



# LA DÉPÊCHE

## L'APA FAIT L'ACQUISITION D'UN AUTRE BATEAU-PILOTE

Il est rare de trouver un bateau-pilote usagé et en bon état sur le marché public en Amérique du Nord.

Plus tôt cette année, un représentant des pilotes de Boston a toutefois informé l'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA) que deux bateaux-pilotes en bon état de fonctionnement étaient à vendre. Le premier était un *Hal-matic* en fibre de verre de 49 pieds et l'autre était un bateau-pilote de 51 pieds de conception Raymond Hunt et construit par Gladding Hearn.

Des représentants de la direction, accompagnés d'un architecte naval de Lengkeek Vessel Engineering, se sont envolés vers Bos-

ton pour aller inspecter les navires. Ils ont trouvé le navire de conception Raymond Hunt en excellent état compte tenu qu'il avait été lancé en 1983. Le seul inconvénient était qu'il fallait le « canadianiser » afin qu'il réponde aux nouvelles lignes directrices sur les bateaux-pilotes énoncées par Transports Canada.

Après de longues discussions et avec l'appui de conseil d'administration, l'APA a acheté le navire qui est arrivé à Halifax à la mi-juillet.

Durant l'été, l'APA, Transport Canada et Lengkeek Vessel Engineering ont préparé une liste des modifications à apporter au bateau-pilote. L'appel d'offres

pour effectuer ce travail important de refonte a été lancé et le contrat a été accordé à A.F. Thériault de Meteghan, en Nouvelle-Ecosse.

Le 13 septembre 2005, le bateau, rebaptisé *Fundy Pilot*, est parti d'Halifax en direction de Meteghan pour qu'on y effectue les travaux de refonte dans les nouvelles installations d'A.F. Thériault.

Les travaux devraient prendre deux mois. Pendant ce temps, les moteurs Detroit Diesel 892 seront retirés pour une remise en état complète. Le navire sera repeint aux couleurs sécuritaires réglementaires et partira ensuite pour entrer en service dans le port de Saint John.

Le bateau-pilote N°2 de l'administration deviendra le navire de relève du *Fundy Pilot*. Après cette réaffectation, le N°20, actuellement en service à Saint John, sera réaffecté au port d'Halifax pour devenir le navire de relève du bateau-pilote N°1.

Le N°3 sera plus tard retiré du service et vendu.

**"FUNDY PILOT"**



**"APA N° 20"**



**"APA N° 2"**



**"APA N° 1"**



## CONSTRUCTION D'UN NOUVEAU BATEAU-PILOTE

Le projet de construction d'un nouveau bateau-pilote pour la baie de Plaisance vient de passer un autre jalon.

Lengkeek Vessel Engineering (LVE) a récemment rempli son contrat pour la conception et le devis descriptif du nouveau bateau. En tout, 56 plans de conception et 78 dessins hautement détaillés ont été requis pour la construction de ce navire.

LVE a été choisie pour superviser la construction du bateau-pilote et elle travaillera en étroite collaboration avec la Lloyd's Classification Society. Lloyd's s'est vue confier l'entière tâche de l'approbation des plans de construction, et ce au nom de Transports Canada.

Les plans du bateau-pilote et le contrat détaillé ont été soumis à neuf chantiers navals situés à Terre-Neuve, en

Nouvelle-Ecosse, au Québec et aux États-Unis. Chacun de ces chantiers s'est montré intéressé à construire le bateau pour le compte de l'Administration de pilotage de l'Atlantique.

Le choix du soumissionnaire gagnant sera fait et la construction sera entreprise d'ici la fin de 2005.



## LE BUREAU DES PILOTES D'HALIFAX FAIT PEAU NEUVE!

Le nouveau nid-de-pie est terminé et il a ouvert ses portes sur le front de mer d'Halifax. L'ancien nid-de-pie, situé au bout du quai d'ECTUG, a été fortement endommagé durant l'ouragan Juan, lorsque des vagues sont venues s'écraser sur le bâtiment. ECTUG, propriétaire du bâtiment, a décidé que l'eau salée avait causé suffisamment de dommages pour que le bâtiment soit démolé puis reconstruit.

La construction a commencé en mai pour se terminer au début d'août. Le nouveau bâtiment est situé au même endroit que l'ancien.

Pendant la construction, ECTUG a temporairement déplacé ses bureaux au troisième étage du Waterfront Warehouse. Maintenant que l'entreprise est revenue dans son nid, elle occupe la moitié du premier étage et tout le deuxième

étage. Les pilotes occupent la moitié arrière du premier étage.

Avant qu'ECTUG déménage les employés ont fait le ménage dans les vieux dossiers et ils ont trouvé des registres et des photos qui remontaient à 1921. Ils en ont fait don au Musée maritime de l'Atlantique.

Le capitaine George Hilchie dit qu'il aime le nouveau nid-de-pie. Il trouve que les bureaux sont fonctionnels et qu'il y a beaucoup d'espace.

Nous remercions sincèrement tous les pilotes d'Halifax de leur patience durant la construction. Nous espérons que vous aimez votre nouveau nid-de-pie.



## JALONS IMPORTANTS

Félicitations au **capitaine Chuck MacDonald** et son épouse Yvonne à l'occasion de la naissance de leur petite-fille, Clare Hannah, née le 26 juin 2005. Clare a une soeur, Sarah (2 ans), et un frère, Jack (1 an). Le capitaine MacDonald est pilote au Cap-Breton.

Félicitations au **capitaine Anthony McGuinness** et à son épouse Wendy à l'occasion de la naissance de leur premier petit-fils. Simon William Church est né le 3 septembre 2005; il est le fils de la deuxième fille du capitaine McGuinness, Penny, et de son mari Tim Church. Le capitaine McGuinness est le directeur général de l'APA.

Félicitations à **Gérard Fitzpatrick** et à son épouse Bernie à l'occasion de la naissance de leur première petite-fille. Les parents sont Jennifer, fille du couple Fitzpatrick, et son

époux Chad Collins. La petite Emma Marie Collins est arrivée huit semaines et demie plus tôt que prévu, soit le 31 juillet 2005; elle ne pesait alors que 3 lb et 7 oz. Elle pèse aujourd'hui 11 livres et elle va très bien. Gérard est membre du Conseil d'administration de l'APA.

Pam et Paula Naugle, sœurs jumelles âgées de 18 ans, sont les filles du **capitaine de vedette Anthony Naugle** d'Halifax (N.-E.). Elles faisaient partie de l'équipe de softball de la N.-E. aux Jeux du Canada qui avaient lieu à Regina du 7 au 20 août 2005. Pam est lanceuse et Paula est capitaine de l'équipe et receveuse. L'équipe est arrivée en 7<sup>e</sup> position aux Jeux. Pam fréquente un collège à Marshalltown, dans l'État de l'Iowa, dans le cadre d'une bourse d'études rattachée à ce sport. Beau travail, les filles!

## LA VIE D'UN CAPITAINE DE VEDETTE—PETER DAVIDSON

Les mains du capitaine Peter Davidson, des mains qui portent les marques du temps, se déplacent avec familiarité sur les contrôles du bateau-pilote. Il jette un coup d'oeil au radar pour s'assurer que tout est normal. Le crépitement d'une voix se fait entendre sur la radio et il prête l'oreille à ce qu'on dit. Il mémorise l'information pour s'en servir plus tard. L'imposante carrure de M. Davidson donne l'impression qu'il est presque trop grand pour se tenir dans la timonerie du bateau-pilote N° 1 de l'APA. Sa tête touché presque au plafond, mais sa stature ne dégage rien d'autre qu'un sentiment d'appartenance.

Cela fait maintenant 21 ans que M. Davidson est capitaine de vedette à temps plein pour l'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA). Toutes ces années au service de l'APA font de lui le capitaine de vedette le plus expérimenté au sein du personnel de l'Administration.

Malgré qu'il exerce le même emploi depuis presque un quart de siècle, il ne manque jamais à la responsabilité la plus importante du travail du capitaine de vedette—le transfert en toute sécurité des pilotes entre le bateau-pilote et les navires.

« J'ai toujours aimé l'eau, dit-il. Vous ne pouvez pas m'en éloigner. » Originaire de Montréal, M. Davidson arrive sur la côte Est en 1969 pour faire des études à l'Université Dalhousie où il se spécialise en philosophie. N'étant pas du genre à prendre racine, il continue à voyager. Il aboutit sur le *Bluenose* pendant six semaines de l'année scolaire et prend ensuite une année de congé durant ses études pour naviguer jusqu'aux Bahamas. M. Davidson revient à Dalhousie pour finir quelques derniers cours lors-

que l'appel de la mer se fait de nouveau entendre: le voilier à bord duquel il est revenue des Bermudes s'en allait en Europe après ses examens.

« Mon dernier examen était à peine terminé que j'étais déjà à bord d'un avion en direction des Antilles », de dire M. Davidson.

Après tous ces voyages par terre et par mer, M. Davidson a obtenu en 1974 son certificat de compétence pour navires de 350 tjb, puis il a finalement trouvé un emploi auprès de l'Administration.

M. Davidson se passionne maintenant pour sa propriété dans le comté de Lunenburg. Au départ, il avait acheté 30 acres, et il les a transformé aujourd'hui en ce qu'il appelle une ferme marine de 80 acres. Le travail sur la ferme lui prend presque tout son temps libre, mais ils ne changeraient rien à tout cela.

« C'est tout simplement quelque chose que je dois faire, » dit-il. « C'est une magnifique propriété et les années s'enchaînent l'une après l'autre, comme ça. J'ai souvent pensé à faire autre chose mais je n'ai jamais pu déterminer qu'est-ce que ça pourrait être. »

Le travail par quart à l'Administration permet à M. Davidson de passer du temps à sa ferme marine. Son temps supplémentaire accumulé lui permet souvent de passer presque une semaine à Lunenburg sans avoir à revenir en ville.

C'est l'amour de la mer (et, parfois, le besoin impérieux de sortir de chez lui?) qui le ramène régulièrement à l'APA pour y faire son travail de capitaine de vedette.

« Quand on a le tour avec un travail, c'est comme avec n'importe quel autre travail », dit-il.

Les bateaux et l'eau, c'est la combinaison professionnelle idéale pour M. Davidson. Il cite également un pilote avec qui il travaille—



« Nous sommes tous des accros de l'adrénaline. » - pour expliquer son engouement pour le travail, parce que le travail ne consiste pas toujours simplement à mener un bateau du point A au point B. « C'est parfois plus qu'un simple travail lorsque le temps devient maussade, parce qu'à ce moment-là, ça ne devient pas seulement difficile, mais aussi dangereux, très dangereux », ajoute-t-il. « C'est là où nous trouvons la vraie satisfaction, par mauvais temps, en faisant bien notre travail—en n'endommageant pas le bateau-pilote, en menant le navire là où il faut et, dans les cas d'Halifax, en gardant le port ouvert quand la plupart des ports fermeraient. » M. Davidson souligne que le fait de travailler avec un équipage qui s'entend bien et qui fait bonne équipe est essentiel pour bien faire les choses par mauvais temps, peu importe les surprises qui nous attendent.

« Et ce qui est amusant », dit-il avec un sourire, « c'est de bien synchroniser tous ça ».



**Départ d'un membre du conseil de l'APA**

**Tor Bordevik**

Nommé le 9 mars 1999 et nommé de nouveau le 7 mai 2002. Au cours des six ans qu'il a passés au sein du Conseil, le capitaine Bordevik nous a fait profiter de sa grande expérience du monde maritime. Dans le cadre de ses deux mandats, il a été président du comité de la vérification et du comité des bateaux-pilotes, et il a beaucoup contribué à l'orientation de ces comités.



**Nomination au conseil de l'APA**

**Jim Stoneman**

Nommé le 19 mai 2005 pour représenter l'industrie du transport maritime. Les années d'expérience de M. Stoneman dans l'industrie du transport maritime l'ont mené à Atship Services Limited où il occupe les postes de président et de directeur général. Il possède 32 ans d'expérience directe dans tous les aspects de la possession, de l'exploitation et de la gestion des navires et des services d'agence. Il est actuellement membre du conseil exécutif de la Fédération Maritime du Canada. L'APA lui souhaite la bienvenue.



**Le capitaine Don Duffy**

Le capitaine Duffy, de Public Landing (N.B.), a été nommé de nouveau au Conseil le 14 juillet 2005 pour un mandat de trois ans.



**Yvon Dufour**

M. Dufour de Dartmouth, (N.-E.), a été nommé de nouveau au Conseil d'administration de l'APA le 12 septembre 2005 pour un mandat de trois ans.



**LA FORMATION EN 2005**

L'APA a connu une autre bonne année sur le plan de la formation. Son personnel a assisté à divers cours. En voici les faits saillants.

**Manoeuvres à bord d'un navire modèle—Warsash Maritime Centre, R.-U.**

Cinq pilotes ont assisté au cours sur les manoeuvres à bord d'un navire modèle, ce qui signifie que tous les pilotes de l'APA ont maintenant suivi ce cours. Leurs commentaires ont été très positives.



« L'expérience de formation pratique au moyen de modèles réalistes a été très bénéfique. Les instructeurs étaient excellents; la plupart d'entre eux sont d'anciens pilotes et ils nous ont donné une formation individuelle. » Le capitaine Ward Scott—Pilote, secteur Miramichi et Restigouche—Participant au cours de 2005.



Quatre pilotes ont suivi un cours avancé de manoeuvres de navire à Warsash en septembre. D'après les commentaires favorables reçus à propos de ce cours, les pilo-

tes qui auront suivi le cours de base suivront le cours avancé à tour de rôle.

« Je tiens à dire combien le cours avancé est d'une grande utilité pour les pilotes de l'APA. » Le capitaine Chuck MacDonald—Pilote au Cap-Breton—Participant au cours de 2005.

« Ce cours montre clairement que l'Administration accorde beaucoup d'importance à l'exercice de la diligence raisonnable et aux possibilités de formation pour les pilotes. » Le capitaine Don Duffy—Pilote à Saint John—Participant aux cours avancés de 2005.



**Simulateur de passerelle mission complète 360 degrés—Star Center, Floride, E.-U.**

En 2005, le simulateur du Star Center a compté 13 pilotes de l'APA parmi ses étudiants. En prévision de la visite du Queen Mary 2 à Saint John (N.-B.), deux pilotes de l'endroit ont assisté à un cours de deux jours axé sur un modèle du QM2. Un capitaine de relève du paquebot était sur place pour discuter de ses systèmes et de ses caractéristiques de manoeuvrabilité. Onze pilotes ont assisté à un cours de deux jours sur

l'utilisation des AZIPOD au Star Centre. Ils ont pratiqué leurs manoeuvres avec divers navires, y compris le paquebot *Voyager of the Seas*.

**Exercice de simulation – Nautical Institute, Port Hawkesbury, N.-E.**

Le cours de simulation à Port Hawkesbury a servi à mener des études de faisabilité sur les manoeuvres des navires méthaniers aux terminaux méthaniers proposés pour Saint John, Bear Head et Goldboro.

**Formation du personnel**

Plusieurs employés ont assisté à divers cours de formation continue d'une journée. Nancy Gordon, directrice administrative, a obtenu son Certificat de Formation en gestion offert conjointement par les universités Mount Saint Vincent et Saint Mary's. Brian Bradley, comptable, continue à travailler en vue d'obtenir une M.A.A. offerte par la Certified General Accountants Association of Nova Scotia et l'Université Laurentienne.

Comme nous pouvons le voir, 2005 a été une année occupée pour notre programme de formation!