



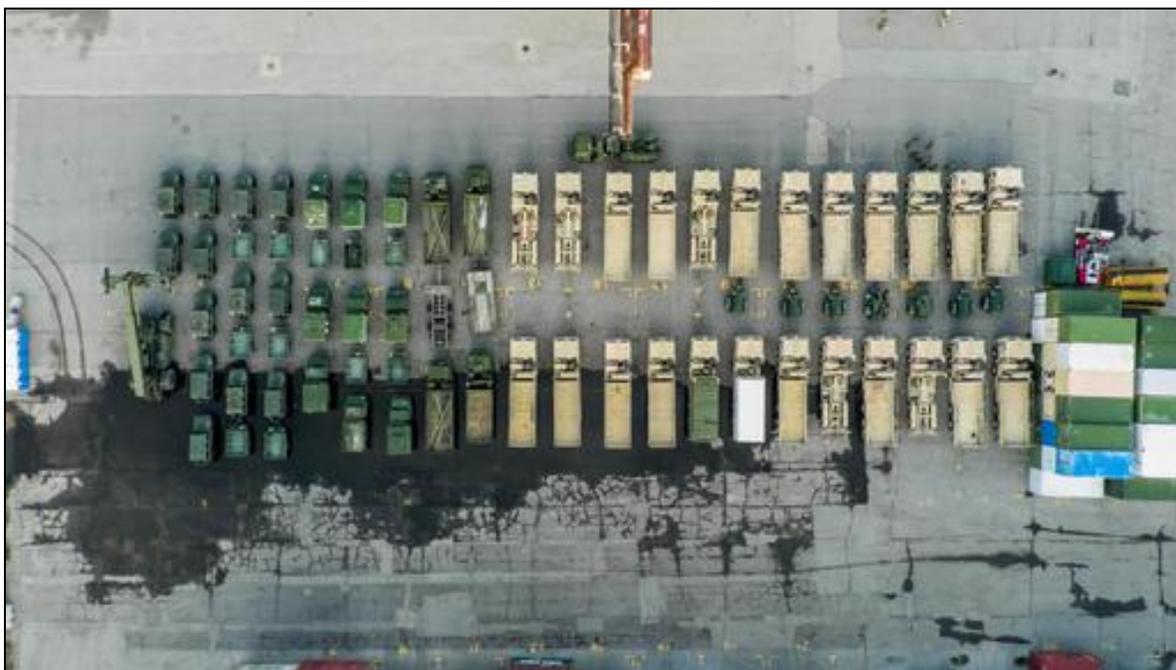
L' TTI se trouve au PEM à Riga, en Lettonie. Photo : Cpl Bruno Ringuette, 3 USC

Terminal de transit intermédiaire : La gérance de l'environnement en action

Maj Alayna Kang, Capt Anatalie Melanson et Lt(V) Scott Wood

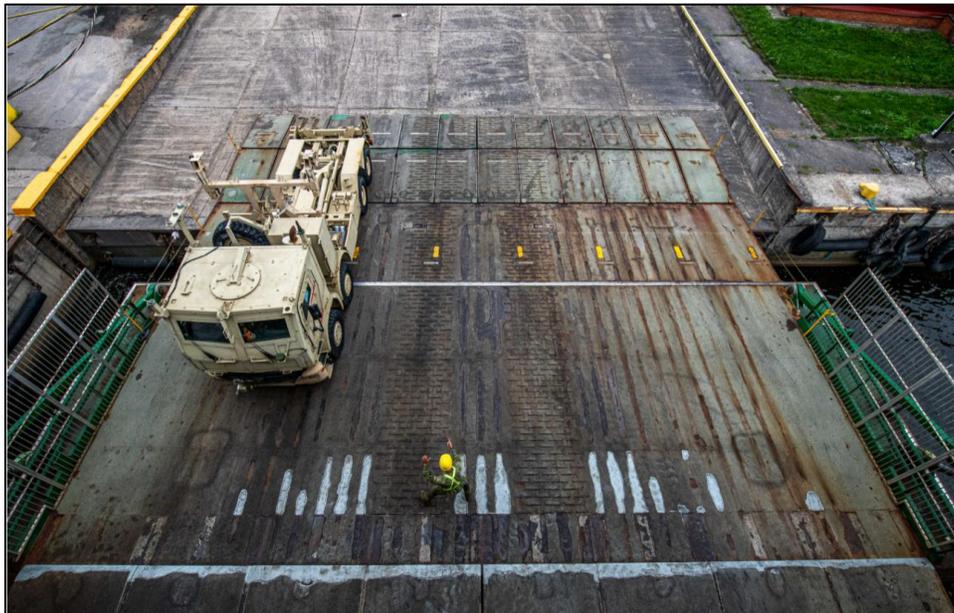
C'est propre à quel point ? C'est la première question qui a été posée lors de la planification du Terminal de transit intermédiaire (TTI), qui s'est déployé en Lettonie pour traiter, nettoyer et rétrograder les véhicules de la région. La tâche semblait simple – des camions propres, des camions de navire – cependant, les chiffres de planification initiaux estimaient qu'il faudrait 36 heures pour nettoyer un système de véhicules blindés de soutien lourd (SVSA), ce qui laissait entendre que ce n'était peut-être pas si simple. En fin de compte, il faudrait un cadre de soutien opérationnel dynamique, une solution créative des problèmes et une équipe dévouée pour atteindre la norme de propreté nécessaire pour que l'équipement entre au Canada.

Un TTI est un « terminal situé le long de la ligne de communication stratégique qui fournit temporairement du soutien opérationnel » et qui est capable de fournir des fonctions de soutien disponibles dans un centre de soutien opérationnel. Cette organisation adaptée à la tâche, formée principalement par le Groupe de soutien aux opérations interarmées des Forces canadiennes (GSOIFC), était la solution pour répondre à la nécessité de rétrograder la flotte vieillissante et excédentaire de B à partir de deux théâtres d'opération. Le TTI a été centralisé dans un port de Riga, en Lettonie, afin d'optimiser les ressources et était responsable du traitement des principaux équipements, des équipements techniques spécialisés et des pièces de rechange de l'Op REASSURANCE et de l'Op UNIFIER. Le concept d'opérations est centré sur un plan de mouvements multimodaux, une chaîne de production de matériel et des opérations phytosanitaires robustes.



Véhicules nettoyés rassemblés avant d'être appelés à l'avant pour être chargés sur le navire britannique, MV HURSTPOINT. Photo : Avr LeVasseur-Pearce, TFL Image Tech

Même si le volume d'équipement et de matériel était considérable, le plan des mouvements qui a mis en évidence la capacité des FAC à établir des partenariats efficaces avec les alliés pour assurer le maintien en puissance des opérations était plus remarquable. La ligne de communication terrestre utilisait une combinaison d'entrepreneurs et de soutien fournis par le Centre de contrôle des mouvements letton pour déplacer l'équipement des bases de théâtre respectives au port d'embarquement maritime où se trouvait l'TTI. Un navire du ministère de la Défense du Royaume-Uni (ministère de la Défense) devait auparavant se rendre au Canada pour appuyer l'unité d'instruction de l'armée britannique Suffield (BATUS) afin de transporter l'équipement. Cette solution rentable a revalidé l'utilisation des navires du ministère de la Défense du Royaume-Uni comme option viable pour le transport maritime stratégique des FAC.



Véhicules nettoyés rassemblés avant d'être appelés à l'avant pour être chargés sur le navire britannique, MV HURST POINT. Photo : Avr LeVasseur-Pearce, TFL Image Tech

La composante la plus intensive en ressources et en temps de l'TTI était l'Ops PS, communément appelée Ops Lavage, qui est un besoin de longue date pour l'équipement militaire qui revient au Canada. La norme de nettoyage, régie par l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) et appliquée par l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), équivaut essentiellement à la présence d'une cuillère à soupe de saleté sur un véhicule entier. Cette norme rigoureuse a toujours été difficile à atteindre pour les FAC et a souvent entraîné la mise en quarantaine de l'équipement au point d'entrée.

Un membre de l'TTI effectue le nettoyage à sec.



Photo : Avr LeVasseur-Pearce, TFL Image Tech

Un membre du pont d'opérations PS nettoie le train d'atterrissage d'un veh.



Photo : Avr LeVasseur-Pearce, TFL Image Tech

Il était entendu que le nettoyage des véhicules était une exigence, mais pourquoi? Eh bien, il s'avère que les espèces envahissantes et les risques zoonotiques constituent une menace importante pour l'écosystème et l'économie du Canada. On estime que les plantes envahissantes coûtent à elles seules 2,2 milliards de dollars chaque année en réduisant le rendement et la qualité des cultures, tout en augmentant les coûts de lutte contre les mauvaises herbes et de récolte. L'ACIA a déterminé que le risque de la Lettonie et de l'Ukraine était principalement lié au bétail par la grippe porcine africaine et la fièvre aphteuse, qui nécessiteraient une désinfection chimique supplémentaire avant l'arrivée au Canada. L'équipe a évalué toutes les politiques applicables mandatées par l'ACIA et a recommandé des procédures de nettoyage pour élaborer le plan et dresser une liste de l'équipement.



Un membre de l'TTI nettoie un AHSVS sur les rampes des véhicules placées à l'intérieur d'une berge de carburant. Photo : Avr LeVasseur-Pearce, TFL Image Tech

Les considérations environnementales vont au-delà des répercussions sur le Canada. Il a été déterminé que les politiques environnementales locales exigeraient que toutes les eaux usées produites soient confinées afin d'empêcher le ruissellement de PP des véhicules ainsi que les savons et les solvants de pénétrer dans l'environnement letton. Contrainte par le temps et les retards dans l'industrie mondiale du transport maritime, l'équipe a travaillé rapidement pour trouver une solution. Armé d'une conception de site simple qui utilisait des tuyaux d'arrosage, des pompes de puisard de quincaillerie et une série de bermes et de vessies trouvées dans le

système d'approvisionnement des FAC, l'escadron de soutien du génie de l'Op REASSURANCE a pu résoudre le dilemme.



Le cmdt Dét Con Mouv TTI et le OMTF regardent le départ du MV HURST POINT. Photo : Avr LeVasseur-Pearce, TFL Image Tech

Avec le site établi au port d'embarquement maritime (PEM), l'TTI a entrepris le processus ardu de nettoyage des véhicules. Après 55 jours à marteler la saleté et à tirer les branches des recoins impossibles, l'équipement était prêt à être chargé sur le MV Hurst Point. Alignés, l'équipement était impressionnant, mais la mission n'était pas terminée une fois les rampes fermées et le navire mis à l'eau.

La dernière phase de l'opération a été la réception, la mise en place et le transport du matériel vers les destinations finales au Canada. La majorité du matériel était destiné à des clients de la région de Montréal, comme le 25 Dépôt d'approvisionnement des Forces canadiennes, le Camp temporaire relocatable de Laval et le Centre de mise en service de l'équipement de l'Armée. Cette phase du plan de mouvement a été assignée à la 4e Unité de contrôle des mouvements des Forces canadiennes (4 UCMFC), idéalement située à la garnison de la BFC Longue-Pointe, et un terminal intermédiaire arrière (TTI-arrière) a été établi dans le port de Bécancour.



Le Col Morrison, Cmdt GSOIFC, et l'Adjuc Crocker, Adjuc GSOIFC, prennent une photo de groupe avec des membres du groupe opérationnel TTI-Rear et BATUS Port alors que le MV Hurst Point accoste le port de Bécancour. Photo : Lt(N) Wood – TTI-arrière O Ops

Comprenant les politiques strictes de rentrée, un plan d'urgence pour le nettoyage supplémentaire a été élaboré en utilisant un taux de défaillance optimiste de 5 à 10 %. Heureusement, les efforts déployés en Lettonie ont été couronnés de succès avec un seul véhicule qui n'a pas été inspecté. Une fois l'autorisation des inspecteurs reçue, l'équipement et le matériel ont été débarqués et mis en place à proximité pour permettre au groupe opérationnel du port BATUS de charger le MV Hurst Point avec son équipement. Au cours des deux semaines suivantes, le personnel des FAC a déplacé le matériel avec le MDN et les ressources contractuelles vers les destinations finales, ce qui a marqué la fin de l'opération.



Membres du Terminal intermédiaire au Terminal à conteneurs de la Baltique à Riga, Lettonie 2021. Photo : Avr LeVasseur-Pearce, TFL Image Tech