



LA DÉPÊCHE

LES BATEAUX-PILOTES DE L'APA (PROGRAMME DE RENOUVELLEMENT)



Le transfert en toute sécurité des pilotes entre les navires et le bateau-pilote est d'importance capitale pour l'APA et tous les efforts sont déployés pour maintenir les bateaux-pilotes en excellent état de fonctionnement. Le temps et les conditions de la mer varient constamment partout dans la région de l'Atlantique; malgré tout, ces navires ont réussi à relever ces défis quotidiens pendant de nombreuses années. Il reste que, décennie après décennie, ces navires vieillissent.

C'est en 2000 que l'Administration a lancé son programme de renouvellement des bateaux-pilotes avec le lancement du *Placentia Pilot*. Toutefois, des difficultés entourant sa construction, les réparations subséquentes et les coûts connexes ont eu un impact important sur le programme. Une fois les réparations terminées, le nouveau bateau-pilote a desservi la baie Placentia sans problème jusqu'en avril 2006 lorsqu'il a été impliqué dans un accident qui a fait qu'on l'a déclaré perte totale implicite. Le *Placentia Pilot* a finalement été

vendu à Superport Marine Services Ltd., dans le détroit de Canso, qui a l'intention de le remettre complètement à neuf. Entre-temps, comme nous l'avons dit dans l'édition précédente de *La Dépêche*, le tout dernier bateau-pilote de l'APA (Coque A407) est en construction au chantier maritime A.F. Theriault à Meteghan; il prend graduellement la forme d'un bateau-pilote moderne aux lignes pures. On peut voir des photos prises durant la construction du navire sur le site Web de l'APA : www.atlanticpilotage.com. Après la perte du *Placentia Pilot*, on a décidé que deux bateaux-pilotes identiques devraient être en service dans la grande zone de pilotage obligatoire de la baie Placentia. Un voyage moyen pour le bateau-pilote, aller seulement, est d'environ 28 milles marins.

A.F. Theriault a encore une fois été le soumissionnaire choisi. Le contrat pour ce bateau-pilote (Coque A412) a été signé à la fin septembre et il devrait entrer en service à l'au-

tomne 2007. Comme c'était le cas avec le bateau précédent, Lengkeek Vessel Engineering assurera la gestion du projet au nom de l'APA et Lloyds Registry sera expert de classe.

Pour le moment, deux des trois bateaux Breau (*APA 18* et *20*) continuent d'assurer le service dans la baie Placentia. Des modifications ont été apportées récemment à l'*APA 20* afin de fournir un accès à la timonerie par l'arrière au lieu d'avoir des portes de côté. À Halifax, le troisième bateau Breau, l'*APA 1*, continue d'effectuer environ 3500 affectations de pilotage par année. Il reste que ce bateau est en service maintenant depuis bientôt quarante ans. On étudie à l'heure actuelle différentes options de conception et de construction d'un bateau-pilote principal qui devrait entrer en service en 2008.

Par ailleurs, le *Fundy Pilot*, basé à Saint John (N.-B.), est la dernière acquisition de l'Administration. Il dépasse toutes les attentes et il s'avère un excellent bateau-pilote pour les eaux de cette zone de pilotage obligatoire.

NOUS AVONS UN GAGNANT!!!!

LE CAPITAINE WARD SCOTT

Ward Scott avait 12 ans lorsqu'il a fait les premiers pas qui le destineraient à devenir pilote. Son père venait tout juste d'obtenir le contrat du service des bouées sur la Miramichi et par conséquent, Ward avait alors l'occasion d'apprendre concrètement les rudiments du matelotage. Lorsqu'une tâche spéciale se présentait, comme lever l'ancre d'un navire, Scott avait même la permission de prendre quelques jours de congé à l'école pour venir prêter main-forte.

« C'était un type de travail différent de ce que la plupart de mes amis faisaient, et j'étais toujours fier de ce que j'accomplissais », précise M. Scott.

Le travail que M. Scott a fait lorsqu'il était jeune garçon lui a donné le goût de la rivière et lui révéla l'attrait de ses caprices et de ses méandres. Au début des années 1980, il a contribué à la reconstruction du chenal, il a aidé au dragage et il a travaillé à bord d'un navire hydrographique à titre de capitaine; il devait vérifier les profondeurs du nouveau chenal.

Il a aussi travaillé comme lamaneur, ajoutant sans cesse à ses connaissances des eaux et à sa familiarité avec les bateaux-pilotes. Puis, en 1985, M. Scott a fait la démarche qui allait le mettre sur le chemin d'une carrière.

« Lorsque le poste s'est présenté, j'ai tout simplement postulé et je l'ai eu », dit-il, ajoutant qu'il n'avait jamais prévu devenir pilote. Et il n'avait jamais pensé le rester si longtemps.

Il est resté suffisamment longtemps pour que l'on souligne ses 20 ans de services, et M. Scott dit que c'est son meilleur souvenir.

Durant ces 20 ans, il a fini par connaître et aimer les 35 milles de ce cours d'eau que l'on appelle la rivière Miramichi. Il dit que la plus grande partie de son travail sur la rivière consiste à traverser l'étroit chenal et à naviguer autour de six îles et de nombreuses barres de sable. À Dalhousie et à Belledune, où M. Scott exerce aussi son métier de pilote, le travail consiste surtout à accoster les navires, car les voies d'eau qui mènent jusqu'aux quais sont larges et profondes. Ce sont les caractéristiques familières et pourtant complètement différentes des voies d'eau sur lesquelles il navigue qui font que M. Scott est toujours vigilant et qui rendent sa vie intéressante.

Un jour, Ward Scott a piloté un navire de croisière vers Dalhousie, un port qui n'a vu qu'un seul paquebot dans la carrière de M. Scott. Il dit que cela a mis du piquant dans son travail bien plus que n'importe quel navire de charge.

« L'atmosphère était très sympathique mais professionnelle, car c'est toute une affaire pour les navires que d'accoster en toute sécurité », précise M. Scott.

Quant à ce qui pourrait faire d'une journée un mauvaise journée, M. Scott peut dire que seul le temps est la

pire des choses. Selon lui, la glace et les grands vents sont ce qu'il y a de pire, mais il ne peut pas vraiment penser à une journée qui ait été pire que les autres. Il ne s'est jamais blessé et il en est très reconnaissant.

Sa famille en est aussi très reconnaissante. Ward Scott a une femme et deux filles qui attendent son retour à la maison après son travail. Son aînée, qui a 17 ans, est une danseuse passionnée et la cadette, qui a 15 ans, a récemment troqué ses souliers de danse pour des patins de hockey et des chaussures à crampons pour jouer au soccer. Son horaire de pilotage est très souple et M. Scott a ainsi la possibilité d'assister aux spectacles de danse et aux matchs sportifs qui sont si importants pour ses filles.

Ward Scott aime aussi son travail de pilote parce qu'il peut s'attendre à un scénario différent chaque fois qu'il met les pieds sur le pont d'un bateau-pilote. Chaque fois que le téléphone sonne

pour lui communiquer une affectation, il se rend sur un nouveau navire, il rencontre des gens nouveaux et il se prépare à affronter des conditions météorologiques différentes dans un environnement où

il pourrait probablement naviguer les yeux fermés.

« Ce n'est pas la routine d'un emploi de bureau ou comme dans une usine où on fait les mêmes gestes, dit-il. Il y a de la variété dans le travail. »



LE CAPITAINE AMBROSE MCCARTHY

Il a passé la plus grande partie des 23 dernières années sur l'eau. Il a gravi les échelons, de marin à matelot de pont jusqu'au poste de capitaine. Il connaît la baie Placentia et Holyrood aussi bien qu'il connaît le visage de ses propres filles. Mais Ambrose McCarthy ne pensait jamais qu'il deviendrait pilote.

« Je n'y avait vraiment jamais pensé, dit-il. C'est tout simplement arrivé, comme ça. »

Bien qu'il n'ait jamais pensé suivre cette voie, M. McCarthy s'est fait à sa carrière de pilote comme s'il avait toujours voulu faire ça. Il parvient à voir ses filles, Britney, 10 ans, et Brooklyn, 7 ans, plus que la plupart des pères, puisqu'il est sur appel pendant deux semaines et en congé pendant deux semaines. Il aime ce travail qui convient à son style de vie. Mais il ne faut pas s'y méprendre : piloter à la place d'Ambrose McCarthy ne serait pas chose facile.

« Nous devons parcourir une distance de 29 milles en bateau-pilote, de dire M. McCarthy quand il parle de son expérience à Terre-Neuve. Et le temps qu'il fait ici en hiver est très maussade, surtout en ce qui a trait au vent et à la mer. »

Même si le port ne s'est jamais glacé depuis qu'il a commencé à travailler pour l'APA il y a près de neuf ans, selon Ambrose, c'est la glace qui se cache ailleurs qui rend le travail difficile en hiver.

« Monter à bord des navires dans des conditions difficiles, avec la glace, le vent et les embruns, lorsque les échelles sont recouvertes de glace, c'est ce que je considère la partie la plus dangereuse du travail, dit-il.

« Monter à bord des navires et en redescendre, tu vois? Tout doit être bien synchronisé. »

Et puisqu'il faut parcourir 29 milles en bateau-pilote pour atteindre le navire et qu'il faut ensuite le piloter dans le port, le temps risque de changer durant l'affectation. Ambrose se rappelle un jour avoir quitté Come by Chance et avant qu'il n'atteigne le navire, les conditions avaient changé. Il ne s'en fait pas pour ça, ni pour les autres aspects de son travail. Il est maintenant un vétéran du pilotage et il est toujours prêt à relever les défis. Ça ne sert à rien de penser aux prochaines affectations ni de grimacer en pensant aux situations passées. Tout est différent et c'est ça qui est stimulant.

« Je prends les choses une journée à la fois. Une fois que c'est fait, c'est fait. »

Outre les conditions météo changeantes qui mettent du piquant dans le travail, Ambrose aime bien toute la gamme des gens qu'il rencontre durant les 29 milles du voyage de retour. Selon lui, la distance permet d'avoir des conversations intéressantes, certaines étant plus mémorables que d'autres.

« Il y a un capitaine en particulier, j'oublie de quelle nationalité il était, il me disait qu'il avait été

emprisonné pour une infraction maritime quelconque dans un pays, raconte M. McCarthy en riant un peu. Je ne suis pas certain où ça s'est passé, quelque part de l'autre côté, là-bas. »

Il ajoute que ce commentaire ne lui a pas fait peur mais qu'il lui a ouvert les yeux à la réalité qui existe à l'extérieur de son monde. Il entend des histoires au sujet de ce qui se passe en Irak concernant la sécurité dans les ports. Certains capitaines lui ont parlé de gens qui se promènent au port armés de mitraillettes. Tout ça, c'est très loin de ce qui se passe à Terre-Neuve et Ambrose en a une petite idée mais sans jamais avoir à quitter son chez-lui.

Et son chez-lui est bien important pour Ambrose. Lorsqu'il ne travaille pas, il passe une bonne partie de son temps avec sa famille. Mais il a une autre passion : la musique. Il a enregistré trois CD qui sont tous sur le marché, et il est en train de mettre la dernière main au quatrième. Ambrose enregistre sa musique terre-neuvienne et irlandaise avec des copains dans un studio qui appartient à un autre copain.

« Je chante et je joue de la guitare, et je fais un tas d'autres choses, tu vois? », dit-il avec un brin de fierté dans sa voix.



SAINT JOHN SOULIGNE DES PILOTES D'ANTAN

À l'occasion d'une soirée baignée par un soleil radieux, les pilotes de Saint John ont organisé une réception en l'honneur d'un groupe de pilotes retraités. De nombreux invités ont assisté à la fête, y compris certains anciens pilotes de Saint John accompagnés de leurs épouses et invités.

La réception a rendu hommage aux capitaines B. Pennington, B. Petite et J. May. Ensemble, ces trois pilotes ont assuré des services de pilotage dans le port de Saint John pendant environ 70 ans. La soirée s'est terminée par une croisière spectaculaire dans des secteurs sur le fleuve Saint-Jean et la rivière Kennebecasis.

MISSION TO SEAFARERS À SAINT JOHN

Mission to Seafarers à Saint John a organisé son tout premier tournoi de golf et son président espère qu'il s'agira d'une activité annuelle. Commandité par de nombreuses entreprises locales, le tournoi s'est déroulé au club de golf Westfield qui a une magnifique vue sur le fleuve Saint-Jean.

Quelque 70 golfeurs ont participé au tournoi organisé selon la formule du *Texas scramble*; le tout a été suivi d'un dîner, des discours d'usage et de la remise des prix.

SANTÉ ET SÉCURITÉ AU TRAVAIL

Cette année marque une étape importante pour le Comité de santé et de sécurité au travail (CSST). Après quatre ans passés à préparer le manuel sur la santé et la sécurité au travail, on prévoit qu'il sera présenté durant les mois de novembre et de décembre. Mike Carter sera chargé de la formation de tous les employés de l'APA.

Durant les mois à venir, le comité se cherchera aussi de nouveaux membres. Maintenant que le manuel est terminé, l'arrivée régulière de nouveaux membres au sein du comité sera une des clés de son succès. Cela permettra à tous les employés de présenter de nouvelles idées et de favoriser un milieu de travail où règnent la santé et la sécurité.

Votre comité est formé à l'heure actuelle des membres suivants :

Le capitaine Shaun Dauphinee, coprésident
 Le capitaine Patrick Gates, coprésident
 Robert Hearn, Halifax, N.-É.
 Le capitaine Scott MacDonald, Cap-Breton, N.-É.
 Le capitaine Ambrose McCarthy, St. John's/baie Placentia, T.-N.-L.
 Le capitaine Steven Mullin, Saint John, N.-B.
 Chris Naugle, Halifax, N.-É.
 Hayward Pilgrim, Halifax, N.-É.
 Le capitaine Randall Spencer, Saint John, N.-B.
 Tina Panopalis, Halifax, N.-É.
 Mike Carter, Kentville N.-É.



RANGÉE ARRIÈRE: CAPITAINES CLAUDE BROOKS, GERRY MERRIAM, DON DUFFY, OSBORNE NASON, JIM MAY, BOB PENNINGTON- 2IÈME RANGÉE: CAPITAINES PAT QUINN, ALLAN VALLIS, LARRY ABRAMS, FRANCIS QUINN, HENRY CROCKETT- RANGÉE AVANT: CAPITAINES STEVE JOHNSON, BRUCE HARRIGAN



DE GAUCHE A DROÏTE: CAPITAINES ANTHONY MCGUINNESS, PAT QUINN; PETER MACARTHUR ET CAPITAINES AL SOPPITT

ET NOUS AVONS UN GAGNANT...

L'APA a organisé cette année son premier concours de photo pour sa carte de Noël. Nous avons reçu un bon nombre de photos et le choix final a été très difficile. La photo gagnante du Concours de photo pour la carte de Noël de l'APA en 2006 a été proposée par Christine et le capitaine Bill Hancock. Nous tenons à remercier tous ceux et toutes celles qui ont participé au concours. Vous recevrez bientôt vos vœux de Noël de la part de l'APA et vous aurez l'occasion de faire connaissance avec « Meeka ».

NOËL EST L'OCCASION DE DONNER...

L'APA participe pour la première fois cette année au programme *Adoptons une famille*. Le personnel du bureau de l'APA apportera joie et bonheur à deux jeunes filles âgées de 11 et 10 ans, à leur petit frère de 4 ans et à leur mère. Chaque employé a choisi une suggestion de cadeau parmi celles écrites sur des petits anges accrochés dans notre arbre et ces cadeaux seront pour les enfants et leur mère. Le 16 décembre, des bénévoles de l'Armée du Salut et du *Daily News* iront porter ces cadeaux à la famille. Soyez au rendez-vous l'année prochaine; peut-être qu'avec votre aide, nous pourrions adopter plus d'une famille.

