



Du littoral

Une publication de la Garde côtière canadienne, Région du Pacifique

Vol. 13 N° 1

printemps 2010

La Garde côtière soutient le relais de la flamme olympique de 2010

Dan Bate

La Garde côtière canadienne (GCC) a largement contribué aux efforts d'unité et d'inspiration des Canadiens alors que le relais de la flamme olympique de 2010 a répandu le message et suscité l'esprit ouvrant sur les Jeux d'hiver à Vancouver. Depuis l'arrivée de la flamme olympique au Canada, sur un vol direct de la Grèce jusqu'à Victoria le 30 octobre 2009, la GCC a contribué au relais à divers points de son périple de 45 000 kilomètres.

L'un des aspects tout particuliers du relais consistait à transporter la flamme sur l'eau, ce qui est arrivé lors de plusieurs segments de ce parcours à relais. Que ce soit en planche de surf, en kayak ou dans un canoë des Premières nations, la GCC s'est portée en assistance d'un bout à l'autre du pays, en fournissant les services de sécurité sur l'eau aux porteurs de la flamme.

Bien qu'en grande partie à l'arrière-plan, le rôle de la GCC consistait à soutenir le relais. Cependant, au cours des 10 derniers jours avant les jeux, alors que le relais de la flamme olympique la ramenait en Colombie-Britannique, le membre de la Première nation Heiltsuk et spécialiste de sauvetage de la GCC Don Tite est devenu un porteur officiel de la flamme, dans la collectivité de Bella Bella, en Colombie-Britannique.

En novembre, Don, l'un des deux membres de la Première nation Heiltsuk affectés à la station de la Garde côtière de Bella Bella, s'est

vu demander s'il aimerait soutenir la GCC en tant que porteur de la flamme.

« Étant moi-même de Bella Bella et appartenant à la Première nation Heiltsuk, c'est pour moi un élément de fierté naturelle que de porter l'uniforme de la Garde côtière », a déclaré Don.

Accro avoué à l'adrénaline, Don avait tout d'abord songé à se joindre aux rangs de la GCC après avoir vu une photo de promotion

d'un bateau de sauvetage motorisé de 47 pieds. Après avoir passé sept ans à l'emploi d'une compagnie privée, il était à la recherche d'un changement professionnel. Il a obtenu une subvention de la Première nation Heiltsuk et a terminé en seulement trois mois les travaux scolaires obligatoires du British Columbia Institute of Technology. En 2005, il revenait à Bella Bella et se joignait à la GCC. Don est fier du poste qu'il occupe et de servir, depuis cinq ans, au sein de la même équipe.

Le fait d'avoir été choisi comme porteur de la flamme lors du relais a pris à peu près une semaine avant de s'imprégner dans son esprit. « C'est une occasion comme on n'en

rencontre qu'une seule fois dans sa vie, de représenter la Garde côtière. C'est excitant, je me sens nerveux », a déclaré Don, inquiet de ne pouvoir bien dormir la nuit avant son parcours.

En route vers Vancouver, c'est le traversier *Northern Adventure*, de la société BC Ferry, qui transportait la flamme lors d'une traversée non prévue à l'horaire, en provenance de Prince Rupert. Le traversier est arrivé dans des eaux remplies de débris à la suite de grandes marées. Au moment où il s'est amarré et que les portes arrière se sont ouvertes, une douzaine de véhicules du relais sont montés sur la rampe.

Don attendait, rempli d'anticipation et revêtu de l'uniforme obligatoire : un survêtement blanc, peint aux anneaux olympiques

suite à la page 2



Dan Bate

Le spécialiste de sauvetage de la GCC Don Tite porte le flambeau olympique de Vancouver 2010, de la proue du garde-côtes *Cape Farewell* dans l'agglomération de Bella Bella, en Colombie-Britannique.

suite de la page 1



Dan Bate

La flamme sacrée olympique de 2010 brûle clairement dans sa lanterne spéciale, à la proue du garde-côtes *Cape Farewell*.

dans le dos, et les fameuses mitaines olympiques rouges avec paume de caoutchouc en forme de feuille d'érable, qui ne sont fabriquées que pour les porteurs de la flamme.

Avec Don qui se tenait debout à la proue du cotre, le garde-côtes *Cape Farewell* de la Garde côtière canadienne, piloté par l'officier responsable Edward Dahlgren, Al Rosie et James Walters, a transporté la flamme. Le canot pneumatique à coque rigide 733 de la station, piloté par Paul Hollyoak et Jason Dornan, est devenu le bateau du soutien médiatique et a transporté plusieurs photographes et un vidéaste jusqu'à la célébration communautaire.

Il s'est avéré compliqué de conserver le flambeau allumé. Même si la torche canadienne, conçue par Bombardier, renfermait une canette de carburant, la flamme a une durée de vie limitée, qui

dépend des conditions météorologiques. Les porteurs du flambeau n'étaient assurés de conserver la flamme de leur torche que pendant huit minutes. Si la flamme allait s'éteindre, un préposé était prêt à la rallumer avec une lanterne spéciale qui renfermait la flamme sacrée.

À moitié chemin entre le port et l'agglomération, on a officiellement allumé le flambeau, dont la lumière luisait depuis la proue du cotre. Au moment où le bateau a atteint le quai de Bella Bella, la foule des riverains a acclamé Don, alors que, souriant, il levait le flambeau haut dans les airs.

À l'arrivée, se sont tenus une séance de photos et le tournage d'une bande vidéo; Don a quitté le quai et monté la rampe pour rejoindre la foule enthousiaste qui l'attendait. Plusieurs aînés et danseurs Heiltsuk ont alors procédé à une bénédiction de la flamme et l'ont accueilli au sein de la bande.

Alors qu'un autre porteur du flambeau prenait la relève pour transporter la flamme dans le village, la joie qui s'exprimait sur le visage de Don était bien évidente. Amis et membres de la famille ont pris des photos de lui portant la torche maintenant éteinte et légèrement marquée par la suie, preuve que quelques instants seulement auparavant elle avait brillamment flambé.

Après une célébration bruyante et colorée, le garde-côtes *Cape Farewell* et son équipage ont ramené le flambeau et un aîné Heiltsuk à McLoughlin Bay jusqu'au *Northern Adventure*. La cérémonie s'est achevée en quelques heures à peine en matinée, et le flambeau du relais a poursuivi son chemin vers Port Hardy pour l'étape suivante de son périple.

À titre de souvenir spécial, il a été accordé à tous les participants au relais d'acheter, s'ils le voulaient, la torche qu'ils avaient portée. Don était heureux d'acheter la sienne et d'en montrer fièrement le symbole à sa future famille, à ses très fiers parents et à ses amis. 🚢



Dan Bate

Le porteur du flambeau Don Tite se prépare à porter le flambeau du quai de Bella Bella jusqu'à la foule qui attend, sous le regard de l'officier responsable Edward Dahlgren, sur le pont du *Cape Farewell*.

Du littoral



Du littoral est publiée par la Garde côtière, Région du Pacifique, et vise à promouvoir le partage d'information et d'idées entre la GCC et les collectivités qu'elle dessert. Nous vous invitons à copier ou à reproduire les articles publiés dans la revue, à condition d'en mentionner la source.

Si vous avez des suggestions, si vous souhaitez recevoir la revue ou retirer votre nom de notre liste de distribution ou si vous avez reçu une copie de *Du littoral* par erreur, veuillez communiquer avec :

Garde côtière canadienne
401, rue Burrard, bureau 200
Vancouver (C.-B.) V6C 3S4
Tél. : (604) 775-8809
Télé. : (604) 775-8825
Courriel : dan.bate@dfo-mpo.gc.ca

Rendez-nous visite à l'adresse:
www.pacific.ccg-gcc.gc.ca

ISSN 1206-5684



Soutenir un effort olympique

Dan Bate



Thomson Reuters

L'aéroglysieur de la GCC *Siyay* déploie des bouées de navigation dans le port de Vancouver pour contribuer aux opérations de sécurité.

Les Jeux olympiques d'hiver de 2010 et les Jeux paralympiques de 2010 ont attiré l'attention mondiale sur la région de Vancouver et de Whistler. En plus de soutenir le relais de la flamme olympique de Vancouver 2010, la Garde côtière canadienne (GCC) a été une participante active dans les années de planification et de mise en œuvre du cadre chronologique de la sécurité maritime des jeux et de la sécurité dans la région de Vancouver. Pendant les Jeux, la Garde côtière a fourni des services accrus dans plusieurs domaines importants.

L'Unité de sécurité intégrée de Vancouver 2010 (V-2010-ISU) était l'autorité fédérale responsable de la sécurité tout au long de la période des jeux. Dans les trois années qui ont mené à l'événement et pendant son déroulement, la GCC a travaillé en collaboration avec la V-2010-ISU et les partenaires sur la scène fédérale, provinciale et municipale quant aux plans et aux opérations de sécurité.

La GCC était une participante active aux exercices de sécurité qui se sont déroulés sur plusieurs jours, soit les exercices Bronze, Silver, Pegasus Guardian III et Gold. Plus de mille personnes œuvrant aux questions de la sécurité personnelle et collective dans plus de 100



Dan Bate

La flotte olympique de la GCC au large de West Vancouver pendant les Jeux olympiques d'hiver de 2010. De l'avant-scène à l'arrière-scène : le *Vector 1*, le *Moorhen*, le garde-côtes *Osprey*, l'AGCC *Siyay* et le NGCC *Vector*.

organismes, ministères et agences ont contribué aux trois exercices nationaux (Bronze, Silver et Gold).

Avant le début des jeux, la GCC a contribué aux opérations de sécurité en déployant des bouées de navigation dans le port de Vancouver et au site de la patinoire olympique Richmond Oval afin de délimiter les zones de sécurité maritime. À la fin des Jeux olympiques et paralympiques, elle a enlevé les bouées alors que les schémas normaux de circulation dans le port se rétablissaient.

Avec le grand nombre de visiteurs à Vancouver, les autorités s'attendaient à ce que les Jeux olympiques et paralympiques de 2010 engendrent des préoccupations additionnelles de sécurité sur l'eau. Pour répondre à ce besoin, la GCC a rehaussé ses capacités d'intervention de recherche et de sauvetage (R-S) dans les endroits où l'on s'attendait à voir un accroissement des activités maritimes.

En ce qui concerne son programme d'intervention environnementale, la GCC a rajouté du matériel et du personnel dans la région de Vancouver afin de veiller à la continuité de la capacité d'intervention si jamais un événement nécessitant une intervention environnementale se présentait pendant les jeux.

Le navire de la GCC *Vector* était en position dans le port de Vancouver, tout au long des Jeux olympiques. En plus de



Dan Bate

Dans le sens horaire : le NGCC *Vector*, les garde-côtes *Osprey*, *Vector 1*, *Moorhen* et l'AGCC *Siyay* s'assemblent pour une photo commémorative devant les anneaux olympiques, dans le port de Vancouver.

fournir des services accrus de R-S et de soutien d'intervention environnementale, le navire a servi de plate-forme additionnelle de surveillance, tout particulièrement dans le domaine des trois navires d'hébergement des membres de la GRC et du ministère de la Défense nationale.

En coulisse, au Centre des opérations maritimes des Jeux olympiques, la GCC avait placé un agent de liaison au centre, disponible 24 heures sur 24, sept jours sur sept, tout au long des jeux.

Tout au long du processus de planification de la sécurité entourant les Jeux olympiques, la GCC a travaillé sans relâche avec ses partenaires fédéraux et a entretenu une relation de travail positive et constructive avec toutes les parties intervenantes. La GCC a été fière de servir aux côtés de ses valeureux partenaires fédéraux voués à la sécurité afin d'offrir des jeux sécuritaires aussi bien aux athlètes qu'aux visiteurs. 🇨🇦

Une naissance à bord du garde-côtes *Cape Edensaw*

Dan Bate

Dans de nombreuses régions côtières de la Colombie-Britannique, les biens de la GCC sont souvent déployés à titre de services ambulanciers maritimes. Compte tenu des connexions routières limitées, de l'absence aussi bien de services de traversier la nuit que d'un aéroport, les résidents de l'île Lasquiti, comme de tant d'autres agglomérations côtières éloignées de la province, se fient aux services du réseau de recherche et sauvetage (R-S) en cas de demande d'aide urgente.

La naissance d'un petit garçon de 5½ livres à bord du garde-côtes *Cape Edensaw* a certainement été un événement extraordinaire aussi bien pour les parents que pour l'équipage de la station de la GCC de French Creek, près de Parksville, à qui on a confié une évacuation médicale depuis cette île reculée.

Pour Nalia Barkman, la future maman qui s'est retrouvée soudainement en couches un mercredi soir, il n'y avait pas vraiment d'autre option que de se fier à l'équipage de la GCC de French Creek pour la transporter à l'hôpital de Parksville.

L'appel est entré vers 23 h 30 le 28 octobre 2009; une fois lancé,

l'équipage composé de l'officier responsable Cam Murray, de Morgon Hughes, de Ray Lapinski et de Rhys Clark, en plus de deux préposés du service ambulancier de la C. B., ont ramassé la future maman et son partenaire à False Bay, sur l'île Lasquiti.

Après avoir veillé au confort de Nalia – couchée dans le compartiment pour survivants du cotre –, la traversée de retour à French Creek s'est déroulée sans heurt. Mais alors que le cotre arrivait à la station, Nalia a donné naissance à son bébé. Heureusement, la sage-femme Zoe Cope, qui attendait

impatiemment l'arrivée du cotre et de Nalia, était là pour embarquer et superviser la naissance.

L'équipage a fait de son mieux pour demeurer aussi discret que possible; cependant, il a pu aider dans une certaine mesure, en faisant bouillir de l'eau et en fournissant des serviettes chaudes et toute autre assistance demandée. Deux heures après la réception de l'appel, un peu avant 1 h 30 du matin, tout était terminé.

Nalia et son partenaire Uwe Schiek avaient choisi Ari comme premier nom pour leur fils, mais n'avaient pas arrêté les noms du milieu. Ils ont fait une recherche sur le nom Edensaw, qui découle du nom du cap de l'archipel de Haida Gwaii, nommé en l'honneur de Charles Edan Shaw, chef historique des Premières nations et artiste renommé de Skidegate. Les parents ont été enchantés

du lien avec la GCC et ont ainsi nommé leur fils Ari Edan Shaw Shiek, d'après le navire de la GCC, lieu de naissance tellement unique en son genre.

« Je suis heureuse que cela honore la Garde côtière. Je leur suis très reconnaissante, ils ont fait un si bon travail » a déclaré Nalia.

Pour sa part, Cam Murray, officier responsable de la station de la GCC de French Creek, a ajouté : « C'est tout un honneur que de savoir qu'ils ont nommé leur petit d'après un des navires ».

Bien qu'il s'agisse

de la première naissance à bord d'un bateau de sauvetage motorisé de 47 pieds de la GCC dans la région, la naissance d'Ari est la troisième, de mémoire récente, à se dérouler à bord d'un navire de la flotte de la GCC dans le Pacifique. En 2003, une autre maman, Auraly Hollingsworth a donné naissance à son bébé Savannah Rose à bord du garde-côtes *Cape Race* de la GCC, alors qu'elle était en route de l'île Cortes à Campbell River. Quelques années auparavant, l'ambulancier Al Henning, à bord du navire de la GCC *Gordon Reid* avait assisté, tout fin seul, à la naissance d'un bébé alors que la mère avait perdu ses eaux. ⚓



Gordon Laffleur Photographie

(G-D) : L'ambulancière de BC Ambulance Angie Trice, le père Uwe Schiek, la mère Nalia Barkman tenant le bébé Ari Edan Shaw Schiek et la sage-femme Zoe Cope. À l'arrière-plan, debout sur le cotre de la GCC *Cape Edensaw* (G-D) : l'officier responsable Cam Murray, Rhys Clark, Ray Lapinski et Morgan Hughes.

CANUSDIX – S'exercer aux pires scénarios

Dan Bate

L'intervention lors d'un déversement maritime de pétrole peut s'avérer une affaire complexe. Non seulement les conditions météorologiques, les secteurs environnementaux fragiles et les lieux éloignés viennent-ils compliquer les choses, mais dans le cas éventuel d'un déversement dans une région frontalière, une intervention provenant des services de deux pays exigerait énormément de coopération entre les organismes des deux pays. Lors d'un récent exercice d'entraînement à grande échelle échelonné sur trois jours à Prince Rupert, cette nécessité de coopération internationale a été mise à l'épreuve.

La CANUSDIX est l'une des cinq annexes au traité entre les services de garde-côtes des États-Unis et la GCC, en regard des incidents de pollution dans les eaux contiguës du Canada et des États-Unis. L'annexe CANUSDIX porte sur les questions de compétence touchant l'entrée Dixon, entre la C. B. et l'Alaska. L'autre annexe portant sur la côte Ouest, la CANUSPAC, concerne les eaux des détroits Juan de Fuca, Boundary Pass et Rosario, entre la C. B. et l'État du Washington.

Le Plan d'urgence bilatéral Canada-États-Unis en cas de pollution des eaux (le plan JCP) a vu le jour dans les années 70. Il définit les arrangements permettant au Canada et aux États-Unis de collaborer pour veiller à ce que la frontière entre nos deux pays soit sans faille lors d'un incident, et à ce que les ressources et le personnel puissent se déplacer librement afin de maximiser les travaux d'assainissement. Le plan JCP a fait l'objet de plusieurs mises à niveau depuis les années 70.

« Dans l'éventualité d'un incident à grande échelle, il est extrêmement important de veiller à ce que les travaux d'assainissement ne soient pas encombrés par des processus non nécessaires entre les deux pays », a déclaré Don Rodden, directeur général de l'intervention environnementale dans le Pacifique, à la GCC.



Barrages flottants déployés, le garde-côtes américain Anthony Petit navigue devant le navire de la GCC Provo Wallis, avec ses barrages flottants latéraux déployés, lors d'une opération relevée de barrages flottants.



Sahar Nassimdoost

Avec comme toile de fond des tableaux de papier et des notes, les membres du groupe multiorganisme des intervenants participent à l'exercice CANUSDIX.

Alors que le traité a donné lieu à des exercices depuis le début, il a davantage été mis à contribution à grande échelle depuis 1992. Chaque annexe fait l'objet d'exercices sur un cycle de deux ans, le pays hôte changeant d'une fois à l'autre.

Les garde-côtes du District 17 de la U.S. Coast Guard, en Alaska, avaient tenu le dernier exercice en 2007. L'année dernière, c'était au tour du Canada d'accueillir l'événement.

Des représentants de nombreux organismes ont participé, y compris la GCC, Environnement Canada, Transports Canada, le Bureau de la sécurité des transports du Canada, la Province de la C. B., le District 13 de la US Coast Guard de l'État du Washington, celle du District 17 de l'Alaska, le ministère de l'Intérieur de l'Alaska, le ministère de l'Écologie de l'Alaska, des représentants municipaux de Prince Rupert et de Premières nations locales.

« Étant donné que l'huile n'a pas de frontière, chaque fois qu'il y a un déversement important de mazout, il nous faut travailler avec nos partenaires au Canada, et c'est l'essence même de cet exercice – travailler avec nos partenaires », a déclaré Melissa Burt, capitaine du port du Sud-Est de l'Alaska.

En plus des exercices correspondant au traité, Burrard Clean, l'organisme d'intervention agrégé pour la côte Ouest, a procédé à son exercice de renouvellement de son accréditation pour 10 000 tonnes, ainsi qu'à un exercice de déploiement de son équipement de 2 500 tonnes. Les inspecteurs de Transports Canada étaient sur les lieux pour observer et évaluer les travaux de l'organisme d'intervention.

Chaque exercice pour déversement pétrolier exige un scénario de situation réelle, et cet exercice ne faisait pas exception. Le scénario était unique en son genre, puisqu'il comprenait un vrai plan d'intervention élaboré pour une situation catastrophique, ayant pour cible l'enlèvement du mazout provenant du navire de l'armée américaine *Brigadier General M.G. Zalinski*, qui a coulé en 1946 dans le chenal Grenville dans le Nord de la Colombie-Britannique.

« Le scénario suppose un déversement catastrophique du *Zalinski* lors

suite à la page 6

suite de la page 5

d'une opération d'extraction du mazout, a déclaré Don Rodden. La possibilité que cela se passe vraiment au cours d'une telle opération est extrêmement faible; cependant, nous devons toujours être préparés pour un tel scénario. Celui-ci simule le déversement total du réservoir de capacité maximale du *Zalinski* et comprend le lancement d'une opération massive de nettoyage dans un endroit reculé comme le chenal Grenville, exigeant une coopération internationale. »

L'exercice portait sur les défis que l'on rencontre lors d'interventions dans des endroits isolés, sans accès routier et exigeant une intervention maritime ou aérienne, comme c'est le cas pour une grande partie de la région du Pacifique.

En simulation du chenal Grenville, le port de Prince Rupert et les environs sont devenus le site d'opération des navires participant à la section maritime de l'exercice. Les navires et équipages participants étaient le *Provo Wallis* de la GCC, le *Anthony Petit* de la US Coast Guard, des navires appartenant à l'organisme d'intervention Burrard Clean ainsi que plusieurs senneurs des Premières nations fonctionnant en vertu du réseau d'intervention des pêcheurs en cas de déversement pétrolier (Fisherman's Oil Response Vessel Network).

Les organismes participant à l'exercice ont travaillé sous l'égide d'un Système de commandement des interventions (SCI) plutôt que de laisser chaque personnel travailler à partir de son commandement individuel. Environ 150 personnes se sont relayées dans les divers postes au sein de la structure de commandement et ont exécuté leurs fonctions décrites au sein de la structure du

Formation en intervention environnementale à bord du *Tanu* de la GCC

Daniel Reid

La tenue, à bord des bateaux, d'une formation en intervention lors de déversements a récemment donné au personnel de l'intervention environnementale une occasion de se familiariser avec les opérations à bord, tout en donnant aux officiers et aux équipages une chance de recevoir une formation en mer.

En juillet dernier, Daniel Reid, officier responsable de la formation régionale au Programme d'intervention environnementale dans la région du Pacifique, et Al Molenkamp, de la direction générale de l'intervention environnementale à la GCC de Victoria, sont embarqués à Port Hardy à bord du *Tanu* pour y livrer une formation de base sur l'intervention en cas de déversement pétrolier, alors que le navire était en attente commandée de recherche et de sauvetage (R-S) pour la région des îles nordiques et du centre de la Côte (North Island/Central Coast).

Les responsables ont embarqué de l'équipement spécialisé de mesures antipollution, notamment un barrage flottant et un système d'écumage du pétrole, normalement stockés à la station de bateaux de sauvetage de Port Hardy, afin d'offrir à l'équipage une occasion de formation pratique.

« Le Capitaine Ormiston m'a approché au sujet d'une formation à bord pour l'équipage du *Tanu*, et j'ai trouvé que c'était une excellente idée, a déclaré Reid. Je donne normalement ce cours à mon poste d'affectation de Sea Island, ou lors de la semaine de perfectionnement professionnelle à Victoria, mais cela exige souvent que les officiers et les équipages des bateaux viennent pendant leurs

SCI. L'apprentissage et les expériences de formation se sont avérés extrêmement profitables pour les organismes des deux pays.

L'exercice CANUSDIX 2009 s'est conclu après trois journées intenses sur une note de réussite avec une séance d'information. Pour la GCC, l'exercice s'est avéré une occasion de s'acquitter de ses obligations relatives au CANUSDIX et à certains éléments du CANUSPAC. L'activité s'est révélée un franc succès, permettant à tous les ordres de gouvernement de collaborer à la planification d'un scénario catastrophique. Le prochain exercice CANUSDIX se tiendra en 2011 en Alaska, sous la houlette des garde-côtes des États-Unis. ⚓



Sahar Nassimdoost

Un remorqueur et une barge prêtés par Wainwright Marine, transportant le matériel et l'équipement d'intervention d'assainissement pétrolier de Burrard Clean, étaient placés dans le port de Prince Rupert, pour la durée de l'exercice.

temps libres. » L'idée d'une formation à bord a trouvé appui aussi bien auprès du Centre des opérations régionales que du Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage – Victoria.

La formation de base en intervention lors de déversements pétroliers donne aux officiers et à l'équipage la connaissance et les techniques nécessaires pour participer efficacement et en toute sécurité aux interventions lors de déversements. L'estimation du volume du déversement et les techniques relatives aux barrages flottants et aux opérations d'écumage sont parmi les compétences enseignées.

« Mon expérience à bord du *Tanu* s'est révélée celle d'un apprentissage formidable, aussi bien pour moi que pour l'équipage. La formation à bord est formidable, et nous pouvons passer directement de l'instruction en classe au pont du navire, où les participants peuvent mettre en pratique ce qu'ils viennent d'apprendre. J'ai hâte d'enseigner davantage de ces cours à bord des navires de la flotte, dans un avenir proche », a déclaré Reid. ⚓



Daniel Reid

Les membres de l'équipage du *Tanu* déploient une écumeuse à pétrole à partir du pont arrière du navire.

Le Forum des gardes côtières du Pacifique Nord arrive à Victoria

Josee Landry



U.S. Coast Guard

Des membres de l'équipage du garde-côtes américain *Henry Blake* font la queue pour passer sur le pont de l'aéroglysateur canadien *Siyay* lors de l'exercice Pacific Unity 2009.

Le Forum des gardes côtières du Pacifique-Nord (FGCPN) a été établi en 2000 par les gardes côtières du Japon, de la Corée, de la Russie et des États-Unis pour favoriser la coopération multilatérale par le partage de renseignements et l'établissement de pratiques exemplaires au sein du Pacifique Nord.

Depuis, le Canada et la Chine se sont joints au FGCPN. La GCC dirige une équipe canadienne pluriministérielle au sein du FGCPN, qui regroupe l'Agence des services frontaliers du Canada, Pêches et Océans Canada, la Gendarmerie royale du Canada et Transports Canada.

Les domaines d'intérêt des six pays membres comprennent la sécurité maritime, la vigilance dans le domaine maritime, le trafic de stupéfiants, la migration illégale, l'application de la législation sur les pêches et les opérations combinées.

La première réunion du FGCPN a eu lieu à Tokyo, au Japon, en 2000. Les activités du Forum sont planifiées et approuvées lors de deux réunions annuelles : La Réunion des experts a lieu en mars et porte sur le développement des opérations, des plans et des projets multilatéraux. Le Sommet de septembre permet aux chefs des organismes membres et aux experts de passer en revue, de discuter, de modifier et d'approuver les propositions produites à la Réunion des experts tenue en mars.

Les membres de la délégation à la Réunion des experts comprennent normalement de huit à douze hauts fonctionnaires. La délégation des participants au Sommet se compose de dix à quinze hauts fonctionnaires (détenant un grade allant de celui de capitaine à celui d'officier général), dirigés par le directeur de l'agence (garde côtière), la plupart du temps un amiral ou général à quatre étoiles ou un sous-ministre.

Le Pacific Unity MEX du FGCPN, qui s'est déroulé à Port Angeles dans l'État de Washington du 22 au 27 août 2009, est un exemple d'exercice auquel le secteur de la GCC de la région du Pacifique a participé directement. Le but de cet exercice était de démontrer la capacité des membres à travailler ensemble à l'appui de leurs intérêts

communs, dans le contexte de l'intervention nécessaire par suite d'une importante catastrophe naturelle et du besoin résultant, soit de fournir et coordonner l'aide humanitaire requise et d'assurer la reprise de la navigation commerciale.

Les capitaines et les équipages du *Provo Wallis* et du *Siyay*, de la GCC, ont participé à cette entreprise internationale. Lors de cet exercice, chaque navire participant a permis aux membres des autres navires de monter à bord pour leur permettre d'observer leurs opérations de pont associées aux bouées et leurs capacités technologiques impressionnantes, ainsi que pour obtenir des avis utiles sur leur fonctionnement.

Selon les participants, l'exercice Pacific Unity 2009 était essentiel à la réalisation du mandat du FGCPN, car il a permis de renforcer la capacité des pays membres à collaborer dans le champ opérationnel. Aux dires d'un participant, « l'expérience que nous avons acquise fera en sorte que cet exercice sera l'un des principaux jalons de notre carrière ».

En 2010, le Canada sera le pays hôte du 11e Forum. La Réunion des experts aura lieu à Victoria, en C. B., du 22 au 26 mars 2010, alors que le Sommet des dirigeants se tiendra à Vancouver, du 13 au 17 septembre. Lors de ces réunions, les pays membres continueront de collaborer dans les dossiers maritimes d'intérêt mutuel et de coordonner leurs efforts concernant la sécurité dans le Pacifique Nord.

Ce sera aussi dans le cadre de ces réunions que le personnel dévoué de la GCC se verra engagé à la promotion et à la valorisation internationales du Canada, de la C.-B. et de la GCC devant les membres étrangers de la communauté maritime, soit ceux des garde-côtes de la Chine, de la Corée, du Japon, de la Russie et des États-Unis.

En outre, la GCC réalisera l'un de ses engagements énoncés à la section Activités internationales du *Plan d'activités 2009-2010* de l'Agence, lequel nomme le commissaire adjoint de la région du Pacifique comme organisateur de la Réunion des experts et du Sommet des dirigeants du Forum des gardes côtières du Pacifique Nord.

Finalement, le FGCPN a un effet sur nous tous, chaque jour. La participation du Canada au Forum permet aux habitants de la C. B. et aux autres Canadiens de jouir d'un milieu maritime pacifique, accessible et propre, soit le Pacifique, grâce aux efforts coordonnés des pays qui veillent à garder les eaux du Pacifique Nord sûres et navigables. 🇨🇦



U.S. Coast Guard

Un membre de l'équipage de la garde côtière américaine serre la main d'un membre de l'équipage de la GCC sur le pont de l'aéroglysateur *Provo Wallis* au cours de l'exercice Pacific Unity 2009.

Trente ans depuis la ratification de l'accord sur les SCTM dans la région de Juan de Fuca



Jeremy Scott

Les membres des SCTM ainsi que les représentants de la GCC et de l'U.S. Coast Guard se tiennent devant le *Fir* des États-Unis, à la base de la GCC à Victoria.

Le 19 décembre 1979, les gouvernements du Canada et des États-Unis ont signé un accord officiel de gestion coopérative du trafic des navires dans les eaux contiguës des détroits Juan de Fuca, Haro, Boundary et de la partie sud du détroit de Georgie. Trois centres de garde côtière administrent cet accord sur une base quotidienne : les Services de communications et de trafic maritime (SCTM) de Tofino (trafic de Tofino), le Puget Sound VTS Center (trafic de Seattle) et les SCTM de Victoria (trafic de Victoria).

Cet accord a pour objectif de protéger l'environnement marin commun aux deux pays le long de la frontière maritime internationale, longue de 323 km. Le Canada et les États-Unis profitent tous deux de l'accroissement de l'efficacité, du commerce et des transports maritimes.

Des patrouilles de sécurité maritime soutenues par... des biscuits de la GCC

Peggy Kulmala, lieutenant de vaisseau

Beau temps mauvais temps, 24 heures sur 24, des marins et des agents d'application de la loi patrouillent à bord d'embarcations non pontées dans les zones de sécurité maritime désignées par la GRC dans le port de Vancouver.

« À ce temps-ci de l'année, les conditions atmosphériques dans le port peuvent être atroces », affirme le Maître de 1re classe (M 1) Jonathon Forth, manœuvrier principal de la Réserve navale affecté à l'Unité de sécurité du port de l'Op PODIUM. « Une patrouille de sécurité maritime se fait habituellement à une vitesse de cinq à dix nœuds et, sous la pluie, les gouttes d'eau piquent le visage comme de petites aiguilles ».

En plus de fournir un soutien sur l'eau aux unités de sécurité maritime, le NGCC *Vector* entretient l'esprit de camaraderie entre les organismes participants en offrant aux patrouilles de sécurité maritime des Jeux olympiques un bref répit contre les intempéries, y compris un café à emporter ou une pause rapide.

L'exploitation quotidienne partagée et les responsabilités de coopération du système conjoint entre les deux pays sont un modèle pour le monde entier, et l'honneur en revient à tous les hommes et femmes qui ont manifesté l'esprit, la clairvoyance et le sens de l'initiative nécessaires à sa création.

Plus de 30 000 navires passent chaque année par la région du SCTM. Pour veiller à l'intégrité de ce système, les services de la GCC et de l'U.S. Coast Guard se rencontrent aux six mois pour valider les procédures conjointes et voir aux autres préoccupations d'intérêt mutuel.

Les coprésidents du Groupe conjoint de coordination des SCTM, Susan Steele et le Capitaine Scott Bornemann, en compagnie des membres antérieurs et actuels des SCTM, ont reconnu le 30e anniversaire de l'Accord sur les SCTM par plusieurs activités commémoratives.

Le 4 décembre 2009, les employés de l'USCG et de la GCC ont participé à une courte sortie de jour, au large de la région de Victoria, à bord du *Fir*, un cotre de l'US Coast Guard. À mi-chemin du voyage par le travers de Race Rocks, les responsables du trafic de Seattle ont diffusé à la radio une cérémonie spéciale alors que le *Fir* traversait la frontière entre les zones trafic de Victoria et de Seattle.

Après la sortie à bord du *Fir*, les membres actuels des SCTM et leurs prédécesseurs se sont réunis à l'Hôtel Grand Pacific pour un goûter commémoratif spécial. Max Birch, directeur général des SCTM, s'est chargé des responsabilités du maître de cérémonie tout au long de l'événement. Au programme de l'après-midi, mentionnons notamment un témoignage historique du Capitaine Dave Johns, l'un des fondateurs originels de l'accord sur les SCTM.

Le Sous-commissaire de la GCC pour la région du Pacifique Vija Poruks; le Vice-amiral de la U.S. Coast Guard, Jody A. Breckenridge, commandant de la Région du Pacifique à la Coast Guard et le Contre-amiral de la U.S. Coast Guard Gary T. Blore, commandant du 13e district de la Coast Guard, étaient parmi les dignitaires qui ont assisté au goûter. Tous trois ont présenté leurs vues quant à la manière dont les SCTM ont joué un rôle important pour les deux pays. 🚢



Services d'Imagerie, Base des Forces canadiennes d'Esquimalt

Le Matelot de 1re classe Robin McKee reçoit de délicieux biscuits et muffins, fraîchement sortis du four, des mains de Brad Forster (à droite), manœuvrier à bord du NGCC *Vector*, au nom de ses collègues, le Matelot-chef Ryan Fagan (à la barre), et le Sergent-chef Serge St-Denis de la GRC. L'équipe de sécurité maritime prend une pause rapide durant sa patrouille autour du périmètre de sécurité désigné par la GRC pour profiter de l'hospitalité de la GCC.

suite à la page 9

suite de la page 8

« Pour le Canada et la Garde côtière, les Jeux de 2010 à Vancouver sont enthousiasmants, déclare le Capitaine Mike McCullough, du NGCC *Vector*. Nous sommes très heureux de joindre nos efforts à ceux de nos collègues de la sécurité maritime durant les Jeux et de prendre part à cet événement extraordinaire. »

Le *Vector*, posté dans le port de Vancouver pour la durée des Jeux, fournit au besoin des services additionnels de soutien en matière de recherche et sauvetage et d'intervention environnementale et il sert aussi de plate-forme de surveillance supplémentaire dans le port.

Mais les personnes transies qui prennent part aux longues patrouilles de sécurité maritime apprécient la générosité du *Vector* et, après leur arrêt, elles s'éloignent du navire rouge et blanc distinctif en emportant à leur bord un savoureux souvenir : les fameux biscuits aux pépites de chocolat de la Garde côtière, tout frais sortis du four de la cuisine du navire.

La Garde côtière honorera ses collègues tombés au devoir

Dan Bate

Instituée par le Parlement en 1990, la Journée nationale de deuil vise à sensibiliser les nombreux travailleurs qui sont grièvement blessés ou même tués, chaque année au Canada, lors d'incidents liés à leur travail. Entre 1993 et 2007, plus de 13 000 Canadiens ont été tués dans des accidents du travail, soit une moyenne de 873 décès par année.

En octobre 2007, afin de conserver en mémoire ses collègues tombés au devoir et encore vivants, la Journée nationale de commémoration de la GCC a été dédiée au Collège de la Garde côtière à Sydney, en Nouvelle-Écosse. Par suite de cet important événement, des membres du Conseil de gestion de la Garde côtière ont convenu de rendre un hommage commémoratif annuel à leurs collègues tombés au devoir, exprimant la fierté et la gratitude de tous à ces hommes et femmes qui ont fait preuve du plus grand dévouement et sont morts alors qu'ils s'acquittaient de leur devoir au service de la GCC.

L'an dernier, conjointement avec une série de cérémonies tenues partout au pays, la région du Pacifique de la Garde côtière a dévoilé un monument commémoratif de granit gravé, installé en proéminence sur la pelouse devant la base de la GCC à Victoria. Le monument de granit poli est gravé d'un emblème coloré de la Garde côtière, d'une inscription et des noms des 36 employés de la Garde côtière qui ont perdu la vie alors qu'ils étaient en devoir, depuis la création de la GCC en 1962.

Le choix du site exact pour le monument a suivi une étude soigneusement pondérée du comité à la Base de Victoria. Compte tenu de la signification de ce repère, la décision visait à le placer dans un endroit accessible qui permettrait au public de lire l'inscription et de comprendre l'importance du monument. Après avoir lavé à pression et peint le repère à l'entrée de la Base de Victoria, ce qui était bien mérité, les autorités ont installé en permanence le monument de granit derrière le repère de l'entrée de la base, afin qu'il soit visible de la rue à travers la grande encoche architecturale dans la partie supérieure du repère.

« Quel que soit notre lieu d'attache ou l'uniforme que nous portons, nous sommes marins dans l'âme et nous savons tous que naviguer comporte souvent sa part de mauvais temps et parfois même d'ennui », déclare le Capitaine de vaisseau Gilles Couturier, commandant de l'Élément maritime de la Force opérationnelle interarmées Jeux. « Ce que nous voyons ici, ce sont des marins travaillant en équipe et manifestant l'amitié et la considération professionnelle qu'ils ont les uns envers les autres ».

« Nous sommes heureux de faire notre travail », ajoute le M 1 Forth, s'exprimant au nom de son équipe de sécurité maritime – Red Watch – l'une de celles qui, transportant à leur bord des agents d'application de la loi, effectuent des opérations de sécurité dans le port de Vancouver au cours des Jeux d'hiver olympiques et paralympiques de 2010. « Nous le referions, c'est sûr ». ⚓

« Il va sans dire que cela n'est pas toujours facile de travailler dans de telles conditions. La plupart d'entre nous ne pensons pas souvent aux sacrifices des nombreux membres du personnel de la Garde côtière qui travaillent sans relâche, à tout moment, souvent plusieurs jours sans s'arrêter, pour protéger la sécurité des Canadiens sur l'eau, a déclaré Vija Poruks, commissaire adjoint de la GCC, région du Pacifique. Ces gens font aujourd'hui partie de notre fière histoire. Nous devrions être fiers de leur contribution exceptionnelle et du fait qu'ils ont été membres d'un organisme aux si nobles motifs. »

Le 28 avril prochain, lors de la Journée nationale de deuil, la GCC se joindra aux autres organismes, ministères fédéraux et entreprises de quelque 80 pays dans le monde qui rendront hommage aux hommes et aux femmes qui sont blessés, qui tombent malades ou qui sont tués en milieu de travail. ⚓



Une couronne de fleurs éclatante devant le monument de granité à l'entrée de la base de la Garde côtière canadienne à Victoria lors de la cérémonie d'inauguration de la Journée nationale de deuil de la GCC dans le Pacifique, en 2009.



Dan Bate

La proue passée au jet de sable du *Bartlett* fait saillie en cale sèche flottante du chantier d'Allied Shipbuilders à North Vancouver.

Le navire de la GCC *Bartlett* obtient un nouveau radoub de 16,9 millions de dollars

Dan Bate

En traversant le pont Second Narrows pour entrer à North Vancouver, il est difficile de manquer le *Bartlett*, un navire de la GCC, en cale sèche chez Allied Shipbuilders, à un jet de pierre de la partie nord du pont. Allied Shipbuilders est l'entreprise qui a obtenu les deux contrats de prolongement de la vie utile de ce navire de 58 mètres de la GCC.

La première phase du projet, d'une valeur de 1,4 million de dollars, accordée en vertu du Plan d'action économique du Canada (PAEC), a débuté en juillet 2009. Un deuxième contrat, plus substantiel (15,5 millions de dollars), a commencé en octobre 2009, et les travaux se sont poursuivis à cadence rapide depuis ce temps. Avec une date prévue de fin des travaux à la fin avril, le chantier maritime a mis les bouchées doubles pour respecter le délai.

« Ce radoub prolongera la vie utile du *Bartlett* de 10 ans et lui permettra de faire ce qu'il fait le mieux : le travail côtier, le service aux bouées, les interventions de recherche et sauvetage, les interventions environnementales », a déclaré Louise Ann Granger, gestionnaire de projet de la GCC pour le projet de prolongement de la vie utile du *Bartlett* accordé en vertu du PAEC.

Le contrat a permis à la compagnie qui effectue le radoub de reprendre à son emploi plusieurs employés qui avaient été mis à pied plus tôt dans l'année. En outre, le projet du *Bartlett* a permis au chantier maritime d'embaucher une douzaine d'apprentis dans tous les groupes de métiers qualifiés, lesquels obtiennent

ainsi les compétences nécessaires pour assurer l'avenir d'Allied Shipbuilders et de l'industrie maritime en C. B.

« Ce projet a énormément profité à notre entreprise », a affirmé Malcolm McLaren, président d'Allied Shipbuilders. Il nous a permis de rebaucher tous ceux qui étaient sur notre liste d'ancienneté et d'embaucher de nombreux nouveaux employés, ce qui porte à 125 le nombre d'employés travaillant uniquement au projet du *Bartlett*. »

Alors que le gros du travail est effectué au chantier maritime, le projet de radoub a eu d'importantes retombées secondaires pour les entreprises locales. Une compagnie de conception électrique de North Vancouver et un groupe local de fabricants de matériel électrique travaillent avec l'équipe de conception électrique pour entreprendre une mise à niveau électrique avancée du *Bartlett*.

Allied a installé de nouvelles portes marines provenant d'un fabricant de North Vancouver, un nouveau recouvrement de plancher d'une compagnie de Vancouver et un système de revêtement et de plafond marin fourni par une compagnie de Montréal. Une nouvelle cuisine sera fournie et installée par une entreprise de Vancouver, et les systèmes de chauffage, de ventilation et de climatisation de tout le navire sont mis à niveau par une autre compagnie locale.

« Le projet du *Bartlett* n'a pas seulement profité à Allied, mais il s'est révélé un boom économique pour l'industrie locale, a indiqué Chuck Ko, vice-président des opérations d'Allied Shipbuilders et gestionnaire de projet pour le projet du *Bartlett*. Plus de la moitié de la valeur du contrat passe à l'achat de matériel et d'équipement des fournisseurs et fabricants locaux. »

Une fois le radoub de prolongement de la vie utile du navire terminé, ce dernier sera modernisé, pleinement opérationnel et il retournera en service, prêt pour une autre décennie. ⚓



Dan Bate

Le travail se poursuit sur l'intérieur du navire, avec la préparation et l'installation de mises à niveau électriques de pointe.

Services d'imagerie, Base des Forces canadiennes d'Esquimalt



Le Vector 1, un CPCR 753 piloté par le maître d'équipage Brad Foster du Vector de la GCC, vire lors d'une patrouille locale à l'aurore, dans le port de Vancouver.

Le 753, la prochaine génération des Zodiacs de la Garde côtière

Dan Bate

Dans un petit atelier de construction de bateaux situé dans un parc industriel de Delta, en C.-B., la toute nouvelle version des canots pneumatiques à coque rigide (CPCR) de la GCC commence à sortir de la chaîne de montage. Les 25 embarcations de sept mètres, à deux moteurs, construits par le Zodiac Hurricane Technologies Military Professional Group, représentent la dernière version d'un concept de bateau maintenant reconnu dans toute la région. Des 25 bateaux construits, neuf demeureront dans la région.

La dernière version, appelée le « 753 », est une embarcation de sauvetage rapide à aire ouverte très utilisée par les équipages de la GCC. La rapidité, la conception et le tirage peu profond du 753 de la Garde côtière lui permettent de passer dans des endroits serrés pour effectuer des sauvetages, surveiller le littoral et naviguer dans des chenaux étroits où les bateaux et les cotres de la GCC ne peuvent parfois pas passer.

« Placés à chaque station côtière et à bord de tous les gros navires dans la région, dans une année ordinaire, ces embarcations permettent à la Garde côtière de ratisser en vitesse quelque 100 000 km de cette côte, a fait remarquer Kevin Tomsett, superviseur des petits bateaux de la GCC dans la région du Pacifique. C'est l'équivalent de deux fois et trois quarts le tour de l'équateur, dans un petit bateau ouvert, 12 mois sur 12. »


Le contrat de 5 millions de dollars a été accordé en vertu du Plan d'action économique du Canada en septembre dernier. La compagnie a fait diligence pour faire en sorte que le dernier bateau soit livré à la fin mars 2010. Afin de respecter les temps de production, la compagnie Zodiac a achevé de trois à quatre embarcations par mois, pour être en mesure de livrer le nombre requis de bateaux à la fin du contrat.

Le moment d'arrivée du contrat a été tout particulièrement profitable, selon la compagnie, étant donné que des taux de production plus faibles qu'en temps normal avaient obligé celle-ci à rationaliser sa main-d'œuvre au cours des derniers mois. Une fois que le contrat a commencé, Zodiac a été en mesure de réembaucher une partie de ses employés.

« Ce projet va soutenir de 10 à 12 travailleurs manuels au sein de la main-d'œuvre de production, ainsi que le personnel de soutien, les ingénieurs et d'autres gens liés à l'assurance de la qualité, a affirmé Jean-Jacques Arignon, président de Zodiac Hurricane Technologies. Si ce contrat n'était pas arrivé, nous ne serions sans doute pas dans cette position aujourd'hui, alors il est certain que pour nos employés et pour la collectivité ici, cela s'est avéré un boni additionnel que nous puissions maintenir notre niveau d'emploi et créer d'autres emplois, en plus. »

Si les CPCR ont été en usage dans la région pendant de nombreuses années, le design a évolué, ce qui se reflète dans le dernier modèle, celui du 753. Parmi les principales nouveautés, mentionnons qu'ils sont munis de sièges d'atténuation des chocs et d'une configuration différente de la console.

« Depuis la première sortie du prototype de la chaîne de montage, les nouveaux sièges atténuant des chocs se sont avérés très efficaces pour nous, a mentionné Kevin Tomsett. Nous trouvons que nos équipages sont bien mieux protégés par gros temps, alors sur le plan de la sécurité, ce nouveau concept est d'un grand avantage pour nos équipages. »

Afin de veiller à ce que les équipages soient formés dans l'utilisation des toutes dernières technologies, de nouveaux programmes ont été élaborés et la première embarcation du contrat a été livrée en décembre à l'École de formation pour opérateurs de CPCR de la GCC à Bamfield, en C. B. Les versions les plus récentes remplaceront les équipements plus âgés, soit embarqués, soit dans les stations côtières. 



L'équipage d'un canot pneumatique à coque rigide (CPCR) de la GCC arrête pour vérifier une position au large du chenal Imperial Eagle, à proximité de Bamfield, en C.-B.

Garde côtière canadienne - région du Pacifique



Garde côtière canadienne de la Région du Pacifique flotte

GCC Cape Edensaw

Bateau de sauvetage à grande autonomie polyvalent de 47 pieds



Mike Mitchell

Indicatif d'appel: CFN 4210
Numéro officiel: 825930
Port d'immatriculation: Ottawa
Secteur de patrouille: Embarcation de sauvetage de garde côtière permettant les interventions dans les passages, les eaux adjacentes et les eaux littorales des environs de la station de la Garde côtière canadienne où elle est basée. Rayon d'action total dans des conditions optimales, à vitesse de croisière : 200 milles marins.
Certification: Cabotage, classe II, limité à 50 milles marins au large des côtes.
Construction: 2005 – Chantiers navals de Victoria, Victoria, C.-B.
Description: Embarcation de sauvetage motorisé (ESM) rapide, à redressement automatique, conçu pour le cabotage de classe II, pouvant affronter une mer de niveau 5.
Fonctions: Recherche et sauvetage, surveillance des pêches et application des règlements de pêche, intervention en cas de pollution et autres activités suivant les besoins des programmes de Pêches et Océans Canada et de la Garde côtière canadienne.
Armement en personnes: Posté 8 heures par jour et en attente les 16 heures restantes.

Déplacement: 21 tonnes métriques **Tirant d'eau:** 1,37m (4,5 pi)
Longueur: 14,36 m (47' 11" 7/8 pi) **Largeur:** 4,7 m (14 pi)
Équipage: 4 membres d'équipage
Emménagements: 5 couchettes supplémentaires pour les rescapés.
Propulsion: 2 moteurs diesel Caterpillar 3196 avec réducteur entraînant 2 hélices à 4 pales à pas fixe.
Puissance: 671 kW (900 HP)
Vitesse maximale: 25 noeuds (46,3 k/h / 28,8 m/h)
Vitesse de croisière: 22 noeuds (40,7 k/h / 25,3 m/h)
Capacité en carburant: 1 450 litres (318,96 gal. imp.)
Capacité en eau: 22,7 litres (4,84 gal. imp.)
Alimentation électrique: 2 génératrices de c.a. de 120 V de 5 kW chacune, entraînées par des moteurs et 2 génératrices c.c. de 24 V et 280 A entraînées par les arbres.
Capacité de remorquage: 2 haussières en nylon. Déplacement de 150 tonnes.
Embarcation auxiliaire: 1 Zodiac G380 autogonflable équipé d'un moteur de 15 HP.

