informations fondées sur les observations et l'expérience des pêcheurs de poisson de fond, nous élaborons des recommandations relatives à différents stocks de poisson de fond à l'intention du Ministre. »

Association entre la collectivité scientifique et universitaire et l'industrie de la pêche, le CCRH compte 15 membres nommés par le ministre des Pêches et des Océans. Choisis selon leur mérite et leur statut dans la communauté, les membres émanent de divers horizons. Les membres « scientifiques » — issus de ministères, d'universités et d'organismes internationaux — ont de l'expérience notamment en gestion des pêches et en économie. Les membres « industriels » ont une connaissance pratique de la pêche et l'expérience de l'industrie.

Vous pouvez infléchir les recommandations du CCRH

« Le CCRH tient des consultations publiques au cours desquelles n'importe qui peut parler des questions qui l'intéressent, » dit M. Burke, lui-même pêcheur côtier de poisson de fond. « Nous avons besoin des avis et des lumières de l'industrie, comme des opinions des scientifiques. »

Il importe que les membres des AP assistent aux consultations publiques du CCRH. Au fond, parler au CCRH est une bonne façon d'assurer que

CONSEIL POUR LA
CONSERVATION DES
RESSOURCES
HALIEUTIQUES



celui-ci tient compte de nos préoccupations et nos expériences. Pour que votre message soit bien compris par le CCRH, il importe de bien préparer son intervention sur le poisson de fond.

Selon M. Burke, les présentations vont du pêcheur qui met son grain de sel au professionnel embauché pour faire un exposé. Mais la clé de l'intervention n'est pas tellement dans la forme que dans le fond.

« Le mieux est d'avoir un mémoire écrit que l'équipe consultante peut présenter à l'ensemble du Conseil, » estime M. Burke. « Il faut étayer les observations faites sur l'eau, notamment au moyen de feuilles tirées du journal de pêche ou de comparaisons avec

d'autres années. »

« Nous voulons savoir ce que vous avez fait au cours de l'année, » dit-il. « Plus il y a d'intervenants aux consultations, plus complète est l'image que nous avons de la situation de la pêche. »

Les publications du CCRH, notamment les documents de réflexion, les cadres de conservation et les priorités scientifiques, peuvent être téléchargées du site Web du Conseil (www.dfo-mpo.gc.ca/frcc) ou on peut les commander auprès du Secrétariat du CCRH au 613-998-0433.

Vous trouverez également sur le site Web des nouvelles, des événements annoncés et des liens à d'autres sites d'intérêt apparenté.

LE PLASTIQUE EN DONNE PLUS POUR SON ARGENT!

Le brise-lames flottant du port de Rushbrooke, à Prince Rupert, en Colombie-Britannique, ne répond pas tout à fait aux canons traditionnels. Deux longs tubes de plastique de 107 centimètres (42 pouces) de diamètre, attachés à 8 mètres (26 pieds) l'un de l'autre : on dirait un catamaran géant, et un autre brise-lames à un seul tube flotte à proximité.

« Jamais nous n'aurions pu nous payer un brise-lames classique d'égale qualité avec l'argent dont nous disposons, » dit Rick Hill, directeur général de l'administration portuaire (AP) de Port Edward, qui est chargée d'administrer le port de Rushbrooke. « En optant pour le plastique, nous en avons plus pour notre argent et nous pouvions modifier la disposition de manière à mieux protéger les bateaux et tout le port. »



Le brise-lames de 280 mètres ancré à son poste au port Rushbrooke, à Prince Rupert, a remplacé un brise-lames en paquets de billes mal en point qui n'avait duré que neuf ans.

La direction des Ports pour petits bateaux fait office de pionnier dans l'emploi des matières plastiques dans les installations portuaires, une solution économique et durable de rem-

placement des matériaux classiques que sont le bois, qui pourrit, et le fer, qui se corrode.

« Chaque port du Pacifique utilise des matières plastiques, à plus ou moins grande échelle, » précise Adrian Rowland, ingénieur aux PPB dans la région du Pacifique. « Les travaux effectués avec du plastique sont faciles à réaliser, respectent l'environnement et coûtent moins cher que si l'on employait les matériaux traditionnels. »

Déjà, sur la côte du Pacifique, on trouve des brise-lames flottants, des cordages, des bouées d'amarrage, des bandes de frottement sur les piliers et les cages ainsi que des conduits d'incendie en plastique, et d'autres produits sont en cours d'élaboration. L'emploi de matières plastiques réduit l'entretien et prolonge la durée utile des structures portuaires et des mouillages car il permet de remplacer le bois, coûteux et vulnérable au taret, et d'utiliser moins de fixations et d'attaches en acier, qui se corrodent en eau salée.

Les ingénieurs des PPB offrent les compétences techniques requises pour élaborer des projets utilisant le plastique, lesquels sont réalisés à titre expérimental dans un port. Ces projets

UTILISATION DU PLASTIQUE

Le bois des brise-lames faits de paquets de billes peut être remplacé par des tubes de polyéthylène. De vieux rails de chemin de fer placés à l'intérieur des tubes leur donnent de la rigidité et de la mousse de polystyrène leur donne de la flottabilité.

Les chaînes d'ancrage peuvent être remplacées par des cordages composites à brins multiples, qui durent plus longtemps, sont plus faciles à manipuler et simplifient les réparations et l'entretien car ils ne nécessitent pas le lourd matériel requis pour les chaînes.

L'emploi de bandes de friction de plastique sur les piliers réduit les dommages par frottement aux piliers et aux structures flottantes. Installé sur les piliers et les cages de piliers des structures flottantes, le plastique les protège, prolonge leur durée, et élimine l'enlèvement de particules de

bois traité qui se retrouvent dans l'eau.

Les conduits d'incendie, qui apportent l'eau de la borne-fontaine ou du camion-pompe au quai et au réseau de structures flottantes, permettent d'intervenir rapidement en cas d'incendie. Traditionnellement, ces conduits sont des tuyaux d'acier, coûteux à installer et susceptibles de causer des problèmes de flottaison. De concert avec le Commissaire fédéral des incendies et les services locaux des incendies, les PPB ont commencé à utiliser des tuyaux de plastique pour les conduits de lutte contre les incendies. Les tuyaux de plastique sont légers, moins coûteux et plus faciles à installer, de sorte que les installations sont plus sûres; de plus, leur emploi peut faire baisser les primes d'assurance.

ÉTUDE SUR LA RENTABILITÉ PROFITE D'UNE CONSULTATION PRÉALABLE

pilotes sont l'occasion d'éprouver l'idée, de modifier la conception et de surveiller le comportement et le rendement des aménagements avant de les offrir largement. Il faut normalement compter entre deux et quatre années pour parfaire un concept et prouver qu'il est durable, facile à mettre en oeuvre et peu coûteux.

« Les projets utilisant le plastique sont avantageux pour les AP, » déclare M. Rowland. « Les AP peuvent participer à toutes les étapes de la construction parce que le plastique est facile à utiliser et ne nécessite pas la machinerie lourde requise par certains produits en acier. »

M. Rowland donne en exemple les bouées de mouillage en plastique, ancrées au moyen d'un câble synthétique. Auparavant, les bouées de mouillage étaient faites d'acier et de pneus remplis de mousse et étaient ancrées sur le fond à de lourdes chaînes d'acier. Pour l'entretien et le positionnement des bouées, il fallait utiliser un bateau de grande taille. Avec les nouveaux produits de plastique, des plongeurs locaux peuvent apprendre à faire l'entretien, en utilisant soit un hydravion, soit un petit bateau.

Le brise-lames de Rushbrooke est ancré à un dispositif qui a dépassé les attentes, selon M. Hill. « Les dépenses ont été réduites de façon marquée, » dit-il. « Même les réparations sont plus faciles à effectuer. Si le câble d'ancrage se brise, un plongeur peut simplement attacher un autre câble au bout restant. Il n'est plus nécessaire d'installer de nouveaux blocs d'ancrage. »

« Je recommande ce genre de solution à tout port qui a besoin de quais flottants, de brise-lames ou de billes d'enceinte, » dit M. Hill. « Le plastique offre bien des avantages par rapport au bois et à l'acier. »

Pour obtenir de plus amples renseignements sur l'emploi du plastique, veuillez appeler Adrian Rowland, au 604-666-7528.

Les 10 et 11 janvier 2000, des représentants régionaux des Ports pour petits bateaux (PPB) et neuf représentants d'administrations portuaires (AP) de tout le Canada se sont réunis à Ottawa afin de discuter de l'étude sur la rentabilité des AP, réalisée par les PPB.

Première étape de la consultation, la réunion a permis aux PPB d'expliquer aux représentants des AP le but et la portée de l'étude, et aux représentants des AP de faire des propositions sur différents aspects de l'étude, avant qu'elle ne soit lancée.

« Il importait que les AP donnent leur point de vue à ce moment, pour que l'étude recueille des informations pertinentes et réponde à des préoccupations jugées importantes par les AP, » explique Gary Lacey, conseiller principal en politiques et programmes aux PPB, qui coordonne l'étude.

En examinant les recettes et les dépenses actuelles des AP, les éventuelles sources de revenu et la répartition des fonds d'exploitation et d'entretien, l'étude vise à dégager les caractéristiques des principaux facteurs dont les AP ont besoin pour réussir, en tant qu'organisation et qu'entreprise rentable. L'étude précisera également les travaux d'entretien mineurs, en ce qu'ils ont à voir avec l'obligation des AP d'atteindre le seuil de rentabilité dès 2001. L'étude indiquera les possibilités qui s'offrent aux AP et les obstacles qu'elles ont à surmonter pour atteindre la rentabilité et les aidera à tirer le maximum de leurs ressources.

Grâce aux commentaires recueillis au cours de la réunion, on a pu revoir le questionnaire et l'étude de cas, avec lesquels on recueillera de l'information sur la démographie, les finances

et les stratégies, les activités portuaires, le soutien communautaire et les rapports des AP avec les PPB. Le questionnaire national a été posté à 383 administrations portuaires en janvier. Trente-huit AP (qui n'ont pas reçu le questionnaire) ont pris part à des études de cas. Les entrevues sur place, effectuées dans le cadre des études de cas, ont donné aux PPB la possibilité de recueillir des informations plus approfondies.

La dernière partie de l'étude consiste à analyser les informations financières que les PPB conservent dans leur base de données. Les résultats de l'étude seront disponibles vers le milieu ou la fin d'avril.

Dennis Aucoin, membre de l'AP de Chéticamp, au Cap-Breton en Nouvelle-Écosse, et président du Conseil consultatif des administrations portuaires des Maritimes, assistait à la réunion. Selon lui, les interventions des AP ont façonné l'étude en élargissant le cadre des questions. « Les nouvelles questions fourniront aux PPB les informations dont ils ont besoin, sans compter les nouvelles idées qui pourraient être avancées. »

« C'était la première chance que nous avions de nous asseoir tous ensemble, à l'échelon national, et de nous parler, entre régions, » se réjouit M. Aucoin. « Nous avons bien sûr parlé de l'étude mais nous avons également exprimé nos préoccupations et discuté de l'orientation du programme des AP. »

« Là s'offre à nous une occasion de collaboration unique. Les PPB prêtent l'infrastructure et les AP procurent la connaissance. Ensemble, nous fournissons un précieux service à nos clients, » dit M. Lacey. « Cette étude marque le début d'une consultation permanente avec les AP. »



Dans ce numéro, le lecteur trouvera un article sur l'emploi du plastique dans les ports. Les caractéristiques qui rendent le plastique si avantageux – sa durabilité, son coût modique et sa légèreté – sont également des facteurs qui causent des problèmes environnementaux quand les plastiques sont éliminés négligemment. Le plastique ne se décompose pas facilement, de sorte qu'il peut rester dans le milieu marin pendant des années.

Les déchets de plastique peuvent :

- *blesser ou tuer les oiseaux de mer et les animaux marins quand ces animaux les ingèrent ou s'empêtrent dedans;*
- *se prendre dans les hélices des bateaux;*
- *bloquer les prises d'eau et les systèmes de pompage; et*
- *dégrader les plages et les rivages.*

Le truc n° 6 donnait des suggestions pour l'élimination et le recyclage des déchets solides; mais que pourrait-on faire pour réduire la consommation de plastique?



CHER HARBY

POURQUOI FAUDRAIT-IL DRESSER UN PROCÈS-VERBAL LORS D'UNE RÉUNION D'UNE AP?

Il importe d'avoir un enregistrement écrit des sujets discutés et des décisions prises lors des réunions générales et annuelles des membres d'une administration portuaire, des réunions de comités et des réunions du comité de direction. Un procès-verbal fournit aux membres de l'AP :

- un résumé clair des activités de l'AP;
- un moyen de savoir ce qui s'est passé à une réunion (pour les membres absents);
- un rappel des mesures prévues; et
- un compte rendu des décisions et de leurs motivations.

Un procès-verbal résume les discussions, indique les noms des personnes qui proposent des mesures et de celles qui les appuient ainsi que les modifications, et donne les résultats des votes. Seules les motions doivent être consignées in extenso.

Un procès-verbal devrait contenir :

- le nom du comité qu'il concerne;
- la date, l'heure et le lieu de la réunion;
- les noms des personnes présentes et les noms des personnes invitées mais absentes;
- l'approbation du procès-verbal précédent ou des modifications qui y sont apportées;
- une reconnaissance des rapports reçus ou présentés;
- les affaires courantes découlant de réunions précédentes;
- la correspondance et les affaires nouvelles;
- l'heure à laquelle la séance a été levée;
- la date, l'heure et le lieu de la prochaine réunion; et
- les signatures du rédacteur du procès-verbal et du président, à la dernière page.

Pour obtenir de plus amples informations sur la manière de dresser un procès-verbal, voir la section 2.4.5 et l'Annexe 2-H du Manuel des administrations portuaires.

✓ TRUC n° 7 – Les plastiques : l'envers de la médaille

► Quel spectacle!

Quelles sortes de plastiques sont utilisés dans le bureau de l'AP et par les utilisateurs du port? Placez-vous des gobelets de mousse à côté de la machine à café? Est-ce que les plaisanciers mettent leur pique-nique dans des sacs de plastique?

► Que faire?

Lorsque vous avez identifié les produits de plastique utilisés dans le port, trouvez des moyens de les remplacer avec des produits écologiques. Envisagez les solutions les plus simples, par exemple remplacer les gobelets en mousse par des tasses.

Mettez des affiches afin de rappeler aux plaisanciers les dommages que peuvent causer les plastiques. Vous pouvez inviter les écoles locales à organiser un concours d'affiches.

Signalez à la Garde côtière les navires et les plaisanciers qui jettent des matières plastiques par-dessus bord.

Organisez une corvée de nettoyage des plages souillées, afin de sensibiliser les gens au problème.

Participez au Programme national sur les débris de plastique en mer, division de l'Environnement, Environnement Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0H3.

► Votre rôle

Veillez à ce que les utilisateurs du port connaissent les procédures d'élimination et de recyclage des matières plastiques, et sévissez à l'égard des plaisanciers qui jettent des matières plastiques par-dessus bord. Donnez l'exemple en cessant d'utiliser des plastiques jetables au sein de l'AP.