

COMPTE-RENDU

DÉPLACEMENT À SAINT-JEAN, NOUVEAU-BRUNSWICK

DU 12 AU 15 MAI 1994

**Par: Gerald Montambeault
Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent
355, Grande-Allée est
Québec (Québec)
G1R 2H8**

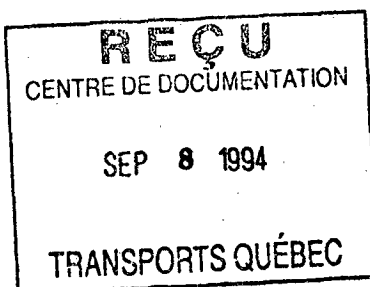
Date: 27 mai 1994

340601

COMPTE-RENDU

DÉPLACEMENT À SAINT-JEAN, NOUVEAU-BRUNSWICK

DU 12 AU 15 MAI 1994



MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,
21^e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
G1R 5H1

Par: **Gérald Montambeault**
Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent
385, Grande-Allée est
Québec (Québec)
G1R 2H8

Date: 27 mai 1994

Gen
GANDQ
TR
STVSK
102

TABLE DES MATIÈRES

SUJETS

PAGE

1-	Lettre de présentation	1
2-	Introduction	2
3-	But du déplacement	5
4-	Lieu et date de la rencontre	6
5-	Commentaires	6
6-	Recommandations	10
7-	Notes prises lors de la rencontre	13
8-	Annexe I - Liste des participants	51

2- INTRODUCTION

L'histoire de "l'Association canadienne des ports et havres remonte à l'année 1959. Cette Association nationale regroupe des représentants de tous les ports et havres du Canada et de ministères et organismes gouvernementaux fédéraux et provinciaux dont les activités sont liées à celles des ports et havres.

2.1 Membres corporatifs

Ce sont les représentants des organismes dont les fonctions principales sont l'administration et l'opération des ports et havres et, d'assurer l'efficacité et l'administration des liaisons à établir et maintenir entre les différentes modalités de transport oeuvrant dans les ports et les havres. Il s'agit de: tous les ports sous la juridiction de la Société canadienne des ports; de tous les ports et havres administrés par des commissions locales; de tous les havres et quais administrés par les directions générales du ministère fédéral des Transports.

2.2 Membres associés

Sous ce qualificatif, l'Association regroupe les représentants des: ministères et agences gouvernementaux tant fédéraux que provinciaux intéressés et impliqués

dans les activités des ports et havres; des ports et havres qui ne peuvent se qualifier comme membres corporatifs de par le fait qu'ils sont opérés par des gouvernements provinciaux ou municipaux (i.e. port de Bécancour); des organismes à but non lucratif créés pour la promotion d'un ou des ports de leur région respective; de tous les organismes publics ou privés intéressés aux activités portuaires connexes.

2.3 Administration de l'Association

Les activités courantes de l'Association sont assumées par un directeur général. L'administration est confiée au bureau d'administration composé de dix (10) directeurs dont:

- le président;
- le président sortant;
- le représentant du ministère des Transports (fédéral), deux (2) représentants choisis au sein des membres corporatifs des régions géographiques de l'Atlantique, du Saint-Laurent (province de Québec), de la région des Grands Lacs incluant le Manitoba, et de la région du Pacifique.

Le comité administratif de l'Association se compose du président, du premier vice-président, du second vice-président et du directeur général de l'Association.

2.4 Comités de travail

Les travaux et divers projets de l'Association sont réalisés et sous la gouverne de sept (7) comités. Ce sont:

1. Le comité des lois constitutives et de la législation;
2. le comité de promotion et de la mise en marché "présidé par monsieur Hugues Morrissette, directeur général, Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent;
3. le comité des opérations et de l'environnement "Secrétariat est représenté par monsieur Léonce Naud;
4. le comité des politiques environnementales;
5. le comité des anciens présidents;
6. le comité des relations publiques;
7. le comité d'administration des propriétés et du patrimoine des ports et havres "Secrétariat est représenté par monsieur Gérald Montambeault".

Remarques

Il est à noter que la présence des représentants du Québec est très appréciée et se veut des plus active et constructive. En effet, à titre d'exemples, en 1993, monsieur Hugues Morrissette du Secrétariat était invité à accepter la

présidence du comité de promotion et de la mise en marché. En 1995, une première au sein de l'Association canadienne des ports et havres dont la présidence sera confiée à une femme, madame Ghyslaine Collard, directrice générale du port Saguenay, au Québec.

3- BUT DU DÉPLACEMENT

Participation à titre de représentant du Secrétariat aux assises annuelles du comité d'administration des propriétés et du patrimoine des ports et havres et du comité des opérations environnementales.

Ces deux (2) comités sur lesquels siègent des représentants du Secrétariat étaient responsables de l'organisation de ce Séminaire.

La thématique de la rencontre étant: "le port et l'environnement - une équipe productive".

Les rencontres annuelles des maîtres des ports et des havres et celle du comité directeur de l'Association ont aussi été tenues lors de la même occasion.

4- LIEU ET DATE DE LA RENCONTRE

Le Séminaire a été tenu à l'hôtel Hilton, à Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick du 12 au 16 mai 1994.

Il est à noter que l'Association des ports et havres pour des raisons d'économie a tenu sa rencontre au cours de la fin de semaine. De cette façon, elle a pu faire profiter les membres participants (± 8) venant de toutes les provinces du Canada des taux réduits de fin de semaine pour le transport aérien, des taux de fin de semaine dans les hôtels et la diminution de jours d'absence au travail pour les participants.

Il s'agit là d'une heureuse initiative des membres du comité de direction pour laquelle ils ont reçu des félicitations. C'est une initiative qui mérite d'être répétée et à être imitée par d'autres Associations et notre ministère des Transports du Québec. On peut ainsi réaliser des économies de ($\pm 30\%$) sur les coûts de participation.

5- COMMENTAIRES

Au cours de la rencontre, les sujets suivants ont fait l'objet de présentations et de discussions.

5.1 Les remarques usuelles d'ouverture du colloque ont été faites par monsieur Robert Hennessy, président de l'Association.

Il s'est dit heureux de constater la présence de plus de quatre-vingt (80) participants de toutes les parties du Canada à ce colloque tenu en fin de semaine. Il a rappelé que le coût d'inscription de (150,00\$) pour l'ensemble des activités reflète le sérieux de l'Association tant qu'aux soucis causés à ces membres dans le contexte économique actuel.

Les affaires dans les domaines des ports et des havres s'avèrent difficiles depuis quelques années. De nombreux indices lui indiquent que la reprise est amorcée. Pour améliorer et favoriser celle-ci, il va falloir travailler ensemble, se définir des créneaux et secteurs d'activités et cesser de se compétitionner. Il faut penser mondialisation et intermodal.

5.2 Monsieur John Jursa, "directeur exécutif"

Il a fait un bref survol des activités de l'Association au cours de l'exercice (1993-1994). Les finances de l'Association indiquent un léger surplus, ce qui s'avère positif dans le climat actuel.

Les comités les plus actifs au cours de l'année ont été: le Comité de promotion et de mise en marché, présidé par monsieur Hugues Morrisette, directeur général du Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent et celui des relations publiques.

5.3 Monsieur Al Soppitt, président du Comité des opérations et de l'environnement

Il remercie les participants pour leur réponse à son invitation et pour leur participation si nombreuse au colloque. Il fait remarquer aux participants qui désirent obtenir le compte rendu du colloque de bien vouloir signer le registre approprié à l'entrée de la salle des réunions.

Les thèmes suivants ont été traités lors des séances des 13-14-15 et 16 mai 1994.

- 1° Les initiatives prises par la Garde côtière canadienne pour pallier aux déversements éventuels d'huile et produits dangereux;
- 2° Les plans d'urgence d'intervention élaborés par les maîtres des ports et havres;
- 3° Plans et modalités pour disposer des navires vétustes ou abandonnés dans les ports et havres;

- 4° Arpentage et cartes électroniques et réactions des ports à leur utilisation;
- 5° Administration des zones portuaires et des régions du littoral maritime;
- 6° Entreprises et projets environnementaux dans les ports et régions du littoral maritime;
- 7° Déversements des rebuts, déchets et produits de dragage dans l'océan.
- 8° Réhabilitation des terrains portuaires pollués;
- 9° Contrôle des eaux de lest des navires.

Le Secrétariat, aux fins de bien remplir son mandat concernant la promotion et le développement économique du Saint-Laurent, doit être en contact étroit avec les dirigeants et membres de l'Association canadienne des ports et havres. Il lui faut être bien au fait et avoir une connaissance d'appoint sur tous ces thèmes ayant une influence primordiale sur les activités économiques maritimes du Saint-Laurent, celles des ports et havres et, de la clientèle avec laquelle le Secrétariat transige régulièrement dans l'exercice du mandat que lui a donné le gouvernement du Québec.

6- RECOMMANDATIONS

6.1 Ces rencontres permettent aux représentants du Secrétariat de maintenir et renouer contact avec les dirigeants des ports et havres canadiens. Il permet un contact direct, la prise de connaissance et la discussion des problèmes actuels de ces gens dans le contexte économique actuel.

La conciliation à faire entre la réduction des coûts, l'importance que prennent les considérations environnementales et les disponibilités budgétaires, se sont avérées un sujet très intéressant à discuter.

Il est à recommander que le Secrétariat, pour favoriser et aider à l'exécution de son mandat, soit assidu aux rencontres de cette Association nationale. Il pourra ainsi, par la voix de ses membres, mieux informer sa clientèle sur la nature des services, équipements et réglementation des ports et havres avec lesquels ils font ou feront affaires.

6.2 Les contacts seront facilités si d'une façon générale l'Association transige avec les mêmes représentants. Les discussions sont ainsi plus constructives de par la connaissance intime des dirigeants rencontrés lors de ces rencontres.

6.3 Il est tout à fait désirable et nécessaire que le Secrétariat soit bien au fait des contraintes imposées aux ports, havres et voies navigables dans leurs opérations et développement futurs. Ces connaissances précises facilitent au Secrétariat l'exécution de son mandat et permet de mieux faire valoir la qualité des services auxquels peuvent s'attendre les utilisateurs.

6.4 Il serait urgent d'assigner un responsable pour concilier les exigences environnementales et économiques et de mieux faire connaître aux concernés les coûts socio-économiques réels rattachés à tout projet nautique et durable. Il y aurait de grandes économies à réaliser. Ce serait, en se faisant, un excellent exemple de réelle gestion associative et un terme aux querelles de salon si inutiles et coûteuses.

6.5 Coopérer aux initiatives de la Garde côtière à la prévention et récupération des déversements de produits dangereux.

6.6 Coopérer à la formation du personnel requis, favoriser les travaux de "COPIM" dans la région des Laurentides.

6.7 Aider à la préparation des plans d'urgence.

6.8 Participer à l'implantation et utilisation du G.P.S. et de la cartographie électronique.

6.9 Encourager le ministère de l'Environnement à participer et coopérer aux travaux de la Garde côtière, d'Environnement Canada et des Instituts maritimes dans le domaine de la pollution des eaux et du littoral.

6.10 Le Secrétariat doit de par ses connaissances des acteurs favoriser la concertation entre ceux-ci.

7- NOTES PRISES LORS DE LA RENCONTRE

Pour l'information des intéressés, le compte rendu officiel du Colloque sera distribué plus tard comme faisant partie du présent rapport. Il devrait me parvenir au cours des semaines prochaines.

7.1 1ère session du 12 mai 1994

Initiatives prises par la Garde côtière canadienne pour pallier aux déversements d'huile et des produits dangereux.

1ère présentation

M. Charlie Hanson - "Garde côtière canadienne"

Service environnemental et de la Planification des urgences

Il fait référence au rapport Brander-Smith commandé par le gouvernement fédéral suite au déversement d'huile de l'Exxon Valdez et, de diverses recommandations du rapport qui ont amené le parlement fédéral à donner l'assentiment royal au Bill C-36.

Les gouvernements et les industries concernés ont en réponse à ce Bill concerté leurs actions pour s'organiser et créer certains organismes chargés de

former des comités, planifier des plans d'action dans différentes zones affectées ou susceptibles de l'être, obtenir les fonds requis pour acquérir des équipements, etc...

Déléguer à des organismes à but non lucratif comme COPIM dans la région des Laurentides, l'opération de récupération lorsque requise, la Garde côtière canadienne étant toujours disponible si requise. Il s'agit d'une responsabilité partagée entre tous les intéressés.

Les coûts étant "toujours" la responsabilité des pollueurs "en principe"

Il fait mention des actions prises par la Garde côtière canadienne suite à la sanction du Bill C-36 par le Parlement en 1993.

- 1- Voir à l'organisation des industries concernées pour pallier aux déversements...1993
- 2- Les familiariser avec cette loi, sa réglementation et ses implications...1994
- 3- L'organisation et plan d'action pour l'équipage d'un navire...Assignation d'un responsable...1994
- 4- Plan de récupération et équipements requis lors d'un déversement d'huile...1994

5- Établissement des plans d'action...1994

et définir les prérequis :

5.1 Pour le plan national

5.2 Pour les plans régionaux

5.3 Pour les plans d'urgence gouvernementaux

5.4 Pour les plans d'urgence du privé

le tout se faisant en consultation et coopération entre les divers paliers de gouvernement et l'industrie privée, villes, ports, etc...

6- Création de conseils consultatifs régionaux

7- Application des normes des conventions internationales auxquelles le Canada a donné son assentiment. Il s'agit des normes définies pour les infrastructures terrestres et celles concernant le sauvetage et la récupération.

Il leur faudra aussi définir les protocoles d'entente avec les concernés.

8- La mise en place du système d'ensemble et de ses prérequis est la responsabilité de la Garde côtière canadienne. La date de mise en place du système a été reportée au mois de juillet 1995.

- 9- La réponse du secteur privé à cette organisation a été et est des plus encourageantes dans toutes les régions concernées, sauf à Terre-Neuve qui aurait certains problèmes avec la mise en place du système. Les compagnies Ultramar, Irving et Hydro-Québec coopèrent d'emblée à ce projet. Leur participation est très appréciée.

2è Présentation

M. Victor H. Bennett

Institut Canadien des producteurs de pétrole

L'industrie pétrolière canadienne, suite à l'incident de l'Exxon Valdez et, de la publication du rapport Brander-Smith, a senti le besoin et la responsabilité de s'impliquer beaucoup plus dans la prévention et récupération d'huile et produits dangereux lors de déversements. Il y a aussi un côté socio-économique et environnemental très important à prendre en considération et qui fait partie des responsabilités de l'industrie.

Elle a ainsi en 1989 créé le C.C.P.I. Conseil dont font partie seize (16) raffineries canadiennes, armateurs et transporteurs de produits pétroliers, manutentionnaires, utilisateurs, ports, etc...

Cet institut a mis sur pied certains organismes tels que COPIM dans la région des Laurentides, Burnard dans la région de l'Ouest. Ces organismes sont organisés pour contrer des déversements jusqu'à $\pm 10\ 000$ tonnes. Ils travaillent en coopération avec la Garde côtière canadienne et les divers paliers des gouvernements concernés.

L'Institut a aussi mandaté et mis en place un "Task Force" qui a un rôle très important de consultation auprès de tous les organismes intéressés par de tels accidents. Tous sont assujettis aux mêmes normes proposées et approuvées par la C.S.A. et I.S.O.

Ce "Task Force" rencontre les parties, discute avec elles des normes, réglementations et propose des amendements à celles-ci s'il y a lieu, le tout en rapport avec les pétroliers tant de l'OPEP que des autres et des équipements et infrastructures utilisés pour la manutention des produits pétroliers.

A date, ce "Task Force" a produit deux rapports:

"Le Plan du concept de l'ensemble des actions à prendre",

"Le Plan général d'implantation du système."

Plan d'implantation du système

Ce plan explicite les prérequis de l'encadrement du système.

- On s'équipe pour des déversements de $\pm 10\,000$ tonnes
- Trois corporations principales sont organisées:

Corporation de l'Ouest canadien,

Corporation des Grands Lacs,

Corporation de l'Est canadien

"De laquelle COPIM détient son mandat pour la région des
Laurentides."

Temps de réaction à un déversement

150 tonnes ... 6 hres ...	à l'intérieur des limites territoriales d'un port
1 000 tonnes ... 12 hres ...	à l'intérieur des limites territoriales d'un port
2 500 tonnes ... 18 hres ...	limites territoriales d'un port + 50 milles
10 000 tonnes ... 72 hres ...	limites territoriales d'un port + 50 milles

Ports désignés

Sept-Iles, Québec, Montréal, Halifax, Vancouver, Nanticoke, Sarnia, Saint-Jean (N.B.), Holyrod, St-John's (N.F.).

L'emphase est pour la région de l'Est du Canada.

Capacité des équipements

Pour une huile persistante en surface, le recouvrement est fixé à dix (10) jours. L'emmagasinement doit avoir une capacité de deux (2) jours de récupération.

Pour une récupération sur le Littoral

La récupération doit être de 500m³ par jour. L'équipement sera adapté aux conditions géographiques et atmosphériques du site.

Personnel de supervision requis

Prérequis pour un déversement de $\pm 10\ 000$ tonnes - 24 heures par jour - 10 jours en mer - 30 jours sur terre

30 personnes de direction

100 superviseurs

1 000 ouvriers

3è Présentation

Capitaine D. Watson

Pétrolière Esso du Canada

M. Watson décrit le plan de récupération mis en place au Port de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick. Cette organisation remonte à 1991 et a été très bien acceptée par tous les intéressés.

Il fait une description des équipements disponibles. Le principal intéressé est la Pétrolière Irving Ltée. Elle a une raffinerie et toutes ses installations dans les limites du port.

Il dispose de tous les équipements requis pour répondre à un éventuel déversement de $\pm$ 10 000 tonnes dont un catamaran spécialisé. Tous ces équipements sont prêts à fonctionner et tout le personnel requis a l'entraînement nécessaire et est disponible dans un court préavis.

Le temps requis pour passer à l'action varie entre 1 heure et 6 heures ou mieux.

Des ententes de travail ont été conclues avec des entrepreneurs, travailleurs, fournisseurs d'équipements. Il y a aussi des exercices d'entraînement tenus de façon régulière. Le tout se fait en coopération avec la Garde côtière canadienne.

7.2 2^e session du 13 mai 1994

Plans d'action pour les responsables des Ports, Havres et Terminus pétroliers

1^{ère} Présentation

M. Richard Wildman

Société du port de Montréal

M. Wildman mentionne qu'il s'attardera à parler et décrire le système innovateur de protection contre les incendies mis en place au cours de 1992 au port de Montréal. Ce système est beaucoup moins coûteux et plus efficace que celui en place depuis des années.

En 1991, il était dans l'obligation de remplacer le remorqueur dont il disposait pour combattre les incendies. Le coût de remplacement se situant à $\pm$ 3 500,000\$. C'était pratiquement prohibitif.

Il fut alors suggéré d'acquérir une barge de (30' x 10' x 130'). Cette barge possède un équipement qui permet de combattre tous les types d'incendies. Elle permet l'accès de camions incendies des villes environnantes avec leurs échelles extensibles. Cette barge coûte 230 000\$ à l'achat plus 10 000\$ par année pour l'opération et l'entretien. Elle permet de répondre à des incendies tant aux infrastructures du port qu'aux navires.

Ce mode opératoire a nécessité des ententes avec les villes de Montréal, de Montréal-Est et le port de Montréal. L'entraînement requis est donné par le port et les services d'incendies impliqués. Le temps de réponse des services d'incendies sont de 3 à 5 minutes comparativement à des attentes variant de 1 heure à 1½ heure au préalable.

Des discussions avec les villes et unions concernées eurent lieu longtemps avant la mise en place du système. Tout s'est passé dans la plus grande harmonie et s'avérera très bénéfique pour le port de Montréal.

L'équipement est adapté tant pour opérer avec de l'eau douce que de l'eau salée. Il s'agit de bien vidanger après chaque opération.

Les villes de Montréal et de Montréal-Est n'ont aucune charge pour ces services rendus aux autorités portuaires.

En cas d'actes de Dieu ou incendies majeures dans ces villes, elles se réservent le droit de déterminer où l'intervention se fera.

Ils sont très heureux de l'initiative, de ses avantages et sont prêts à en discuter et à coopérer avec tout intéressé.

2^e Présentation

M. Doug Jagger

Havre de Fraser Surrey, B.C.

Plan d'urgence pour le Havre de Surrey

C'est un prérequis pour eux. Leur situation géographique et physique est particulière. Ils ont un littoral de 215 milles à couvrir. Ils ont à traiter avec des vagues et marées de plus de 20', des tremblements de terre.

L'entraînement du personnel requis pour l'opération de leur plan d'urgence est spécial et requiert la collaboration de tous les organismes concernés dans les activités du Havre. Il leur faut améliorer la sécurité, préserver l'environnement et être très conscients des coûts impliqués dans le contexte économique actuel.

Pourquoi un plan d'urgence

Dans la situation économique prévalante, l'implantation d'un plan d'urgence fait le sujet de nombreuses polémiques, tout en reconnaissant sa nécessité. La priorité ne leur est pas toujours accordée.

Les activités principales du Havre sont la manutention des produits forestiers, le papier, les conteneurs et les vrac. Ils sont sous la juridiction de la Société canadienne des ports, pour ce qui est de l'utilisation de leur site, expansion, acquisitions nouvelles. Il leur faut être autonomes en deça de règles administratives bien déterminées. Ils doivent en tout temps respecter les règles environnementales existantes.

Il leur faut constamment équilibrer leurs revenus entre des employés et leurs clients qui exigent de plus en plus du côté monétaire, services et sécurité.

Il leur faut exercer une prudence constante car ils sont observés par les médias et les environmentalistes.

Les raisons évoquées pour l'implantation d'un plan d'urgence sont:

- les employés l'exigent;
- la clientèle en fait un prérequis;
- le public l'exige et critique sur les montants requis;
- les actionnaires l'exigent;
- les lois et réglementations gouvernementales l'imposent;
- les responsabilités légales et des assurances l'imposent;
- les médias en parlent régulièrement.

3è présentation

Capitaine Allen Doomaas

Commission du Havre de Fraser River

Expérience de première main

- 1- Ils ont expérimenté un déversement de tétrachlorure de carbone. Ils ont encouru des poursuites légales de plusieurs milliers de dollars.

2- Ils ont eu un feu dans un entrepôt de bois et de papier journal. Tout a été détruit en quelques heures. Le temps d'intervention a été trop long et les équipements insuffisants. Les équipes n'étaient pas prêtes pour un incendie majeur.

Ces deux (2) événements tragiques les ont incités à préparer et mettre en place un plan d'intervention. Ils se sont basés sur quatre (4) critères majeurs.

a) Prévention

- Il leur fallait une équipe disponible à quelques minutes d'avis et très bien entraînée.
- Une bonne équipe de direction.
- Des employés bien formés dans l'utilisation des équipements utilisés.

b) État d'alerte

- Équipements en parfait état.
- Ouvriers et dirigeants disponibles.
- Entraînement régulier.
- Plan d'opération explicite conçu par les ouvriers et la direction.

c) Temps de réponse

- Aussi court que possible, bonne coordination entre la direction et le personnel.
- Requiert excellentes concertation et coordination.
- Faire vérifier plan, équipements, entraînement par des tiers.
- Faire un inventaire des risques et avoir les équipements requis en excellent état d'opération.

d) Recouvrement et disposition des débris

- L'expérience passée leur a indiqué l'importance de cette phase de récupération après un accident d'envergure.
 1. Il faut bien administrer cette phase de travaux.
 2. Elle doit faire partie intrinsèque du "plan d'urgence" de par la contamination des produits de rebuts dont il faudra disposer.
 3. Il faut remettre les équipements en opération dans de brefs délais.
 4. Il faut que les affaires continuent et, répondre aux besoins de la clientèle, sinon il y a risque d'en perdre une partie.
 5. Prévoir des équipes de relève.

6. Garder la documentation en un endroit sécuritaire.
7. Prévoir une personne pour transiger et communiquer avec les médias.

7.3 3è session du 13 mai 1994

"Navires vétustes ou abandonnés dans les ports et les havres"

1ère présentation

Capitaine Gordon Houston

Société du port de Vancouver

1- Navires abandonnés

Ils sont de deux (2) catégories, soit: des navires vétustes, hors d'usage, et trop coûteux à réparer; des navires faisant le sujet d'actions légales, de saisies.

2- Problèmes engendrés par leur présence

- a) Problèmes pour en disposer, ferraille, environnement, retracer les propriétaires, dans le cas des havres et de disponibilités restreintes pour quaiage, peuvent entraver les opérations.
- b) Ces navires ne peuvent être vendus ou disposés sans l'assentiment du propriétaire qui est à retracer. Toujours sujet à actions légales si on y touche.

- c) Coûteux pour un port ou havre. Il faut l'entretenir, le surveiller, qui paiera la note? Qu'en faire s'il nuit aux opérations courantes.

Un navire doit être occupé par un surveillant s'il est dans un port ou un havre. Qui paiera? Que faire avec l'équipage du navire! Il y a des problèmes légaux, opérationnels d'immigration, d'assurances.

- d) Dès la présence d'un navire abandonné signalé, il est urgent de vérifier s'il est assuré et par qui.
- e) Que faire avec la cargaison dans le cas des navires sous saisie.
- f) La Gendarmerie Royale et la Garde côtière sont impliquées, etc.

Il s'agit là d'un sérieux casse-tête que les autorités portuaires et des havres doivent essayer d'éviter. Un problème de cette nature est parfois très onéreux et très long à régler de par les procédures judiciaires impliquées.

Les lois et réglementations en matière de dispositions de ces navires devraient être révisées pour faciliter le travail des ports et havres concernés.

2^e présentation

Monsieur Rendall Sherman

Société du port de Halifax

Monsieur Sherman décrit de façon sommaire deux (2) cas d'abandon de navires qu'ils ont eus dans le port de Halifax.

- 1- Le maître de bord et l'équipage ne parlaient pas la même langue, ne se comprenaient pas, n'étaient pas au courant de la nature de la cargaison.

Les conditions physiques et humanitaires de bord étaient insalubres.

Le navire prenait eau et devait être remorqué et échoué sur une plage environnante.

La Gendarmerie Royale et la Garde côtière entreprirent les démarches pour retracer le propriétaire. Il fut retracé en Colombie.

Le port, où l'enregistrement du navire avait été fait, ne voulait aucunement s'occuper de ce navire.

Une action judiciaire fut entreprise par le port de Halifax pour ordonner l'éviction de l'équipage et son rapatriement. Le port dût s'occuper lui-même du rapatriement.

Ce fut là une opération légale très coûteuse et longue.

2- Cas du Lady Janet

Ce navire abandonné au port pendant de longs mois, le propriétaire original fut retracé et disait avoir vendu ce navire à un québécois pour 75 000\$. Ce dernier disait l'avoir revendu à un tiers pour 250 000\$ (tout ça était un jeu de procédures pour mêler les cartes).

Finalement, les autorités du port ont déplacé le navire (légalement ou pas) dans un endroit non nuisible aux opérations courantes du port.

Des procédures judiciaires furent entreprises pour vendre ou disposer du navire.

Le jugement permettait la vente judiciaire du navire soit par vente à l'enchère ou par vente contractuelle avec dépôt minimum de 10% de sa valeur marchande.

Dossier non réglé, qui dure depuis plusieurs années. Le jeu procédurier des avocats est à voir!

Tenez-vous loin de ces navires, vous sauverez votre temps et argent, dit-il en conclusion.

3è présentation

Monsieur Robert Jette est absent, son texte a été lu par monsieur Al Soppitt, maître du port de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick.

Ce texte traitait de la façon purement procédurielle et légale de régler ces cas de navires à l'abandon. La procédure diffère s'il s'agit d'un navire utilisable ou bon pour les rebuts. Son texte réfère aussi aux procédures légales requises pour les navires de pêche vétustes qu'on abandonne ci et là et, des normes environnementales à respecter et susceptibles de faire le sujet de poursuites dans le cas de débris nocifs, polluants et dangereux.

Le texte de monsieur Jette a été lu rapidement et est de nature trop procédurielle pour avoir permis de prendre des notes détaillées. Ce texte sera disponible dans le compte rendu final du Séminaire.

4è Session, 14 mai 1994"La cartographie électronique, les ports et havres"1ère présentation

Monsieur Jean-Luc Bouchard, maître du port

Société du port de Montréal

Il est très favorable à l'implantation de ce nouveau système de cartographie et se dit heureux d'être présent et de participer à ce qu'il conçoit comme l'aube d'un nouveau système d'aide à la navigation.

Il faudra agir avec prudence dans la mise en place de ce système de cartographie et de son utilisation dans des localisations comme la voie navigable du Saint-Laurent.

- 1- Ce système de cartographie est valable dans un plan seulement et non en trois (3) dimensions.
- 2- Il doit pour le présent être utilisé de pair avec le radar et cartes indiquant la profondeur d'eau disponible signalant la présence d'écueils, épaves, etc.
- 3- L'accord doit être parfait entre les données de la carte électronique et celles des cartes conventionnelles.
- 4- À ce stade, il faut être très prudent dans leur utilisation. Ça en est encore au stade expérimental. Des essais sont en cours sur le Saint-Laurent avec la coopération de C.S.L. et de la Garde côtière canadienne.
- 5- Il faudra avant de finaliser ce système G.P.S. normaliser les équipements et les cartes pour les rendre utilisables par l'ensemble des concernés, soit:

- La Garde côtière canadienne
- Les armateurs
- Les manufacturiers
- Les services hydrographiques
- I.M.O.
- Entraînement et familiarisation des utilisateurs, être très prudent dans la conversion du système conventionnel de cartographie au système digital. Certaines des anciennes cartes marines ne sont pas à date (système Saint-Laurent)
- L'échelle des cartes doit être susceptible d'indiquer très clairement tous les écueils à la navigation
- Que faire avec les glaces, courants variables et vents?

C'est un système avant-gardiste dont il faut favoriser l'implantation.

2è présentation

Monsieur Julien Goodyear

Service Hydrographique Canadien

Monsieur Goodyear est responsable de la mise en place du projet pilote relatif à l'utilisation du système G.P.S. et de la cartographie électronique.

L'urgence de cette réalisation est une des conclusions du rapport Brander-Smith. Selon ces auteurs, certains accidents du type Exxon Valdez seraient évités par un système de cartographie électronique.

1- Essais en cours

- Se font sur de nombreux navires tant privés que gouvernementaux.
- Pour diverses utilisations, positionnement des infrastructures, navigation commerciale, navires de pêche, pollution, localisation et contrôle.
- Normalisation des données.
- Intercommunication et liaison avec les instituts maritimes.

2- Participants aux essais

2.1 Industries

- Compagnies maritimes C.S.L., etc.
- Services géomatiques.
- Fabricants d'équipements.

2.2 Gouvernementaux

- Garde côtière canadienne.
- Services hydrographiques canadiens.
- Service aérospatial.
- Pilotes des Grands Lacs et de la région des Laurentides.

2.3 Instituts maritimes

- Formation et entraînement du personnel requis.
- Choix des sites pour les infrastructures.
- Intégration des services.
- Interface des banques de données.
- Démonstration et communication concernant le système.

3- Infrastructures en place

3.1 Cinq (5) sont déjà en utilisation dont trois (3) au Québec le long du Saint-Laurent.

3.2 Vingt (20) sont prévues pour les Grands Lacs, dont onze (11) sont en place sur des navires de C.S.L.

Ceci se réalise en coopération avec l'industrie, la Garde côtière canadienne et le gouvernement américain.

3.3 Il y aurait selon son relevé, ± trente (30) navires ayant ces équipements et système à l'épreuve, ± dix (10) sites terrestres et quatre (4) instituts maritimes impliqués.

Les services hydrographiques canadiens sont occupés à préparer la cartographie électronique. La transposition des données des cartes conventionnelles en données numériques s'avère très ardue. Certaines cartes seront à refaire complètement à cause des imprécisions.

Ce nouveau processus révolutionnera la cartographie et les systèmes de positionnement des navires, etc. Tout comme le radar l'a fait au début des années '50, le G.P.S. et radar auront à être utilisés de pair à l'aube de cette ère nouvelle. Il s'agit là d'une révolution technologique à laquelle il faudra s'adapter. À date, les résultats sont encourageants.

4^e participant

Monsieur Paul Bellemare

Service Hydrographique Canadien

Région de l'Atlantique

Monsieur Bellemare discute des effets, conséquences de l'utilisation par les ports et havres du système G.P.S. Il en fait valoir, aux moyens de chartes et cartes, les avantages et inconvénients.

Il explique que la cartographie électronique permet la localisation sur un plan d'eau d'un navire et des infrastructures, elle ne permet pas comme le radar de visionner les profils des sites vers lesquels on se dirige, ni de visualiser la profondeur des eaux comme le fait le Sonar, ni de s'assurer de la vitesse et force des vents en zones de navigation restreintes.

Sa présentation se veut surtout audio-visuelle.

5è session. 14 mai 1994

"Administration du littoral"

1ère présentation

Monsieur Mike Butler, Ing.

Société du port de Halifax

Monsieur Butler est ingénieur biologiste et s'intéresse surtout à la survie de la faune nautique dans les ports, le long du littoral adjacent et des effets sur cette faune entraînés par l'ensemble des activités portuaires.

1- Administration du littoral marin

- 1.1 Il mentionne qu'il est on ne peut plus difficile d'introduire quoi que ce soit concernant ce secteur d'activités à l'agenda législatif ou réglementaire du gouvernement.
- 1.2 Le gouvernement est préoccupé par les pêcheurs et leur emploi. Il ne se préoccupe guère de la faune aquatique et de la survie des espèces. C'est paradoxal, sans poissons, pas de pêcheurs!
- 1.3 Les dépenses gouvernementales dans ce secteur sont limitées à des études et cartographie générales du littoral.
- 1.4 Une autre grave difficulté se situe dans la communication entre les divers organismes concernés. On ne se parle pas et il y a

duplication des dossiers. Une meilleure concertation et coordination sont requises.

2- Comité directeur pour la région de l'Atlantique

2.1 Ce comité a été formé dès 1992 pour coordonner les activités dans la région de l'Atlantique.

2.2 Il se compose de: sept (7) représentants d'organismes gouvernementaux fédéraux, provinciaux; quatre (4) représentants des industries et des universités locales.

2.3 Les buts et objets fixés au comité sont:

- faire le relevé de ce qui a été fait;
- améliorer les communications;
- établir une banque de données;
- établir des programmes d'actions, en faire la promotion, en assurer le financement.

2.4 Modalités d'opération

- Planifier une rencontre des membres tous les trois (3) mois, d'une durée de 1/2 à 1 journée complète;
- organiser un secrétariat permanent;
- rendre les informations cumulées lors des études et travaux disponibles à tous les intéressés. Voir à établir un bon système de communications.

La coopération de tous ceux intéressés aux activités du secteur maritime est requise pour mener à bonnes fins l'ensemble de ce projet.

2^e présentation

Docteur Somatha

Université, Nouveau-Brunswick

Il parle des principes directeurs que devraient appliquer les maîtres de ports et havres en matières environnementales. L'environnement prend de plus en plus d'importance aujourd'hui dans notre société. Que devons-nous en tant que fonctionnaires conseiller à nos dirigeants gouvernementaux canadiens.

Il est à garder en mémoire que les canadiens comme consommateurs produisent per capita quatre (4) fois plus de rebuts que les chinois, ce n'est pas de quoi être fier. On produit en moyenne huit (8) tonnes par jour de rebuts considérés comme matières dangereuses. Seulement 40% des rebuts sont recyclés dans notre pays. Avec une production d'un (1) kilogramme par jour de déchets par personne, le Canada est en tête de liste. Il y a de quoi se glorifier.

1. Principes à la base du "Green Plan"

1.1 Le respect de la nature et du milieu.

- 1.2 Bonnes coordinations entre le respect de l'environnement et le développement économique.
- 1.3 Saine utilisation des ressources.
- 1.4 Répartition équitable des responsabilités entre les écologistes et les économistes. "Pas de charriage".
- 1.5 Prises de décisions bien informées.
- 1.6 Avoir en tête ce qu'est le "développement soutenu".
- 1.7 Tenir pour compte les lois et réglementations applicables.
- 1.8 Rendre les pollueurs responsables.

Penser à la survie de l'environnement en pensant à l'économie. Les oiseaux doivent survivre, l'homme doit aussi vivre et survivre pour admirer la nature. Elle a depuis longtemps montré qu'elle savait survivre et s'acclimater aux plus grands cataclysmes.

3è participant

Monsieur Paul MacLean

Ministère de l'Environnement du Canada

"Initiatives environnementales"

Le développement des ports et havres devient de plus en plus complexe en vertu des réglementations dans le domaine environnemental. Se conformer à celles-

ci s'avère on ne peut plus complexe et amène l'abandon de plusieurs projets créateurs d'emplois. La rentabilité de ceux-ci est complètement détruite.

La contamination des sols et fonds marins, leur dragage et disposition sont de ces facteurs à prendre en considération, lors de la mise en place d'infrastructures ou réaménagement de sites portuaires.

Implantation ou réaménagement

Avant de réaliser de tels projets, il est à conseiller de vérifier:

- 1- Les lois fédérales, provinciales, municipales et réglementations dans le domaine de l'environnement.
- 2- Les règlements de zonage susceptibles de s'appliquer.
- 3- S'assurer que les promoteurs et administrateurs sont bien informés du contexte en tout temps.
- 4- S'assurer que les budgets sont réalistes.
- 5- Bien connaître les opérations du port et des navires qui y opèreront.
- 6- Connaître à fond les conditions de navigation, des bâtiments, équipements.
- 7- Bien se renseigner sur le tissu urbain périphérique.
- 8- S'assurer que l'administration du port ou havre a le souci de l'environnement.

Il faut exercer une grande prudence dans le développement des projets portuaires.

2è session, 14 mai 1994

1ère présentation

Monsieur Jim Osborne

Environnement Canada

"Déposition des rebuts dangereux en milieu océanique"

Monsieur Osborne fait une brève revue des législations et ententes internationales en matière de disposition de ces rebuts dangereux et de dragage en milieu océanique.

Il fait part sommairement de la convention de Londres à laquelle le Canada a adhéré dès 1972.

Il réfère aussi à la section IV de la loi canadienne sur les matières dangereuses.

Le fédéral a établi plusieurs bureaux à travers le Canada pour s'assurer du respect de ces lois et, de fournir aux concernés toutes les informations pertinentes.

L'application et contrôle de la loi et réglementation se fait en coordination et concertation avec les ministères provinciaux concernés.

La région des Grands Lacs est soumise à une réglementation plus sévère que celle appliquée dans les autres régions.

Il y a interdiction totale de déposer dans le cas des matières radioactives. Le gouvernement régit par décrets dans ces cas.

Il est aussi totalement interdit d'exporter des rebuts dangereux d'un pays à un autre.

Ce qu'est l'océan en matière de disposition des déchets dangereux.
"Canada".

1- Actuellement

Limite du niveau d'eau le long du littoral entre les eaux à hautes et basses marées.

2- À venir

Limite internationale des eaux territoriales.

2^e présentation

Monsieur Doug Holden

Environnement Canada

"Récupération des sites contaminés pour utilisations portuaires, etc."

Cette récupération est rendue nécessaire pour assurer la protection des populations contre toute nature de contaminations. L'emmagasiner sur le sol de matières dangereuses cause une infiltration de liquide dans les sols perméables, une contamination de l'eau potable et des produits de culture du secteur.

En 1989, le gouvernement du Canada a initié un programme très structuré en matière de disposition, récupération et traitement des matières dangereuses. Un comité de direction a été formé et il a été mis à sa disposition un montant de 250 millions à répartir sur une période de cinq (5) années pour établir la liste des sites contaminés, en faire la classification et en commencer la récupération.

C'est un programme à frais partagés entre le fédéral et les gouvernements provinciaux.

Les principes de base étant que: "le pollueur paie" et qu'il est plus économique de prévenir que de guérir et rectifier par après.

Deux (2) documents ont été publiés sur le sujet. Le document établissant les normes de base à respecter a été signé par vingt-et-un (21) pays. Un autre document intitulé "guide en matière de récupération, de matières dangereuses et d'échantillonnage" vient d'être mis à la disposition des concernés.

Un autre manuel est en préparation, il s'agit d'un guide concernant les effets des matières dangereuses sur la santé des personnes.

5è session, le 15 mai 1994

Contrôle des eaux de lest

1ère présentation

Dr. J. Lakshminayara

Université de Moncton

Sa présentation fut en général très théorique et a porté surtout sur la qualité et contenu biologique des eaux de lest. Il fait ressortir les grands dangers que ces eaux peuvent présenter pour les eaux canadiennes, surtout pour ces eaux portuaires et municipales.

Il ne faut pas tolérer que l'on dispose de ces eaux en autres endroits que ceux désignés et contrôlés par la Garde côtière canadienne. Cette eau de lest devrait faire le sujet d'analyses par des biologistes chevronnés.

Les algues et certains autres organismes contenus dans ces eaux sont très nocifs et susceptibles de contaminer nos eaux potables et produits agricoles. Ils peuvent causer des empoisonnements chez les populations du littoral.

Il reste encore beaucoup à faire pour contrer à la disposition des eaux de lest. La coopération de tous est requise. La formation est à entreprendre et la coopération des médias est une nécessité.

2^e participant

Monsieur Andy Hamilton, Ing.

Commission Conjointe Internationale

Monsieur Hamilton discute des conséquences sociaux-économiques de la pollution causée par les eaux de lest.

Il donne en exemple l'invasion subie dans le système Saint-Laurent/Grands Lacs depuis quelques années par les lamproies et les zebra-mussells. Ces derniers sont apparus dans les eaux du lac St-Clair vers 1988. Depuis, on les retrouve un peu partout dans le système. Un des problèmes causés par ceux-ci est l'envahissement des conduites d'eau alimentant les cités et villes du littoral. Leurs destructions sont très coûteuses et on ne semble pas être en mesure d'arrêter l'envahissement et de les détruire.

Pour leur part, les lamproies sont très nuisibles pour les pêcheries des Grands Lacs. Plusieurs espèces de poissons commerciaux sont en voie de disparition à cause des lamproies.

L'origine de ces mollusques semble être les eaux de lest en provenance de l'Europe.

Il réclame au nom de sa Commission une législation et des règlements plus sévères de la part des gouvernements canadiens et américains. Il demande aux autorités portuaires d'être très vigilantes tant qu'au déversement de ces eaux et, de faire la dénonciation des contrevenants, viser le niveau "O" de tolérance.

3^e présentation

Monsieur Thomas Morris

Garde côtière canadienne

"Contrôles existants et à préconiser dans l'utilisation et disposition des eaux de lest"

Les contrôles les plus efficaces existent en Australie. Leurs effets positifs se font sentir de façon notoire depuis 1990.

- Au Canada, les premières mesures ont été mises en application aux îles de Grande-Entrée et aux îles-de-la-Madeleine et concernaient les navires faisant le transport du sel.

La Garde côtière n'avait pas réellement les pouvoirs et l'autorité délégués pour voir au respect des réglementations. Elle obligeait tout de même les navires à procéder au délestage en haute-mer. A cette époque (1982), on avait peu de connaissances sur ces eaux. On procédait encore au "Pif".

On comptait sur la bonne volonté et la coopération des concernés pour l'application des réglementations plus ou moins volontaires définies, la règle générale étant de délester en océan où la profondeur excédait 2 000 mètres.

A cette époque, on n'avait pas l'organisation, personnel et normes pour analyser cette eau.

Il a fallu à cette époque amender la loi de la Garde côtière pour qu'elle soit en mesure d'effectuer le contrôle de ces eaux.

Maintenant les navires gardent un registre indiquant la provenance de l'eau, la quantité, sa nature, sa salinité et l'endroit où on a à disposer, ou ils ont l'alternative de conserver l'eau pour tout le voyage aller-retour.

Les contrôles et registres indiquent que depuis 1989, ces mesures sont appliquées et respectées dans $\pm 67\%$ des cas.

Les navires peuvent s'équiper pour faire le contrôle et traitement de ces eaux.

Aucun échange ou déversement n'est toléré dans les Grands Lacs depuis 1989.

Le Canada a signé l'entente internationale sur les eaux de lest "Marpol".

Il reconnaît qu'aucune méthode n'est encore disponible pour disposer des "Zebra-Mussels". Les recherches sont toutefois encourageantes.

CANADIAN PORT AND HARBOUR ASSOCIATION
Harbour Masters/Operations Seminar - HMS '94
May 13-15, 1994
Saint John Hilton
SAINT JOHN, New Brunswick

REGISTRATIONS (As of May 10, 1994)

<u>NAME</u>	<u>ADDRESS</u>	<u>PHONE/ FAX</u>
ALLEN, David D.	Assistant Harbour Master Saint John Port Corporation 133 Prince William Street P.O. Box 6426, Station A SAINT JOHN, New Brunswick E2L 4R8	(506) 636-4869 (506) 636-4443
AMOS, Don K. (Speaker - Reg.Fee)	Regional Manager, Marine Public Works & Government Services Canada P.O. Box 2247 HALIFAX, Nova Scotia B3L 4J2	
BADGER, Chris Captain	Director, Marine Operations and Harbour Master Nanaimo Harbour Commission 104 Front Street P.O. Box 131 NANAIMO, B.C. V9R 5K4	(604) 753-4146 (604) 753-4899
BALL, Claude L. Capt.	Senior Vice-President & COO Halifax Port Corporation 1215 Marginal Road P.O. Box 336 HALIFAX, Nova Scotia	(902) 426-3643 (902) 426-7335
BATTEN, Terry Captain	Operations Manager Harbours and Ports Directorate Canadian Coast Guard 34 Harvey Road P.O. Box 1300 ST. JOHN'S, Newfoundland A1C 6H8	(709) 772-5154 (709) 772-5127
BEAUCAGE, Allan	Operations Superintendent Harbours and Ports Directorate Canadian Coast Guard 201 North Front Street SARNIA, Ontario N7T 8B1	(519) 383-1842 (519) 383-1996

NAME

ADDRESS

PHONE/
FAX

BEDARD, Jean-Luc

Harbour Master
Montreal Port Corporation
Port of Montreal Building
Wing No. 1
Cite du Havre
MONTREAL, Quebec
H3C 3R5

(514) 283-7093
(514) 496-1657

BELLEMARE, Paul

Director,
Canadian Hydrographic
Service
Department of Fisheries
& Oceans
P.O. Box 1006
DARTMOUTH, Nova Scotia
B2Y 4A2

BOURGEOIS, Valmond

Harbour Master
Port of Sept-Isles
(Canada Ports)
421 Arnaud Street
Room 202
SEPT-ISLES, Quebec
G4R 3B3

(418) 968-1231
(418) 962-4445

COLQUHOUN, George

General Manager & CEO
North Fraser Harbour
Commission
2020 Airport Road
RICHMOND, B.C.
V7B 1C6

(604) 273-1866
(604) 273-3772

CORMIER, Moe

Area Manager P.E.I. & N.B.
Harbours and Ports
Directorate
Canadian Coast Guard
P.O. Box 1013
DARTMOUTH, Nova Scotia
B2Y 4K2

(902) 426-2588
(902) 426-4213

DOMASS, Allen

Director of Operations
Fraser River Harbour
Commission
#500-713 Columbia Street
NEW WESTMINSTER, B.C.
V3M 1B2

(604) 524-6655
(604) 524-1127

<u>NAME</u>	<u>ADDRESS</u>	<u>PHONE/ FAX</u>
DUFOR, Guy	Superintendent, Operations Port Saguenay 49 LaFontaine Street CHICOUTIMI, Quebec G7H 5E1	(418) 698-5535 (418) 543-4633
DOWD, Tom Professor	University of Washington/ Washington Sea Grant 3707 Brooklyn Avenue N.E. School of Marine Affairs SEATTLE, Washington 98195	(206) 685-2430 (206) 543-1417
FLIGHT, Henry	Harbour Master St. John's Port Corporation 3 Water Street P.O. Box 6178 ST. JOHN'S, Newfoundland	(709) 772-4664 (709) 772-4689
GRANT, Stephen	A/Manager Nautical Publications Canadian Hydrographic Service Department of Fisheries & Oceans P.O. Box 1006 DARTMOUTH, Nova Scotia B2Y 4A2	
HAINS, Denis	Ministere des Peches et des Oceans Service Hydrographique du Canada 850 Route de la Mer C.P. 1000 MONT-JOLI, Quebec G5H 3Z4	
HANFF, William	Manager, Distribution Irving Oil Limited P.O. Box 1421 10 Sydney Street SAINT JOHN, New Brunswick E2L 4K1	(506) 632-2000 (506) 632-7181
HANSEN, Charles (Speaker - No Pay)	Environmental Response and Emergency Planning Canadian Coast Guard Canada Building 344 Slater Street OTTAWA, Ontario K1A 0N7	

<u>NAME</u>	<u>ADDRESS</u>	<u>PHONE/ FAX</u>
HENDERSON, Lloyd	Area Manager, Nova Scotia Harbours and Ports Directorate Canadian Coast Guard P.O. Box 1013 DARTMOUTH, Nova Scotia B2Y 4K2	(902) 426-2588 (902) 426-4213
HENNESSY, Robert	Port Director Hamilton Harbour Commission 605 James St. North HAMILTON, Ontario L8L 1K1	(905) 525-4330 (905) 528-6282 Toll-free: 1-800-263-2131
HIGGS, Blaine	Manager, Canaport Irving Oil Limited P.O. Box 1421 10 Sydney Street SAINT JOHN, New Brunswick E2L 4K1	(506) 632-2000 (506) 632-7181
HOFFMAN, Russell	Maintenance Foreman Hamilton Harbour Commission 605 James St. North HAMILTON, Ontario L8L 1K1	1-800-263-2131 (905) 528-6282
HOUSTON, J.G. Captain	Harbour Master Vancouver Port Corp. Suite 1900 200 Granville Street VANCOUVER, B.C. V6C 2P9	(604) 666-3226 (604) 666-8916
JAGGER, Doug (Speaker - Reg.Fee)	Manager, Technical Services Fraser Surrey Docks Ltd. 11060 Elevator Road SURREY, B.C. V3V 2R7	(604) 581-2233 (604) 581-6488
JOHNSON, Dennis	Director of Operations/ Harbour Master Thunder Bay Harbour Commission P.O. Box 2266 THUNDER BAY, Ontario P7B 5E9	(807) 346-7393 (807) 345-9058

<u>NAME</u>	<u>ADDRESS</u>	<u>PHONE/ FAX</u>
JORDAN, John Dr.	Manager, Environmental Services Vancouver Port Corporation 1900-200 Granville Street VANCOUVER, B.C. V6C 2P9	(604) 666-3226 (604) 666-8916
KING, Richard (Dick)	Superintendent, Terminal Operations Toronto Harbour Commission 60 Harbour Street TORONTO, Ontario M5J 1B7	(416) 462-1228 (416) 462-1612
LAKSHMINARAYANA, J.S.S. (Speaker - No Pay)	Professor of Biology University of Moncton Faculty of Science MONCTON, New Brunswick E1A 3E9	
MACDONALD, Linda	General Manager McKeil Marine Limited 208 Hilliard Street HAMILTON, Ontario L8L 6B6	(905) 528-4780 (905) 528-6144
MACFARLANE, Jim	Patrol Master North Fraser Harbour Commission RICHMOND, B.C. V7B 1C6	(604) 273-1866 (604) 273-3772
MCLAUGHLIN, G.R.	Operations Superintendent Harbours and Ports Directorate Canadian Coast Guard 34 Harvey Road P.O. Box 1300 ST. JOHN'S, Newfoundland A1C 6H8	(709) 772-5154 (709) 772-5127
MCLAUGHLIN, Steve (Speaker - No Pay)	Irving Oil Limited P.O. Box 1421 10 Sydney Street SAINT JOHN, New Brunswick E2L 4K1	(506) 632-2000 (506) 632-7181

<u>NAME</u>	<u>ADDRESS</u>	<u>PHONE/ FAX</u>
MCLAREN, Paul (Speaker - No Pay)	President Etudes Environnementales MacLen Inc. 3782 Draper Avenue MONTREAL, Quebec H4A 2P1	(514) 481-3401 (514) 481-4679
MEHTA, Romesh Captain	Operations Advisor Harbours & Ports Directorate Canadian Coast Guard Canada Building 344 Slater Street OTTAWA, Ontario K1A 0N7	(613) 990-3056
MONTAMBEAULT, Gerald	St. Lawrence Development Secretariat 385 Grande-Allee East QUEBEC, Quebec G1R 2H8	(418) 643-7788 (418) 646-9959
MOSHER, Brian	Regional Manager Harbours and Ports Directorate Canadian Coast Guard P.O. Box 1013 DARTMOUTH, Nova Scotia B2Y 4K2	(902) 426-2588 (902) 426-4312
MUZZATTI, L.E.	A/Reg. Manager Marine Canadian Coast Guard Foot of Parker Street P.O. Box 1000 DARTMOUTH, Nova Scotia B2Y 3Z8	(902) 426-3997
OSBORNE, Jim (Speaker - No Pay)	Head, Ocean Dumping & Shellfish Environment Canada Marine Environment Division Office of Waste Management OTTAWA, Ontario K1A 0H3	
PEARCE, Richard	Port Manager and CEO Fraser River Harbour Commission 500-713 Columbia Street NEW WESTMINSTER, B.C. V3M 1B2	(604) 524-6655 (604) 524-1127

<u>NAME</u>	<u>ADDRESS</u>	<u>PHONE</u> <u>FAX</u>
PICARD, Martine	Agent-Exploitation des des Services portuaires Harbours and Ports Canadian Coast Guard 104 rue Dalhousie QUEBEC, Quebec G1X 4B8	(418) 648-4101 (418) 648-4236
PIETRZAK, Robert	Sailing Directions Officer Canadian Hydrographic Service Department of Fisheries & Oceans P.O. Box 1006 DARTMOUTH, Nova Scotia B2Y 4A2	
REIL, Louis	Harbour Master Port of Quebec Corp. 150 Dalhousie Street P.O. Box 2268 QUEBEC (Quebec) G1K 7P7	(418) 648-3640 (418) 648-4160
SHERMAN, Randall Capt.	Harbour Master/ Director of Operations Halifax Port Corporation Ocean Terminals 1215 Terminal Road P.O. Box 336 HALIFAX, Nova Scotia	(902) 426-3643 (902) 426-7335
SOMERVILLE, Andrew	Operations Supervisor Saint John Port Corp. P.O. Box 6429, Station A 133 Prince William Street SAINT JOHN, New Brunswick E2L 4R8	(506) 636-4869 (506) 636-4443
SOPPITT, Al Capt.	Harbour Master Saint John Port Corp. P.O. Box 6429, Station A 133 Prince William Street SAINT JOHN, New Brunswick E2L 4R8	(506) 636-4869 (506) 636-4443

<u>NAME</u>	<u>ADDRESS</u>	<u>PHONE/ FAX</u>
STANSBURY, Brian	Harbour Master Port Alberni Harbour Commission P.O. Box 99, 2750 Harbour Road PORT ALBERNI, B.C. V9Y 7M6	(604) 723-5312 (604) 723-1114
TURNER, Peter Captain	Manager, Operations/Harbour Master Prince Rupert Port Corporation 110 Third Avenue West PRINCE RUPERT, B.C. V8J 1K8	(604) 627-7545 (604) 627-7101
VYE, Ed	Manager of Engineering Saint John Port Corp. P.O. Box 6429 133 Prince William Street SAINT JOHN, New Brunswick	(506) 636-4869 (506) 636-4443
WILDMAN, Richard (Speaker - Reg.Fee)	Assistant Harbour Master Montreal Port Corporation Port of Montreal Building Wing No. 1 Cite du Havre MONTREAL, Quebec H3C 3R5	(514) 283-7093 (514) 496-1657
WILSON, Larry	Regional Manager Search and Rescue/ Emergency Operations Canadian Coast Guard P.O. Box 1000 DARTMOUTH, Nova Scotia B2Y 3Z8	(902) 426-2588 (902) 426-4312

CANADIAN PORT AND HARBOUR ASSOCIATION
Harbour Masters/Operations Seminar - HMS'94
May 13-15, 1994
Saint John Hilton
SAINT JOHN, New Brunswick

SPEAKERS NOT REGISTERED
(no pay)

NAME

ADDRESS

BENNET, Victor H.

Director, Emergency Preparedness
Canadian Petroleum Products Institute
275 Slater Street
Suite 1000
OTTAWA, Ontario
K1P 5H9

BUTLER, Mike

Oceans Institute of Canada
1226 Le Marchant Street
HALIFAX, Nova Scotia
E2L 4R8

DOUGLAS, G.R.

Dominion Hydrographer
Canadian Hydrographic Service
OTTAWA, Ontario

GOODYEAR, Julian Captain

Hydrographer in Charge
Canadian Hydrographic Service
Atlantic Region

HAMILTON, Dr. Andy

International Joint Commission
Senior Environment Advisor
100 Metcalfe Street, 18th Floor
OTTAWA, Ontario
K1P 5M1

IRCHA, M.C. Professor

Dean of Civil Engineering
Department of Civil Engineering
University of New Brunswick
FREDERICTON, New Brunswick
E3B 5A3

JETTE, Robert M.

Clark, Drummie & Company
P.O. Box 6850 Station "A"
SAINT JOHN, New Brunswick
E2L 4S3

NAME

ADDRESS

MORRIS, Tom

Regulations - Special Projects
Canadian Coast Guard
Canada Building
344 Slater Street
OTTAWA, Ontario
K1A 0N7

SAMANT, Hari

Regional Manager
Architectural and Engineering Services
Environmental Services
P.O. Box 2247
HALIFAX, Nova Scotia
B3J 3C9

TILDEN, Doug

Environmental Officer
Federal Programs, Environment Canada
49 Camelot Drive
NEPEAN, Ontario