



GROSSE-ÎLE : DIX ANS À LA BARRE

Grosse-Île, située à l'extrémité Est des Îles-de-la-Madeleine dans le golfe du Saint-Laurent, est une terre de pêcheurs et de chasseurs de phoques depuis la nuit des temps. Et depuis que Jacques Cartier en a foulé le sol en 1534, l'île est devenue la promesse d'un avenir meilleur pour de nombreux immigrants fuyant les conditions difficiles dans leur pays natal.

Le temps a passé, mais Grosse-Île n'a pas oublié ses origines. Les touristes ont peut-être remplacé les immigrants, mais la pêche demeure la principale activité économique de l'île. La pêche côtière au homard, au hareng, au maquereau, au crabe et aux pétoncles représente une importante part de cette activité. On estime que 40 p. 100 des 543 habitants de Grosse-Île dépendent des pêches pour vivre.

Le cœur de Grosse-Île

Il n'est donc pas surprenant que le port de Grosse-Île soit au cœur de la vie économique et sociale de l'île. Ce port fédéral essentiel est exploité par l'Administration portuaire de Grosse-Île, qui fête cette année son dixième anniversaire. L'Administration portuaire est dirigée par un conseil d'administration composé d'un président (Richard Sweet), d'un vice-président (Karl McKay) et de cinq administrateurs (David Burke, Blair Goodwin, Wade Burke, Glenison Craig et Dennis Clark). Les membres du conseil sont tous des usagers élus chaque année par leur pairs. Ils sont secondés par une coordonnatrice et secrétaire-trésorière permanente (Amanda Goodwin), qui travaille à temps partiel, et un directeur de port



Une vue aérienne du port de Grosse-Île aux Îles-de-la-Madeleine, dans le golfe du Saint-Laurent.

(Freeman Lohnes), qui occupe le poste à temps plein durant la saison des pêches. Les habitants de Grosse-Île sont les premiers responsables du financement des opérations du port, avec l'aide de la Direction des Ports pour petits bateaux et des Services immobiliers, région du Québec, Pêches et Océans Canada, et de différents partenaires socioéconomiques, dont la municipalité (devenue un arrondissement) et le Centre local de développement.

Au service des usagers

Le port de Grosse-Île peut desservir 35 bateaux. Cependant, à la saison des pêches, il en sert deux fois plus pendant de longues périodes. Il compte parmi les premiers ports des Îles-de-la-Madeleine au chapitre du volume des prises débarquées. Ses usagers comprennent non seulement les détenteurs de permis de pêche au homard et les flottilles itinérantes, mais aussi des acheteurs et des entreprises de transformation, des usagers du parc d'hivernage, et un

certain nombre de pourvoyeurs, de voyageurs, de touristes et de plaisanciers. Le port de Grosse-Île peut répondre à tous les besoins réguliers des usagers.

L'Administration portuaire détermine les besoins de ses usagers au moyen d'évaluations qualitatives et d'enquêtes auprès des détenteurs

de permis de pêche, de consultations avec les acheteurs et les entreprises de transformation, d'assemblées générales annuelles et de rapports ponctuels provenant des pêcheurs de la région.

Afin de répondre à ces besoins, l'Administration portuaire offre les services suivants : espace de mouillage adéquat (sécurité, abri, entreposage), entretien et amélioration des installations essentielles, sécurité et gestion efficace du port. La perception de recettes et l'obtention d'autres ressources contribuent à assurer la viabilité du port.

Promesses d'avenir

Le personnel et le conseil de l'Administration portuaire de Grosse-Île consacrent beaucoup de temps à la gestion quotidienne des activités du port, mais leur charge de travail ne les empêche pas de planifier l'avenir de leur port et de leur communauté. Forte de ses dix années d'expérience, l'Administration

suite à la page 4

LE CCNAP DISCUTE DES FRAIS IMPAYÉS

La réunion du Comité consultatif national des administrations portuaires (CCNAP), d'abord annulée à cause des événements du 11 septembre, a vite été reportée aux 6 et 7 décembre 2001. Elle s'est tenue à Montréal.

« [Les réunions] sont devenues des espèces de retrouvailles, explique Linda Brisebois, analyste principal en politiques et programmes pour les Ports pour petits bateaux (PPB). Elles permettent aux membres du Comité d'échanger idées et points de vue entre eux et avec nous. »

M^{me} Brisebois, qui assure le secrétariat du CCNAP et la liaison avec d'autres intervenants, fait écho aux sentiments de Donna Petrachenko, sous-ministre adjointe des Services intégrés, lorsqu'elle affirme que la tenue des réunions en région est avantageuse pour tous les participants.

« Les participants sont inspirés par l'expérience des autres administrations portuaires, ajoute-t-elle. Et nous de l'administration centrale aimons visiter les administrations portuaires. »

Avant la réunion de deux jours, les représentants des administrations portuaires se sont rassemblés pour élire les deux vice-présidents du CCNAP. Rick Hill, directeur général de

l'Administration portuaire de Port Edward (Colombie-Britannique) et Karl McKay, vice-président de celle de Grosse-Île (Québec), ont accepté de remplir ces fonctions.

À l'occasion de l'ouverture de la réunion, M^{me} Petrachenko a annoncé la prolongation jusqu'au 31 mars 2003 du programme d'assurance de responsabilité civile pour les administrations portuaires. Selon M^{me} Brisebois, c'est le dossier des comptes en souffrance des usagers qui a suscité le plus d'intérêt chez les participants. Ceux-ci ont exprimé la frustration qu'entraîne le recouvrement des frais impayés, et l'hostilité croissante que cette question fait naître entre les administrations portuaires et les usagers.

« Les volontaires des administrations portuaires se retrouvent dans une position difficile, poursuit M^{me} Brisebois. Personne ne veut demander de l'argent à ses amis. »

Les participants ont aussi discuté de la possibilité pour l'administration centrale d'ajouter une section sur les pratiques exemplaires au site Web des PPB. Selon eux, cela permettrait aux administrations portuaires d'échanger sur les problèmes relatifs aux frais

impayés et sur tous les autres aspects de l'exploitation des ports. Dans un même ordre d'idée, les représentants de l'administration centrale des PPB ont mentionné qu'il sera peut-être possible de donner des ordinateurs excédentaires aux administrations portuaires qui n'en ont pas.

La région du Pacifique s'est distinguée lors de la réunion de son Comité consultatif régional des administrations portuaires, tenue à Vancouver les 11 et 12 avril 2002.

Parmi les sujets à l'ordre du jour, notons un plan d'action pour remédier à l'épuisement des volontaires, un rapport sur l'assurance de responsabilité civile et la formule d'affectation.

Le prochain numéro du *Forum des administrations portuaires* présentera un compte-rendu détaillé de la réunion.

Forum des administrations portuaires, vol. 8, n° 1

Rédactrice : Tara Hartley

Rédactrice adjointe : Lisa Randall

Collaboratrice : Jennifer Carreira

Coordonnatrice d'Internet : April Rose

Télécopieur : (613) 952-6788

Courriel : schinfo@dfo-mpo.gc.ca

Site Web : http://www.dfo-mpo.gc.ca/sch/publi_f.htm

Publié par

Ports pour petits bateaux, 14N178

Pêches et Océans Canada

Ottawa (Ontario) K1A 0E6

© Ministre des Travaux publics et des Services

gouvernementaux Canada 2002

ISSN 1203-5564

Imprimé sur du papier recyclé



UN MOT DE LA RÉDACTRICE

Je suis heureuse de signer aujourd'hui mon premier numéro du *Forum des administrations portuaires* en tant que nouvelle rédactrice. Cette publication est une source d'inspiration et je compte en maintenir la grande qualité durant mon mandat. L'équipe de la rédaction prévoit apporter quelques changements au *Forum*, à compter du présent numéro.

Dans ce numéro, vous trouverez le premier profil d'une administration portuaire de la région du Québec (voir « Grosse-Île : Dix ans à la barre », page 1) et un article sur la création d'un comité consultatif des administrations portuaires dans cette région (voir page 4). Comme vous le constaterez, les pages 4 et 5 portent sur les activités régionales. Nous aimerions publier cette chronique régionale dans tous les numéros : faites-nous parvenir vos articles!

J'espère pouvoir visiter certains ports au cours des prochains mois. Entre-temps, nous attendons avec impatience vos sujets d'articles.

Tara Hartley

TOUT LE MONDE EN PROFITE

Depuis plus de deux ans, les administrations portuaires et la Garde côtière canadienne (GCC) travaillent ensemble pour offrir de meilleurs services aux marins.

En 1999, la GCC a conclu des ententes avec les administrations portuaires pour l'installation, l'entretien et l'enlèvement d'aides à la navigation. Grâce à cette collaboration, les autorités locales peuvent installer les bouées et les balises avant la saison des pêches, ce qui rend la navigation plus sécuritaire pour les pêcheurs.

« Il nous était tout simplement impossible d'affecter simultanément un navire dans chaque collectivité », explique Paul Bowering, agent de programme, aides à la navigation de la GCC, tout en notant qu'il fallait parfois plusieurs semaines à la GCC pour placer les bouées en vue de l'ouverture de la saison. Ce retard entraînait souvent leur enlèvement anticipé, avant que le port ne soit isolé par les glaces.

EN 1999, LA GCC A CONCLU

DES ENTENTES AVEC LES

ADMINISTRATIONS PORTUAIRES

POUR L'INSTALLATION,

L'ENTRETIEN ET L'ENLÈVEMENT

D'AIDES À LA NAVIGATION.

« Évidemment, les pêcheurs ne pouvaient pas attendre que la GCC termine l'installation, affirme Bill Jenkins, agent de programme des Ports pour petits bateaux de l'est de Terre-Neuve. Donc, ils s'en passaient. » Selon lui, tout le monde profite de la collaboration accrue entre les administrations portuaires et la GCC.

D'ajouter M. Jenkins : « Nous attendions depuis longtemps que la GCC nous implique plus directement, et les nouvelles mesures semblent bien



Des bouées-espar qui seront installées par des marins de la localité.

fonctionner ». Le programme a permis aux membres des administrations portuaires locales de tisser des liens plus personnels avec les employés de la GCC, favorisant ainsi une plus grande mise en commun des ressources et l'accès à de meilleures aides à la navigation et à d'autres services.

« C'est une véritable réussite », confirme M. Bowering, en expliquant que le programme, actuellement en vigueur seulement à Terre-Neuve et au Labrador, suscite un vif intérêt de la part des responsables de la GCC dans d'autres régions du pays.

En plus d'améliorer les services offerts aux utilisateurs, les 252 bouées et balises dont s'occupent 45 administrations portuaires de la région de Terre-Neuve et du Labrador aident à remplir les coffres de ces organismes communautaires. « Nous ne faisons pas beaucoup de profit, mais l'activité rapporte tout de même quelques sous », affirme Calvin Peach, superviseur du port de Long Cove. Et puisque l'Administration portuaire de Long Cove fait faire le travail en sous-traitance par des patrons de pêche de la localité, les avantages financiers du programme se font également sentir dans la collectivité.

Monsieur Bowering mentionne que la GCC poursuit toujours son objectif, soit de devenir un organisme plus rentable et plus centré sur les clients. Donc, l'entretien des aides à la navigation améliore non seulement la situation financière des administrations portuaires, mais contribue à l'atteinte de cet objectif.

À ces avantages s'ajoutent les commentaires extrêmement positifs des usagers.

« Les pêcheurs savent que l'ouverture de la saison arrivée, les aides à la navigation seront en place, dit M. Bowering. Et s'ils veulent prolonger la saison, les aides peuvent rester là où elles sont. »

Grâce au partenariat, les petites réparations comme le remplacement des ampoules des bouées prennent quelques heures seulement à effectuer, alors qu'auparavant, les aides pouvaient être hors d'usage pendant des jours, voire des mois.

Comme l'explique M. Bowering : « Les pêcheurs font les réparations sur place. Tout le monde est gagnant : l'administration portuaire, les pêcheurs, les plaisanciers et la Garde côtière canadienne. »

Enfin, M. Bowering indique que la GCC étudie la possibilité d'élargir le programme aux aides à la navigation plus importantes, mais rien n'est encore confirmé.

LE FORUM DES AP DE LA RÉGION DU QUÉBEC

Les 12 et 13 février derniers, quelque 80 intervenants québécois du domaine maritime se sont rassemblés à Rimouski pour discuter de l'état des administrations portuaires et des préoccupations régionales à l'occasion du Forum des administrations portuaires.

Le programme du Forum était varié. Le bilan organisationnel fourni par Gervais Bouchard, directeur régional

des Ports pour petits bateaux et des Services immobiliers de la région du Québec, et la conférence sur l'avenir du programme, donnée par Robert Bergeron, directeur général des Ports pour petits bateaux à Ottawa, ont mis en lumière un certain nombre de préoccupations et de défis, dont la collaboration régionale-fédérale, les priorités budgétaires, la charge de travail trop lourde des

administrations portuaires et les mesures proposées pour alléger leur fardeau.

De plus, les ateliers de discussion ont fourni aux participants une excellente occasion d'échange d'idées, de stratégies et d'information au sujet des outils de gestion, de la relève et des partenariats qui serviront à améliorer le programme des administrations portuaires dans la région du Québec.

CRÉATION DU COMITÉ CONSULTATIF DU QUÉBEC

C'est en mars dernier qu'a été annoncée officiellement la création du nouveau Comité consultatif régional des administrations portuaires de la région du Québec. À l'instar des autres comités consultatifs régionaux, celui du Québec a pour buts de conseiller les responsables des Ports pour petits bateaux, de fournir une tribune permettant d'améliorer la

consultation, le réseautage et la communication, et de resserrer les liens entre la direction des Ports pour petits bateaux, les comités consultatifs sectoriels et les administrations portuaires locales.

Le Comité est composé des huit représentants suivants, provenant de trois secteurs maritimes : Pierrot Décoste et Karl McKay (Îles-de-la-Madeleine),

Pierre Léonard (Haute-moyenne Côte-Nord), Marvin Buckle (Basse Côte-Nord), Gaston Cloutier et Magella Raymond (Nord de la Gaspésie), et Marc Desjardins et Luc Legresley (président, Sud de la Gaspésie). Bien qu'on ait recommandé un mandat de deux ans, chaque secteur est libre de fixer la durée du mandat de ses représentants.

La première réunion du Comité s'est tenue les 20 et 21 mars. Après le mot d'ouverture de Gervais Bouchard, directeur régional des Ports pour petits bateaux et des Services immobiliers de la région du Québec, les participants ont discuté de nombreuses questions, dont la plupart étaient de nature organisationnelle : mise en place du secrétariat, aide financière, tenue des réunions, rôles et responsabilités des intervenants, et choix des représentants au Comité consultatif national. Les autres points à l'ordre du jour portaient, entre autres, sur l'épuisement des volontaires des administrations portuaires et le Forum régional des administrations portuaires qui a eu lieu en février (voir ci-dessus, « Le Forum des AP de la région du Québec »).

L'enthousiasme de ses membres et la besogne abattue lors de sa première réunion augurent un avenir prometteur pour le nouveau comité.

Grosse-Île, suite de la page 1

portuaire vient de publier un plan directeur triennal qui propose une série d'activités en vue de la sécurité accrue des installations portuaires, de la réduction des coûts d'entretien à long terme et de l'élargissement des services en fonction de l'évolution du secteur. Parmi ces activités proposées, soulignons la réparation des caissons à claire-voie endommagés lors de la tempête de l'automne 2000, la construction d'un quai permanent, l'amélioration des installations de pompage et l'agrandissement du parc d'hivernage.

« Le but des mesures décrites dans le plan directeur est non seulement de maintenir les normes actuelles, mais d'améliorer les services que nous offrons, explique Amanda Goodwin, coordonnatrice et secrétaire-trésorière. Ainsi, les modifications proposées aux installations de pompage d'eau de mer permettront d'éliminer les risques éventuels de feux électriques, tout en aidant les pêcheurs et les entreprises de transformation à rehausser leur productivité. De plus, le pavage de l'aire de stationnement près de la voie d'accès au quai permettra aux pêcheurs de charger et de décharger leurs prises sans avoir à subir les effets néfastes du transport éolien du sable. »

Le président, Richard Sweet, ajoute : « Le tourisme représente une source éventuelle de revenu tant pour le port que pour l'ensemble de l'île. La construction d'un quai permanent et l'agrandissement du parc d'hivernage nous permettraient d'élargir nos services afin de mieux répondre aux besoins des pêcheries et de partager la richesse de notre patrimoine culturel avec un plus grand nombre de touristes canadiens et étrangers. »

Le séminaire des administrations portuaires de Terre-Neuve et du Labrador

L'ANNÉE INTERNATIONALE DES VOLONTAIRES

Les volontaires furent à l'honneur lors du douzième séminaire annuel des administrations portuaires de la région de Terre-Neuve et du Labrador. Les 160 administrations portuaires de la région étaient représentées par 230 délégués.

Bill Goulding, directeur régional de la Direction des ports pour petits bateaux et des services immobiliers, a présenté un prix à Bill Connolly, président de l'Administration portuaire de Flatrock, pour sa précieuse contribution au Programme des administrations portuaires. Monsieur Goulding a fait l'éloge des volontaires des administrations portuaires, en soulignant leur dévouement et leur participation au Programme.

La présentation de M. Goulding a été suivie d'une allocution prononcée par le juge Lloyd Wicks, président d'honneur de l'Année internationale des volontaires pour Terre-Neuve et le Labrador. Le juge Wicks a souligné l'importance des volontaires dans la société d'aujourd'hui et l'incalculable contribution qu'ils apportent à leur collectivité et à la province.



Bill Goulding (à gauche), directeur régional de la Direction des ports pour petits bateaux et des services immobiliers (Terre-Neuve et Labrador), présente un prix à Bill Connolly, président de l'Administration portuaire de Flatrock, pour sa précieuse contribution au Programme des administrations portuaires.

La première journée du séminaire portait, entre autres, sur les réalisations des administrations portuaires de Flatrock, Portugal Cove South, Carmanville et St. Lunenburg. L'exposé présenté par des membres du Comité consultatif régional des administrations portuaires a donné lieu à des discussions

utiles sur des sujets d'importance pour les administrations portuaires : les assurances, les taxes municipales, l'exploitation des ports et les activités du Comité consultatif national des administrations portuaires.

Le programme de la seconde journée comprenait des exposés sur l'exploitation des ports, le dossier environnemental et la santé et la sécurité au travail, présentés par des membres du personnel des Ports pour petits bateaux (PPB). Les délégués ont ensuite participé à des ateliers au cours desquels ils ont discuté de ces questions avec leurs homologues et avec le personnel des PPB. Les ateliers représentaient une excellente occasion de réseautage et d'échange d'idées et d'expériences. Le personnel des PPB, pour sa part, a fourni aux représentants des administrations portuaires de l'information utile, et a appris à mieux connaître les caractéristiques des différentes administrations portuaires et la nature des pêches dans leurs ports respectifs.

CONFÉRENCE ANNUELLE DES AP DE LA C.-B.

C'est au port Fisherman's Wharf, à Campbell River, que s'est tenue la cinquième édition des conférence annuelle et assemblée générale de l'Association des administrations portuaires de la Colombie-Britannique.

L'événement, tenu du 24 au 26 février, a réuni 120 participants, dont des délégués de 31 des 41 administrations portuaires de la région du Pacifique, 13 représentants de Pêches et Océans Canada, de cette région, et 12 exposants et commanditaires. Se joignaient à eux, Bill Malloy, région des Maritimes, James Cheeseman, région de Terre-Neuve et du Labrador, Lisa Shore et Louis Dumulon, d'Ottawa, et Donna Petrachenko, sous-ministre adjointe des Services intégrés. John Duncan, député de la circonscription

de l'Île de Vancouver-Nord, Rod Visser, député provincial de North Island, et Charlie Cornfield, conseiller municipal pour le District de Campbell River, ont prononcé une allocution lors du petit-déjeuner d'ouverture de la conférence.

De toutes les activités au programme, les ateliers furent de loin les plus populaires. Celui portant sur la gouvernance des administrations portuaires, très apprécié des participants, leur a permis de mieux comprendre les rôles et les responsabilités des volontaires et du personnel des administrations portuaires. En plus d'explorer certains des défis inhérents à la direction d'organismes sans but lucratif, l'atelier a fourni des conseils utiles sur la répartition efficace des tâches entre les directeurs de port et les

conseils d'administration. Parmi les autres séances pratiques de la conférence, notons celles sur les assurances, les plans de gestion environnementale, la protection contre les incendies et la planification des activités.

La conférence a remporté un franc succès, grâce à la générosité des commanditaires et des exposants, à la présence de tous les participants et à l'ardeur au travail des organisateurs bénévoles.

Pour en savoir davantage, communiquez avec Linda Franz, directrice du port Fisherman's Wharf (250-287-7931 ou fishermans@telus.net), qui lance à tous une invitation à la conférence de 2003.

LES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES SE TOURNENT VERS L'AVENIR

Un plan d'activités simple peut aider les administrations portuaires à préciser leurs objectifs à court et à long termes, et à élaborer la stratégie qui leur permettra de les atteindre.

Un plan d'activités est bien plus qu'un budget.

Lorsque vous établissez un budget, vous affectez les recettes connues et estimées en fonction des dépenses prévues et, parfois, du besoin de créer un fonds de prévoyance.

Lorsque vous élaboriez un plan d'activités, vous déterminez quelle sera la provenance de ces recettes, quand et comment vous pourrez en augmenter le montant, et quelle sera la nature de l'entretien, des rénovations ou de l'expansion qui assureront la viabilité de vos activités.

Si, par exemple, une part importante de vos recettes provient des frais de mouillage, l'augmentation des recettes devra peut-être passer par l'augmentation du nombre d'utilisateurs. Il existe plusieurs moyens à votre disposition : publicité, fonds de prévoyance en vue d'une expansion future des installations,

inspections régulières du quai, enquête auprès des utilisateurs, création de partenariats avec les entreprises locales et les organismes gouvernementaux, et ainsi de suite.

Votre plan d'activités décrira la façon précise dont vous comptez vous y prendre et, peut-être aussi, les défis qui vous attendent, et les avantages et inconvénients des activités proposées.

En l'absence d'un plan d'activités, de nombreuses administrations portuaires se concentrent sur les tâches décrites dans leur convention de bail ou, en leur absence, sur les activités et les problèmes immédiats plutôt que sur les enjeux stratégiques.

« Le conseil d'administration d'une administration portuaire qui n'a pas

élaboré de plan d'activités risque de se perdre dans les détails, affirme Sarah Murdoch, conseillère, Programmes et activités commerciales, Ports pour petits bateaux, région du Pacifique. L'administration courante n'est pas la tâche d'un conseil d'administration ni le meilleur moyen de mettre à profit la contribution de ses membres. » Elle ajoute qu'un plan d'activités évite au conseil d'avoir à se préoccuper constamment

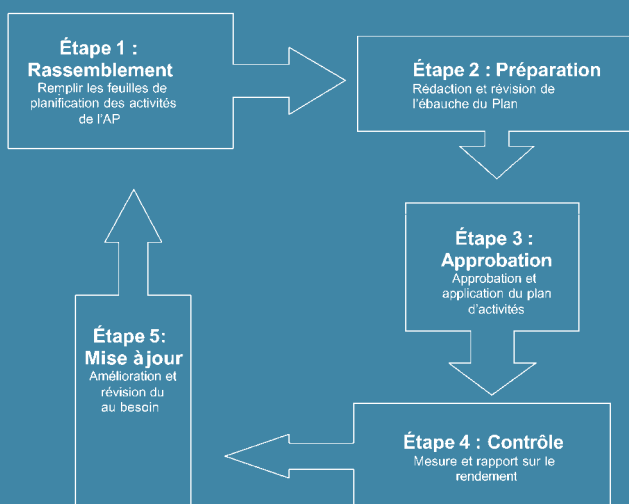
des questions de routine. De plus, le plan peut assurer la continuité de la gestion du port, puisqu'il demeure en vigueur même si la composition du conseil change.

Madame Murdoch insiste sur le fait que les plans d'activités permettent de gagner du temps même si, à court terme, leur élaboration peut rebuter les membres déjà très occupés d'un conseil d'administration. Son bureau a produit le *Guide de préparation de plans d'activités*, dont la série de fiches de travail décrit, étape par étape, le processus d'élaboration. Madame Murdoch recommande que chaque fiche soit remplie par quelques membres du conseil plutôt que par le conseil entier, et que les responsables présentent des rapports d'étape périodiques à leurs collègues. Le processus est souple, permettant au conseil d'établir son échéancier en fonction de l'énergie et des ressources disponibles.

Les intéressés peuvent se procurer un exemplaire du Guide en communiquant avec Sarah Murdoch (604-666-7529 ou murdochsa@pac.dfo-mpo.gc.ca). Le Guide est aussi disponible dans le site Web des Ports pour petits bateaux, à l'adresse http://www.dfo-mpo.gc.ca/sch/publi_f.htm.



Cycle de planification des activités pour les administrations portuaires



LES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES REHAUSSENT LA GESTION DES BIENS IMMOBILIERS FÉDÉRAUX

En novembre 2001, l'Institut des biens immobiliers du Canada (IBIC) a décerné un prix au Programme des administrations portuaires pour souligner l'excellence de ses pratiques et la compétence de ses participants. C'était la deuxième fois que le Programme recevait ce prix, mais celui de 2001 reconnaissait la contribution apportée non seulement par le personnel des Ports pour petits bateaux, mais par les quelque

3 000 volontaires qui sont au cœur du succès du Programme.

Donna Petrachenko, sous-ministre adjointe des Services intégrés, a félicité les administrations portuaires dans le cadre de l'allocation qu'elle a prononcée à l'occasion de la réunion du Comité consultatif national des administrations portuaires (CCNAP), en décembre dernier. « Ce prix souligne les réalisations exceptionnelles dont peut se vanter le Programme, réalisations qui n'auraient

pas été possibles sans le dévouement et l'engagement de chacune des administrations portuaires. »

Une plaque a été présentée à Osborne Burke, président du CCNAP, qui l'a acceptée au nom de toutes les administrations portuaires du pays. Cette plaque sera remise à chaque nouveau président du Comité pour qu'elle continue à témoigner du rôle crucial que les administrations portuaires jouent dans la gestion des ports canadiens.



CHER HARBY

Comment dois-je m'y prendre pour embaucher un bon entrepreneur?

Nous ne pouvons pas toucher à tous les sujets, mais voici quelques conseils pratiques :

Soyez précis. Votre appel d'offres doit décrire avec le plus de précision possible la nature du travail. De plus, elle doit renfermer de l'information sur les compétences ou l'expérience que doit posséder l'entrepreneur, et sur les critères de sélection. Vous vous assurez ainsi que les offres répondent à vos exigences et que vous obtenez le meilleur rapport qualité-prix possible.

Demandez des soumissions à plusieurs entrepreneurs. Cette pratique vous permettra d'obtenir le meilleur prix possible. L'impartialité de la démarche évitera aussi qu'on vous accuse de favoritisme. S'il s'agit d'un petit projet, vous trouverez probablement un entrepreneur dans votre localité en consultant les pages jaunes. Dans le cas d'un projet d'envergure, vous pouvez publier l'appel d'offres dans les journaux régionaux ou l'annoncer par l'entremise d'associations de gens d'affaires. Certains

entrepreneurs hésitent souvent à accepter les petits travaux ou à servir un petit client comme une administration portuaire. En vous associant avec un autre port, vous pourrez peut-être réaliser des économies.

Vérifiez les références de l'entrepreneur. Assurez-vous que le candidat possède les qualités et les accréditations provinciales ou fédérales nécessaires. Renseignez-vous sur les travaux semblables qu'il a effectués. A-t-il respecté l'échéancier et le budget prévus? Demandez au candidat de fournir une preuve d'assurance. En cas d'incendie accidentel causé par un employé de l'entrepreneur, vous voulez être certain que c'est l'assureur de ce dernier qui paiera la note. Consultez le bureau d'éthique commerciale de votre région pour déterminer si l'entrepreneur a fait l'objet de plaintes.

Consignez tout par écrit. Lorsque vous aurez choisi un entrepreneur, rédigez un contrat qui renferme toute l'information recueillie, dont les détails de la soumission, la confirmation des qualités et de l'assurance, l'échéancier des travaux et des inspections, les

modalités de paiement et les pénalités s'appliquant aux travaux non terminés. Le temps et l'énergie que vous investirez dans la rédaction du contrat rapportera gros en cas de différend. La preuve écrite de l'entente conclue avec l'entrepreneur a une valeur inestimable puisqu'elle peut vous épargner des milliers de dollars.

Demandez l'aide de professionnels. En plus de consulter un spécialiste en droit contractuel, vous pouvez obtenir de bons renseignements auprès de différents organismes gouvernementaux, dont les Centres de services aux entreprises du Canada. Le gestionnaire des opérations des Ports pour petits bateaux de votre région peut vous diriger vers les services dont vous aurez besoin.

Cela dit, rappelez-vous qu'un contrat est opposable et qu'il entraîne des obligations juridiques. Lorsque vous embauchez un entrepreneur, vous dépensez des fonds au nom des membres de votre administration portuaire, de votre collectivité et des contribuables. Il vous faut prendre toutes les précautions possibles pour dépenser ces fonds judicieusement.

LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION DANS LES PORTS DE LA RÉGION DU PACIFIQUE



Les eaux pluviales et la neige fondante peuvent recueillir sur leur passage des produits pétroliers, des résidus industriels, des déchets sauvages, des déchets organiques et d'autres polluants. Ces polluants de sources non ponctuelles (PSNP) se déversent dans les ports et sur les côtes au détriment de l'environnement.

L'absence d'un réseau d'égouts pluviaux peut aussi entraîner de graves problèmes d'érosion qui compromettent l'intégrité des installations portuaires.

Les administrations portuaires locales et les responsables des Ports pour petits bateaux de la région du Pacifique ont mis au point des méthodes rentables et à faible entretien de gérer

les eaux pluviales et de limiter les PSNP (voir l'encadré). « Ces méthodes peuvent être appliquées au cas par cas ou dans le cadre d'un plan structuré de gestion de l'environnement, explique l'agent de programme Robin Richardson. Elles fournissent l'infrastructure dont ont besoin les administrations portuaires pour assurer une gestion efficace et responsable de l'environnement. »

Ces méthodes comprennent l'asphalte poreux, les accotements végétaux filtrants, les collecteurs d'huile et de sédiments, les bassins d'orage et les lits filtrants. Jumelées à des pratiques de gestion exemplaires, comme la restriction de la circulation des véhicules ou du matériel, la surveillance des points de rejet à proximité du port, et la désignation de lieux sécuritaires pour la réparation des bateaux et du matériel, ces méthodes de gestion des eaux pluviales permettent aux administrations portuaires :

- de réduire la quantité de PSNP qui est déversée dans le port et sur la côte;
- de démontrer à leurs voisins et à l'ensemble de la collectivité qu'il est possible de gérer un port dans le respect de l'environnement;
- de pratiquer une gestion responsable de l'environnement dans le but d'assurer la sécurité et le bien-être de la collectivité;
- de favoriser la « gestion verte » en créant des partenariats (p. ex., en trouvant des techniques de gestion novatrices et écologiques);
- d'appliquer les principes de la diligence raisonnable au plan de gestion environnementale;
- de se conformer aux règlements en la matière.

Les panneaux indicateurs sont un excellent moyen de renseigner le public sur les mesures environnementales adoptées par les administrations portuaires, et témoignent de l'engagement de Pêches et Océans Canada à l'égard de la protection de l'environnement.

Réduire les PSNP avec l'aide du génie humain et de Dame Nature



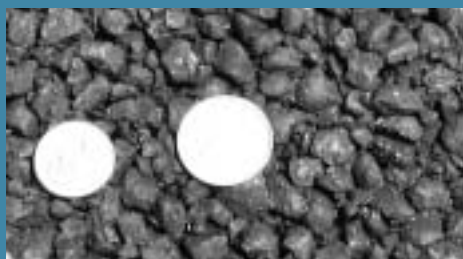
Un biofiltre (à gauche) et un panneau indicateur (à droite) donnent au public un aperçu des techniques permettant de filtrer et de purifier les eaux pluviales avant qu'elles ne se déversent dans le port de French Creek (Colombie-Britannique).

Biofiltre

Un biofiltre est un canal large, peu profond et couvert d'une végétation dense, qui sert à retenir les polluants particuliers, à promouvoir l'infiltration et à ralentir le débit des eaux de ruissellement. Les biofiltres sont installés le long des aires de stationnement pour traiter d'importants volumes d'eau pluviale : ils sont efficaces, esthétiques et en harmonie avec les espaces verts.

Asphalte poreux

Il s'agit d'un bitume à larges pores qui peut remplacer l'asphalte ordinaire sur toutes les surfaces. Il permet l'évacuation des eaux pluviales et la rétention des polluants. Ce revêtement réduit les besoins en matière de bordures, de caniveaux, d'entrées d'eau et d'égouts pluviaux, tout en améliorant la traction des véhicules sur les routes mouillées.



Une pièce de dix cents et une de vingt-cinq cents permettent de juger des dimensions des pores de l'asphalte utilisé au port de Quathiaski Cove, géré par l'Administration portuaire de Quadra Island.