



Comité consultatif national des administrations portuaires

LES SÉANCES INAUGURALES À OTTAWA

En mars 2001, les Ports pour petits bateaux (PPB) ont accueilli à Ottawa quinze représentants d'administrations portuaires (AP) pour la première séance du Comité consultatif national des administrations portuaires (CCNAP).

Le CCNAP a été formé pour améliorer les communications et multiplier les consultations entre les PPB d'Ottawa et les AP. Il a pour mandat de conseiller les PPB pour le compte des 498 administrations portuaires gérant 613 ports du Canada, et de voir à ce que les conseils régionaux des AP et les AP locales soient informés de tout ce qui touche les PPB.

« Ce processus de consultation concerne principalement les AP. Si le CCNAP participe aux premières étapes de la planification, le produit final sera meilleur », explique Osborne Burke, président du CCNAP, membre du Conseil consultatif des administrations portuaires (CCAP) des Maritimes et membres des AP d'Ingonish et de Bay St. Lawrence. « Chaque membre du Comité souscrit au programme et à sa réussite. »

Le CCNAP, composé de trois représentants de chaque région, découle d'un organisme consultatif formé en décembre 2000 dans le but de discuter des solutions pour améliorer les communications entre les PPB et les AP. À ce moment, les représentants ont accepté de poursuivre les consultations, et la première réunion du CCNAP a eu lieu les 1^{er} et 2 mars 2001.



Le premier conseil exécutif du CCNAP : (de g. à dr., debout) Melanie Sonnenberg, secrétaire; Osborne Burke, président; (de g. à dr., assis) Robert Bergeron, directeur général des PPB; et Blake Ellingham, vice-président.

« Les membres du CCNAP ont très vite commencé à travailler en groupe », mentionne Linda Brisebois, analyste principale en politiques et programmes pour les PPB, qui a dirigé la formation du CCNAP et qui est maintenant à la tête de son secrétariat. « Ils ont beaucoup de connaissances et de compétences à partager avec les PPB. »

Les points à l'ordre du jour sont définis par la direction des PPB et le CCNAP. Les réunions (de deux à quatre chaque année) sont coprésidées par le président du CCNAP et le directeur général des PPB.

« Le Comité n'est pas encore tout à fait organisé : les membres apprennent à se connaître et à connaître les représentants des PPB », déclare M. Burke, « mais ils se sont investis dès le début. »

Le mandat (l'objectif, les buts, les rôles et les responsabilités du Comité) a été élaboré lors de la première réunion et ratifié lors de la deuxième, les 10 et 11 mai 2001. On a aussi discuté, entre autres, de l'établissement des priorités, de la formulation de définitions communes ainsi que de la mise en œuvre d'un projet pilote sur la diversification des modes de prestation des services.

Non seulement les représentants partagent leurs préoccupations et leurs idées avec les PPB, mais ils s'échangent des renseignements et se parlent de leurs expériences, ce qui augmente le réseautage des AP au Canada.

« Les PPB et le CCNAP collaborent à des projets qui nous sont chers : améliorer les quais et assurer la survie des localités côtières », souligne M. Burke. « Ensemble, nous réussirons. »

Les buts du Comité consultatif national des administrations portuaires sont :

- de conseiller les PPB;
- de constituer une tribune de discussion pour assurer la consultation, le réseautage et des communications efficaces et opportunes;
- de renforcer les liens entre les PPB et les conseils et organisations des AP dans les régions.

COLLABORATION DE LA CÔTE OUEST

Grâce à l'esprit coopératif de l'Association des administrations portuaires de la Colombie-Britannique (AAPCB), les administrations portuaires (AP) de la Région du Pacifique ont formé, au cours des quatre dernières années, un vaste réseau pour partager des idées et des solutions liées aux activités portuaires.

« En faisant partie de l'AAPCB et en collaborant avec les Ports pour petits bateaux (PPB), toutes les AP de la province ont accès à des connaissances et à des conseils qu'aucune AP seule ne pourrait fournir », affirme Michael Owen, gestionnaire de projet du port de Ladner et un des organisateurs de la quatrième réunion générale et conférence annuelles de l'AAPCB.



Russ Simpson, de Glacier Industries, était l'un des seize exposants présents à la conférence.

« La conférence représente l'occasion de rencontrer d'autres AP et le personnel des PPB, d'aborder des questions et d'échanger librement des idées et des conseils », ajoute M. Owen.

Du 25 au 27 janvier 2001, l'administration portuaire de Ladner (partie continentale inférieure de Vancouver) a accueilli 82 délégués de 31 AP gérant 45 ports. Les représentants des groupes communautaires qui ont repris les ports dont Transports Canada s'est départi ont également assisté à cette réunion afin de s'informer auprès des AP.

Seize exposants (experts-conseils en environnement, ingénieurs, fournisseurs d'équipements de sécurité et fabricants de structures flottantes) ont aussi participé à l'événement, de même que des observateurs d'autres AP régionales dont Lew Noel du Comité consultatif des administrations portuaires (CCAP) de Terre-Neuve et Alan Kathan, PPB, administrateur de la partie ouest de la Région du Centre et de l'Arctique. Le député John Cummins, Valerie Roddick (députée à l'Assemblée législative), et la mairesse de Delta, Lois Jackson, étaient également présents.

Lors de la réunion générale annuelle, on a discuté de l'AAPCB, y compris l'élection des agents, tandis que la

conférence a donné lieu à des ateliers de discussion ouverte sur des sujets tels que l'assurance, le recouvrement des recettes impayées, l'échange d'information, les navires abandonnés et l'environnement.

« Le recouvrement et les navires abandonnés sont des sujets qui reviennent chaque année », explique Darrell Fritz, administrateur du port de Bella Coola, « mais cette année, nous avons quelques solutions à proposer. Les AP ont accepté de coopérer pour se protéger des fraudeurs en identifiant les débiteurs et en collectant les recettes lorsqu'ils accostent à une AP, quelle qu'elle soit. »

Au déjeuner, Carol Beal, ancienne sous-ministre adjointe des Services intégrés, ministère des Pêches et des Océans, a fait l'éloge de cette coopération dans son discours. « Je voudrais souligner le succès de la démarche coopérative que vous avez entreprise. Je suis impressionnée par le fait que tant d'AP de la Région du Pacifique partagent leurs méthodes et s'entraident pour trouver des solutions. Le travail d'équipe que vous avez réalisé avec les AP en collaboration avec les PPB a donné des résultats plus

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

Rédactrice :
Ruth Ann Hagedorn
200, rue Kent, bureau 14N173
Ottawa (Ontario) K1A 0E6

Télécopieur : (613) 952-6788
Site Web : www.dfo-mpo.gc.ca/sch/index
Courriel : schinfo@dfo-mpo.gc.ca

MPO/6029

© Ministre des Travaux publics et
Services gouvernementaux Canada 2001

ISSN 1203-5564

Imprimé sur du papier recyclé

UN MOT DE LA RÉDACTRICE

Dans le présent numéro de *Forum*, on souligne la participation de quelques-uns des nombreux volontaires qui ont contribué à la réussite du programme des administrations portuaires. Les volontaires font également de *Forum* une réussite : des membres des administrations portuaires des quatre coins du pays partagent leurs histoires, photos, commentaires et suggestions pour remplir les pages de chaque numéro.

Comme je laisse la plume au nouveau rédacteur, je voudrais remercier tous ceux qui ont contribué à la publication de *Forum* en rendant mon travail plus facile, plus intéressant et plus agréable. Continuez d'envoyer vos histoires et vos idées!

efficaces que ceux qu'aurait pu obtenir le gouvernement ou chacune des AP. »

« Les ports de la Région du Pacifique sont essentiels à la santé économique de l'industrie de la pêche traditionnelle, puisqu'elle connaît une période de restructuration et de changement », poursuit M^{me} Beal. « Les ports sont plus

utiles que jamais à la prospérité des localités côtières, car ils créent de nouvelles possibilités pour les pêches, l'éco-tourisme et tout ce qui a trait à l'océan. »

Parmi les autres conférenciers figuraient Bruce Benson et Gordon Caudron, du Conseil des administrations portuaires sur l'eau douce, qui ont présenté

une vidéo sur les AP et les pêches dans la Région du Centre et de l'Arctique. Le conférencier d'honneur du dîner, le capitaine Allen Domaas, PDG suppléant de l'administration portuaire du fleuve Fraser, a parlé du dragage, de la gestion des débris de billes dans les rivières et de l'environnement.

L'AAPCB est une association de réseautage autonome financée par les frais d'adhésion et d'inscription aux conférences. Cette année, elle a payé la conférence grâce à l'argent provenant des frais d'inscription, des exposants et d'un tirage au sort d'œuvres d'art et d'objets liés à la marine reçus en donation. Elle utilisera le petit surplus pour la conférence de l'an prochain.

« Le port qui accueillera la prochaine conférence aura beaucoup à faire pour être à la hauteur », déclare M. Fritz.

« La conférence s'est formidablement bien déroulée. Je crois que le fait de discuter avec d'autres AP a permis à tous les participants de repartir avec de nouvelles idées pour leur port. »



Exposition de Dayton & Knight Ltd. Consulting Engineers et de P.W. Trenchless Construction Inc.

À LA MÉMOIRE DE VALERIEN SAVOIE

Le 13 avril 2001, le programme des administrations portuaires a subi une lourde perte avec la mort de Valerien Savoie, administrateur du port d'Escuminac, au Nouveau-Brunswick.

M. Savoie, qui est devenu, en 1981, le premier administrateur portuaire à Escuminac, laisse un souvenir inoubliable dans le vaste port côtier. Il a eu la capacité et la ténacité de réunir, pour le mieux-être du port, les cinq collectivités et les deux groupes linguistiques de la région en un groupe uni : l'administration portuaire d'Escuminac.

Aussi à l'aise en salle de réunion que sur les quais, M. Savoie a accompli de nombreuses tâches pour l'AP d'Escuminac. On pouvait le voir tra-



vailler à une station d'essence un jour, puis conseiller d'importants bureaucrates et politiciens le jour suivant. Avant la création du programme des AP, il représentait les administrateurs portuaires au comité de planification ministériel des PPB.

M. Savoie a également fait partie du Comité consultatif des administrations portuaires (CCAP) de la Région des Maritimes dès sa formation et participé à divers comités

nationaux des PPB afin de veiller à ce que les opinions des utilisateurs des ports soient connues et prises en compte.

« Val était un excellent administrateur portuaire. Il a eu une grande influence à Escuminac et sur le programme des AP », affirme Ron Duplessis, directeur des opérations des PPB au Nouveau-Brunswick.

« Il manquera à tous ceux qui ont eu le plaisir de travailler avec lui. »

Les membres de l'AP, qui ressentent profondément la perte d'un ami, d'un supporter et d'un administrateur, construisent, au port d'Escuminac, un monument commémoratif à sa mémoire.

Le naufrage d'un remorqueur

LE PLAN DE GESTION DES SITUATIONS D'URGENCE

À 16 h le 4 décembre 1999, Fred Lawrence se trouvait chez lui et réfléchissait au dîner accompagné d'une bière qu'il prendrait bientôt lorsque quelqu'un frappa à sa porte pour lui dire qu'un remorqueur était en train de couler au port.

M. Lawrence, secrétaire de l'administration portuaire de baie Saint-Laurent, savait que, quelques heures plus tôt, les travailleurs qui draguaient l'arrière-bassin du port avaient laissé leurs remorqueurs, leurs barges, leurs grues et leur équipement et quitté la ville pour prendre trois jours de repos avant d'entreprendre une autre période de travail de onze jours. Il savait également que, le président de l'AP étant à l'extérieur de la ville, c'était à lui de prendre la situation en main.

Quelques minutes plus tard, M. Lawrence était au port. La poupe et les réservoirs d'essence du remorqueur étaient submergés.

Les dommages d'un déversement de carburant sur l'écosystème et l'économie locale pouvaient être dévastateurs pour cette collectivité de 400 habitants située à l'extrémité nord de l'île du cap Breton, en Nouvelle-Écosse. Environ 60 navires ancrent à baie Saint-Laurent, de même que quelques embarcations de plaisance. Le homard, le crabe des neiges, la morue et le poisson démersal y sont les principales prises, et, en 2000, la pêche commerciale y a rapporté sept millions de dollars.

LE PLAN DE GESTION DES

SITUATIONS D'URGENCE

FOURNIT DES INSTRUCTIONS

POUR RÉGLER ÉTAPE PAR

ÉTAPE DES SITUATIONS

D'URGENCE.



L'AP de baie Saint-Laurent possède des barrages pouvant encercler n'importe quel navire amarré dans son port.



M. Lawrence avait une bonne idée de l'effet que pourraient avoir 1 000 gallons de diesel sur ces organismes marins, et espérait que ses craintes ne se matérialisent pas.

« Sauf arrimer le remorqueur au quai avec quelques cordes supplémentaires, nous ne savions pas quoi faire », raconte M. Lawrence, qui était aidé de pêcheurs locaux. « J'ai dû recourir au plan de gestion des situations d'urgence récemment élaboré par l'AP. »

Le plan de gestion des situations d'urgence fournit des instructions pour régler étape par étape des situations d'urgence telles que la collision d'un navire, un phénomène météorologique violent, un incendie, un naufrage et un déversement d'agents polluants. Toutes les AP doivent en avoir un qui soit adapté à leurs besoins. Il contient le nom des personnes avec qui communiquer, dans l'ordre, et les numéros de téléphones nécessaires.

« J'aurais probablement pu trouver la solution par moi-même », affirme M. Lawrence, « mais le plan nous a

permis d'éviter toute confusion et perte de temps. »

Le président de l'AP, la Garde côtière canadienne et les PPB ont tous été avertis dans les 30 minutes qui ont suivi le signalement du naufrage.

Heureusement, le carburant ne s'est pas déversé dans le port, et le remorqueur a été renfloué de façon sécuritaire grâce au pompage de l'eau qui se trouvait dans l'enceinte arrière. Cependant, une fois la crise terminée, l'AP s'est interrogé sur ce qui serait arrivé si des barrages de confinement de pétrole avaient été nécessaires : les barrages les plus proches se trouvaient à plus de trois heures de route.

Déterminée à ne pas revivre cette situation, l'AP a fait appel aux cinq autres AP situées au nord de Smokey Mountain. Elles ont mis leurs ressources en commun pour acheter six ensembles de barrages.

Les AP ont sollicité des fonds auprès des Pétroles Irving — le principal fournisseur de carburant — et des acheteurs de poisson locaux. Le comté de Victoria a fourni 250 \$ pour chaque port, et les PPB et les AP ont ajouté leur propre contribution.

Les ensembles, conçus pour les ports de faible superficie, contiennent notamment des barrages pouvant encercler un navire de 45 pieds. Chaque AP a un ensemble à portée de main pour une intervention immédiate et a facilement accès à cinq autres barrages au besoin.

« Après que les AP ont acheté les ensembles de barrages, les PPB ont décidé d'en remettre un autre à chacune », mentionne M. Lawrence, heureux d'avoir maintenant deux ensembles à portée de la main. « La menace d'un déversement est toujours présente; c'est pourquoi nous voulons être prêts. »

LES VOLONTAIRES DES AP ONT UNE INFLUENCE DURABLE SUR LEUR COLLECTIVITÉ

« **volontaire** : 1. Personne qui participe volontairement à une entreprise ou qui offre d'accomplir une tâche.
2. Personne qui travaille volontairement et gratuitement pour une organisation. »

La définition d'un volontaire qui se trouve dans le dictionnaire omet le facteur humain, c'est-à-dire la passion et l'engagement qui animent ces personnes. Les volontaires sont dévoués aux causes ou aux organisations auxquelles ils consacrent leur temps et leur énergie. Ils provoquent les événements. Ils changent des vies.

Les Nations Unies ont déclaré 2001 Année internationale des volontaires. Au Canada et partout dans le monde, les organisations célèbrent les volontaires qui leur permettent de mener à bien leurs activités. Il en est de même pour *Forum*, où l'on trace le portrait de cinq volontaires exceptionnels qui ont contribué au grand succès du programme des administrations portuaires.

Bien sûr, l'équipe de *Forum* veut reconnaître les volontaires des administrations portuaires et présenter leurs réalisations dans chaque numéro. Même lorsque l'Année internationale des volontaires sera terminée, nous poursuivrons sur cette lancée, tout comme se poursuivront le travail acharné et le dévouement de milliers de volontaires grâce auxquels 613 ports du Canada sont sécuritaires, productifs et essentiels à notre économie, à notre culture et à nos collectivités.



Patricia MacConnell

Trésorière, administration portuaire de Westport, Nouvelle-Écosse

« Un jour je prendrai ma retraite », déclare Patricia MacConnell, 62 ans, trésorière pour l'administration portuaire de Westport, « mais certains disent que les volontaires ne prennent jamais leur retraite ».

L'engagement de M^{me} MacConnell à l'égard du port de Westport a débuté en 1985. Alors conseillère municipale, elle a demandé au comité du port s'il y avait un sujet en particulier dont elle devrait discuter avec le représentant de Transports Canada qui se rendait sur place.

Le sujet, lui a-t-on répondu, était la construction d'un brise-lame, un projet portuaire promis dans les années 1960 qui ne s'était jamais concrétisé. M^{me} MacConnell a consacré les treize années suivantes à se battre pour que Westport obtienne ce brise-lame ainsi qu'un dock flottant. « J'ai été trop bête pour me taire et m'en aller », déclare-t-elle en riant.

M^{me} MacConnell a fait du porte à porte pour obtenir des fonds, du matériel et du soutien auprès de personnes

et d'entreprises locales, puis a fait pression sur le gouvernement local et collaboré avec les PPB pour assurer la réalisation du projet. En dépit de son déménagement de Westport, cette volontaire dévouée a poursuivi son travail acharné.

« Elle n'a pas laissé tomber le projet », souligne Gary Hubbard, chef des PPB, sud-ouest de la Nouvelle-Écosse, « même si elle a dû engager des dépenses personnelles. »

Maintenant que le port de Westport a son brise-lame, que fait M^{me} MacConnell, dont les trois fils œuvrent dans le milieu maritime?

« J'ai plus de temps à consacrer à l'église », confie M^{me} MacConnell, qui y fait du bénévolat depuis 1964. « J'aime voir les choses se réaliser. »



John Hayes

Ancien directeur, administration portuaire de Gibsons Landing, Colombie-Britannique

M. Hayes, ancien directeur de l'administration portuaire de Gibsons

LES VOLONTAIRES DES AP ONT UNE INFLUENCE

Landing (APGL) et ancien président de l'Association des administrations portuaires de la Colombie-Britannique (AAPCB), a travaillé avec enthousiasme afin de réunir les intérêts de la collectivité, des entreprises, des clients et du gouvernement de Gibsons, en Colombie-Britannique.

« M. Hayes est un fervent partisan du programme des administrations portuaires dans la Région du Pacifique, ainsi qu'un volontaire infatigable qui contribue à tous les aspects du programme », affirme Susan Steele, directrice régionale des PPB.

Sous la direction de M. Hayes, l'APGL a entrepris d'importants projets qui ont non seulement amélioré le port, mais également permis d'atteindre l'un des objectifs de la municipalité, celui d'améliorer le secteur riverain. Il en résulte un port viable et rentable et une industrie du tourisme revigorée.

« C'est agréable de voir l'expression des gens lorsqu'ils voient le port », confie M. Hayes. « Avec la promenade et les nouvelles installations, c'est devenu un environnement familial où les plaisanciers et les villageois peuvent profiter du secteur riverain. »

En outre, M. Hayes a organisé la conférence annuelle de 2000 de l'AAPCB à Gibsons et dirigé un groupe de représentants d'AP de la Région du Pacifique aux séances d'ouverture du Comité consultatif national des administrations portuaires. De plus, il a fait partie de l'équipe ayant présenté un exposé au

ministre des Pêches et des Océans, l'honorable Herb Dhaliwal, dans le but d'obtenir 160 000 \$ pour régler le problème des bateaux abandonnés.

M. Hayes, qui est un volontaire actif depuis son adolescence, a aussi organisé des activités locales dans le cadre du May Day, siégé au conseil d'administration national de l'Association canadienne du diabète, dirigé un camp d'été pour les enfants diabétiques et contribué à des équipes de la Petite Ligue et de soccer. Il fait actuellement partie du club Rotary.

« Je crois qu'il est important de redonner à la collectivité, dit-il pour justifier ses activités volontaires, mais, selon ma conjointe, je le fais parce que je suis fou. »



Bill Connolly

Secrétaire, trésorier et superviseur du port, administration portuaire de Flatrock, Terre-Neuve

Lorsque le programme des administrations portuaires a été mis en œuvre à Terre-Neuve, les pêcheurs et les plaisanciers venant aux ports n'avaient souvent aucune idée de ce qu'était l'AP ou de ce qu'elle représentait. Afin

À TITRE D'ANCIEN MAIRE,

D'ADJOINT AU MAIRE, DE

MEMBRE FONDATEUR DU CONSEIL

MUNICIPAL (SUR LEQUEL IL A

SIÉGÉ PENDANT QUATORZE

ANS) ET D'ENTRAÎNEUR ET

D'OFFICIEL DE BASKET-BALL,

M. CONNOLLY EST HABITUÉ

À FAIRE DU BÉNÉVOLAT POUR

LA COLLECTIVITÉ.

d'aider à faire connaître les nouvelles AP et d'identifier les superviseurs de port, Bill Connolly a créé une insigne pour les AP de Terre-Neuve.

« Nous avons besoin d'un uniforme afin que les gens puissent nous repérer », explique M. Connolly, un professeur à la retraite très créatif. « Dans la région, l'insigne est apposée sur les chapeaux, les chandails et même la papeterie. »

À titre d'ancien maire, d'adjoint au maire, de membre fondateur du conseil municipal (sur lequel il a siégé pendant quatorze ans) et d'entraîneur et d'officiel de basket-ball, M. Connolly est habitué à faire du bénévolat pour la collectivité. Lorsque l'AP de Flatrock a été créée en 1991, on lui a demandé de poser sa candidature pour le poste de superviseur, poste qu'il occupe encore aujourd'hui.

« J'aime être au grand air, et j'apprécie la camaraderie au port, explique M. Connolly. Quand j'entreprends quelque chose, j'y consacre tous mes efforts. C'est tellement satisfaisant d'aider les autres, c'est presque comparable à une poussée d'adrénaline. »

« JE CROIS QU'IL EST

IMPORTANT DE REDONNER À

LA COLLECTIVITÉ, MAIS, SELON

MA CONJOINTE, JE LE FAIS

PARCE QUE JE SUIS FOU. »

DURABLE SUR LEUR COLLECTIVITÉ

« M. Connolly a encouragé beaucoup de personnes », déclare John Rose, coordonnateur de l'administration portuaire pour les PPB. « Il a été un important porte-parole lors de nos séminaires annuels des AP et a toujours eu une attitude positive et constructive à l'égard du programme. »

Gordon Caudron

Président, administration portuaire de Jousard Inc., Alberta

Pendant des années, les pêcheurs commerciaux de Jousard amarraient leur petit bateau sur le « banc de vase ». Puis Gordon Caudron, président de l'administration portuaire de Jousard Inc. et pêcheur commercial lui-même, a commencé à percevoir des frais pour ce faire.

« Gordon devait amasser des fonds pour les projets de l'AP; il a donc commencé à appliquer des frais d'amarrage », déclare Alan Kathan, gestionnaire des PPB, partie ouest de la Région du Centre et de l'Arctique. « Il est doué pour exposer un problème aux gens et faire en sorte qu'ils acceptent de le régler. Son jugement sûr et son expertise sont irremplaçables. »

Maintenant, le port a non seulement des quais, mais il a deux brise-lames qui protègent les bateaux et les rives érodées. On a reconnu la grande qualité des projets de construction qui ont été

réalisés dans des délais serrés et à coûts raisonnables.

« L'AP voulait optimiser l'utilisation du port, l'embellir et l'améliorer pour l'avenir », mentionne M. Caudron, président de l'AP depuis sa création il y a cinq ans. « Nous avons parcouru environ les trois quarts du chemin. »

En plus de son engagement à l'échelle locale, M. Caudron fait partie du Conseil régional des administrations portuaires sur l'eau douce.

« Je consacre beaucoup de temps à faire du bénévolat pour l'AP et le Conseil, dit-il, mais c'est nécessaire pour assurer le fonctionnement adéquat du port. »

(Malheureusement, une photo de M. Caudron n'était pas disponible.)



Karl McKay

Vice-président de l'administration portuaire de Grosse-Île, Québec

En tant que pêcheur de homard et membre du comité des pêcheurs, il était naturel de nommer Karl McKay au poste de vice-président de l'AP de Grosse-Île lors de sa création en 1992. Il utilisait le port, en connaissait les besoins, avait déjà travaillé avec le MPO et possédait un esprit altruiste.

« TOUT LE MONDE A UNE
MOTIVATION. EN TANT
QU'UTILISATEUR DU PORT, JE
DÉSIRAIS VOIR LE SERVICE
S'AMÉLIORER. L'AP JOUAIT UN
RÔLE CLÉ DANS LE DÉVELOP-
PEMENT DU PORT ET L'ADMI-
NISTRE À LA SATISFACTION
DES PÊCHEURS. »

« Tout le monde a une motivation, confesse M. McKay. En tant qu'utilisateur du port, je désirais voir le service s'améliorer. L'AP jouait un rôle clé dans le développement du port et l'administrateur à la satisfaction des pêcheurs. »

En dehors de sa propre AP, M. McKay a contribué activement à la mise sur pied d'un comité consultatif local aux Îles-de-la-Madeleine, l'une des trois sous-régions de la Région Laurentienne. Il s'est efforcé d'établir des relations entre les ports et d'inciter les AP à avoir une perspective régionale et locale. Il a également représenté la Région Laurentienne au Comité consultatif national des administrations portuaires, récemment créé.

Comme s'il n'était pas assez occupé, M. McKay est également vice-président du Conseil des Madelinots anglophones (CAMI), maire de la municipalité de Grosse-Île, et délégué bénévole du Quebec Community Groups Network (QCGN) et des tables locale et nationale pour les collectivités linguistiques minoritaires. De plus, il a fait du bénévolat comme entraîneur de hockey mineur et comme marguillier.

« IL EST DOUÉ POUR EXPOSER
UN PROBLÈME AUX GENS ET
FAIRE EN SORTE QU'ILS
ACCEPTENT DE LE RÉGLER.
SON JUGEMENT SÛR ET
SON EXPERTISE SONT
IRREMPLAÇABLES. »



Projets d'embellissement des secteurs riverains, parcs communautaires, projets de construction, jardins des propriétaires de chalet, massif de fleurs en face du bureau du port : des sources de pollution au phosphate?



CHER HARBY,

Quel est le rôle du conseil d'administration d'une administration portuaire?

Le conseil d'administration règle les problèmes, détermine les valeurs et assure la direction et l'orientation. Par contre, il ne s'occupe pas de l'administration journalière du port, qui relève des agents et des employés. Dans les AP plus petites et entièrement composées de volontaires, cette distinction s'efface, puisque les directeurs peuvent participer aux activités quotidiennes. Les membres du conseil sont choisis pour leur expertise, leur influence ou le temps qu'elles peuvent consacrer à la réalisation des objectifs de l'AP.

Consultez votre *Manuel des adminis-*

trations portuaires pour avoir la description détaillée des rôles et des responsabilités du conseil d'administration.

Le conseil peut-il se trouver en conflit d'intérêts, même s'il agit dans le meilleur intérêt du port?

Oui. Un conflit d'intérêts – conflit entre l'obligation qu'a une personne envers un bien collectif et son propre intérêt – peut facilement survenir. On fait souvent l'erreur de croire qu'une mesure est acceptable dès qu'elle sert le meilleur intérêt de l'AP et qu'elle ne viole pas la loi de façon évidente.

Voici un exemple. À une réunion du conseil, on annonce que l'AP a amassé les fonds nécessaires à un projet de

✓ TRUC N° 10 – Réduire la pollution par les fertilisants

➤ **Quel spectacle!**

Les fertilisants pour gazon et jardins contiennent du phosphate, qui, en grande quantité, peut entraîner la prolifération dense des algues et la croissance excessive des plantes aquatiques dans nos lacs et nos cours d'eau. Cela peut engorger les voies d'eau, entraîner la déplétion de l'oxygène et obstruer la lumière. Dans ces conditions, les poissons et autres espèces marines mourront, à moins qu'ils ne trouvent d'autres habitats adéquats.

➤ **Que faire?**

Utilisés adéquatement, les fertilisants ne constituent pas une source importante de pollution au phosphate parce qu'ils s'accrochent aux particules du sol; ainsi, ils ne peuvent ni s'introduire, ni s'écouler dans le sol. Assurez-vous de suivre les instructions et de ne pas appliquer de fertilisant pendant une averse ou une irrigation excessive. Le sol n'a alors pas le temps d'absorber l'eau, ce qui provoque un ruissellement.

Le phosphate accroché aux particules du sol devient un problème lorsque le sol s'érode dans l'eau de surface, ce qui se produit sur les sites de construction et les sols à couverture végétale clairsemée. Soyez certain de contourner les sites de construction et semez une couverture végétale là où il n'y en a pas.

Conservez le fertilisant non utilisé dans un contenant anti-gaspillage. S'il est renversé sur une surface dure ou appliqué sur un sol gelé, il s'écoulera dans les collecteurs d'eaux pluviales et les lacs. N'oubliez pas de balayer les fertilisants des entrées de cour, des parcs de stationnement et des trottoirs.

Utilisez d'autres produits sans phosphate pour nourrir votre gazon ou votre jardin, par exemple le compost, le paillis et le fumier.

➤ **Votre rôle**

Vous devez connaître les effets possibles du phosphate sur votre environnement marin et surveiller les signes de pollution au phosphate.

construction. Tous les membres du conseil savent qu'un des leurs travaille dans le domaine de la construction et qu'il offrira à l'AP un tarif spécial. Pour gagner du temps, on lui attribue le contrat à la réunion. Le conseil se trouve maintenant en situation de conflit d'intérêts. Personne d'autre n'a été envisagé pour réaliser le projet, et seuls les membres du conseil connaissent cette possibilité de contrat.

Afin de prévenir tout conflit d'intérêts, assurez-vous que les membres du conseil comprennent leur rôle et ses limites. Clarifiez les dossiers, élaborer un code de déontologie et créez – et appliquez – des lignes directrices sur les conflits d'intérêts.