

## MESSAGE DU PRÉSIDENT NATIONAL

### Collègues et amis,

C'est avec grand plaisir que j'écris aux hommes et aux femmes à travers ce pays qui donnent inlassablement leur temps et leur énergie au profit des autres. J'ai un objectif personnel quand je communique avec les membres de nos organismes respectifs : de rappeler et reconfirmer que ce que vous faites chaque jour est extrêmement important pour sauver des vies sur l'eau. Que ce soit par la formation, en étant sur appel, en participant à l'entretien des équipements ou aux fonctions administratives, l'ensemble de ces activités permettent que l'embarcation et l'équipage soient prêts à répondre. Je vous rappelle ceci parce que je sais pertinemment que parfois les tâches peuvent devenir accablantes, onéreuses et routinières. Cependant, une chose qui semble être la clef pour maintenir nos membres en poste en dépit de tous défis est le fait que le service qu'ils fournissent est important. En tant que tel, notez que le service que vous fournissez affecte directement les gens. La personne en détresse est directement affectée par vos efforts et il en est de même pour son conjoint, ses enfants, ses parents et même les amis, les employés, et leur communauté. Pour chaque personne que nous aidons, vous pouvez être sûr qu'il y a en fait plus d'une centaine de personnes sur le rivage qui vous sont également reconnaissantes. Pour mon message cette année, j'ai voulu me concentrer à mettre à jour quelques uns des récents développements.



RANDY STRANDT, PRÉSIDENT NATIONAL

### Congrès SAR maritime de la WMRF à Bremerhaven, Allemagne

En juin dernier, j'ai eu le plaisir distinct d'assister au congrès SAR maritime de la WMRF à Bremerhaven, Allemagne au nom du Conseil national de la GCAC. Je m'étais engagé à rapporter et partager les informations recueillies lors de ce congrès. En tant que tel, j'ai inclus un résumé très bref des présentations et des messages principaux qui peuvent nous être utiles. En termes de message général, je souligne que nous sommes tous partie prenante d'une organisation beaucoup plus grande que notre station ou unité locale, plus qu'une organisation régionale ou même nationale. Il y a une communauté très grande dans le monde qui regroupe des personnes faisant la même chose que nous faisons. Ils possèdent une riche connaissance à partager. Pareillement, nous partageons maintenant nos connaissances avec la communauté mondiale.

# L'AUXILIAIRE

GARDE CÔTIÈRE AUXILIAIRE CANADIENNE

AVRIL 2016



## Charlottetown, IPE

Je veux prendre l'occasion pour dire merci à nos amis de la région de Maritimes et en particulier aux nombreux membres qui ont participé à la dernière rencontre SARSCÈNE à Charlottetown. Ils étaient d'excellents hôtes, s'assurant de notre bien-être même lorsque la pluie s'est mise de la partie durant notre tour de bateau.

## Au revoir

Lors de notre dernière réunion du Conseil national, nous avons eu l'occasion peu commune de dire au revoir non pas à un mais à deux des membres du conseil national. Je souhaite partager quelques mots sur chacun d'eux pour souligner leurs contributions respectives.

## Winston Pitcher – Président de la GCAC Terre-Neuve et Labrador

Il est impossible de résumer la carrière de Winston dans un ou deux paragraphes. Il était président de la GCAC Terre-Neuve et Labrador pendant 26 années ce qui est beaucoup plus long que la plupart d'entre nous comme bénévoles dans nos organismes. J'ai plaisanté avec Winston qu'il aurait fait moins d'heures en étant condamné pour meurtre et cela aurait sans doute été plus facile. La durée de son mandat témoigne du caractère et de la persévérance de Winston. Quand je me suis joint au Conseil national, j'étais un peu inquiet de ce type de Terre-Neuve qui siégeait sur le Conseil national depuis une vingtaine d'années. Ce que j'ai réalisé très rapidement c'est qu'en dépit de son temps et expérience au sein de l'organisation, il est l'une des personnes les plus humbles et les plus modestes que j'ai rencontré. Avec Winston il n'importe pas si vous soyez en désaccord lors d'une réunion.

Dès que la réunion est terminée il sera la première personne à vous inviter à souper. Dans la véritable tradition de Terre-Neuve, il a un caractère très amical. Peut-être la chose que j'apprécie le plus de Winston est qu'il a toujours démontré un grand souci pour les intérêts de ses membres. Ça été un plaisir de connaître Winston et tous seront d'accord pour dire que sa participation va nous manquer.

## Jim Lee – Président de RCM-SAR

Jim est extrêmement passionné au sujet de l'organisation et de sa mission mais d'une manière plus importante il nous rappelle constamment que nous ne sommes rien sans nos membres et que nous devons stimuler les efforts de nos membres pour que l'organisation continue d'avancer. Il comprend que l'organisation est établie sur cette force et encourage le besoin d'établir une culture positive au niveau local, régional et national pour assurer que ça continue. Il a toujours soutenu la nécessité de protéger la santé physique et mentale de nos membres et de s'assurer qu'ils ont les qualifications, la formation et l'équipement dont ils ont besoin mais également l'appui et les programmes dont ils ont besoin. Jim aime la côte ouest et est le plus heureux à bord de son voilier. Jim a un fort lien avec les communautés du nord. Il comprend et apprécie l'importance de leur croyances et traditions et partage leur souci environnemental très fort pour les terres et les océans.

Dans la langue Haida de cette communauté "Damxan hla agan king, Tlaana suu", ce qui signifie « occupez-vous de vous-même et cessez de parler ».



### Progrès du Conseil national

Non, ce titre n'est pas ironique, l'organisation nationale accomplit des progrès même si ça semble parfois lent et pénible. Je vous rappelle que nous sommes une association d'organismes avec différents modèles de milieux et domaines d'opération. Mais, malgré nos différences, nous avons tous la mission de sauver des vies sur l'eau. Nous faisons tous ceci avec les bénévoles à travers un pays qui a plus de trois fois le littoral du second pays à l'échelle mondiale. Nous partageons plusieurs des mêmes défis. Le recrutement et la rétention des membres est un thème commun à travers le pays. De même, les normes de formation, la sécurité et le financement sont des questions communes. Au niveau national, nous avons essayé d'identifier les intérêts communs et de concentrer notre temps et énergie sur ces derniers. À cet effet, nous avons pu acquérir et mettre en fonction les serveurs partagés qui nous permettront d'assurer un accès rapide et le stockage de données pour toutes les régions. Nous travaillons ensemble sur la mise à niveau du système GISAR. Nous avons continué à fournir un plan d'assurance multirisque pour nos membres. Nos règlements ont été mis à jour et le modèle de gouvernance continue d'être révisé pour y apporter d'autres améliorations. Nous évaluons les façons d'identifier et de célébrer les contributions volontaires des membres de nos organisations. En fin de compte, notre Conseil national est conscient que le travail le plus important se fait au niveau régional et local. La meilleure chose à faire est de nous assurer que nous ayons les outils pour faire le travail.

Continuez à faire ce que vous faites; votre service est essentiel. Continuez de former la relève pour que cette grande tradition continue.

### Congrès mondial de sauvetage Maritime – Allemagne 2015 Résumé des présentations

#### « Formation à la sécurité pour les enfants »

Andrew INGRAM – Afrique du Sud - Gérant  
Académie Waterwise  
National Sea Rescue Institute of South Africa

Andrew a parlé d'un programme qui a été mis en place en Afrique du Sud pour les enfants. Un groupe est chargé d'éduquer les enfants sur ce qu'il faut faire s'ils doivent aider un membre de leur famille ou un ami qui est en difficulté dans l'eau. Un exemple est le cas fréquent d'un enfant qui tombe à l'eau et son ami ou son frère ne savent pas quoi faire, alors ils sautent dans l'eau et les deux finissent par se noyer. Les formateurs démontrent comment utiliser des choses simples comme des lignes de sauvetage attachées à un vieux conteneur de plastique pour secourir sans risque.

#### « Projet de sauvetage de masse de l'IMRF »

David JARDINE SMITH – UK IMRF

Durant cette session, on a souligné la nécessité pour la planification et la pratique pour les sauvetages de masse. Dans l'analyse des incidents et des exercices, on a indiqué que les équipes devaient coordonner leurs efforts avec les services terrestres et partager les ressources avec d'autres organismes. En particulier, il faut inclure les organisations maritimes et commerciales dans la planification d'exercices. Le cadre de planification pourrait consister à envisager une assistance technique ou une aide à prolonger la survie en gardant le bateau à flot.

# L'AUXILIAIRE

GARDE CÔTIÈRE AUXILIAIRE CANADIENNE

AVRIL 2016



La clé est tout simplement d'être sûr de participer à des exercices sur une base régulière et de veiller à ce que les autres organismes soient impliqués. Si vous ne pratiquez pas, la réponse sera insuffisante.

## **"Opérations de sauvetage de masse - Des solutions non conventionnelles: l'Incident de Pella" Samir Abd Elghany Megahed MAHADLY**

Académie arabe pour la Science, la technologie et le Transport Maritime

On a décrit l'incendie d'un traversier dans le golfe d'Aqaba qui a reçu l'assistance de plusieurs autres navires commerciaux qui avaient des procédures en place pour être avertis et répondre, y compris dans le cas des traversiers de la même compagnie qui ont réussi à intervenir assez rapidement sur les lieux pour prendre rapidement un grand nombre de survivants avec comme résultat un seul décès. La clé était de s'assurer que les utilisateurs commerciaux envisagent non seulement en cas de catastrophe sur leurs navires, mais puissent porter assistance pour aider les autres navires.

### **« Drones »**

**Fredrik FALKMAN**

Swedish Sea Rescue Society

Ce projet explore comment la Société suédoise de sauvetage en mer et des organisations similaires de recherche et de sauvetage peuvent utiliser un système où un opérateur pourrait à distance lancer et contrôler des drones situés près des postes de sauvetage.

Le pilote central serait en mesure de lancer un ou plusieurs drones moins d'une minute après un appel d'urgence.

Pour la plupart des appels, il y aurait des flux vidéo en direct de l'incident lorsque les membres d'équipage arrivent à la station de sauvetage. Un rapide coup d'œil à la vidéo pourrait donner à l'équipage une meilleure idée de la situation. Il pourrait aussi les aider à décider quel navire choisir, quel matériel apporter et s'il faut attendre pour des membres d'équipage supplémentaires. Alors que l'embarcation de sauvetage est en route et lors du sauvetage, les membres à la station peuvent garder un œil sur la situation en temps réel. L'équipage peut prendre un certain réconfort dans le fait que quelqu'un d'autre peut voir ce qui se passe et peut envoyer du renfort si nécessaire ou pour mieux préparer la réponse au quai.

**« L'application de l'identification de risque et les modèles Black Spot qui visent les comportements spécifiques qui placent des personnes en danger et les endroits à haut risque » Tony WAFER et Anthony BRADSTREET - UK**  
Royal National Lifeboat Institution

Cette présentation s'est concentrée sur l'identification des gens qui sont au plus grand risque de se noyer lors d'activités professionnelles ou de plaisance. L'objectif est de changer la mentalité pour éviter de se mettre en danger. L'exemple principal qui a été employé était d'amener les adeptes de l'escalade sur la rive à porter des vestes de flottaison. Il faut identifier ceux qui se placent intentionnellement dans une situation à risque et ceux qui se mettent en danger par distraction parce qu'ils ne comprennent pas les risques associés aux activités.



« KNRM à l'aide: Une application mobile innovatrice pour protéger les navigateurs»

**Wilijan MEIJOVAGEL - KNRM**

KNRM s'est associé à un développeur de logiciel pour créer une application qui combine son application (c.-à-d. les marées, la température, etc.) avec une fonction qui permet aux navigateurs de créer un plan de navigation, d'identifier les personnes à contacter en cas d'incident, de les informer en cas de délais et de fournir des informations à JRCC. Si les communications sont interrompues, il fournira la latitude et la longitude de la dernière position connue. Si le contact n'est pas rétabli, l'application continuera de suivre l'endroit et le mettra à jour lors du rétablissement de la communication.

**“Exercice de canot de sauvetage”**

***Mathew FADER - Suède***

**Swedish Sea Rescue Society**

Cette présentation présentait un exercice unique avec 12 personnes sur un radeau de sauvetage pendant 48 heures. Le but était d'étudier les urgences en mer et les éléments de risque. À bord du radeau de sauvetage se trouvaient les approvisionnements de secours que le radeau de sauvetage doit avoir aux termes des règlements courants soit : 15 tasses de l'eau et 500 grammes de biscuits par personne. Comment se comportent physiquement et psychologiquement les participants dans le radeau de sauvetage? Se reposer dans un espace confiné avec des étrangers affamés et ne sachant pas quand les secours vont se présenter est une situation stressante pour n'importe qui. Les clés au succès sont le travail d'équipe, le soutien, l'entraide, l'organisation, le leadership et le calme.

**« Résultats de la recherche : Prise de décision lors d'opérations SAR »**

***Thomas LUBCKE - Allemagne***

**DGzRS**

La recherche visait à identifier si les équipages SAR comptent davantage sur l'intuition ou sur la raison lors de la prise de décision. Il y a des membres aux deux extrêmes du spectre. Pour les décideurs, ils peuvent prendre plus de temps pour préparer un meilleur plan. L'intuition est davantage basée sur l'émotion et la crainte. L'approche basée sur la raison sera plus lente mais tiendra compte du pour et du contre dans la décision. Nous tendons à employer l'intuition pour des appels moins complexes et la raison pour des incidents plus complexes. La clef pour les équipages est de se rendre compte de la façon dont les décisions sont prises.

**« Triage des Navires - une nouvelle méthode pour augmenter la conscience situationnelle »**

***Jori NORDSTROM - Finlande***

**Finnish Border Guard**

C'est un projet multinational dont le but est de développer un système de catégorisation et d'identification de risque pour les navires en détresse lors d'incidents maritimes. Le but est d'identifier rapidement la situation des embarcations et l'urgence de la réponse à l'incident. Semblable à un triage médical c'est un programme basé sur un code de couleur pour identifier le niveau du risque au navire et d'informer les équipages SAR. Le programme incorporerait l'utilisation du langage commun entre les navires et les contrôleurs de RCC afin de juger de la sévérité de la situation. Si ceci devient une norme internationale il devrait alors être incorporé à tous les niveaux de la formation.



### **« Atténuer les effets de la vibration sur le corps à bord des bateaux de sauvetage de la RNLI »**

**Holly PHILLIPS**

RNLI

En navigant par mauvais temps, les chocs peuvent affecter les membres d'équipage et même entraîner une incapacité permanente. On a longtemps suspecté que l'exposition cumulative aux chocs répétés pour des opérateurs de navire est un facteur de risque qui peut entraîner des désordres au niveau de la colonne vertébrale. On en connaît peu au sujet des niveaux d'exposition qui sont tolérables. Le consensus des études concernant les effets sur la santé indiquent que le dos inférieur est secteur primaire quant au risque de dommages, particulièrement quand l'exposition inclut des chocs. Les opérateurs de navires de sauvetage à grande vitesse sont 5.5 fois plus susceptibles de devoir être traités dans les centres hospitaliers que les opérateurs de navires commerciaux.

D'après les recherches, de nouveaux sièges ont été installés sur les Atlantiques 85. Ces sièges comprennent un réservoir souple gonflable qui réduit l'effet des chocs par approximativement 20% comparés au siège courant.

L'approche de la conception des bateaux de sauvetage fera l'objet d'une révision en tant qu'élément important d'une étude réalisée par l'université de Newcastle et la RNLI, avec l'appui de Lloyds'. Le projet de quatre ans a été mis de l'avant pour voir comment la nouvelle technologie, les matériaux et les approches peuvent être employés pour améliorer la pratique en matière de conception, d'opération et d'entretien des bateaux de sauvetage de classe Severn.

Le projet aidera à améliorer la sécurité des opérations et fournira un environnement plus sûr pour les bénévoles de la RNLI.

Il existe un besoin de considérer des restrictions à la vitesse permise en fonction de l'état de la mer, d'évaluer les conditions d'équilibrage du poids optimum et de la résistance de la structure ainsi que la puissance de propulsion disponible, la fonctionnalité des équipements et la résistance et la sûreté des équipages. Le projet vise à fournir un ensemble de directives tenant compte de tous ces critères et il sera conçu en fonction des besoins de l'équipe de conception de RNLI aussi bien que ceux des opérateurs et personnes responsables de l'entretien des navires de sauvetage.

Les éléments clés comprendront :

- La forme physique
- La sélection des sièges,

### **“Simulateurs”**

**Plusieurs présentations – Allemagne, Suède, Transas**

Les simulateurs sont maintenant utilisés par beaucoup d'organismes européens et permettent maintenant de simuler la commande et le contrôle (pas seulement la navigation). Un projet est en cours pour lier les simulateurs européens entre-eux dans la coordination des missions et la simulation de sauvetage.

**« Contrôle des risques de la navigation à grande vitesse pendant les opérations SAR »**  
**Paul DALY, UK, RNLI**

Présentation par la RNLI sur le contrôle des risques de la navigation à grande vitesse pendant les opérations SAR.



Quelques uns des risques les plus communs sont identifiés dans cette présentation, incluant les objets submergés ou partiellement submergés ou la surcharge de l'équipage. Des études de cas des incidents de la RNLI ont été discutées, y compris l'échouage d'un bateau de sauvetage et un bateau de sauvetage côtier heurtant un objet. Aucun de ces cas n'a eu comme conséquence des dommages sérieux, toutefois les résultats pourraient avoir été très différents. Dans les deux cas, les tâches n'avaient pas été correctement assignées, les cartes papier n'étaient pas consultées et le chef d'embarcation n'était pas familier avec les équipements électroniques. En outre, les diagrammes électroniques n'avaient pas été mis à jour avec les plus récentes notifications aux marins. L'établissement d'une position est maintenant exigée sur les bateaux de sauvetage en tous temps et il est impératif que les cartes marines soient à jour.

Les messages clés incluent :

- La vitesse est au-dessus de 25 nœuds,
- Ne pas surcharger l'équipage et maintenir une vigie,
- S'assurer que le rôle du navigateur est clairement assigné,
- Accepter que le risque augmente de manière significative près du rivage.

Le plus grand message à prendre de cette présentation est d'encourager les membres à rapporter les accidents/incidents. Ces leçons doivent être partagées au sein de l'organisation et de la communauté SAR.

### « Exercices comparés à la réalité : Formation et exposition au stress »

**Mario VITTONÉ, ÉU**

Mario a partagé une expérience personnelle lors d'un incident alors qu'il était membre de la Garde côtière des États-Unis. Il a reçu beaucoup de formation mais, dans cette circonstance particulière, avec un bébé âgé de 8 mois dans l'eau, le temps lourd, et une quantité limitée de combustible, le stress était présent. L'incident a été filmé, et a été employé comme outil de formation. Il a démontré comment, dans des situations de risque élevé, indépendamment de votre niveau de formation, les gens répondent de façon différente. C'est quelque chose pour lequel vous ne pouvez pas vous exercer à moins que les organismes pratiquent la formation d'exposition au stress. Il faut enseigner à l'avance aux personnes comment le cerveau réagira au stress, comment atténuer et réduire ce stress.

### “Ressuscitation dans l'embarcation de sauvetage”

**Joost BIERENS, Hollande, KNRM**

Présentation suggérant une nouvelle manière de traiter une victime qui est sans connaissance et ne respire pas après avoir ingéré de l'eau dans les poumons. L'idée est que quand quelqu'un s'est noyé, vous devez sortir l'eau des poumons avant d'essayer de faire entrer l'oxygène dans les poumons et de le faire circuler dans le corps par des compressions manuelles.

# L'AUXILIAIRE

GARDE CÔTIÈRE AUXILIAIRE CANADIENNE

AVRIL 2016



L'idée est que, s'il y a de l'eau au lieu de l'air, il est inutile de faire les compressions parce que vous ne présentez pas le sang oxygéné au corps. Vous faites plus de mal que de bien parce que vous pompez le sang non oxygéné aux organes et au cerveau. L'idée est simple, sortez l'eau d'abord, faites passer l'air dans les poumons et commencez ensuite alors la RCR. L'autre message principal est de pratiquer continuellement dans notre environnement ce qui n'est pas la même chose que dans la salle de classe.

## **« Développement d'une approche intégrée aux premiers soins »**

**Richard Faulkner, UK, RNLI**

Discussion autour d'une méthodologie commune d'évaluation et d'intervention avec la participation de plusieurs agences. La méthodologie intégrée d'évaluation peut fournir une meilleure structure pour les soins offerts aux patients et améliorer la performance des premiers répondants. Elle tient compte de meilleures options d'évacuation/de transport basées sur le raisonnement clinique.

## **« Face au danger – les bénévoles dans des organisations SAR »**

**Matthew FADER – Suède, SSRS**

La présentation par un bénévole basé en Suède a souligné qu'il est important que les organismes inspirent les personnes avant de les recruter. Il faut être clair sur l'engagement requis. Tenez compte d'un besoin de dédramatiser, et assurez-vous que la reconnaissance est donnée sur une base régulière en partageant des histoires et l'appréciation. La rétention est ainsi considérablement améliorée.

## **“Sécurité, bienvenue à bord”**

**Andrew Woods, UK, RNLI**

Probablement la session la plus importante de la conférence qui a porté sur la culture de sécurité. Il faut être honnête et ouverts pour identifier des accidents et identifier les manquements. Il faut pouvoir évaluer pourquoi les accidents arrivent. La sécurité doit être mise de l'avant dans toutes les stations et sur les lieux d'opérations. Il faut changer la culture en partageant les leçons apprises.





## Royal Canadian Marine Search and Rescue

RCM-SAR continue à jouer un rôle important dans la recherche et le sauvetage sur la côte ouest du Canada, intervenant dans environ le tiers de toutes les urgences marines dans la région. Plus de 1,100 bénévoles fournissent le service à l'année longue avec plus de 40 stations SAR sur la côte de la Colombie britannique et dans les eaux intérieures.

La dernière année a vu un certain nombre de développements significatifs pour l'organisation, y compris deux changements du côté du personnel. Lors de l'assemblée générale ordinaire en octobre, l'organisation a élu un nouveau président : Greg Miller, un membre de RCM-SAR depuis 21 ans qui a été choisi pour remplacer le Président sortant Jim Lee. À la fin décembre, le directeur exécutif Stan Warlow s'est retiré après 15 ans avec l'organisation. Stan a laissé les chaussures très grandes à remplir et après une recherche approfondie, le candidat idéal a été trouvé et doit entrer en fonction le 1er avril.

Le nouveau directeur exécutif Pat Quealey a une vaste expérience étendue dans la gestion et la conduite d'opérations de sauvetage avec le gouvernement provincial et les forces armées canadiennes. Les membres attendent avec intérêt que Pat apporte son expérience de gestion de sauvetage, son leadership et sa vision stratégique à RCM-SAR.

## Formation



La formation demeure prioritaire pour RCM-SAR. La sécurité et l'efficacité de nos équipages reposent en grande partie sur l'offre continue de programmes de formation de haute qualité.

Les points culminants de la dernière année incluent :

- Centre de formation: La construction du centre régional de formation RCM-SAR est presque complète. Situé sur la nouvelle propriété de Sooke, ce bâtiment de trois étages a été conçu par l'architecte canadien Paul Merrick. Il logera le simulateur d'embarcation de sauvetage et inclut des espaces de formation, une salle de préparation, une salle de douche, une salle de lavage et des bureaux. Une cérémonie officielle d'ouverture aura lieu dans un avenir rapproché.

# L'AUXILIAIRE

GARDE CÔTIÈRE AUXILIAIRE CANADIENNE

AVRIL 2016



- Développement des normes de forme physique: RCM-SAR est en partenariat avec l'Université de Victoria pour développer des normes de forme physique pour des membres de RCM-SAR. Le but principal du programme des normes de forme physique est de développer les normes réelles qui augmenteront la sécurité et l'efficacité de nos équipages.
- Comité de premiers soins : D'abord établi en 2014, le comité de premiers soins de RCM-SAR travaille à améliorer les normes de formation et d'équipement. Tout au long de l'année à venir, ils développeront des protocoles et des normes pour chaque niveau de la formation.
- Formation conjointe: Deux exercices SAR conjoints principaux ont été tenus en 2015 dans les parties nordiques et méridionales de la province. Un certain nombre d'exercices conjoints ont été également conduits avec la Garde côtière, les Forces canadiennes, la police et les services d'incendie.
- Formation internationale: Deux commandants d'unités de RCM-SAR ont participé au programme d'échange de l'IMRF en septembre. Les deux membres ont appris de nouvelles qualifications pratiques et ont partagé leur connaissance avec d'autres bénévoles.

## Marketing et Communications

- Widget du site Web: La page d'accueil de RCM-SAR montre offre un widget qui fait le suivi des missions SAR de RCM-SAR dans un temps quasi-réel (un délai a été incorporé pour s'assurer que les opérations SAR ne sont pas entravés par des appels du public ou des médias). Le widget inclut la station et sa localisation, la date et la durée de la mission et le niveau de l'urgence. Développé par le bénévole Kevin Robertson de RCM-SAR, le widget ajoute une fonction au site Web, à la page Facebook, au fil Twitter et le bulletin d'information Compas qui gardent le public bien informé sur les activités de RCM-SAR.
- Nouveau manuel d'affaires publiques: Un manuel d'affaires publiques complètement amélioré a été publié en 2015. Le manuel a été développé pour les membres de RCM-SAR qui sont impliqués en communiquant les activités de leur station aux médias et au public.



Il décrit l'environnement de médias dans lequel RCM-SAR fonctionne, les besoins des médias traditionnels et des médias sociaux, les protocoles pendant des incidents, les messages principaux et les conseils pour répondre aux journalistes.

- ligne média de 24 heures: RCM-SAR a créé une ligne média 24 heures pour que les journalistes puissent appeler et s'informer au sujet des missions et des activités de RCM-SAR. Le numéro peut également être utilisé par des membres de RCM-SAR pour rapporter un incident important au directeur régional des communications. Les membres d'équipages sont ainsi disponibles pour répondre à une mission sans aucune distraction.

### Sécurité nautique

La sécurité nautique demeure une priorité pour RCM-SAR. Nos quatre stations de sécurité nautique et plusieurs de nos stations SAR ont continué de promouvoir la sécurité nautique par l'éducation du public, les visites d'écoles, les programmes d'inspection de courtoisie tels que « Kids don't Float », qui offre les gilets de sauvetage dans les quais et marinas.

Les principales activités de sécurité nautique comprennent:

- Bobbie le bateau de sécurité : Ce programme populaire continue d'amuser et d'instruire les jeunes lors de divers événements publics dans huit unités dans toute la région.

En 2015, la compagnie Black Press a donné des fonds pour l'achat de plus de cahier à colorier à distribuer pendant les présentations de Bobbie.

- Sondages sur la sécurité nautique: Le financement de Transport Canada pour ce programme s'est terminé cette année mais le programme s'est poursuivi grâce à du financement interne. En été, les équipages ont continué d'offrir le programme d'inspections de courtoisie, répondant à toutes les questions au sujet de la planification d'une sortie sur l'eau et de l'état de préparation de l'embarcation. La réponse du public a été très positive.
- Application de sécurité nautique : Développé par le bénévole Adam Hyde de RCM-SAR en 2013 et téléchargée plus de 7,000 fois, l'application a été mise à jour et des fonctionnalités additionnelles ont été ajoutées. Cette application gratuite inclut les outils de sécurité nautique pour le grand public et des outils SAR pour les membres de la communauté SAR. Il est disponible pour téléchargement à partir de Google Play et Apple Store.

### Opérations SAR



# L'AUXILIAIRE

GARDE CÔTIÈRE AUXILIAIRE CANADIENNE

AVRIL 2016



RCM-SAR opère plus de 40 stations dans toute la région, y compris quatre stations de sécurité nautique. Nous avons des liens géographiques avec des stations dans de grands centres urbains et des communautés côtières en région éloignées. Dans beaucoup de communautés nous sommes la première ressource SAR.

Les points culminants de quelques opérations incluent:

- Développement d'un plan de la flotte : Le directeur bénévole Alistair Duncan a développé un plan de la flotte 2015-2024 qui couvre tous les navires actifs de RCM-SAR. Presque tous nos navires sont des embarcations de sauvetage rapides spécialisées dont le but unique est la recherche et sauvetage. Ce plan assure la standardisation des navires dans toute la région. Ceci améliore la réponse SAR, réduit des coûts et facilite l'entretien. Des stations ont déjà reçu des directives sur l'achat de navire pour aider les sociétés SAR dans ce processus.
- Nouvelle construction de navire : Trois le type navires de type I sont actuellement en construction et seront bientôt prêts. Ces navires de dernier cri sont des embarcations gonflables rigides inchavirables de 9 mètres équipés des consoles amortissantes et dotées de l'équipement nécessaire pour les missions SAR.

- Mise à jour de politique : En 2014-15 le travail a commencé pour une révision importante du manuel de la politique de RCM-SAR. Le membre Nathan Leung de RCM-SAR a entrepris un contrat de quatre mois pour mettre à jour et améliorer les politiques qui soutiennent nos opérations. Les politiques sont importantes pour assurer la sécurité et l'efficacité des équipages.

## L'avenir

Les priorités de RCM-SAR pour l'avenir incluent l'augmentation de la sécurité de nos équipages par le soutien continu des opérations SAR, le développement de nos programmes de formation et le développement continu de normes médicales et de forme physique pour nos membres.

Nous continuerons également d'améliorer notre soutien des stations dans les communautés éloignées, incluant le nord de la côte ouest, le développement des outils de planification et des trousseaux de communications pour aider des stations à accéder au soutien gouvernemental local et pour amplifier la visibilité dans la communauté.

Pour plus d'information sur RCM-SAR, visitez notre site Web à [www.rcmsar.com](http://www.rcmsar.com).

# L'AUXILIAIRE

GARDE CÔTIÈRE AUXILIAIRE CANADIENNE

AVRIL 2016



## Garde côtière auxiliaire canadienne (Québec)

### ORGANISATION

La GCAC(Q) compte quelques 600 membres regroupés en 55 unités dans cinq (5) zones situées le long des voies navigables du Québec, les deux rives de Fleuve Saint-Laurent, la Baie des Chaleurs, et les rivières Saguenay, Richelieu et Outaouais. L'Organisation dispose de 103 embarcations SAR dont 17 bateaux corporatifs. Le siège social de l'organisation se situe dans l'édifice Robert Petitpas, 17, rue du Prince, Sorel-Tracy, Québec.

Le conseil d'administration compte de nouveaux administrateurs; Michel Denis, président, Ted L. Savage, directeur des communications, André Audet, directeur des opérations, Chantal D'Allaire, directrice des ressources humaines, et Me Christian Leblanc, conseiller juridique. Des candidatures de membres d'expérience ont été reçues pour combler les postes qui se terminent à l'AGA prochain, soit directeur de la formation, trésorier et secrétaire.



*Michel Denis,  
président,  
GCAC(Q)*

### OPÉRATIONS

La région Québec a été très active en 2015 avec une bonne augmentation au niveau des missions SAR (528 en 2015 par rapport à 425 en 2014) une formation inter-zone qui a connue un autre beau succès le 15 août à Québec, deux nouveaux BSA de type Limestone déployés à l'Île d'Orléans et à Lachine, et une nouvelle embarcation opérée en mode PDD à Laval.

La région à reçu un mandat de Pêches et Océans Canada d'organiser des unités dans le grand nord du Québec. Le directeur des opérations André Audet à rencontré des chefs de fils locaux de ces communautés nordiques dans l'optique de la mise en place de plusieurs nouvelles unités.

### FORMATION INTERZONE

La formation interzone de 2015, organisé dans le secteur du bassin Louise à Québec, comme celles des années précédentes, a connu un vif succès auprès des participants. Samedi, le 15 août dernier, la GCAC-Q avait décidé que beau temps, mauvais temps, il y aurait du monde en détresse!!! Le but, bien sûr, était en fait de donner une occasion afin de mettre en contact des membres bénévoles représentant les cinq (5) zones de la région du Québec. Par le biais de diverses simulations pratiques, les organisateurs visaient deux objectifs :

- Mettre en démonstration les principes appris lors des formations théoriques de la dernière année;

# L'AUXILIAIRE

GARDE CÔTIÈRE AUXILIAIRE CANADIENNE

AVRIL 2016



- Permettre aux membres des cinq zones régionales de travailler ensemble et d'observer ainsi les différentes approches selon les particularités zonales de chacun;



Quelque 45 candidats présélectionnés venant d'aussi loin que Sept-Îles, la Gaspésie, sans compter la grande région de Montréal y ont participé en plus des organisateurs, juges et observateurs. Il a fallu une quinzaine d'embarcations pour exécuter les exercices sur l'eau et assurer la sécurité. Toute une logistique pour les organisateurs mais le succès et la satisfaction des participants en ont valu la peine.

Au cours des prochains mois, le conseil d'administration recevra des propositions dans le but de reconduire cette activité en 2016. Une réflexion sera faite quant à la date, au lieu et au contenu de l'activité.

## CONCOURS UNITÉ DE L'ANNÉE

Le succès d'une organisation bénévole repose en grande partie sur le travail d'équipe. La GCAC(Q) considère que le bon fonctionnement de ses unités est le principal facteur dans la réalisation de sa mission. C'est dans cet esprit qu'elle a établi son concours de l'unité de l'année en 2013. L'unité 16 (Bas- Richelieu) a été la première gagnante.

Pour sa deuxième année, le concours Unité de l'année à attirer en 2014 cinq (5) candidatures. Les finalistes ont été;

- l'Unité 43, Lac Saint-Louis Est
- l'Unité 49 Batiscan
- l'Unité 4, Québec
- l'Unité 3, Repentigny
- l'Unité 14, Rimouski

C'est l'Unité (04) Québec qui s'est mérité le titre de l'unité de l'année 2014. Le nouveau commandant Claude Fortin a relevé le défi de remettre l'unité à flot. Une équipe de 21 membres a été formée et trois BSA sont désormais à la disposition de l'unité. Tous les membres susceptibles de se trouver à bord d'un BSA ont complété le programme Sauveteur 1 et obtenu la certification requise en premiers soins. Pour la troisième année du concours, le comité de nominations et reconnaissance a reçu quatre candidatures;

- l'Unité 01 (Chicoutimi)
- l'Unité 03 (Repentigny)
- l'Unité 14 (Rimouski)
- l'Unité 43 (Lachine)

L'Unité 43 (Lac Saint-Louis-Est) compte 28 membres et est active en mode 24/7. Sous le commandement de Robert Fleury, cette unité a réalisée 48 missions et 40 patrouilles de sécurité en 2015, plusieurs blitz de courtoisie, inspections de sécurité à leur port de plaisance et aux écluses Lachine en plus d'exercices d'entraînement en mer. Tous les membres sauf les quatre (4) qui sont encore en probation sont qualifiés sauveteur 1 et secourisme 1. L'Unité continue d'améliorer son temps de réponse.

# L'AUXILIAIRE

GARDE CÔTIÈRE AUXILIAIRE CANADIENNE

AVRIL 2016



Cette unité rencontre les normes les plus élevées de la GCAC(Q) et a été choisie par le comité nomination et reconnaissances Unité de l'année 2015.

## **PARTENARIATS**

Pour réaliser sa mission, la GCAC(Q) favorise des ententes avec des partenaires à différents niveaux. Pour le financement de ses opérations, une entente majeure de contribution avec la GCC, son partenaire principal, est mise à jour périodiquement. Par ailleurs, certaines municipalités sont devenues des partenaires importants en contribuant matériaux, équipement et services. Des entreprises et autres organismes apportent également un support important à l'Organisation.

## **EXERCICES CONJOINTS**

Depuis quelques années, des organismes impliqués en opérations SAR, incluant la Sûreté du Québec (SQ) la Gendarmerie royale du Canada (GRC) la Réserve Navale, des corps de police et pompiers sont devenus des partenaires importants et s'impliquent dans des activités conjointes de formation sur l'eau. En 2015, une activité conjointe avec la participation de l'Unité de Rimouski, la GRC, la Réserve Navale et les corps de pompiers de Rimouski et Métis a eu lieu dans le secteur du port de Rimouski en avril 2015. Quelques 75 participants et 12 embarcations y ont participé à de multiples activités incluant recherche et sauvetages, évacuation et transport d'équipages, récupération de personnes à la mer, remorquage d'embarcations, etc.



*Des équipages de différentes organisations se concertent lors de l'exercice conjoint de Rimouski en avril 2015.*

Des exercices conjoints sur l'eau ont également été organisés dans la Baie des Chaleurs, secteur de Carleton, entre les régions Québec et Maritimes de la GCAC avec comme autres participants la GRC et des corps de policiers et pompiers.

## **FORMATION**

Une rencontre conjointe entre les services des opérations et de la formation eut lieu pour discuter des besoins et améliorations souhaitables à la formation des membres concernés par les opérations.

## **RESSOURCES HUMAINES (RH)**

La politique des ressources humaines est présentement en révision. L'objectif est d'encourager l'évaluation périodique des membres et d'établir un formulaire pour vérifier son intérêt. Les adjoints du service des RH sont désormais membres ad hoc du comité nominations et reconnaissances.



### GCAC Terre-Neuve et Labrador

#### Le président Winston Pitcher se retire

M. Winston Pitcher est né le 7 décembre 1948 dans une petite communauté de la péninsule de Burin, appelée Whale Cove. À l'âge de 5 ans, la famille de Winston déménage de Whale Cove vers la péninsule de Burin. Il y avait seulement 3 ou 4 maisons à Whale Cove, à l'époque. Burin Bay Arm est situé à environ 6,4 kilomètres au nord de Whale Cove. La péninsule de Burin est surnommée « La Botte » et Burin se trouve dans le talon de la botte.

Winston et son épouse Agnes ont établi leur résidence à Burin Bay Arm. Burin Bay Arm est situé entre Pointe Beazley et Pointe Connor. Les points de repère dans la zone incluent Whale Cove et Pats Cove. Winston et Agnes ont récemment célébré leur 45e anniversaire de mariage.

En 1982-83 Winston a construit son deuxième navire, le Kealey Agnes, une embarcation de 41 pieds. Le Kealey Agnes a été lancé au printemps de 1983.

En 1986 Winston a joint la GCAC TN&L et a été accepté en tant que membre le 7 juillet 1986.

À l'automne 1986 Winston a été élu comme directeur pour la zone 5 qui entoure la péninsule de Burin. Winston a été réélu comme directeur de la zone 5 continuellement depuis 1986.

En 2015 il a été élu comme directeur pour la zone 5 par acclamation. Winston a été élu au Conseil d'administration de la GCAC à l'AGA en novembre 1988 en tant que 22e vice-président.

En novembre 1989 Winston a été élu Président de la GCAC TN&L et a été réélu comme président tous les ans ensuite jusqu'à sa retraite de la présidence à l'AGA tenue en septembre 2015.



# L'AUXILIAIRE

GARDE CÔTIÈRE AUXILIAIRE CANADIENNE

AVRIL 2016



## Marcel O'Brien, récipiendaire 2014 du prix Atlantic Canada Marine Industries Hall of Fame.

Marcel O'Brien de Lanse au Loup a eu une longue carrière en tant pêcheur commercial. Un pêcheur avec son frère plus âgé Eric, Marcel a commencé sa carrière professionnelle en tant que mécanicien avec la compagnie Puddister. Après sa graduation du Collège des pêches de Saint-Jean au début des années 70, il est allé travailler avec Puddister comme ingénieur sur des traversiers. Cette carrière a duré quelques années mais l'appel de la pêche était trop fort. Il a acheté un navire de 55 pieds en 1979 et s'est embarqué sur une carrière de 35 ans.

Marcel est un innovateur et s'est fixé des objectifs exigeants. La première pêche en 1979 était la pêche au turbot basé à Saint Anthony et la pêche à la morue mais les perspectives étaient bien plus grandes dans une nouvelle pêche, celle de la loutre dans le Golfe. Marcel a incité le gouvernement inlassablement et a réussi en obtenant un permis de chalut de loutre en 1980. C'était le premier permis de chalut de loutre autorisé par le Gouvernement de Terre-Neuve. À ce moment-là, la plupart des navires basés au Labrador étaient de petits navires de 35 à 50 pieds. Le bateau de Marcel était énorme en comparaison. Il a mené son activité de pêche dans le détroit de Belle-Isle.

Marcel a ajouté à ses permis plus tard quand il a obtenu un permis de pêche à la crevette de Golfe et est devenu le premier pêcheur de crevette au Labrador.

Peu après, le concept d'une coopérative de pêcheurs de la crevette au Labrador a commencé à être discuté.

Marcel était à l'avant-garde de la formation de ce syndicat et un des membres fondateurs de la Labrador Shrimp Company. Il a servi de président de 1983 à 1986 et il est à ce jour l'un de deux pêcheurs de Labrador à avoir servi comme président de la Labrador Shrimp Company.

Marcel a été nommé maître de port de Lanse au Loup au début des années 80 par le Ministre de Pêche et océans. En 1990 l'initiative des ports pour petits bateaux a permis d'établir une autorité portuaire comme développement positif pour sa communauté. Il a servi comme président de l'autorité pendant 20 ans. En plus de l'Autorité de port de Lanse au Loup, Marcel a servi de Président du Comité des pêcheurs de Lanse au Loup pendant 15 ans.

Après avoir obtenu sa certification de classe 2 vers la fin des années 90 Marcel a commencé à enseigner à l'Institut de la pêche et continue à le faire à tous les ans.

Marcel a servi le directeur de zone pour le Labrador pour la Garde côtière auxiliaire canadienne et a servi pendant plusieurs années comme 1er vice-président de cette organisation.

