



LA Dépêche

Entrée en service de nouveaux bateaux-pilotes dans deux zones de pilotage obligatoire importantes



Vers la fin juin, le nouveau bateau-pilote de l'Administration, l'*Avalon Pilot*, est entré en service dès son arrivée dans la baie Placentia, à Terre-Neuve. Il a continué à naviguer jusqu'au début octobre lorsque des problèmes de moteur et de grève chez le fabricant du moteur l'ont forcé à retourner là où on l'avait construit, à Meteghan (N.-É.), pour y subir des réparations. Il est rentré en service dans la baie Placentia à la fin octobre.

Le 15 novembre, on a procédé au baptême du nouveau bateau-pilote de l'Administration, l'*Atlantic Pilot*, au *St. Mary's Boat Club* situé sur le bras Nord-Ouest, à Halifax.

La cérémonie traditionnelle à la bouteille de champagne s'est déroulée avec le concours de Mme Debbie Aldrich, épouse de Brad Aldrich, président par intérim et directeur de la raffinerie North Atlantic à Come By Chance, dans la baie Placentia. C'est le révérend Don Lawton, aumônier à la *Mission to Seafarers* d'Halifax, qui a procédé à la bénédiction du bateau.

Pendant les deux semaines suivantes, l'*Atlantic Pilot* est allé faire la démonstration de ses capacités à Halifax et à Saint John. Par la suite, le bateau est allé rejoindre son jumeau, l'*Avalon Pilot*, pour commencer son travail dans la baie Placentia à Terre-Neuve.

Dans le détroit de Canso, le *Strait Eagle* (l'ancien *Placentia Pilot*) attend son inspection finale par la direction de l'APA et les pilotes locaux. Au cours des douze derniers mois, on a retiré presque tout ce qu'il y avait à l'intérieur (moteur, câbles et fils, cloisons, etc.) et on l'a reconstruit. L'entrepreneur du projet, le capitaine Les MacIntyre, et son équipe de techniciens qualifiés ont travaillé sans relâche pour transformer le navire fort endommagé en un bateau-pilote rapide, élancé, moderne et hautement manœuvrable – soit le bateau qu'on avait conçu à l'origine en 2000.

On s'attend à ce qu'il devienne le bateau-pilote principal pour la zone, et

le *Strait Falcon* sera le bateau d'appoint.

Maintenant que deux zones de pilotage obligatoire importantes sont équipées de bateaux-pilotes rapides et modernes, l'Administration espère aller de l'avant avec son plan stratégique qui consiste à fournir d'autres bateaux-pilotes à des ports comme ceux de Saint John (N.-B.) et d'Halifax (N.-É.).



Il est CATégorique : son travail le passionne

Le capitaine Bruce Harrigan a toujours voulu être pilote maritime. Il a grandi dans la ville portuaire de Saint John et toute l'activité qui animait le front de mer l'a attiré vers l'industrie; c'est en regardant les pilotes travailler que son avenir s'est décidé.

« Au début, quand j'étais jeune, je savais que les pilotes étaient les meilleurs dans leur domaine, dit-il. Vous savez, ils étaient tous des maîtres, des pilotes accomplis, et ils sont revenus travailler dans le port où ils ont grandi. »

Toujours aussi décidé, le capitaine Harrigan a joint les rangs de l'Administration dès sa sortie de l'école secondaire en 1978; on l'a engagé comme matelot de pont sur le bateau-pilote à Saint John. Il a occupé le poste pendant quatre ans avant de retourner sur les bancs d'école pour obtenir son brevet d'officier de quart. Malgré qu'il ait toujours été attiré par un emploi de pilote, le capitaine Harrigan a suivi un parcours plutôt tortueux, mais intéressant, avant de revenir au sein de l'APA en novembre 2002.

Une fois son brevet en main, le capitaine Harrigan a travaillé sur les pétroliers d'Irving Oil pendant environ un an puis il a aussi travaillé sur le traversier de Grand Manan pendant un an. Cela l'a amené à travailler sur le *Princess of Acadia*, à l'époque un navire de Marine Atlantique, et il a par la suite continué à travailler pour les nouveaux propriétaires du navire, Bay Ferries. Et c'est alors que le capitaine Harrigan a fait connaissance avec *The Cat*.

Bay Ferries a lancé le service de traversier entre Yarmouth (N.-É.) et Bar Harbor (Maine) avec le catamaran rapide et les dirigeants de l'entreprise ont demandé à M. Harrigan s'il voulait en être le capitaine.

« Bien sûr, je veux bien essayer, avait-il répondu à l'époque. »

Le fait d'accepter ce défi a apporté au capitaine Harrigan une expérience de travail de trois ans 'sans pareille'.

« Voilà à peu près dix ans que j'avais l'habitude de conduire des traversiers conventionnels, dit-il. Conduire *The Cat*, c'est un peu comme piloter un avion. »

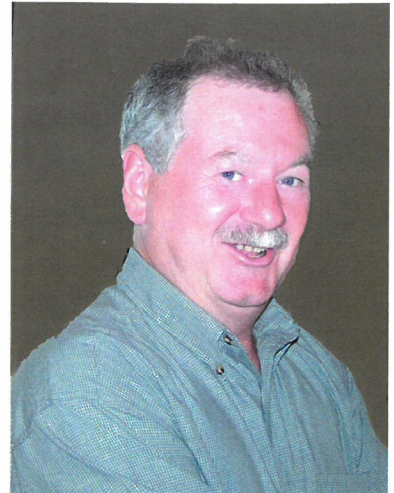
Le capitaine Harrigan ajoute que *The Cat* comporte un poste de pilotage où le capitaine conduit le navire assisté d'un navigateur et d'un officier mécanicien en chef. Il y a en plus 900 passagers à bord, 240 voitures, et *The Cat* se déplace à une vitesse de 24 nœuds. Un voyage entre Bar Harbor et Panama prendrait entre 27 et 28 heures, trajet qui normalement devrait prendre près de quatre jours.

« Au début, il était très difficile de s'y habituer, car tout se produit si rapidement », précise-t-il. Pour travailler sur *The*

Cat, il a donc fallu qu'il suive une formation spéciale dispensée en Australie, pays que le capitaine Harrigan a aimé explorer.

Et c'est sans parler du fait que, à l'époque, lui et son équipage à bord du catamaran ont établi un record pour la traversée du Pacifique.

« Il nous a fallu environ 18 jours et quelques heures pour aller de Bar Harbor, au Maine, jusqu'à Hobart, en Tasmanie », se souvient le capitaine Harrigan.



Malgré qu'elle soit excitante et nouvelle, la vie d'un capitaine de traversier rapide n'a pas attiré M. Harrigan pour bien longtemps. L'APA était toujours intéressée à l'avoir dans ses rangs et, en 2002, elle l'a accueilli de nouveau à titre de pilote à Saint John. Il travaille toujours dans la ville portuaire aujourd'hui.

« C'est l'ensemble du défi qui m'intéresse, souligne le capitaine Harrigan. Il faut monter à bord d'un navire, son capitaine vous en confie la direction et il faut conduire ce navire en toute sécurité et l'accoster. C'est tout ça qui est satisfaisant. »

Bien qu'il aime beaucoup son travail de pilote, le capitaine Harrigan admet que ce n'est pas facile. Comme c'est le cas pour tous ses collègues, les pilotes de Saint John doivent composer avec les marées et le brouillard. Saint John affiche les marées les plus hautes au monde – 28 pieds dans le port – et cela change beaucoup les choses dans le travail à accomplir.

« Nous travaillons avec la marée presque toute notre vie, alors nous savons ce qu'elle va faire à un moment précis et nos décisions sont prises en conséquence, précise-t-il. Mais rien ne devient une habitude dans ce travail, car nous nous retrouvons constamment sur des navires différents. »

Il y a aussi un nouveau projet en voie de développement qui présentera un nouveau défi aux pilotes de Saint John. Canaport LNG est en train de construire dans le port un terminal de réception et de regazéification de GNL. L'installation devrait entrer en service vers la fin de 2008.

« Ce sera là une situation de pilotage très difficile, étant donné que le poste de mouillage est exposé et qu'il y a beaucoup de vent dans le port », de dire le capitaine Harrigan.

Il ajoute que le besoin de se familiariser avec le nouveau poste de mouillage et les marées, le tout par rapport à la taille des navires

Il est CATégorique : son travail le passionne

transition, l'APA a fait suivre aux pilotes une formation au moyen de simulateurs, et ils auront avec eux un système de pilotage portatif.

Le capitaine Harrigan est prêt à relever le défi, et c'est pour-quoi il aime tellement son travail. Chaque navire est un défi parce que tous les navires sont différents. C'est ça qui rend le travail intéressant.

Écrit par Holly Gordon, fille de Nancy Gordon

SANTÉ ET SÉCURITÉ AU TRAVAIL

Cette année marque une autre étape importante pour le Comité de santé et de sécurité au travail (CSST). Après quatre ans consacrés à la préparation du manuel de formation en santé et sécurité au travail, le manuel et son programme connexe ont été présentés durant le mois d'octobre. John Griffin, coordonnateur de la formation, a donné des séances de formation à Canso (N.-É.) et à St. John's (T.-N.-L.). La séance de formation à Saint John (N.-B.) aura lieu en 2008. D'autres séances de formation auront lieu durant la nouvelle année pour le personnel de bureau, le service d'affectation et tous les autres employés qui auront raté la séance donnée dans leur région.

Lors de la réunion de septembre du CSST, le capitaine Patrick Gates a démissionné du poste de coprésident du comité et John Griffin a été nommé pour le remplacer. John a bien hâte de travailler avec le Comité afin d'améliorer la sécurité au sein de l'APA.

À l'heure actuelle, le CSST se compose des personnes suivantes :

Le capitaine Shaun Dauphinee, président
 John Griffin, coprésident
 Pam Heisler, Halifax, N.-É.
 Le capitaine Jim MacKelvie, 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.
 Le capitaine Randall Spencer, Saint John, N.-B.
 Elizabeth Stewart, Halifax, N.-É.
 Mike Carter, Kentville, N.-É.
 Hayward Pilgrim, Halifax, NS



Atlantic
Pilotage
Authority



Administration
de Pilotage
de l'Atlantique

35 Ans
1972 — 2007

FORMATION EN 2007

L'APA a connu une autre bonne année au chapitre des cours de formation offerts aux pilotes. Voici quelques faits saillants.

Manœuvres en cas d'urgence – Centre d'entraînement à la manœuvre des navires de Port Revel, France

Sept pilotes ont assisté au cours sur les manœuvres d'urgence donné à Port Revel, près de Lyon, en France. Le cours porte surtout sur les urgences, y compris une formation avec les remorqueurs et sur l'utilisation des ancres avec la houle et les courants. Les réactions des pilotes sont très positives. Le cours montre clairement l'engagement de l'Administration à offrir des possibilités de formation nouvelles et stimulantes.



Exercice de simulation Z Drive, Centre de formation maritime, Holland College, Î.-P.-É.

Dix pilotes ont assisté au cours intitulé *Z Drive Tug Seminar* donné par le réputé Gregory Brooks au Centre de formation maritime à Summerside, Î.-P.-É. Des pilotes d'Halifax, de Canso, de Saint John et de St. John's ont assisté au cours et ils ont tous beaucoup aimé leur expérience.

Manœuvres des navires à bord de modèles réduits — Warsash Maritime Centre, R.-U.

Six pilotes ont assisté au cours intitulé *Manned Model Shiphandling* (manœuvres des navires à bord de modèles réduits) au Warsash Maritime Centre, au Royaume-Uni. Le cours fait appel à l'utilisation de modèles réduits et il continue à être très bénéfique. Il permet aux pilotes de perfectionner leurs compétences et de comprendre le comportement et la manœuvre des navires, surtout en ce qui a trait au contrôle à basse vitesse.

NOUVELLE SALLE DU CONSEIL

La construction de notre nouvelle salle du conseil a été terminée en juillet dernier. Nous avons alors décidé de nommer les salles de réunion en l'honneur de deux employés décédés durant l'exercice de leurs fonctions.

La salle de réunion actuelle a été nommée salle *Captain M. Smith* en l'honneur du capitaine Michael Sydney Smith, un pilote du Cap-Breton qui a perdu la vie le 20 novembre 1987. Il avait 51 ans. Le capitaine Smith a glissé d'une échelle et il est tombé dans la baie St. George.

La nouvelle salle de réunion a été nommée salle *Edmund (Ned) Lamont* en l'honneur de Ned Lamont qui a été notre mécanicien à terre. Ned a joint les rangs de l'APA en février 2000 et il est décédé à la suite d'un cancer le 2 février 2002.



Événements marquants en 2007

Le 23 août, l'APA a organisé à Saint John (N.-B.) une réception à l'occasion de son 35^e anniversaire, réception à laquelle ont assisté des anciens pilotes et des pilotes actuellement en service, des clients du port, des intervenants et des dignitaires locaux. À cette occasion, l'Administration a remis aux pilotes de Saint John une photo encadrée de leur bateau-pilote, le *Fundy Pilot*.

En septembre, lors d'une magnifique journée de l'été indien, l'Administration a également tenu son tournoi de golf du 35^e anniversaire au Club de golf Sherwood, sur la côte sud de la Nouvelle-Écosse.

Un peu plus tôt cet été, la *Mission to Seafarers* d'Halifax, présidée par le capitaine Andrew Rae, pilote à Halifax et vice-président de l'Association des pilotes maritimes du Canada, a souligné la contribution de l'Administration aux chapitres de son soutien financier et des services offerts par ses bénévoles dévoués, et ce durant toute son histoire en tant qu'Administration.

Lors des Journées portuaires d'Halifax 2007, l'Administration portuaire d'Halifax a elle aussi souligné l'anniversaire de l'APA, sans oublier d'autres intervenants qui célébraient eux aussi des anniversaires : l'Association internationale des débardeurs (100 ans), Atlantic Container Line (40 ans), Zim Integrated Shipping Services (35 ans), Intercontinental Forwarding (15 ans) et Oceanex (10 ans).

Dernier point, mais non le moindre, l'Administration a eu le plaisir encore une fois de recevoir les hommages du Port de Saint John; son président et directeur général, le capitaine Alwyn Soppitt, a remis à l'Administration une photo encadrée du *Queen Mary 2*. Le célèbre navire était photographié avec le front de mer de Saint John en arrière-plan.

Arrivées



Nous souhaitons la bienvenue à Jeremy McPherson, notre nouveau matelot de pont à Saint John, au Nouveau-Brunswick. Jeremy aime bien jouer au poker et faire de la plongée, il aime aussi pêcher le homard et le pétoncle, sans oublier les randonnées en VTT. Bienvenue à bord, Jeremy!



Nous souhaitons la bienvenue à Elizabeth (Liz) Stewart, notre nouvelle administratrice des ressources humaines. Liz remplace Tina Panopalis qui est partie en congé de maternité au début d'octobre. Au moment d'aller sous presse, le tout dernier membre de la famille Panopalis n'avait pas encore fait son entrée dans ce monde. Nous vous tiendrons au courant! Liz vient de la région de Toronto. Elle et son époux Craig ont déménagé ici en avril 2007. Liz est en train d'apprendre à jouer au golf et au curling, et elle aime bien la vie dans la région d'Halifax. Bienvenue à bord, Liz!

Envoyez-nous vos nouvelles pour qu'elles paraissent dans la prochaine édition de La Dépêche.

Date limite de soumission : Le 31 mars 2008. Nous recevrons aussi avec plaisir vos commentaires. Faites-les parvenir à la rédactrice en chef, Elaine Lockhart, à l'adresse elockhart@atlanticpilotage.com.
 Mise en pages : Nalani Perry