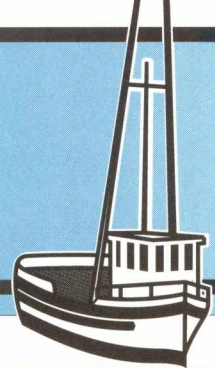




FORUM

des administrations portuaires



Vol. 1, n° 3

Mai 1991

Grande-Entrée ouvre la marche aux Îles de la Madeleine

« **O**n n'est jamais mieux servi que par soi-même », déclare sans détour le maire Donald Pealey, membre du comité provisoire de l'administration portuaire de Grande-Entrée. Son commentaire reflète l'opinion de la majorité des membres de la collectivité, qui se sont réunis pour organiser la mise sur pied de l'une des premières administrations portuaires de la région du Québec.

Le port de Grande-Entrée est situé à l'est des Îles de la Madeleine. Plus de la moitié de la flotte qu'il dessert est composée de bateaux de passage, généralement des bateaux de pêche hauturière. Les membres locaux sont surtout des pêcheurs de homards.

Afin de bien représenter les usagers, le comité est composé de cinq pêcheurs indépendants : **Léonard Cyr**, **Lucien Cyr**, **Émile Eloquin**, **Antoine Poirier** et **Denis Richard**. **Jacques Doyle** est la voix des mytiliculteurs, tandis que **Jacques Chevarry**, directeur général de la société Madelimer, représente les producteurs.

René Arsenault représente les pêcheurs non résidents tandis que le maire Donald Pealey défend les intérêts de la collectivité. **Jean-Paul Landry**, comptable, fournit le soutien technique nécessaire pour assurer le lien entre la DPPB et le comité de l'administration portuaire.

Dès le début, les habitants de Grande-Entrée ont cru au projet. Comme l'a indiqué le maire Pealey : « L'administration portuaire réduit la paperasserie. Elle peut s'adapter aux situations particulières inhérentes au nombre de pêcheurs non résidents et simplifier le travail de bureau ». Le maire est également enthousiaste de la priorité accordée par le gouvernement aux administrations portuaires désirant obtenir des subventions fédérales pour des travaux futurs d'agrandissement.

En plus de vouloir agrandir le port, qui peut actuellement accueillir entre 110 et 120 bateaux, l'Administration veut se concentrer sur des questions environnementales en créant un service plus efficace de vidange d'huile, d'approvisionnement en eau potable, etc. On a déjà installé, dans des endroits accessibles, des poubelles et un réservoir destiné à recueillir les huiles usées, et on s'attache maintenant à obtenir du matériel supplémentaire de sécurité et de lutte contre l'incendie.

Cette année, à l'ouverture de la saison de pêche, les membres de l'Administration ont l'intention de recourir à toutes les ressources disponibles, soit le projet Défi, les projets pour étudiants ou les projets d'aide sociale, dans le but d'accroître la fierté que nourrit la collectivité à l'endroit de son port. ▀



Les pêcheurs de homard de Grande-Entrée sont prêts!

La région du Québec dépasse ses objectifs

Au cours du dernier exercice financier, la région du Québec a mis sur pied une vaste campagne de promotion destinée à expliquer les avantages que présente la gestion indépendante d'un port.

Le Canada comptait déjà alors de nombreuses administrations portuaires florissantes, et la proportion de ces administrations qui se révélaient viables a incité la Région à se joindre au programme.

Le but initial était d'aider 10 ports à profiter de l'occasion. Les résultats ont été phénoménaux. Des 33 candidats potentiels, 24 ports de municipalités diverses se préparent à signer ou ont déjà présenté une demande de constitution en société fédérale en vue de devenir une administration portuaire sans but lucratif.

Michel Chiasson, directeur régional de la DPPB, souligne les avantages liés à la perception locale des divers droits d'utilisations du port. Les sommes ainsi recueillies servent à répondre aux besoins de l'endroit et permettent la création d'un fonds de réserve assurant une maintenance plus accessible qu'auparavant, lorsqu'il fallait retourner l'argent au Trésor fédéral canadien.

« Ces fonds peuvent maintenant être directement investis dans l'entretien, la réparation ou l'amélioration des ports locaux. De plus, les ports de pêche gérés localement en obtiendront davantage pour l'argent investi. »

« La réussite du programme dépend du travail d'équipe accompli par le personnel du MPO et celui des administrations portuaires. Ce n'est qu'en travaillant ensemble que nous pourrions accroître la quantité et la qualité des services que nous offrons. » ▀

Nouveau ministre au MPO

Au moment de mettre sous presse, on annonçait la nomination de l'honorable John C. Crosbie aux postes de ministre des Pêches et des Océans et de ministre responsable de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique. Nous vous donnerons plus de détails sur le sujet dans le prochain numéro du *FORUM* des administrations portuaires. ▀



Pêches
et Océans

Fisheries
and Oceans

Canada

Bientôt une administration portuaire

L'idée d'une gestion indépendante n'a soulevé qu'un enthousiasme prudent chez les usagers du port de Deep Bay situé sur la côte est de l'Île Vancouver, dans la baie de Qualicum.

Les membres du comité d'organisation représentaient toutes les facettes des activités maritimes, allant de la pêche commerciale et l'affrètement de bateaux à la navigation de plaisance. Le comité comptait aussi des représentants du district régional de Nanaimo et de la Mapleguard Ratepayers Association.

Par suite de la grande amélioration de l'accès aux terres à partir des centres urbains du sud, la popularité de Deep Bay comme lieu de transit au cœur des diverses zones importantes de pêche commerciale a permis de décupler le nombre de navire dans le port. Au moment de l'annonce d'ouvertures de périodes de pêche, il est devenu pratique courante de désarmer les bateaux de pêche à Deep Bay et de faire la navette en camion léger.

Il a donc fallu, à maintes reprises, amarrer côte à côte entre six et dix bateaux, ce qui a suscité de vives inquiétudes par temps de forts vents. De plus, ces conditions ont exercé une pression supplémentaire sur les services d'alimentation en eau et en électricité et ont augmenté les risques d'incendie.

L'accès à la flotte à partir du terrain de stationnement a été un problème constant pour les usagers. Ceux-ci devaient faire marche arrière pour parcourir la longueur du terrain de stationnement afin d'atteindre le quai, puis haler leur équipement sur 150 mètres jusqu'au treuil de chargement. Toutes ces questions ont été prises en considération pendant les réunions d'organisation tenues sur plusieurs mois.

Alors que les discussions atteignaient leur point culminant, les membres du comité



Les directeurs de l'administration portuaire de Deep Bay comprennent (de g. à dr.) : Pearl Myhres, secrétaire et représentante du district régional de Nanaimo; Earl Lefler, bateaux de plaisance; Pat Bolton, trésorier, pêche commerciale; Jim Willott, président, pêche commerciale; Doug Ball, intérêts commerciaux; Cliff Pardiak, pêche commerciale; Stuart Phillips, pêche commerciale; et Tom Plensky, vice-président. Cliff Wiesner, de la Ratepayers Association, est absent.

ont passé en revue les estimations liées aux travaux qu'ils savaient nécessaires et ont jugé qu'ils pourraient probablement les réaliser eux-mêmes de façon plus rapide et plus économique. En novembre, ils faisaient appel au représentant de la DPPB pour obtenir des renseignements supplémentaires. Après avoir reçu l'assurance que tout problème de droits impayés ou de perception serait réglé par le MPO avant la prise en charge du port par l'administration proposée, le comité a accepté d'adhérer au programme.

Depuis l'établissement de l'administration portuaire, on a fait construire, par un entrepreneur local, une rampe d'accès piétonnière à l'extrémité du quai située le long de l'eau. Les autorités ont engagé un responsable de port à plein temps, Geoff Lawrence, en plus d'achever l'installation d'une conduite d'arrosage pour diminuer les risques d'incendie dans la flotte.

S'ils se fient aux devis présentés pour la pose de la conduite d'arrosage, les membres du

Conseil d'administration jugent avoir économisé quelque 10 000 \$ qu'ils prévoient employer pour accroître encore davantage la sécurité des lieux.

Sur la liste des priorités pour l'avenir figure la construction d'installations d'amarrage additionnelles et la mise en place d'un service de distribution électrique moderne pouvant prendre en charge une demande croissante. Les autorités négocient également avec la DPPB en vue de la construction d'un nouveau brise-lames.

Pearl Myhres, secrétaire, résume la situation : « Nous sommes heureux. Nous avons constaté que nous pouvions obtenir de bons résultats. Les membres de notre Conseil travaillent bien et se réunissent le premier lundi de chaque mois. Nous avons pu éliminer nombre de préoccupations avant qu'elles ne deviennent des difficultés. En somme, conclut-elle, nous sommes persuadés avoir pris la bonne décision et envisageons l'avenir avec optimisme. »



L'amarrage côte à côte de quatre bateaux est une situation courante à Deep Bay. On ne peut prévoir de vrai répit tant qu'un nouveau brise-lames ne sera pas installé.



FRENCH CREEK

À la ligne de départ

Le groupe d'étude du port de French Creek travaille en équipe depuis janvier 1990. Ses membres peaufinent actuellement les détails d'élaboration des documents liés à la constitution en société, et ils attendent de recevoir l'approbation juridique finale du personnel de Consommation et Corporations Canada pour officialiser l'existence d'une administration portuaire.

D'après **George Hawkes**, secrétaire du groupe d'étude, neuf directeurs sont en poste et travaillent déjà à la réalisation des changements initiaux en vue du début de la saison du hareng en mars. La première ouverture importante est prévue pour juin.

Le Conseil est actuellement composé de cinq pêcheurs commerciaux, qui représentent la French Creek Charter Boat Association, la French Creek Boat Owners Association, le Fish and Game Club et l'île de

Lasqueti, où un traversier fait la navette quatre fois par jour.

Dale Walters, qui a assumé la fonction de responsable intérimaire du port, est maintenant employé permanent. Il est à mettre en place un système simple destiné à faciliter le contrôle et à préparer l'accueil des bateaux qui utilisent le port de French Creek — ce qui constitue un défi de taille. Outre la flottille locale constituée de 177 chalutiers, bateaux à filet maillant et bateaux de plaisance et de pêche, Dale doit être prêt à recevoir jusqu'à 420 bateaux additionnels qui partent de points aussi méridionaux que Steveston pour aller pêcher le saumon dans l'embouchure de la rivière Qualicum, après la remonte.

Dale se considère chanceux quand il reçoit les avis d'ouverture de période de pêche 24 heures à l'avance, et il doit composer avec l'amarrage côte à côte de jusqu'à

Les bateaux de plaisance ont leur propre zone d'amarrage en eau peu profonde, près du stationnement principal du port.

12 bateaux pendant des périodes de trois ou quatre jours. Il s'agit d'un problème presque général sur la côte ouest, et le personnel de la DPPB travaille à coordonner les communications entre le MPO et les administrations portuaires afin d'assurer de meilleurs temps de réaction à la suite de la diffusion «d'avis d'ouverture» aux administrations portuaires.

Le Conseil compte déménager les activités de vente de poissons frais de son emplacement actuel, aux abords du quai, à un endroit voisin de la cale de traversier. Les clients pourront ainsi beaucoup plus facilement trouver du stationnement tout en dégageant la zone située immédiatement devant les quais commerciaux, où passent les véhicules des pêcheurs.

En outre, le groupe échange l'utilisation de certains terrains avec les propriétaires de l'hôtel local. Tout le monde y trouve son compte : les clients ont amplement de stationnement en face de cet établissement, tandis que les pêcheurs commerciaux peuvent garer leur véhicule dans une aire clôturée et sûre avant de gagner le large.

George et Dale sont d'accord pour affirmer qu'il existe maintenant une bien meilleure volonté de coopération entre les divers usagers du port. Cette coopération est en grande partie le résultat des réunions du groupe d'étude, qui ont permis de comprendre et de présenter de façon générale les besoins fondamentaux de chacun.

«Nous avons hâte de nous mettre à l'œuvre, indique George. Nous sentons que nous avons un peu de retard sur notre échéancier, mais nous prévoyons améliorer les systèmes d'alimentation en eau et en électricité, et nous sommes persuadés d'avoir le plan économique nécessaire pour mener à bien ces projets.» ▀



Une mer de mâts et de gréements s'étale à la vue d'un visiteur du port de French Creek, où plus de 400 bateaux sont amarrés côte à côte avant un «jour d'ouverture» local. Le nombre normal de bateaux dans le port est de 177.



Le groupe d'étude du port de French Creek tient une réunion impromptue dans la quincaillerie locale (de g. à dr.) : Dale Walters, responsable du port; George Hawkes, secrétaire; Dick Brune, pêche sportive; Roger Miller, pêche commerciale; Norm Johnson, association des chalutiers et président; et John Zamluk, pêche commerciale.



Le port d'Ingall's Head est l'un des quatre ports gérés et exploités par l'administration portuaire de Grand Manan.

L'ADMINISTRATION PORTUAIRE DE GRAND MANAN

Sur la route du succès

Quand les pêcheurs de Grand Manan au Nouveau-Brunswick ont décidé de prendre leurs ports en charge, ils ont aussi pris une décision qui est devenue un mot d'ordre tacite : « Si nous allons de l'avant, pas question d'échouer! »

« C'est une question d'attitude », déclare M^{me} Mélanie Sonnenberg, une habitante de l'île. Mélanie est coordonnatrice à temps partiel de la Grand Manan Fishermen's Association, l'association locale de pêcheurs; c'est là une fonction à laquelle elle se consacre à temps plein. « Quand l'association a choisi de gérer ses ports de façon autonome, raconte-t-elle, les membres ont décidé, avec la détermination typique des gens de la baie de Fundy, qu'ils feraient bien les choses. »

Mais l'eau de la baie de Fundy est froide, c'est le moins qu'on puisse dire. Peut-être est-ce la raison, alliée à l'importance du réseau de ports concerné, qui a amené les intéressés à « se mouiller » lentement. Bien que Grand Manan ne soit devenue officiellement une administration portuaire qu'en janvier de cette année, le fonctionnement des ports a été régi par une entente de gestion depuis 1983, année où le MPO a alloué des fonds à l'association de pêcheurs afin qu'elle engage un responsable.

Aujourd'hui, l'Administration gère quatre ports importants — les quais de pêche de North Head, d'Ingall's Head, de White Head et de Seal Cove — ainsi que plusieurs petites installations dont The Whistle, Whale Cove, Inner Wood Island et Gull Cove.

« Tout bien considéré, nous avons de nombreuses responsabilités, indique M^{me} Sonnenberg. On ne se contente pas de s'installer sur une colline et de compter les bateaux. »

L'usure causée par les marées hautes de la baie est le principal facteur à l'origine du besoin constant de maintenance du quai. De plus, puisque la récolte des algues constitue une industrie importante de Grand Manan, l'administration portuaire doit apporter des réparations mineures à une quarantaine d'installations connexes.

En optant pour constituer leur administration en vertu d'un contrat de gestion plutôt que d'une entente de location, les pêcheurs se sont donné le temps d'acquiescer de l'expérience pratique. Bien que ces deux types d'arrangement soient semblables, le contrat de gestion ne prévoyait pas d'échange d'argent, n'ayant pas le personnel nécessaire pour recouvrer les effets à encaisser. Toutefois, les pêcheurs savaient qu'on leur demanderait un jour d'accepter la seconde option — et que ce jour-là, ils seraient prêts à le faire.

Avant l'établissement de l'administration portuaire, les ports de Grand Manan étaient en mauvais état. Ils étaient dotés d'un gardien de quais à temps partiel qui communiquait les demandes de réparation au fonctionnaire du MPO. Mais, pour des structures importantes comme les quais, il faut pouvoir compter sur une maintenance quotidienne et une supervision permanente de l'exploitation.

Les usagers des ports de Grand Manan sont nombreux. Chaque installation dessert entre 35 et 50 bateaux.

Selon M^{me} Sonnenberg, « nous avons de la chance que le MPO nous ait envoyé Gerald Griffen, un excellent responsable ».

M. Griffen participe à la gestion des ports depuis 1986, c'est-à-dire bien avant que l'administration locale n'ait été activement en existence. Depuis, son travail a bien changé. Au

milieu des années 1980, il devait surveiller les besoins mineurs en maintenance, vérifier les structures et demander au personnel de la DPPB d'entreprendre les réparations. Aujourd'hui, il possède l'autorité de négocier et de traiter directement avec les entrepreneurs locaux, ce qui permet souvent d'économiser temps et argent. Désormais, les pêcheurs de Grand Manan accordent une importance toute particulière à la gestion à long terme pour l'avenir. Les responsabilités de M. Griffen comprennent la prévision des besoins, le contrôle, pour éviter les difficultés avant qu'elles ne surviennent, et le traitement des problèmes de « surpopulation ». Essentiellement, l'administration portuaire a mis en place une approche commerciale saine et adaptée au domaine de la pêche.

« Nous pouvons montrer au pêcheurs que nous travaillons pour eux, affirme M^{me} Sonnenberg. Ils voient se réaliser des choses pour lesquelles il aurait fallu se battre pendant des mois à Halifax. Il existe une souplesse qui permet des améliorations qu'on ne pourrait mettre en œuvre autrement. »

En janvier, l'administration portuaire de Grand Manan a fait un pas de géant en commençant à louer de l'équipement. C'est un travail considérable d'établir des comptes et d'entrer dans l'ère informatique (une décision qu'ils ont choisi de prendre). Ce changement n'allait pas sans une certaine inquiétude, mais les pêcheurs savaient qu'ils pouvaient être à la hauteur, comme ils l'ont été quand ils ont eu à effectuer d'autres choix. ▀

FORUM

des administrations portuaires

Rédacteur en chef : Allen R. Kaiser

Matériel éditorial additionnel fourni par DML Communications Inc., Fredericton (N.-B.)

Publié par la Direction générale des communications, ministère des Pêches et des Océans

Adressez toute correspondance au Rédacteur en chef, *Forum* des administrations portuaires, Direction des ports pour petits bateaux, 200, rue Kent, Ottawa (Ontario) K1A 0E6 ou communiquez avec votre représentant local du MPO.

© Ministère des Approvisionnements et Services Canada 1991

ISSN 1180-0380 MPO/4333



Imprimé sur du papier recyclé

L'administration portuaire de Dennis Point fait son chemin... et de l'argent

Les affaires sont florissantes aux quais de Dennis Point, situés sur la rive de Pubnico. Au cours des sept dernières années, le nombre de bateaux qui mouillent dans le port a plus que doublé. Depuis deux ans, soit l'âge de l'administration portuaire, le responsable **Floyd d'Entremont** a renfloué le coffre-fort des quais en y ajoutant au moins 90 000 \$. Mais l'excellente situation financière du port n'est pas le seul étalon de son succès.

Floyd signale que si vous n'avez pas visité Lower West Pubnico récemment, petite localité où se trouvent les quais, vous serez agréablement surpris lorsque vous y reviendrez.

«Avant que les pêcheurs locaux n'établissent leur administration portuaire, déclarait-il, l'endroit était dans un état affreux.» Les environs des quais n'étaient ni plus ni moins qu'un dépotoir où l'on jetait tout simplement le vieux matériel et les ordures.

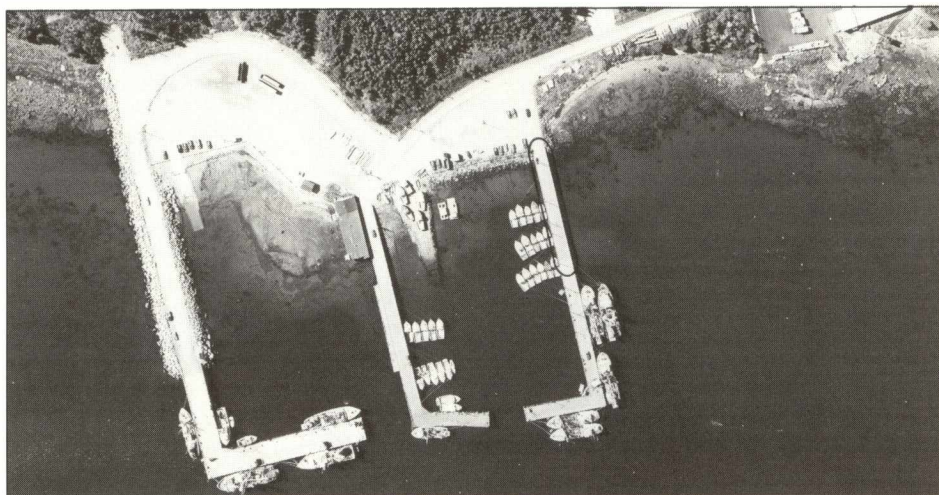
«Des tas de filets restaient là pendant cinq ou six ans et pourrissaient. Maintenant, tout est propre. C'est tout un changement», ajoute-t-il avec une fierté justifiée.

La construction de deux entrepôts constitués de 14 unités a donné un bon coup de main pour améliorer l'apparence du port. Les plans de ces entrepôts étaient en préparation avant l'établissement de l'Administration, et ces structures fournissent maintenant assez d'espace pour que 28 pêcheurs puissent y ranger leur équipement, leur appui-tête et leur flotteur caréné.

Parmi les autres facteurs à l'origine du succès remporté par ce port très fréquenté, citons l'ajout, l'été dernier, d'un quai flottant pour petites embarcations et, au cours des deux dernières années, celui de terrains de stationnement pavés pour les hommes qui travaillent sur les bateaux.

Avec les quais de Dennis Point, les pêcheurs de Lower West Pubnico ont été parmi les premiers de la région Scotia-Fundy à établir une administration portuaire. Port réservé à la pêche, Lower West Pubnico a l'un des plus importants volumes d'affaires dans le sud-ouest de la province. Une grande affluence au port — on y accueille 100 bateaux — rapporte des sous à l'administration locale, et cet argent permet d'améliorer les installations.

«C'est l'affaire de toute la collectivité locale, explique M. d'Entremont. Nous nous connaissons tous et puisque c'est une bonne chose, tous le monde met la main à la pâte. Les gens sont sans cesse témoins de changements.»



Dennis Point, sur la rive de Pubnico, où les habitants de l'endroit ont mis la main à la pâte et nettoyé les quais. C'est grâce à leur esprit de coopération que le nombre de bateaux mouillant dans le port a presque doublé, améliorant ainsi grandement la situation financière de Dennis Point.

Le changement est la raison essentielle qui incite les pêcheurs du sud-ouest de la Nouvelle-Écosse à accepter de payer des droits pour un espace de mouillage que certains d'entre eux obtenaient auparavant gratuitement. Avant la mise en place de l'administration portuaire, seuls les bateaux de pêche de plus de 45 pieds devaient payer des droits de mouillage.

Une des premières tâches de Floyd en qualité de responsable du port a été d'envoyer une lettre expliquant les nouvelles structures tarifaires à toutes les parties intéressées, dont les propriétaires de bateaux et d'usines. «Tous devaient payer. Mais à la longue, ils ont vu des changements se pro-

duire et aujourd'hui, ils sont fiers de leurs installations.»

Les membres de la collectivité ont coopéré. Au moins 95 p. 100 des bateaux appartenaient à des habitants de Lower West Pubnico. Comme le prouve la feuille de route de Floyd, aucun d'entre eux n'a refusé de payer les droits. Au cours des deux dernières années, un revenu d'au moins 90 000 \$ a été encaissé. De ce montant, 70 000 \$ ont été payés pour des droits de mouillage et environ 20 000 \$ pour divers permis liés aux activités portuaires. Il n'est arrivé qu'une seule fois qu'un droit ne soit pas perçu, et c'était d'un propriétaire de bateau de l'extérieur de la province. ■

À Grand Bank, une première année remplie de succès

Voici les points saillants extraits du rapport annuel préparé et très bien rédigé par Arch Evens, secrétaire de l'administration portuaire de Grand Bank, à Terre-Neuve.

- Le port de Grand Bank est le pivot de la collectivité locale. Au cours des 300 ans d'histoire de la ville, sa prospérité économique a été directement liée à la pêche et au port. Pourtant, le port et ses installations ne relevaient en rien de la municipalité. Des commerces et des particuliers avaient construit des édifices ou des hangars et avaient aménagé des rampes et d'autres installations, sans réglementation ni planification. Les ministères gouvernementaux avaient contribué à la construction et à la maintenance des

quais ainsi qu'à l'approfondissement périodique des eaux. Cependant, ces initiatives étaient toujours financées et contrôlées par des fonctionnaires de l'extérieur de la ville.

- Le 28 mars 1989, un comité d'organisation a été formé de 19 résidents locaux représentatifs de l'ensemble des usagers du port. Sur la foi de leurs enquêtes et de l'évaluation des possibilités liées au programme, la ville a sauté sur l'occasion de prendre le contrôle de son port par l'entremise d'une administration portuaire.
- Au moment de la constitution en société, l'administration portuaire n'a loué

→ suite à la page 6

Grand Bank

⇒ suite de la page 5

qu'une petite partie des propriétés du port, dont les jetées de l'est et de l'ouest, le quai des pêcheurs et une rampe de mise à l'eau. Afin de hausser les revenus pour



Le directeurs de l'administration portuaire de Grand Bank comprennent (de g. à dr.) : Randell Pope, Roy Strawbridge, Allan Anstey, Fred Follett, Sam Rogers (trésorier), Arch Evens (secrétaire), et Leo Barnes. Bruce Rose, président, est assis. Bob Harris et Junior Bennett ne figurent pas sur la photo.

atteindre les buts à long terme fixés par l'administration portuaire, il fallait des installations additionnelles. Pendant sa première année, l'Administration a loué le quai à houille et le quai longitudinal du MPO et du ministère des Transports. Cette mesure lui a effectivement conféré le contrôle de la plus grande partie du

port, à l'exclusion du quai de la conserverie de poissons, en plus de créer de nouvelles sources de revenu.

- L'Administration a établi une structure tarifaire pour l'utilisation d'installations, dont la rampe de mise à l'eau, pour le mouillage dans le port, pour l'emploi du quai et pour les biens loués utilisés par des tiers.
- Le MPO a récemment déboursé 600 000 \$ pour réparer et remettre en état certains des quais et des jetées. Le coin endommagé de la jetée de

l'ouest a été remplacé; on a réparé la défense endommagée du quai longitudinal; les défenses ont été dotées d'un revêtement de boulot dans la section du quai à houille longitudinal, et le revêtement du quai des pêcheurs a été changé. On est à installer des enveloppes de ciment sur les poutres de soutien et à remplacer les taquets endommagés. Pendant ce temps, de nombreuses prises de courant ont été mises en place et il y a maintenant une prise d'eau sur le quai.

- Ne se reposant pas sur ses lauriers, l'Administration cherchait à approfondir certaines zones du port pour accommoder les gros chalutiers et pour aménager un lieu d'amarrage pour petits bateaux entre le quai à houille et le pont. On compte en outre réparer la pierre de blindage dans le secteur du hangar à marchandises de la jetée ouest.

Le rapport d'Arch Evens laisse transpirer un sentiment de fierté devant tout le travail accompli au cours de la dernière année. Cette fierté reflète un nouveau sens de l'accomplissement qui gagne toute la collectivité et qui s'accompagne de la sensation de maîtriser sa propre destinée. ▀

Nouvelles administrations portuaires et leurs personnes-ressources

Administration portuaire	Ports couverts	Président	N° de téléphone
Région du Pacifique			
Admin. port. de Mission	Mission, fleuve Fraser	Donald West	(604) 820-1063
Région du Golfe			
Admin. port. de Victoria	Victoria Bridge (Île-du-Prince-Édouard)	Arnold Howatt	(902) 658-2605
Admin. port. de Fishing Cove	Fishing Cove (Île-du-Prince-Édouard)	Ernest Richard	(902) 854-2820
Région Scotia-Fundy			
Admin. port. de Freeport	Freeport (Nouvelle-Écosse)	James R. Thurber	(902) 839-2643
Admin. port. d'Abbotts Harbour	Abbotts Harbour (Nouvelle-Écosse)	Norman D'Eon	(902) 762-2035
Admin. port. de Tiverton	Tiverton (Nouvelle-Écosse)	Roderick Small	(902) 839-2711
Région de Terre-Neuve			
Admin. port. de Flat Rock	Flat Rock (Terre-Neuve)	Joseph Bradbury	(709) 437-1218
Admin. port. de Plate Cove	Plate Cove est/Plate Cove ouest (T.-N.)	Thomas Fennell	(709) 545-2359
Admin. port. de Newtown	Newtown, Bonavista Bay (Terre-Neuve)	John J. Boland	(709) 536-2126
Région du Québec			
Admin. port. de Cap Chat	Cap Chat (nouveau havre)	Jacques Sergerie	(418) 786-2779
Admin. port. de Ste-Anne-des-Monts	Ste-Anne-des-Monts	Égide Trépannier	(418) 763-2201
Admin. port. de Grande-Vallée	Grande-Vallée (rivière)	Claude R. Minville	(418) 393-2524
Admin. port. de L'Anse-à-Valleau	L'Anse-à-Valleau	Marcel Mathurin	(418) 269-5357
Admin. port. de Grande-Rivière	Grande-Rivière (havre)	Léo Cauvier	(418) 385-2309
Admin. port. de Newport Point	Newport Point	Richard Chouinard	(418) 777-2357
Admin. port. de Blanc Sablon	Blanc Sablon	William Beaudoin	(418) 461-2045
Admin. port. de Ste-Thérèse-de-Gaspé	Ste-Thérèse-de-Gaspé	Jacques Langis	(418) 782-2507
Admin. port. d'Old Fort Bay	Old Fort Bay	Lawrence Bilodeau	(418) 379-2062