La Vigie

Vol. 8, Nº 1 Printemps 2014

Le bulletin d'actualité nationale de la Marine royale canadienne

MARINE ROYALE CANADIENNE

www.marine.forces.gc.ca

MANCHETTES

La nature imprévisible des opérations d'arraisonnement

Des marins dans le carré de sable

Les Musiques font connaître la Marine aux Canadiens

Le centenaire du service sous-marinier

Défense nationale National Defence

Canada

Un siècle sous les flots et nos

Photo : Cpl Stuart MacNeil

Par le capitaine de corvette Alain Blondin

Pour commémorer une histoire de défis, de controverses et de triomphes, les sous-mariniers célébreront, le 5 août 2014, cent ans de service à bord des sous-marins pour le Canada.

Afin de comprendre cette communauté distincte de la Marine royale canadienne (MRC), il est essentiel d'examiner son histoire, la nature des bâtiments qu'elle exploite et le genre de missions qui lui sont confiées.

Les bâtiments

Silencieux, invisibles et létaux, les sous-marins, en tant que ressource militaire stratégique, ont été une source de débats et de controverses depuis l'attaque du *Turtle* sur HMS *Eagle* le 7 septembre 1776 dans le port de New York pendant la guerre d'indépendance des États-Unis. Au fil des ans, avec l'évolution de la technologie, bon nombre de difficultés inhérentes à l'exploitation de ce nouveau type de navire de guerre ont été surmontées, mais la controverse sur leur acquisition et leur utilisation s'est poursuivie.

Beaucoup, surtout au sein de la Royal Navy (RN), avaient décrié l'utilisation militaire des sous-marins comme étant une méthode peu courtoise et contraire à la noble tradition de la guerre navale. On pourrait cependant déduire que l'avantage insidieux attribué à ces bâtiments était la raison même pour laquelle leur développement se poursuivait. À la veille de la Première Guerre mondiale, 138 ans plus tard, l'histoire de la flotte de sous-marins du Canada commençait dans un climat d'intrigue et de controverse.

Débuts clandestins

Le Canada acheta ses premiers sous-marins à la suite d'une série de négociations clandestines entre un constructeur de navire américain et Richard McBride, premier ministre de la Colombie-Britannique, le 5 août 1914. Désignés simplement sous les noms *CC-1* et *CC-2*, les bâtiments furent sortis furtivement sur leurs moteurs électriques au plus profond de la nuit d'un chantier maritime de Seattle sans l'autorisation du gouvernement des États-Unis. Pendant qu'ils étaient encore en mer dans le détroit de Juan de Fuca, les sous-marins ont été inspectés en secret et achetés comptant à la livraison à l'aide d'un chèque du gouvernement de la Colombie-Britannique d'un montant de 1,15 million de dollars, à l'aube de la Première Guerre mondiale.

Ironie du sort, les batteries côtières du port d'Esquimalt faillirent bombarder les premiers sous-marins canadiens pendant qu'ils approchaient de leur nouveau port d'attache. Et dire que ces sous-marins avaient été achetés pour protéger notamment le port d'Esquimalt.

On dit que le premier ministre McBride avait fait l'acquisition de ces bâtiments dans le but d'atténuer la peur des citoyens de sa circonscription électorale d'une attaque imminente de la part d'un escadron de navires de guerre allemands qui avait été signalé dans le Pacifique. Même si la menace ne s'était jamais concrétisée, la simple présence des sous-marins contribuait à dissuader les forces ennemies et à rassurer la population. Il s'agissait d'un premier exemple de l'avantage stratégique d'acquérir des sous-marins canadiens.

Entretenir le rêve sans bâtiments

Au cours des 50 années qui précédèrent la construction des sous-marins de la classe Oberon, la MRC ne mit en service que quatre bâtiments : deux sous-marins britanniques de classe H et deux sous-marins allemands capturés. Cependant, l'expertise sous-marine de la MRC survécut car les sous-mariniers canadiens réussirent à maintenir et à perfectionner leurs compétences en travaillant à bord des bâtiments de la RN partout dans le monde. Pendant les deux guerres mondiales, la RN accepta au

Conseiller principal
Capitaine de frégate Hubert Genest
Chef, Affaires publiques de la Marine

Rédactrice en chef et journaliste
Darlene Blakeley
Affaires publiques de la Marine

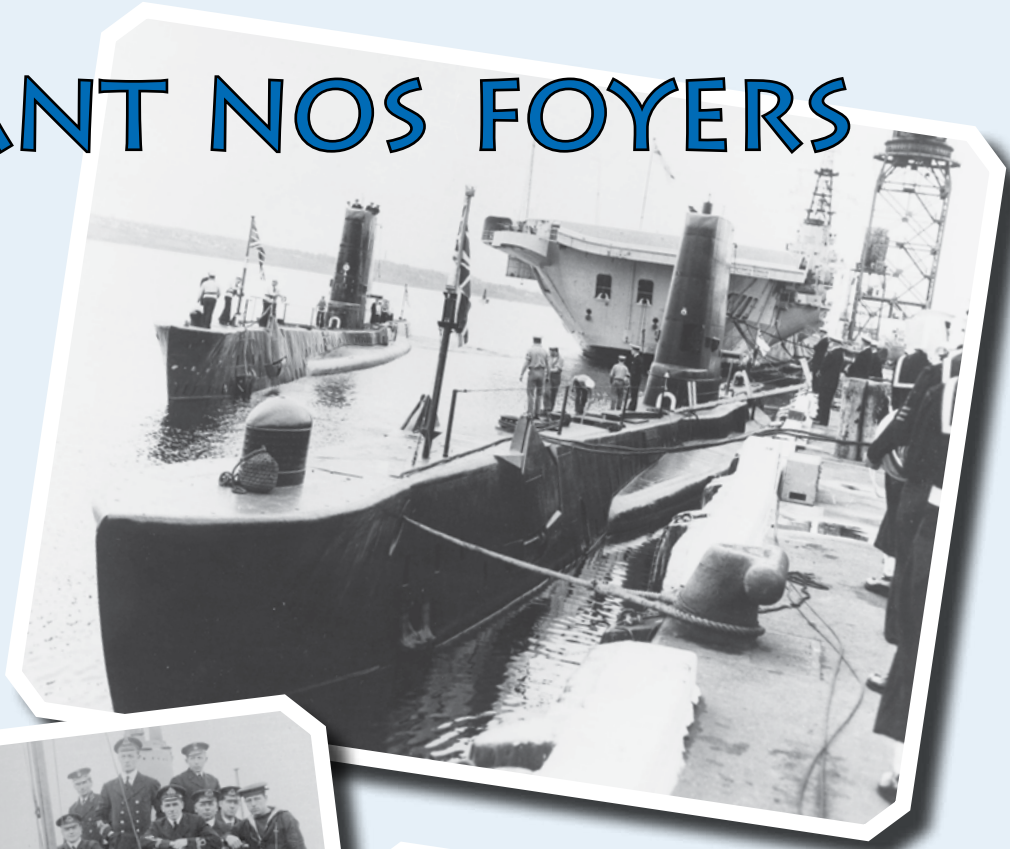
La Vigie est publiée en avril et en octobre avec l'autorisation du commandant de la Marine royale canadienne, le vice-amiral Mark Norman. Veuillez nous faire parvenir vos commentaires à l'adresse suivante :
Affaires publiques de la Marine
Quartier général de la Défense nationale
11e étage, Tour sud, 101, promenade du Colonel By
Ottawa (Ontario) K1A 0K2, ou à Darlene.Blakeley@forces.gc.ca

Pour obtenir une version en ligne de cette publication ou de plus amples renseignements sur la Marine royale canadienne, consultez www.marine.forces.gc.ca.

En page couverture : Le NCSM *Windsor* arrive à Halifax après des exercices en mer en 2006. Photo : MDN

Pour vous abonner à la version électronique de *La Vigie*, veuillez en faire la demande à Darlene.Blakeley@forces.gc.ca.

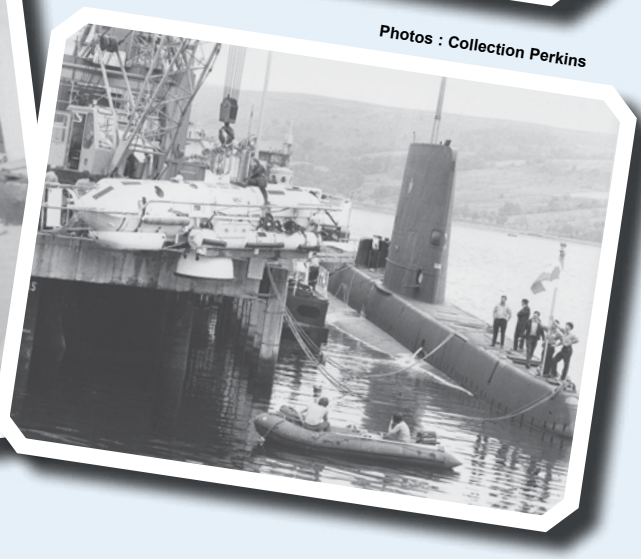
S PROTÉGEANT NOS FOYERS DROITS



À droite : Le HMS Astute *arrive à côté du HMS* Auriga *à la 6e Escadrille de sous-marins d'Halifax le 19 août 1961. À noter, en toile de fond, le NCSM* Bonaventure*, à quai.*

En bas à droite : Le NCSM Ojibwa *effectuant des essais de sauvetage d'un sous-marin d'intervention en plongée profonde (DSRV) à la base de sous-marins de la RN à Faslane, en Écosse, le 1er septembre 1975.*

Ci-dessous : Les membres d'équipage du CC-1 *et du* CC-2 *et leur bâtiment, après leur arrivée à Halifax le 14 octobre 1917, à la suite de leur traversée d'Esquimalt jusqu'au canal de Panama.*



Photos : Collection Perkins

total 34 Canadiens en service à bord de ses sous-marins et les sous-mariniers canadiens assurèrent le commandement de 15 sous-marins de la RN, le même nombre que celui de l'inventaire total des sous-marins de la MRC au cours des 100 dernières années.

1945-1966 : un exercice en partenariat et en collaboration

Après la fin de la Seconde Guerre mondiale, la réduction importante des ressources de la MRC ne fut pas de bon augure pour le service sous-marinier canadien. La MRC n'avait pu maintenir sa capacité de guerre anti-sous-marine (GASM) qu'en louant des bâtiments de la RN dans le cadre d'ententes officielles. Plus tard, grâce à une relation beaucoup plus simple et moins officielle avec la US Navy (USN), divers sous-marins américains furent disponibles pour un nombre d'entraînements anti-sous-marin limité mais précieux pour les navires de la MRC. Jusqu'en 1955, les besoins d'entraînement en GASM étaient satisfaits en alternant deux sous-marins de la RN par an à Halifax et en profitant des occasions d'entraînement offertes par la USN.

Pendant cette même période, en raison de leur accès nouvellement acquis aux technologies avancées des sous-marins allemands, la construction de la flotte de sous-marins soviétiques se révéla comme étant une importante nouvelle menace. Les Soviétiques prirent rapidement la tête dans la construction de sous-marins, en concurrence avec les États-Unis et leurs alliés pour la suprématie militaire du monde sous-marin au cours des 30 années qui ont suivi.

À la lumière de cette menace émergente, les besoins d'un service sous-marinier basé au Canada furent réévalués et la MRC parvint finalement à une entente avec la RN en vue de la création de la 6e Escadrille de sous-marins en mars 1955. Basée à Halifax, la 6e Escadrille de sous-marins était composée essentiellement de sous-marins de la classe A de la RN, dirigés par des officiers de la RN, avec des Canadiens représentant pas plus que la moitié des membres d'équipage.

Suite à la page 4

La persistance et la qualité du service offert par les sous-mariniers canadiens au cours du siècle dernier est un hommage à la ténacité de ces marins.

Suite de la page 3

Des bâtiments canadiens enfin!

Dans les premières années de la guerre froide, la GASM devint un élément essentiel de la stratégie de défense de l'OTAN. De longs débats eurent lieu sur la pertinence d'inclure des sous-marins dans la flotte de la MRC. Les nouveaux navires de la classe St. Laurent furent construits avec d'excellentes capacités en GASM pour la période, mais il était clair pour les planificateurs de la Marine que les sous-marins étaient les meilleurs navires capables de détecter d'autres sous-marins.

Les navires de surface peuvent éliminer une grande partie du brouillage causé par l'activité de surface en remorquant un câble de réseau sonar immergé, mais, contrairement aux sous-marins en plongée, ils ne peuvent éliminer complètement les bruits qu'ils produisent eux-mêmes. Dans une confrontation mortelle et impitoyable, où la victoire revient habituellement à la plate-forme la plus silencieuse, il est donc évident que les sous-marins sont les vaisseaux de choix en matière de GASM.

Le Canada acquit son premier sous-marin de la période de la guerre froide en 1961. Basé sur la côte Ouest, le NCSM *Grilse* était un sous-marin américain de la classe Balao, obtenu dans le cadre d'un contrat de location de cinq ans. Servant de bâtiment d'entraînement, le *Grilse* était très utilisé pendant ses 16 premiers mois de service, parcourant une distance équivalente à plus de deux fois la circonférence de la terre et passant 374 jours en mer. Après sept ans de service, le *Grilse* fut remplacé par le USS *Argonaut*, sous-marin américain de la classe Tench, acheté en 1968 et mis en service dans la MRC. Baptisé NCSM *Rainbow*, il servit au sein de la flotte de la côte Ouest jusqu'en 1974.

En mars 1962, l'approbation d'achat d'une flotte de trois sous-marins britanniques de la classe Oberon fut finalement reçue. Il s'agissait des premiers sous-marins tous neufs que la MRC avait acquis depuis l'achat non conventionnel des bâtiments *CC-1* et *CC-2* en 1914. Les sous-marins, NCSM *Ojibwa*, *Okanagan* et *Onondaga*, devinrent ainsi le cœur de la 1re Escadre de sous-marins du Canada à Halifax.

Au moment de leur acquisition au milieu des années 1960, les bâtiments de la classe Oberon étaient considérés comme les sous-marins les plus silencieux au monde. Après avoir été dotés d'ensembles de sonars et de systèmes de torpilles Mark 48 du début des années 1980, leur discrétion continua de porter des fruits, ce qui fit d'eux des plates-formes d'armes de GASM efficaces jusqu'au désarmement du dernier d'entre eux, le NCSM *Onondaga,* en 2000.

Photo : MDN

Le NCSM* Chicoutimi *quitte la cale sèche pour entreprendre des essais en mer en novembre 2013.

Les défis d'une nouvelle flotte de sous-marins pour le Canada

L'acquisition de nouveaux bâtiments, en remplacement des sous-marins canadiens vieillissants de la classe Oberon, connut des difficultés dues au fait que les préparatifs de cette acquisition, commencés au début des années 1980, se sont terminés lorsque le NCSM *Victoria* entra en service en 2000, à la suite d'un processus long et complexe.

À l'origine, les nouveaux sous-marins canadiens étaient connus sous l'appellation de sous-marins britanniques du Type 2400. Au début des années 1980, aucun d'eux n'avait encore été construit. Lors des discussions préliminaires, un seul candidat parmi les prétendants avait été retenu pour acquérir jusqu'à 16 nouveaux sous-marins diesel-électriques. Ce projet initial fut toutefois mis sur la touche lorsque le *Livre blanc sur la défense* 1987 recommanda plutôt 12 sous-marins de chasse à propulsion nucléaire.

La fin de la guerre froide conduisit à une réévaluation de l'ensemble des besoins des besoins du Canada en matière de défense. D'importantes coupures apportées au budget de la Défense au cours des années 1990 ajoutèrent des pressions supplémentaires, amenant ainsi les membres de la communauté navale canadienne à prédire la fin imminente de la flotte sous-marine canadienne.

Puis, comme un phénix renaissant de ses cendres, la force sous-marine fut relancée par l'annonce selon laquelle le Canada achèterait quatre sous-marins du Royaume-Uni en 1998. Ces bâtiments étaient les seuls quatre sous-marins de classe Upholder (Type 2400) que la RN avait réussi à construire avant que son programme de sous-marins conventionnels fut annulé en faveur du maintien d'une flotte uniquement composée de sous-marins nucléaires. Les quatre anciens sous-marins de classe Upholder devinrent donc les sous-marins de la classe Victoria, sous les noms NCSM *Victoria*, *Windsor*, *Chicoutimi* et *Corner Brook*.

Avant que les nouveaux sous-marins puissent s'ajouter à la flotte, de nombreuses difficultés devraient être surmontées. En effet, les bâtiments britanniques nécessitaient de

nombreuses mises à niveau et réparations. Ensuite, une tragédie frappe lorsqu'un incendie mortel survient à bord du HMS *Upholder* (NCSM *Chicoutimi*) au début de son voyage à Halifax en 2004.

D'autres priorités exacerbent les revers du programme des sous-marins au cours des années qui suivent, car les Forces armées canadiennes (FAC) ont du mal à répondre aux demandes croissantes du conflit en Afghanistan. Avec l'augmentation du nombre de morts, les approvisionnements de l'Armée de terre et de l'ARC étaient au premier rang, pendant que Canadiens réclament de meilleurs blindages, véhicules et hélicoptères pour leurs troupes.

Un succès marqué par des progrès graduels et résolus

Malgré les importantes difficultés qui continuent de miner les sous-marins de la classe Victoria au cours des années qui suivent, la Force de sous-marins du Canada persiste et des progrès graduels sont réalisés pour permettre à la nouvelle classe de bâtiment d'atteindre sa pleine disponibilité opérationnelle.

Les postes de sous-mariniers canadiens continuent d'être dotés à mesure que l'instruction se poursuit et, en 2012, le NCSM *Victoria* effectue le premier tir de la torpille Mark 48, devenant ainsi le premier sous-marin de sa classe à atteindre un niveau de préparation élevé. Le *Victoria* passe la grande partie de 2013 en mer, avec en bout de ligne un déploiement réussi en automne dans le cadre de l'opération Caribbe au cours de laquelle le sous-marin excelle dans ses fonctions discrètes.

Le NCSM *Windsor* en fait autant jusqu'à ce qu'on découvre une défaillance dans l'un de ses deux générateurs. Le sous-marin demeure opérationnel avec certaines restrictions qui ne l'empêchent pas d'accumuler 119 jours en mer en 2013, jusqu'à sa participation à l'exercice Atlantic Shield au début de 2014. Le générateur du *Windsor* devrait être remplacé durant une période d'entretien prévue de mars à octobre 2014. Le retour en mer du bâtiment est prévu pour novembre.

Le NCSM *Chicoutimi* a atteint un point de repère important en novembre 2013. Après avoir fait l'objet de réparations générales, le *Chicoutimi* a finalement quitté la cale sèche pour entreprendre une série de préparations et d'essais finaux. Son retour en mer en prévu pour la fin de 2014.

Photo : MDN

Un hélicoptère Sea King plane au-dessus du NCSM* Windsor *lors d'un exercice d'hélitreuillage en 2005.

À la veille de leur centenaire, l'avenir des sous-marins canadiens semble prometteur. En dépit des revers qu'ils ont connus, les sous-marins de la classe Victoria ont passé plus de 250 jours en mer au cours du dernier exercice. La MRC continue de progresser constamment vers l'atteinte de son objectif : avoir trois des quatre sous-marins de la classe en mer avant la fin de 2014.

Les sous-marins canadiens ont énormément évolué au cours des 100 dernières années. Cependant, il est intéressant de noter que les besoins et les caractères fondamentaux des sous-mariniers n'ont pas beaucoup changé.

Portrait des sous-mariniers canadiens

Les sous-mariniers canadiens sont souvent décrits comme des espèces à part. Ils représentent une communauté relativement restreinte et une sous-culture qui leur est propre.

L'environnement tridimensionnel précaire dans lequel ils travaillent façonne leur caractère distinctif et polyvalent. Leur vie en dépend. Exploitant des vaisseaux complexes dans un environnement impitoyable, les sous-mariniers sont motivés et formés à connaître intimement leur bâtiment et à travailler en équipe au-delà même du haut niveau exigé des marins de surface.

Dans sa préface de l'ouvrage de Julie H. Ferguson, *Deeply Canadian,* le capitaine de vaisseau (à la retraite) Keith Nesbit fait remarquer : « Les Canadiens font de très bons sous-mariniers. Ils ont la capacité de tolérer leurs collègues, souvent dans des conditions difficiles. Ils sont dévoués et prennent leur travail au sérieux. Ils ont un sens de l'humour irrévérencieusement rafraîchissant. Notre service de sous-marins pourrait être, en réalité, la partie la plus canadienne des Forces armées canadiennes » [traduction libre].

Mot de la fin

La persistance et la qualité du service offert par les sous-mariniers canadiens au cours du siècle dernier est un hommage à la ténacité de ces marins qui, malgré l'adversité, n'ont jamais abandonné leur rêve de protéger nos foyers et nos droit sous les flots. Ces personnes fières proviennent de divers milieux sociaux, mais ont en commun l'unique et intime expérience de partager un environnement sous-marin difficile et furtif à bord de machines performantes, complexes et polyvalentes qui font frémir les non-initiés. Les sous-mariniers s'acquittent de leurs tâches tout en affichant le meilleur des valeurs canadiennes, notamment l'innovation, la compétence tranquille, la détermination, l'excellence et, surtout, ce sens de l'humour implacable.

Officier des affaires publiques en service auprès de la Marine royale canadienne à Ottawa, le capitaine de corvette Alain Blondin a également servi à bord du NCSM Ojibwa *de 1982 à 1985.*

Les membres de l'équipe d'arraisonnement du NCSM Regina *accostent un boutre de pêche dans la région de la mer d'Oman.*

Photo : Cpl Rick Ayer

Entraînement des membres de l'équipe d'arraisonnement du NCSM Toronto *sur les ponts supérieurs dans le cadre de l'Opération Artemis.*

Photo : Mat 1 Dan Bard

La nature imprévisible

DES OPÉRATIONS D'ARRAISONNEMENT

Par Darlene Blakeley

Chaleur intense. Rats. Coquerelles. Araignées. Vapeurs toxiques. Odeurs envahissantes. Et toujours cette décharge d'adrénaline, pendant qu'on essaie de prévoir l'imprévisible.

Il faut s'habituer à bien des choses lorsqu'on est membre d'une équipe d'arraisonnement de navires (EAN) travaillant dans des conditions difficiles dans des régions éloignées et dangereuses. L'entraînement nous prépare à faire face à plusieurs situations, mais il est impossible de tout prévoir.

La Marine royale canadienne (MRC) a recours aux EAN pour arraisonner des bâtiments qui ont été désignés navires d'intérêt par les équipes du renseignement. Lors de l'Op Artemis menée dans la région de la mer d'Oman, les EAN doivent accomplir des tâches comme établir l'identité de navires suspects ou déterminer la légitimité de leur cargaison ou de leurs passagers, et recueillir de l'information pour découvrir si la cargaison ou les passagers sont liés au terrorisme.

Parmi les nombreux marins ayant suivi l'entraînement des EAN nécessaire pour mener des opérations d'arraisonnement, 20 sont nommés au sein de l'EAN, selon le lieutenant de vaisseau John Willigar, qui a servi lors du dernier déploiement du NCSM *Toronto* dans le cadre de l'Op Artemis. Le personnel est divisé en deux vagues : la vague Alpha et la vague Bravo, composée chacune de 10 personnes. « Cette configuration est utilisée lors de l'arraisonnement de gros navires comme des bâtiments de charge. Dans le cadre de l'Op Artemis, nous arraisonnons surtout des petits boutres de pêche et adaptons l'équipe à la mission, soit une vague qui comprend de 8 à 12 membres », explique-t-il.

Le lieutenant de vaisseau Willigar, qui était affecté sur le *Toronto* de janvier à juillet 2013 à titre d'officier de quart à la passerelle, travaille maintenant comme officier de pont sur le NCSM *St. John's*, à Halifax. Il se souvient très bien de son expérience sur le *Toronto*, alors qu'il était officier responsable de l'une des EAN. Il s'est porté volontaire pour ce travail, et a suivi le cours de base pour l'EAN de six semaines et le cours de superviseur de deux semaines.

Durant le cours de base, les participants apprennent le maniement des armes : arme de poing Sig Sauer, mitrailleuse MP5, fusil Remington 870, C8, gaz poivré, matraque extensible et entraves mécaniques. Au moins une fois par année, ils doivent suivre une formation d'appoint sur chacune des armes et se rendre au centre d'instruction pour les EAN afin de participer à un entraînement d'équipe. De nombreuses exigences de préparation au combat doivent également être satisfaites tout au long de l'année pour s'assurer du maintien des compétences. Une excellente forme physique est aussi essentielle.

Le processus d'arraisonnement est très strict et comprend une séquence déterminée d'activités visant à respecter les directives des Forces maritimes alliées (FMA) (une coalition navale multinationale) et de la Force opérationnelle multinationale 150 (CTF 150), en mission dans la région de la mer d'Oman, ainsi que la doctrine nationale et le droit national et international.

La première étape consiste à rechercher un navire d'intérêt. Une fois le navire cible localisé, on demande l'autorisation de la CTF 150 pour effectuer un arraisonnement. Le navire se met alors aux postes d'abordage et les membres de l'EAN vérifient leur équipement. « Chaque membre est responsable d'entretenir son propre équipement et de transporter assez de provisions pour subvenir à ses besoins durant 12 heures », explique le maître de 1re classe Edward Burns, analyste du personnel du génie naval, conseiller technique de l'EAN et chef de l'équipe de fouille, qui a servi sur le NCSM *Toronto* pendant plus d'un an. « L'équipe transporte également de l'eau et des rations supplémentaires. Lorsque la décision d'arraisonner un bateau est prise, le navire lance l'appel 'Bordée de tribord/bâbord aux postes d'arraisonnement'. À partir de ce moment, l'équipe a 30 minutes pour s'armer, recevoir un briefing et quitter le navire pour entamer l'opération. Tout l'équipage du navire est appelé à contribuer. Un réseau entier de soutien se met en poste sur le navire en plus du personnel du spectre normal des opérations de combat et du personnel de quart. »

Une fois prêts, les membres de l'équipe montent à bord de l'embarcation pneumatique à coque rigide, inspectent une dernière fois l'équipement, préparent l'échelle d'arraisonnement et attendent l'autorisation pour établir le contact. « Le navire d'intérêt peut se trouver à l'horizon ou à quelques milles ou juste à côté de notre embarcation. Chaque situation est différente. D'autres facteurs entrent en ligne de compte comme le moment de la journée et l'état de la mer. Plus les conditions météorologiques sont extrêmes, plus il faut s'approcher avant de lancer l'embarcation », dit le M 1 Burns.

Lorsque l'ordre est donné, l'équipe se déplace à toute vitesse vers le navire d'intérêt, s'approchant depuis l'arrière pour inspecter les deux côtés du navire afin de repérer des menaces et des obstacles, et pour trouver le meilleur point d'embarquement possible. Il faut regrouper les membres de l'équipage du navire d'intérêt à l'avant du bateau et les surveiller. L'EAN doit ensuite fixer l'étroite échelle à câble et commencer l'arraisonnement. Elle doit monter à bord du navire en couvrant toutes les zones de menace.

Une fois cette opération achevée, trois actions se déroulent simultanément : l'équipage du navire d'intérêt est placé sous autorité, l'EAN prend le contrôle de la passerelle et les ponts inférieurs sont fouillés jusqu'à ce que l'équipe soit convaincue qu'elle a le plein contrôle du navire. À ce stade-ci, on dirige les membres de l'équipage vers un lieu sûr et on procède à une fouille manuelle. Il faut consigner l'information les concernant et les photographier, avant de les déplacer vers un nouvel endroit.

Pour résoudre les problèmes liés à la langue, nous avons normalement recours aux services d'un interprète. L'un des membres de l'équipe d'arraisonnement du *Toronto* parlait plusieurs langues locales, ce qui était très utile. Lorsqu'elle ne peut avoir recours aux services d'un interprète, l'équipe utilise des signaux manuels et le langage corporel pour donner ses instructions.

Après qu'une première fouille a été effectuée, que l'équipage est maîtrisé et qu'il a été établi que le navire d'intérêt est apte à la navigation, on fait un rapport et on procède à une inspection approfondie.

D'abord, on fait des recherches dans la documentation : il faut obtenir la preuve que le navire d'intérêt est « apatride », c'est-à-dire qu'il n'est pas enregistré légalement dans un pays ou protégé aux termes des lois de ce pays. « Parmi les navires que nous avons arraisonnés, très peu transportaient les documents requis, précise le M 1 Burns. Lorsque nous nous sommes retrouvés sur un navire d'intérêt dont les documents étaient en règle, nous avons immédiatement interrompu nos opérations d'arraisonnement et, après avoir remercié l'équipage de sa collaboration, nous avons quitté le navire. Nous obtenons habituellement l'information voulue dans les 30 minutes suivant notre montée à bord. »

Le M 1 Burns poursuit en expliquant que la grande majorité des navires arraisonnés étaient jugés apatrides et que la plupart d'entre eux avaient été désignés comme suspects dans des

Suite à la page 8

« Ceux qui s'adonnent à des activités légitimes sont reconnaissants de nos efforts et de l'impact positif de notre présence ici. »

Suite de la page 7

rapports de renseignement. « Nous n'avons pas souvent arraisonné des navires de façon aléatoire. La majorité de nos interceptions étaient intentionnelles. Nous devions souvent nous éloigner à des centaines de milles de notre route pour mener une opération. »

Il faut normalement compter jusqu'à dix heures, parfois plus, pour fouiller un navire d'intérêt, selon le type de bateau et les marchandises qu'il transporte. Durant son déploiement dans la région de la mer d'Oman, le *Toronto* a réussi à intercepter et à détruire neuf cargaisons de narcotiques, totalisant près de 8,5 tonnes métriques.

Bien que la plupart des arraisonnements se déroulent comme prévu, les conditions sur les navires d'intérêt sont parfois très particulières. « On a dû s'habituer aux conditions à bord des navires. La chaleur intense et les effets de l'état de la mer sur les petites embarcations peuvent vous affecter grandement, tant physiquement que mentalement, et c'est encore plus difficile si vous devez rester sur le navire d'intérêt pendant une longue période ou aller sous les ponts. Des rats, des insectes et des matières fécales, entre autres choses, dégagent des odeurs nauséabondes et rendent les conditions insalubres. Certains navires sont pires que d'autres, mais il y a des coquerelles sur chacun d'eux. Après un ou deux arraisonnements, vous commencez à vous y habituer et à les tolérer, et même à tolérer en avoir sur vous. Le plus difficile est de s'assurer qu'on n'en ramène pas sur notre navire », mentionne le lieutenant de vaisseau Willigar.

Le M 1 Burns se souvient d'un arraisonnement en particulier, durant la saison des pluies. « La pluie était si intense qu'on n'y voyait rien. Cela ne me dérangeait pas; pour une fois, le soleil ne nous brûlait pas la peau. Par contre, la pluie rendait toutes les surfaces très glissantes et diluait la crasse et la saleté du navire. Tout sentiment de soulagement a donc disparu dès qu'il a fallu ramper dans cette eau souillée. »

Photos : Cpl Rick Ayer

Un membre de l'équipe d'arraisonnement descend l'échelle le menant à l'embarcation pneumatique à coque rigide, avant d'aller mener une opération d'arraisonnement.

Il se souvient également des rats. « Il y avait des rats sur plus de la moitié des navires. La nuit, on pouvait les voir partout en utilisant l'imagerie thermique. D'abord, nous pensions qu'il s'agissait de chats, mais une fois à bord, nous avons constaté que c'était en fait de très gros rats. »

Les odeurs et la santé des membres de l'EAN qui effectuaient les fouilles étaient une autre source de préoccupation. « Les odeurs étaient très désagréables. Puisque les navires avaient souvent déjà servi comme navires de pêche, l'air dans les soutes, qui n'étaient pas munies d'un système de ventilation, pouvait vous rendre malade. Vous ne pouviez éviter de respirer cette odeur nauséabonde. L'air dans les salles des machines était suffocant.

Briefing sur le navire à l'intention des membres de l'équipe d'arraisonnement avant le début d'une opération.

Le moteur était bruyant, il y avait de nombreuses fuites d'échappement, et on ne pouvait faire autrement que de respirer les vapeurs de carburant. Le pire dans tout ça c'est qu'il n'y avait aucun dispositif de sécurité sur l'équipement. Tout l'équipement fonctionnait au moyen de poulies rattachées à la machine principale, et il y avait de l'eau de mer partout. Il fallait être très prudent lorsqu'on se déplaçait, et limiter le temps passé dans les salles des machines. La fouille dans ces espaces pouvait durer des heures parce qu'il fallait faire de nombreuses pauses pour ne pas souffrir d'épuisement dû à la chaleur, de déshydratation ou de malaise causé par la fumée et les vapeurs diverses », explique le M 1 Burns.

Faisant face à de telles conditions, les membres de l'EAN sont devenus très unis, comme c'est souvent le cas lorsque des personnes font face ensemble à un danger sur une base quotidienne. « Même lorsque nous vivions des situations peu rassurantes, la cohésion au sein de l'équipe était très bonne. Les membres se faisaient confiance », mentionne le lieutenant de vaisseau Willigar.

Ce dernier sait qu'on ne peut prévoir ce qui attend l'EAN lorsqu'elle arraisonne un navire, ni le traitement que lui réservera l'équipage du navire d'intérêt, mais il sait que les opérations d'arraisonnement sont essentielles à la mission. « Les opérations d'arraisonnement nous permettent de surveiller les activités de ceux qui pourraient constituer une menace pour les forces de la coalition, les pêcheurs locaux et les navires marchands. Notre présence permet d'accroître la sécurité et la stabilité dans la zone d'opérations. Ceux qui s'adonnent à des activités légitimes sont reconnaissants de nos efforts et de l'impact positif de notre présence ici. »

Le *Toronto* a cédé sa place au *Regina* dans la région de la mer d'Oman plus tôt cette année, et ce dernier continue de mener des opérations d'arraisonnement à l'appui de l'Op Artemis.

Article rédigé à l'aide de textes du capitaine Annie Morin

Op Caribbe 2013

Des réalisations importantes dans la lutte contre le crime organisé transnational

L'opération Caribbe a remporté beaucoup de succès en 2013, et tout indique que la tendance se poursuivra cette année.

L'an dernier, les Forces armées canadiennes (FAC) ont obtenu d'impressionnants résultats aux fins de la lutte contre le crime organisé transnational dans les Caraïbes et au large des côtes du Pacifique en Amérique centrale, et ont directement contribué à la saisie de plus de 5 000 kilogrammes de cocaïne et à la perturbation du trafic international des stupéfiants.

Dans le cadre de l'Op Caribbe 2013, les FAC ont fourni sept navires, quatre avions de patrouille maritime CP-140 Aurora et un sous-marin. Quatre navires et trois avions ont été déployés dans l'ouest de la mer des Caraïbes à diverses périodes de l'année, et les autres ressources se sont concentrées sur l'est de l'océan Pacifique près de l'Amérique centrale.

Pendant leur déploiement, les ressources aériennes et maritimes des FAC ont effectué des patrouilles dans les eaux internationales dans le but de trouver, d'approcher et d'intercepter des navires suspects afin de permettre aux membres d'un détachement de la Garde côtière des États-Unis chargé de l'exécution de la loi de l'aborder et de mener des activités de maintien de l'ordre. Les avions CP140 Aurora ont joué un rôle crucial pendant l'opération en offrant des services de surveillance et de détection.

Le recours au sous-marin NCSM *Victoria* a aussi été « une réalisation importante qui a vu l'intégration réussie de ses capacités furtives inhérentes à une opération multinationale », a dit le vice-amiral Mark Norman, commandant de la Marine royale canadienne (MRC).

L'année dernière a été l'une des plus fructueuses en ce qui a trait à la quantité totale de drogues saisies et à la perturbation de leur trafic depuis que la Canada a commencé à prendre part aux missions de l'Op Caribbe en novembre 2006.

Appui continu en 2014

Les FAC poursuivent leur appui à l'Op Caribbe cette année. En février, les NCSM *Nanaimo* et *Whitehorse* sont partis d'Esquimalt (C.-B.) pour se rendre dans l'est de l'océan Pacifique, et le *Kingston* et le *Glace Bay* ont quitté Halifax en direction de la mer des Caraïbes. Les quatre bâtiments sont de petits navires de guerre polyvalents dont la mission première est la surveillance et les patrouilles côtières, y compris les opérations et les exercices généraux, la recherche et le sauvetage, la mise en application de la loi, la protection des ressources et les patrouilles des pêches.

Le 15 mars, le *Glace Bay*, en collaboration avec son détachement embarqué d'exécution de la loi de la Garde côtière des États-Unis, a récupéré 97 ballots de cocaïne durant une patrouille dans le bassin des Caraïbes. « C'est sa persistance, sa détermination et sa collaboration continue avec nos partenaires qui ont permis à l'équipage du NCSM *Glace Bay* de contribuer avec succès à cette saisie des drogues », explique le capitaine de corvette Victoria DeVita, commandant du *Glace Bay*.

Au cours de l'année, la MRC déploiera périodiquement des navires à partir des côtes est et ouest, et l'Aviation royale canadienne fournira des avions CP-140 Aurora provenant de divers escadrons de patrouilles à long rayon d'action. Un avion CP-140 Aurora a déjà contribué à l'Op Caribbe 2014, avec un déploiement en janvier.

Le NCSM* Glace Bay*, survolé par un hélicoptère de la garde côtière américaine, en patrouille dans le bassin des Caraïbes en mars.

Photo : Garde côtière américaine

Photos : Cpl Michael Bastien

Le lieutenant de vaisseau Markian Haluszka, officier de navigation du NCSM* Regina*, prend un relèvement sur le pont du navire.

Le NCSM *Regina* est prêt pour une vaste gamme d'opérations

Par le lieutenant de vaisseau
Mark Fifield

Le navire canadien de Sa Majesté (NCSM) *Regina* participe actuellement à des opérations de sécurité maritime et de lutte contre le terrorisme en mer au large de la côte Est de l'Afrique dans le cadre de l'opération Artemis, la contribution du Canada à la CTF-150, une force opérationnelle navale multinationale qui combat le terrorisme dans la mer Rouge, le golfe d'Aden, l'océan Indien et le golfe d'Oman

Le NCSM *Regina* a pour mission de dissuader et d'empêcher les organisations criminelles transnationales et terroristes d'utiliser les routes maritimes commerciales pour le trafic d'armes et de cargaisons illicites, tout en permettant la libre circulation des biens et services dans la région.

En général, la mission du *Regina* est similaire à celle déjà menée dans la région par des navires CSM comme le *Toronto*, même si, dans la zone d'opérations interarmées (ZOI) de l'Op Artemis, chaque navire a été affecté à des zones d'opération différentes.

« Nous prenons les leçons retenues des roto antérieures et les adaptons au portrait de la situation des opérations maritimes, en constante évolution dans la ZOI de l'Op Artemis. Notre présence offre également au gouvernement du Canada la souplesse et la capacité de répondre, en son nom, à une crise émergente dans la région », a affirmé le Capf Dan Charlebois, commandant du NCSM *Regina*.

Le NCSM *Regina* et ses partenaires de la force de coalition CTF-150 travaillent en étroite collaboration pour promouvoir la sécurité, la stabilité et la prospérité dans une région de plus de deux millions de milles carrés où se trouvent quelques-unes des routes de navigation pour les échanges commerciaux transocéaniques les plus importantes du monde. La ZOI comprend les principales routes de navigation reliant le Moyen-Orient à l'Afrique, à l'Europe et à l'Amérique du Nord, avec le tiers de la production mondiale de pétrole qui passe dans la région et plus de 23 000 mouvements de navires par an. Elle comporte également trois voies navigables étroites où les navires doivent passer entre deux rives très proches l'une de l'autre, ce qui réduit leur capacité de manœuvre et les rend plus vulnérables à une attaque en zone littorale qu'ils le seraient autrement en haute mer.

La ZOI de l'Op Artemis pose de nombreux défis opérationnels particuliers, car il s'agit d'une zone très vaste, qui compte de nombreux pays, de nombreuses cultures et de nombreuses populations diversifiées. C'est également une région qui a connu une grande pauvreté, des conflits et une instabilité politique pendant plusieurs décennies, ce qui rend plus compliqué tout effort visant à maintenir la loi et l'ordre sur les océans et les voies

Les matelots de 1re classe Rebecca Charlesworth et Stephanie MacLean rechargent une mitrailleuse lourde de calibre 0,50.

Suivez le NCSM Regina sur Facebook : www.facebook.com/HMCSRegina

navigables de la région. Le terrorisme et les activités criminelles prospèrent dans de telles conditions.

« Après avoir déterminé le cours normal de l'activité maritime dans cette région, nous pouvons alors le distinguer de ce qui est considéré comme anormal ou suspect. À partir de ce moment, nous pouvons cibler les activités et les navires suspects afin de déterminer s'ils transportent des marchandises illicites et/ou des personnes recherchées qui soutiennent le terrorisme directement ou indirectement », a indiqué le Capc Gordon Roy, commandant en second du NCSM *Regina*.

Lorsqu'il découvre des marchandises illicites destinées à soutenir des groupes terroristes ou des organisations criminelles transnationales, l'équipage du NCSM *Regina* est autorisé à saisir la cargaison et à la détruire en mer, privant ainsi ces organisations d'une source essentielle de financement de leurs activités.

« Au cours de la dernière année, les membres d'équipage du navire ont travaillé ardemment pour préparer ce déploiement, et nous tenons beaucoup à poursuivre le bon travail du NCSM *Toronto* et à tirer parti de la réussite de sa mission. Nous sommes prêts à exécuter un certain nombre de missions dans un large spectre d'opérations, notamment l'aide humanitaire et le secours aux sinistrés, le contre-terrorisme, l'engagement militaire régional et le renforcement des capacités ainsi que la diplomatie internationale », a dit le Capf Charlebois.

Le 22 janvier 2014, le NCSM *Regina* a achevé sa dernière série d'exercices de préparation propres à la mission et atteint le niveau de disponibilité opérationnelle élevée dans les eaux du Pacifique, à l'est de Guam.

Cela constituait l'aboutissement de plusieurs mois d'entraînement et de préparation préalables au déploiement du navire. En route vers la ZOI, les membres d'équipage du navire ont visité les ports suivants : Pearl Harbor (Hawaï), Guam, Manille (Philippines), Singapour et Malé (Maldives). Les membres d'équipage du NCSM *Regina* sont entrés officiellement dans la ZOI le 15 février.

L'équipage tend la main aux Philippines

Par le lieutenant de vaisseau Mark Fifield

La contribution des marins canadiens ne se limite pas aux opérations en mer, ces derniers parviennent également à toucher le cœur de ceux qu'ils rencontrent lorsqu'ils sont à terre. Le port animé de Manille était le troisième port d'escale du NCSM *Regina* pendant son déploiement dans le cadre de l'opération Artemis. Entre quelques moments de repos bien mérités sur la terre ferme, de nombreux marins du NCSM *Regina* ont pris part aux activités tenues pour améliorer la vie de certains des habitants les plus démunis de la ville.

Manille, capitale des Philippines, figure parmi les villes les plus densément peuplées du monde; on y trouve environ 16,3 millions d'habitants concentrés dans une superficie d'à peine 38,55 km carrés. Même si la qualité de vie des habitants s'est grandement améliorée au cours des dernières décennies, la pauvreté extrême sévit toujours, particulièrement dans les taudis et les bidonvilles, comme Helping Land.

Helping Land est située aux abords de la ville de Manille et compte des centaines d'habitants qui survivent et gagnent leur vie en recyclant et en réutilisant les ordures des décharges de la ville. Pendant l'escale, les marins du NCSM *Regina* ont accompagné la femme de l'ambassadeur canadien aux Philippines et les travailleurs de l'organisation Project Pearl à l'occasion d'une visite guidée de Helping Land, où ils ont rencontré des enfants à l'école communautaire.

Après la visite, on a invité les enfants à se rendre en autobus au NCSM *Regina*, où une fois à bord, ils ont pu explorer le navire et manger un repas chaud. Par la suite, on les a amenés à un musée, puis ils sont rentrés à la maison, à la fin de la journée.

« À voir le sourire qu'affichaient les enfants, il était évident qu'ils avaient vécu une expérience extraordinaire. S'ils ont eu ne serait-ce que la moitié du plaisir que nous avons eu, alors on peut dire que la journée a été une réussite, dit le premier maître de 1re classe Janet Graham–Smith, capitaine d'armes du *Regina*. Toutefois, cette journée n'aurait pas pu avoir lieu sans les efforts remarquables déployés par les membres de l'équipage du navire, qui se sont investi corps et âme dans l'activité.

Les activités charitables ne se sont pas arrêtées là, puisque le capitaine Moley Mangana, aumônier du *Regina*, a encouragé les membres de l'équipage du navire à donner leurs pesos philippins restants à une œuvre de bienfaisance. Le résultat a été bien meilleur qu'escompté : on a recueilli 9 100 pesos, soit l'équivalent de 202 dollars américains. On a distribué la majeure partie de l'argent aux sans-abri, comme les enfants de la rue et leur famille, et l'on a remis plus de 3 000 pesos à un centre médical qui donne des soins médicaux et des vaccins contre la grippe aux gens de la rue.

« Je souhaite remercier sincèrement les membres de l'équipage du navire de leur générosité, puisque nous avons pu égayer la vie de ces gens défavorisés, même si ce n'était que pendant un jour ou deux. Ils n'oublieront jamais cette visite inattendue des marins canadiens venus leur tendre la main et les aider », conclut le Capt Mangana.

Le matelot de 1re classe Lee Thibault montre à des enfants locaux venus visiter le NCSM* Regina*, à Manille, aux Philippines, comment utiliser le gouvernail du navire.

Les faits en bref

♦ La mission du *Toronto* représentait l'un des plus longs déploiements d'un navire seul dans l'histoire récente de la Marine. Le *Toronto* a passé 375 jours à l'extérieur de son port d'attache et 279 jours en mer, et a franchi près de 80 000 milles marins (plus de 146 000 kilomètres) pendant la durée du déploiement, soit l'équivalent d'un peu plus de 3,5 tours du monde.

♦ Le *Toronto* a quitté Halifax le 14 janvier 2013, et est arrivé dans la région de la mer d'Oman le 3 février 2013. Bien que le *Toronto* ait maintenu ses opérations dans cette région pendant plus d'un an, l'équipage en entier a fait l'objet d'une rotation à la fin de juillet 2013. Le deuxième équipage a achevé la mission le 2 février 2014.

♦ En tout, le *Toronto* a réussi à intercepter et détruire neuf cargaisons de narcotiques faisant au total environ 8,5 tonnes métriques.

♦ L'hélicoptère CH-124 Sea King du *Toronto* a consigné plus de 800 heures de vol, et le détachement de véhicules aériens sans pilote a accumulé plus de 1 200 heures opérationnelles.

♦ Le *Toronto* a mené 16 visites portuaires visant à renforcer les relations avec les partenaires stratégiques et à montrer que le Canada participe activement à établir des conditions nécessaires à la sécurité et à la stabilité dans la région de la mer d'Oman.

Photo : John Clevett

Les membres de l'équipage du NCSM* Toronto *sont accueillis par famille et amis à Halifax lors de leur retour d'un déploiement dans la région de la mer d'Oman.

Retour du NCSM *Toronto* après une mission réussie

Les membres de l'équipage du NCSM *Toronto* sont arrivés à Halifax le 27 février, où ils ont retrouvé famille et amis après plus de 7 mois de déploiement.

« Durant notre mission aux fins de l'Opération Artemis, l'équipage du NCSM *Toronto* a travaillé sans relâche à empêcher les organisations terroristes d'utiliser l'environnement maritime et à faire preuve de solidarité avec nos nombreux partenaires internationaux dans la région, a dit le capitaine de frégate Matt Bowen, commandant du navire. Je suis très fier de ses efforts et de sa détermination, et de tout ce qu'il a accompli au cours des sept derniers mois. »

Il s'agissait du deuxième équipage du *Toronto* depuis que la frégate avait quitté Halifax le 14 janvier 2013. Elle a depuis été remplacée dans la région de la mer d'Oman par le NCSM *Regina* (voir l'article en page 10).

Photos : Cpl Anthony Chand

Les membres de l'équipage sont chaleureusement accueillis par familles et amis à leur descente du navire.

Service, sacrifice et loyauté

Par Virginia Beaton

« Vous nous représentez comme marins et comme Canadiens. Service, sacrifice et loyauté; faire partie de quelque chose qui est plus grand que nous : voilà ce dont il s'agit vraiment. »

Avec ces mots, le vice-amiral Mark Norman, commandant de la Marine royale canadienne (MRC), a présenté le Prix du centenaire de la MRC de 2013 au matelot-chef William White-Brown, manœuvrier du NCSM *Preserver*.

Lockheed Martin et la Ligue navale du Canada commanditent ce prix annuel, remis pour la première fois en 2010. Il reconnaît l'excellence parmi les militaires du rang subalternes pour leur contribution à la qualité de vie au sein de la MRC, comme en témoigne « leur dévouement, leur enthousiasme et leur esprit de coopération en mer et à terre. » Il peut être remis en reconnaissance d'une action particulière, ou pour souligner des résultats atteints au fil du temps.

En tant que récipiendaire du prix de 2013, le Matc White-Brown verra des dons de 1 500 $ faits en son nom au Corps de cadets de la Marine royale canadienne Lanark à Carleton Place (Ont.), ainsi qu'au Centre de ressources pour les familles de militaires d'Halifax et régions. Le Matc White-Brown recevra aussi un certificat personnalisé et aura son nom gravé sur la Coupe du centenaire.

Le Matc White-Brown a remercié le Vam Norman et les officiers supérieurs et invités présents, de même que ses camarades de bord. « Merci à mes patrons qui ont soumis ma candidature pour ce prix, et à Lockheed Martin et à la Ligue navale du Canada pour m'avoir choisi en tant que récipiendaire. Je l'accepte en votre nom à tous, parce que vous consacrez tous votre temps à travailler de longues heures et de longues journées à faire de cette organisation ce qu'elle est, et à faire de nos communautés ce qu'elles sont. »

Photo : Cpl Charles A. Stephen

Le vice-amiral Mark Norman, à gauche, commandant de la Marine royale canadienne, Rosemary Chapdelaine, présidente de Lockheed Martin Canada, et le lieutenant de vaisseau Earl Corn, à droite, de la Ligue navale du Canada, remettent au matelot-chef White-Brown le Prix du centenaire de la MRC de 2013.

Des intentions pacifiques

Le capitaine de frégate Patrick Montgomery, officier de guerre des mines aux Forces maritimes du Pacifique, prend le couteau de cérémonie pour signaler des intentions pacifiques à l'occasion d'un powhiri (cérémonie traditionnelle maorie de bienvenue) à la base navale de Devonport en Nouvelle-Zélande. La cérémonie a eu lieu durant l'exercice de plongée et de lutte contre les mines tenu dans le cadre du symposium naval du Pacifique occidental, organisé par la marine néo-zélandaise à Auckland du 17 février au 14 mars 2014 auquel participent 640 militaires, cinq navires et 14 unités de plongée de 14 pays différents. Douze membres des FMAR(P), dont sept plongeurs, prennent part à cet exercice qui vise une panoplie d'objectifs, depuis le renforcement des relations internationales entre les marines à la pratique de procédures tactiques de déminage.

Photo : Marine de la Nouvelle-Zélande

Des marins dans le CARRÉ DE SABLE

Une cérémonie de descente du drapeau tenue à Kaboul le 12 mars a marqué la fin de la mission militaire du Canada en Afghanistan. Après plus de 12 ans, le plus grand déploiement de personnel des Forces armées canadiennes (FAC) depuis la fin de la Deuxième Guerre mondiale a pris fin.

Bien que l'Afghanistan soit un pays sans accès à la mer, la Marine royale canadienne (MRC) a joué un rôle important dans cette mission, car ses navires ont patrouillé la région de la mer d'Arabie, et ses marins ont pris part à toutes sortes d'activités, de l'exercice de fonctions d'état-major à Kaboul aux opérations de combat dans le district de Panjwa'i.

L'article suivant a été rédigé au plus fort de la guerre en Afghanistan par un plongeur-démineur de la MRC, dont le nom n'est pas divulgué pour des raisons de sécurité, et dont le puissant récit vécu d'une mission individuelle nous rappelle que les marins de la MRC faisaient partie des plus de 40 000 membres des FAC qui ont participé à la lutte contre le terrorisme.

AFGHANISTAN – Au petit matin du 3 août 2006, les radios près de nos lits crépitent et crachent notre indicatif d'appel; il faut que nous nous présentions au Centre des opérations tactiques (COT). L'énorme tente abritant quelques centaines de membres du génie de l'Armée est encore toute endormie pendant que nous prenons notre attirail de combat. Nous nous rendons à notre véhicule sans parler; pas besoin de réveiller les autres – leur journée commencera bien assez tôt.

Nous sommes dans le théâtre depuis presque six mois, et sortir dans le noir pour répondre aux découvertes de dispositifs explosifs de circonstance (DEC) est devenu une activité normale. Nous nous rendons dans notre véhicule blindé léger (VBL) Bison jusqu'au COT pour recevoir nos ordres. On nous dit qu'un Canadien a été tué par l'explosion d'un DEC, et que le terrain n'est pas sûr. Nous sommes assignés à un convoi d'infanterie canadienne qui agit en tant que force de réaction rapide (FRR).

Nous sommes régulièrement déployés à l'extérieur de l'enceinte avec des FRR canadiennes et roumaines, et aussi avec des convois britanniques. Tant que nous avons des tireurs professionnels pour nous accompagner jusqu'au site du DEC, nous sommes contents. Notre équipe de lutte contre les DEC qui compte deux véhicules est formée de deux techniciens en explosifs et plongeurs-démineurs de la MRC, d'un technicien en explosifs de l'Armée canadienne, de deux signaleurs de la Marine pour l'équipement radio et de conducteurs de l'Armée. Nous sommes un groupe très efficace pour procéder à l'élimination des DEC. Nous apprécions toutefois la sécurité d'avoir à nos côtés des soldats professionnels pour nous escorter et protéger les lieux pendant que nous nous concentrons sur le travail à faire : démanteler les DEC.

L'attaque au DEC s'est produite dans le district de Panjwa'i, une région sauvage où nous avons déjà travaillé. À notre sortie de l'entrée principale, nous nous arrêtons pour rencontrer notre interprète. Nous chargeons nos armes courtes, nos fusils et la C6 montée sur le véhicule, une mitrailleuse de calibre 7,62 mm. Jusque là, il s'agit d'une sortie normale.

Nous roulons dans le noir en direction du Panjwa'i, environ une heure au nord ouest de l'aérodrome de Kandahar. Nous traversons la ville, une situation toujours intense. Nombreux sont ceux qui décrivent le conflit en Afghanistan comme une guerre à 360 degrés, c.-à-d. qu'il faut s'attendre à des contacts pouvant venir de n'importe quelle direction à n'importe quel moment. Nous sommes toujours prêts, tentant de repérer de possibles DEC cachés devant nous, des tireurs sur les toits ou des voitures

Photo : Capc Rollie Leyte

Un plongeur de la marine montre un engin explosif improvisé qu'il a neutralisé et démonté.

possiblement piégées.

Nous arrivons dans le Panjwa'i sans incident, tout juste après le lever du soleil, et nous sommes accueillis par un sergent-major qui nous présente calmement la situation. Nous sommes dans le large lit d'une rivière avec des champs de chaque côté, environ 500 mètres de terrain découvert, un chemin qui le traverse et qui mène à la ligne des arbres. Nous entendons des bruits de tir dans notre périmètre, mais les tirs ne sont pas dirigés vers nous.

Il y a déjà une perte – un VBL est en panne et coincé dans le terrain ouvert sur la route. Il y a au moins trois DEC sur cette route, et plusieurs véhicules de combat sont placés en une grande rangée à 250 mètres à l'arrière et font face à la ligne des arbres de l'ennemi. À gauche de la ligne des arbres se trouve une école blanche à proximité de l'endroit d'où proviennent les tirs. Prendre cette école, dans laquelle des talibans se cachent, semble être la mission des troupes auxquelles nous prêtons maintenant assistance.

Nous nous stationnons de manière à nous trouver à l'extrémité du flanc droit de la rangée de véhicules de combat, et nous commençons notre planification. Le matériel de premiers soins est déballé un peu partout au sol en réponse à l'attaque au DEC qui s'est produite un peu plus tôt; ça donne froid dans le dos. L'un ou l'autre de ces DEC ou l'après-explosion (le vaste secteur dans lequel il faut chercher, recueillir et transférer à des fins d'analyse une quantité massive et diverse d'éléments de preuve) constitue une tâche complète en soi; nous avons maintenant quatre de ces tâches à effectuer dans une situation de tir réel.

Nous divisons rapidement l'équipe, et donnons au conducteur la responsabilité des croquis de l'après-explosion, pendant que chaque technicien en explosifs effectue la reconnaissance des DEC. Je choisis celui qui se trouve le plus loin, soit dans la ligne d'arbres. J'ai des soldats d'infanterie accroupis tout près contre un mur de boue en guise de couverture. Je jouis donc d'une certaine sécurité dans le secteur.

En avançant, je trouve un petit fil de cuivre longeant la route. Je l'examine et je découvre un quatrième DEC sous un petit pont. Je continue alors vers mon DEC original. Lorsque je l'aperçois, je me rends compte que les soldats de l'infanterie se trouvent à moins de 40 pieds d'un DEC déclenché par fil. Le fil traverse le mur de boue et se rend jusque dans le terrain contrôlé par l'ennemi. Avec six mois d'expérience sur le terrain, je décide de prendre immédiatement le contrôle de ce DEC.

Je retourne à notre véhicule afin de rassembler les outils nécessaires pour le DEC sous le petit pont. Au moment où je monte dans le véhicule, l'ennemi tire directement sur nous. Je me rends directement à l'avant du véhicule, avec trois coéquipiers derrière moi. Je mets un genou au sol pour être en bonne position de tir, et je cherche une cible. Mes coéquipiers font la même chose.

Dès que le quatrième pose le genou au sol, une balle de l'ennemi vole par-dessus nos têtes et frappe notre véhicule. Les ennemis nous ont dans leur mire, mais ils se cachent dans la ligne d'arbres. Nous prenons rapidement des positions de tir à l'intérieur de notre véhicule, où nous sommes moins à découvert et avons une plus grande puissance de tir avec notre C6. Une grenade propulsée par fusée manque notre deuxième véhicule par quelques mètres seulement.

La température frise les 40 degrés Celsius, et avec notre attirail de combat, les gars sont sur le point de céder à l'épuisement par la chaleur. Les chefs des deux véhicules de neutralisation des explosifs et munitions sont touchés par le stress thermique. Nous ripostons au tir à partir de notre véhicule, et nous crions dans notre radio interne les endroits où nous soupçonnons les cibles de se trouver. Notre système radio externe ne fonctionne plus, comme à l'habitude. Je me souviens d'avoir plongé de ma position de tir en criant « changement de chargeur » et en pensant : « je suis un marin, je ne croyais jamais avoir à dire ça au combat! »

L'échange de feu intense se poursuit pendant environ une heure. Nous voyons plusieurs de nos camarades transportés hors du terrain. Nous assumons qu'ils sont blessés; avec notre radio en panne, ce n'est que plus tard que nous apprendrons qu'ils ont été tués.

Lorsque l'échange de feu ralentit, nous reprenons notre souffle et nous essayons d'avaler un peu d'eau et de nourriture, sachant que la journée va être longue. L'arrivée de nos remplaçants pour la prochaine rotation est en cours. Nous avons un ami maître plongeur qui est avec nous dans un rôle d'analyste de la preuve. Même s'il se trouve à 100 mètres derrière nous, un peu plus en sécurité, c'est quand même une journée mouvementée pour sa première fois à l'extérieur de l'enceinte. Même avec tout ce qui se passe, nous nous remontons le moral avec des blagues sur ce qu'il doit ressentir durant sa première journée de combat.

Un autre plongeur de la Marine, que nous connaissons sous le nom de lieutenant de vaisseau Rolex de l'équipe d'analyse de la preuve, vient alors nous rejoindre à notre position. Il nous dit que l'officier responsable demande un rapport de situation sur les DEC. Après le briefing de vive voix à cause de la radio en panne, nous priorisons les DEC devant nous. Il y en a un que je peux atteindre à pied pour le neutraliser, mais j'aurai besoin de sécurité rapprochée pendant que je travaillerai. Le Ltv Rolex dit qu'il viendra à l'avant avec moi. Nous utilisons un véhicule blindé lourd, le Cougar, pour nous rapprocher un peu.

Nous sautons tous les deux du Cougar et courons vers l'avant. Je me rends au DEC prioritaire, et je me mets au travail pendant que le Ltv Rolex fait le guet. Nous revenons ensuite à la course vers le couvert de nos véhicules, en criant « Couche-toi! » à notre tireur dans une écoutille tout près, et « Danger proche » pendant que ma charge d'élimination se consume. Nous recevons maintenant l'ordre de quitter les lieux et de revenir à la base.

Nous savons que nous pourrions nous faire prendre en cible en quittant, étant donné qu'il n'y a qu'une seule route. C'est presque la règle pour les insurgés de nous tirer dessus à notre départ. Pendant que nous organisons le nettoyage du champ de bataille et que nous nous séparons en plusieurs convois, le premier convoi part.

Après seulement quelques minutes, nous entendons une énorme explosion tout près. Nous savons que notre premier convoi a été attaqué. C'est une attaque suicide à la voiture piégée. L'auteur de l'acte a choisi un marché occupé pour l'attaque. La bombe explose trop tôt pour toucher des Canadiens, mais tue 21 innocents civils. Lorsque nous passons, le premier convoi est déjà parti, et le secteur du marché est détruit. Le retour est tendu, et nous sommes complètement déshydratés après une journée exténuante de combat dans une chaleur extrême.

J'essaie de me tenir debout au poste de vigie à l'arrière du véhicule, mais mes jambes sont comme du caoutchouc et je dois utiliser mes bras pour me maintenir en position. Lorsque nous arrivons à la base, nous déchargeons nos armes comme à l'habitude. C'était une journée qui n'avait rien d'habituel, et nos têtes tournent. Nos avons perdu quatre de nos frères d'armes, et plusieurs autres sont blessés. Malgré tout, nous nettoyons notre véhicule et nous allons prendre un repas et un peu de repos, dans l'attente du prochain crépitement de nos radios.

Persévérance et passion

« Toute personne qui se consacre au travail réussira. »

Le capitaine de vaisseau Jill Marrack

Par Darlene Blakeley

Elle est une femme puissante, selon le Réseau des femmes exécutives, mais elle est également mère, enseignante, mentor et marin-citoyen.

Le capitaine de vaisseau (Capv) Jill Marrack, commandante adjointe de la Réserve navale, a été désigné comme l'une des 100 femmes les plus influentes au Canada, une distinction qui souligne les contributions des femmes dirigeantes d'exception dans les secteurs privé, public et sans but lucratif.

Officier de logistique originaire de Thunder Bay (Ontario), le Capv Marrack a reçu le prix dans la catégorie Chefs de file du secteur public, « en reconnaissance de son leadership, de sa vision et de son orientation stratégiques au sein de la Réserve navale, et en exemple à toutes les femmes qui aspirent à des rôles de leadership. »

« Ce fut pour moi un grand honneur d'être récompensée, affirme le Capv Marrack. Toutes les femmes en liste étaient des femmes inspiratrices, et cela a renforcé l'idée qu'avec une attitude positive, de la persévérance et une éthique de travail exceptionnelle, on peut aller au-delà de nos rêves. »

Le rêve du Capv Marrack commence dans les années 1970, lorsque le gouvernement canadien introduit le Programme d'emploi d'été pour les jeunes. Financé par le secrétariat d'État et le ministère de la Défense nationale, ce programme offrait aux jeunes Canadiens l'occasion de suivre huit semaines d'instruction militaire générale pendant les vacances d'été.

« À la fin des huit semaines, ravie par l'expérience d'être « en mer » dans le nord de l'Ontario et d'être appelée à diriger, j'étais captivée, et j'ai soumis une demande d'enrôlement auprès du NCSM *Griffon*, la division de la Réserve navale à Thunder Bay », explique le Capv Marrack.

Après avoir terminé son baccalauréat en géographie à l'Université Lakehead, le Capv Marrack commence sa carrière d'enseignante, tout en continuant à occuper divers postes au sein de la Réserve navale sur la côte ouest. Elle retourne par la suite à Thunder Bay comme commandant du *Griffon*, avant d'être affectée au Quartier général de la Réserve navale, à Québec, à temps plein.

Réussissant à combiner ses connaissances militaires et sa compréhension théorique des questions administratives lors d'un stage à l'Institut de management de Singapore, elle obtient également une maîtrise en administration des affaires de l'Université Athabasca.

Dans la vie très occupée du Capv Marrack, tout est une question d'équilibre. Tout en maintenant un horaire de travail très exigeant, elle pratique rigoureusement divers sports, en particulier le ski de fond – elle a remporté à trois reprises la randonnée de ski Sibley de 50 kilomètres de Thunder Bay. Elle a deux garçons, et réussir son rôle de mère est essentiel : « Mes enfants sont très coopératifs et très compréhensifs lorsque le dîner n'est pas encore servi à 20 h. L'un de mes principes est d'habiter près de mon lieu de travail. J'ai presque toujours eu l'occasion de me rendre au travail à pied. Cela permet de gagner du temps et d'arriver à la maison, fraîche et dispose pour entamer les activités du soir. »

La Capv Marrack a une passion pour la Réserve navale et croit que cette

Le capitaine de corvette (à l'époque) Jill Marrack à la tête d'un défilé du droit de cité à Thunder Bay (Ontario) en 2006.

institution est vitale pour le Canada : « Nous avons un vaste pays avec deux bases principales [Halifax et Victoria], qui sont à des milliers de kilomètres l'une de l'autre. C'est la Réserve navale qui répond à la reconnaissance de Walter Hose, selon laquelle les Canadiens vivant entre les deux arsenaux maritimes doivent être informés de la nécessité d'une marine. Il n'arrive pas souvent qu'un enseignant de Murillo (Ontario), par exemple, réfléchisse sur le fait que sans la Marine, l'accessoire qu'il vient d'acheter chez Canadian Tire ne serait pas sur les étagères. C'est la Marine qui garantie la liberté des mers aux marchands. »

Le Capv Marrack dit qu'avec la fin de la guerre froide, toutes les organisations de la Réserve sont devenues plus professionnelles : « Le professionnalisme de la Réserve navale est évident, par exemple, dans le travail réalisé par le NCSM *Edmonton* lors de l'opération Caribbe, qui a joué un rôle essentiel dans la saisie de 639 kilogrammes de cocaïne en une journée, contribuant ainsi à empêcher l'entrée de drogues illicites au Canada. »

Sa fierté à l'égard des marins de la Réserve navale est visible : « Les personnes qui choisissent de servir dans la Réserve navale comptent parmi les Canadiens exemplaires. Ils placent l'intérêt de l'organisation au-dessus de leurs propres intérêts. La modification du calendrier des examens avant l'instruction d'été et toutes les démarches qu'ils entreprennent auprès de leurs employeurs afin d'obtenir des permissions pour aider lors de situations d'urgence nationales comme les inondations survenues au Québec en 2011 ou la tragédie de la Swissair en 1998, en sont des exemples. »

Photo : Dennis Drever

Le capitaine de vaisseau Jill Marrack et le commodore David Craig, commandant de la Réserve navale, visitent la Salle du Sénat en 2013.

Le Capv Marrack attribue sa réussite à plusieurs personnes, notamment ses parents, ses sœurs, les ex-commandants et capitaines d'armes qui lui ont enseigné que si vous êtes prêt à persévérer et que votre contribution à l'organisation vous tient à cœur, vous réussirez.

Elle pense également que, depuis un certain temps, la Marine royale canadienne est ouverte à l'idée d'avoir des femmes à des postes de commandement. En 1989, Lorraine Francis Orthlieb devient la première femme promue au grade de commodore; en 2009, le Capf Josée Kurtz est la première femme à commander un gros navire de guerre – le NCSM *Halifax*; et en 2011, Jennifer Bennett devient la première femme à atteindre le grade de contre-amiral, ainsi que la première femme nommée Chef - Réserves et cadets, le poste le plus élevé de la Force de réserve.

Le Capv Marrack dit que d'autres officiers supérieurs, tels que le contre-amiral (à la retraite) Ray Zuliani, ont également ouvert la voie, intégrant pleinement les femmes dans l'équipage malgré le manque de logement pour les femmes matelots à bord des navires à cette époque. « Je pense que le plafond virtuel existe dans nos limites perçues. Pour moi, toute personne qui se consacre au travail réussira », affirme le Capv Marrack.

Elle ajoute cependant qu'elle aimerait travailler avec les alliés de l'OTAN afin de les encourager à encadrer leurs femmes officiers. « Les équipes les plus performantes comprennent des hommes et des femmes, et les défis futurs de la Défense nécessiteront notre sagesse collective. »

L'incidence et l'expérience d'avoir grandi dans le nord de l'Ontario, d'avoir servi sur la côte Ouest et d'avoir vécu au Québec ont développé chez le Capv Marrack un profond sentiment de fierté nationale. Elle sait également que la Réserve navale lui a permis, à elle et à d'autres marins-citoyens, d'exceller comme leaders dans une organisation qui exige le dévouement et le travail acharné, mais qui offre également le défi, la satisfaction et la reconnaissance du mérite.

L'enseigne de vaisseau de 1re classe (à l'époque) Jill Marrack reçoit le prix du duc d'Édimbourg des mains du Prince Philip en 1985.

Des membres de l'équipage du NCSM Iroquois *procèdent à un ravitaillement en mer avec le navire allemand FGS* Bonn.

Entraînement interarmées en mer

Quelque 900 membres de la Marine royale canadienne (MRC) et de l'Aviation royale canadienne (ARC) ont participé, en février et mars, à un important exercice de la flotte au large de la côte est.

Les navires CSM *Iroquois, Preserver* et *Ville de Québec* se sont initialement entraînés avec des navires alliés. Ils ont notamment manœuvré aux côtés du navire allemand *Bonn* et du navire de la garde côtière américaine *Campbell* pour mener un ravitaillement en mer, des exercices de communication et d'arraisonnement.

Les navires de la MRC ont en outre mis en pratique des scénarios de guerre anti-sous-marine avec le sous-marin canadien *Windsor* de même que divers scénarios opérationnels avec des aéronefs de l'ARC, dont un CH-140 Aurora de la 14e Escadre de Greenwood (N.-É.) et deux hélicoptères CH-124 Sea King de la 12e Escadre de Shearwater (N.-É.).

« La MRC effectue régulièrement des exercices interarmées avec ses alliés en vue de renforcer ses habiletés dans le cadre d'opérations multinationales, explique le vice-amiral Mark Norman, commandant de la MRC. Ces exercices nous permettent d'acquérir des compétences auxquelles nous faisons appel lorsque le gouvernement canadien nous confie des missions. »

Le Mat 1 Michael Sera, à gauche, le Mat 2 Lucas Gallant et le Mat 3 Aaron Seymonds, communicateurs navals à bord du NCSM Iroquois*, déploient les pavillons de signalisation.*

« Renforcer les habiletés du Canada dans le cadre d'opérations multinationales. »

En haut, à gauche : Le Mat 3 Evan Lenihan, graisseur à bord du NCSM Iroquois*, vérifie le niveau d'huile d'un moteur.*

En haut : Le NCSM Iroquois*, au premier plan, et le NCSM* Ville de Québec*, pratiquent des techniques d'approche en vue d'un remorquage.*

À gauche : Le Mat 3 Bill Blackburn et le Mat 1 William Gray, préparent le repas du soir à bord du NCSM Iroquois*.*

Des membres de l'équipage du NCSM Iroquois *s'adressent à un autre navire. Le NCSM* Ville de Québec *se trouve en arrière-plan.*

Photos : Cpl Chris Ringius

La Musique Stadacona défile sur le pont Angus L. MacDonald à Halifax lors du défilé de la Fête de la fondation.

TROUVER LA JUSTE MESURE

Les Musiques font connaître la Marine aux Canadiens

Par Darlene Blakeley

Pendant que la frégate appareille en vue d'un long déploiement à l'étranger, le son triomphal de la Musique de la Marine retentit dans tout l'arsenal. Parmi les sourires et les pleurs des personnes qui disent adieu à leur proche, les notes cuivrées élèvent les esprits et apportent une aura festive au départ.

Il s'agit de l'une des tâches traditionnelles d'une Musique. Les musiciens professionnels en uniforme de la marine des Musiques de la Marine royale canadienne (MRC) s'acquittent de devoirs variés et complexes rattachés aux cérémonies militaires qui touchent tous les aspects de la vie dans la marine et qui permettent également de faire connaître la Marine aux Canadiens par la tenue de divers évènements.

Les deux Musiques de la Force régulière – Stadacona à Halifax et Naden à Esquimalt (C.-B.) – ont une riche histoire de musique militaire qui remonte à des décennies. Cette année, les deux Musiques célèbreront leurs 74 années de service.

Par ailleurs, la Musique nationale de la Réserve navale, active durant l'été, est composée de musiciens des divisions de la Réserve navale NCSM *Montcalm* (Québec), *York* (Toronto), *Star* (Hamilton), *Tecumseh* (Calgary) et *Chippawa* (Winnipeg).

Les Musiques Stadacona et Naden donnent chaque année près de 200 représentations - dîners militaires, défilés, gardes d'honneur, réceptions, concerts dans les écoles, festivals et campagnes de financement pour des organismes de bienfaisance. Outre l'harmonie complète, les Musiques Stadacona et Naden comptent chacune une sélection d'autres répertoires tels que les quintettes à cuivres, les petits ensembles de jazz, les solistes et les musiques de défilé.

« Notre présence aux évènements contribuent à créer un air d'apparat, à insuffler un sentiment de fierté nationale et à renforcer la solide réputation de nos militaires. De plus, les Musiques sont souvent présentes lors des escales de nos navires dans des ports locaux ou internationaux, mais également lorsque des navires d'autres marines accostent au Canada. Une telle présence aide à établir des liens immédiats et chaleureux avec les personnes présentes, car la musique est un langage international qui transcende les frontières et les formalités », affirme le maître de 2e classe Michael Tutton, tromboniste de la Musique Stadacona.

Halifax possède une riche histoire de musique militaire, qui commence avec les groupes de musique d'appui à la garnison et à la flotte, dont l'origine remonte à la fondation de la ville en 1749. La Musique Stadacona a été créée en 1940 lorsque la ville participait à la préparation des convois pour effectuer la traversée de l'Atlantique durant la Seconde Guerre mondiale. Au fil des ans, elle est devenue une digne

ambassadrice de la MRC, montrant la fierté du Canada et les traditions du service.

« La beauté de la Musique de la marine, explique le M 2 Tutton, réside dans le fait qu'elle est entièrement mobile et prête à être déployée sans délai. Nous faisons connaître la MRC aux Canadiens en nous rendant dans leurs villes, en jouant dans leurs écoles ou en défilant dans leurs rues. La Musique est extrêmement polyvalente. Un quatuor de jazz à bord d'un navire peut jouer dans tous les ports; une Musique à bord d'un autocar est en mesure de communiquer avec les Canadiens dans toutes villes et localités où elle se rendra. Les Forces armées canadiennes (FAC), et plus précisément la MRC, ne disposent d'aucun autre moyen pour avoir un tel impact sur les Canadiens, peu importe l'endroit où ils vivent. »

Les photos sont une gracieuseté des Musiques Stadacona et Naden

Prestation de la Musique Naden sur la jetée, à la BFC Esquimalt (C.-B.), lors de l'arrivée au pays du NCSM* Protecteur *après un déploiement.

Depuis sa création en 1940 sur la côte Ouest, la Musique Naden remonte le moral du personnel militaire et civil grâce à des concerts, des spectacles de danse et des centaines d'émissions de radio, mais aussi en jouant lors des cérémonies de la base, des messes militaires et des défilés publics mensuels dans les rues de Victoria et de Vancouver. La Musique a également aidé le gouvernement à recueillir des fonds destinés à l'effort de guerre grâce aux innombrables campagnes de souscription aux obligations de guerre menées dans l'Ouest canadien.

Au cours des décennies qui ont suivi la Seconde Guerre mondiale, la Musique Naden a continué à représenter les FAC en Colombie-Britannique et au Canada, recevant un accueil élogieux pour ses prestations lors d'évènements tels que la Pacific National Exhibition et la Coupe Grey, la régate de Kelowna, les Klondike Days d'Edmonton et le Stampede de Calgary. Au chapitre des voyages à l'étranger, la Musique Naden est devenue ambassadrice du Canada grâce à ses prestations lors de divers évènements : exposition universelle de 1970 à Osaka au Japon; accompagnement du NCSM *Provider* et de la 2e Escadre canadienne de destroyers dans le cadre d'une tournée des Fidji, de la Nouvelle-Zélande et l'Australie en 1972; et participation à une visite historique à Vladivostok, en Russie, en 1991.

La Musique Naden aide aussi les bureaux de recrutement des FAC dans leurs efforts visant à joindre les jeunes Canadiens grâce aux concerts dans les écoles. La Musique manifeste son soutien aux collectivités locales en jouant un rôle actif dans les collectes de fonds au profit d'organismes sans but lucratif, tels que la Collecte de jouets de Noël de l'Armée du Salut, le Centre de ressources pour les familles des militaires et Centraide Canada.

Selon le lieutenant de vaisseau Matthew Clark, directeur musical, la mission de la Musique Naden est de « tirer parti du pouvoir, de l'émotion et de l'inspiration de la musique afin d'insuffler aux Canadiens un sentiment de fierté à l'égard de la Marine, des FAC, du ministère de la Défense nationale et de la nation. »

Il rappelle également que la Musique représente l'histoire et le patrimoine de la MRC. « À l'époque de la navigation à voile où les marins chantaient des chansons de marins traditionnelles pour aider à assurer la coordination des lignes d'attrape et des cordages de voile; cela constituait également une méthode de transmission orale de l'histoire et du folklore au sein de la Marine elle-même. La chanson permettait également de passer le temps et de distraire de la routine ordinaire de la vie à bord des navires. »

Les personnes qui intègrent aujourd'hui les Musiques de la MRC sont des musiciens professionnels hautement qualifiés et expérimentés provenant de toutes les régions du pays. Il est rare qu'un musicien joigne les FAC sans détenir un baccalauréat

Suite à la page 24

Le capitaine de corvette Ray Murray, directeur de la Musique Stadacona, dirige la Musique lors d'un récent concert.

Photo : Cpl Blaine Sewell

Des patrouilleurs d'instruction naviguent en formation durant un exercice dans le détroit de Juan de Fuca, près de Victoria, le 14 février. Huit de ces patrouilleurs de la classe Orca à coque d'acier ont été construits par la Victoria Shipyards et livrés entre 2006 et 2008 pour remplacer les navires auxiliaires de servitude à coque de bois, qui étaient âgés de 50 ans. Ils ont leur port d'attache à la BFC Esquimalt (C.-B.) et servent principalement de plates-formes d'instruction.

Photo : Sgt Ronald Duchesne

Le maître de deuxième classe Jason Sparkes, à gauche, a reçu l'Étoile du courage de Son Excellence le très honorable David Johnston, gouverneur général du Canada, durant une cérémonie à Rideau Hall en décembre. Le M 2 Sparkes, un pompier volontaire, a été honoré pour le courage dont il a fait preuve lors d'un sauvetage éprouvant en 2010, durant lequel lui et d'autres premiers intervenants ont été appelés à Peggy's Cove pour porter secours à un homme emporté par la vague. Durant la recherche, un agent de la GRC s'est aussi retrouvé dans l'océan. Grâce aux efforts du M 2 Sparkes et d'autres personnes présentes, l'agent de la GRC a été rescapé des eaux. La première victime n'a pu être sauvée.

Photo : Cplc Marc-Andre Gaudreault

Le lieutenant de vaisseau Melanie Espina, médecin au 1er Hôpital de campagne du Canada et membre de l'Équipe d'intervention en cas de catastrophe (EICC) des Forces armées canadiennes, examine un bébé durant l'opération Renaissance à Sara, aux Philippines, le 21 novembre à la suite du typhon Haiyan, l'un des plus forts jamais enregistrés, il a déclenché des glissements de terrain, créé des pannes de courant dans plusieurs provinces et interrompu les communications dans la région centrale des provinces insulaires du pays, touchant quelque 11,3 millions de personnes dans neuf différentes régions des Philippines.

Photo: Cpl Michael Bastien

Le contre-amiral Kim Duk-ki, de la marine de la République de Corée, discute avec le capitaine de frégate Paul Francoeur sur la passerelle du NCSM Regina*. Les premières discussions d'état-major entre la MRC et la marine coréenne ont eu lieu en novembre, dans le cadre de la stratégie d'engagement mondial des FAC visant à renforcer les relations avec des partenaires clés dans la région de l'Asie-Pacifique. Les deux parties se sont penchées sur des thèmes variés, ont partagé leurs vues sur des questions stratégiques communes et examiné des façons d'accroître les échanges bilatéraux et les possibilités d'instruction. Dans le cadre du programme de deux jours, la délégation a visité le* Regina*, l'Installation de maintenance de la Flotte et le centre d'instruction des officiers de marine Venture.*

Photo : MRC

Le capitaine de vaisseau honoraire Tung Chan a été honoré en tant que légende sino canadienne en 2013. Ce prix, parrainé par l'Asian Business Network Association, honore les canadiens d'origine chinoise qui ont grandement contribué à la collectivité et au Canada grâce à leurs réalisations exceptionnelles dans leur domaine. Le capv honoraire Chan, qui était le président-directeur général de S.U.C.C.E.S.S., l'une des plus grandes agences de services sociaux en Colombie-Britannique, a été nommé capitaine de vaisseau honoraire en 2010. Il a aussi oeuvré à la Banque TD pendant 28 ans et a reçu la Médaille du jubilé de la Reine pour services rendus à la collectivité.

Le NCSM Fredericton *brille sous les reflets lumineux d'Halifax à l'aube du 17 janvier.*

Photo : John Clevett

Photo : Cplc Patrick Blanchard

Des marins de l'équipe de canot de la Division de la Réserve navale NCSM Montcalm *prennent part à la course de canots annuelle du Carnaval de Québec, bravant la glace et les eaux du fleuve Saint-Laurent près de Québec le 8 février. Chaque année, plusieurs courageuses équipes s'affrontent lors d'une chevauchée tumultueuse sur le fleuve Saint-Laurent, entre Québec et Lévis.*

Les Musiques font connaître la Marine aux Canadiens

Suite de la page 21

en musique; et la plupart des musiciens sont titulaires d'une maîtrise en musique. Parmi les établissements représentés figurent des institutions célèbres, telles que la Julliard School of Music, la Eastman School, l'université de New York, l'université McGill, l'université de Miami et l'université de Toronto.

En dehors du milieu universitaire, les musiciens de la MRC possèdent une vaste expérience de tous les aspects de la scène musicale. « Bon nombre de musiciens qui entrent dans les FAC ont participé à des tournées avec des artistes de calibre international, ont joué dans de grands orchestres symphoniques en Amérique du Nord et ont travaillé comme musiciens de jazz ou musiciens commerciaux à bord de navires de croisière et dans des studios d'enregistrement. En ce qui concerne la sélection, il existe un processus d'audition rigoureux auquel le nouveau musicien doit se soumettre avant d'intégrer une Musique. Les auditions sont très compé-titives », explique le M 2 Tutton.

« Les musiciens de la Marine sont très fiers de leur travail et savourent les réactions positives de l'auditoire, ajoute le Ltv Clark. Un morceau qui semble toujours évoquer une réaction spéciale est la marche officielle de la Marine royale canadienne « Cœur de chêne ». De nombreuses personnes m'ont parlé de leurs souvenirs de leur départ en mer pour des missions prolongées, faisant des signes d'adieu de la main et écoutant la Musique Naden interpréter cette pièce sur le quai. Elles me disent également combien elles étaient fières d'entendre à nouveau la Musique Naden à leur retour au pays. »

Photo : Cpl Charles A. Stephen

La Musique Naden se produit lors d'un service commémoratif à Esquimalt (C.-B.) en avril 2013.

Il ne fait aucun doute que la musique rassemble les gens, et les Musiques Stadacona et Naden doivent faire montre d'un talent unique pour promouvoir la Marine, tout en offrant une expérience agréable aux civils et aux marins. « La capacité de divertir et de toucher les cordes les plus sensibles du public canadien trouvera toujours une réponse positive et très humaine », affirme le Ltv Clark.

Noms donnés aux navires de soutien interarmées de la MRC

La Marine royale canadienne (MRC) a donné des noms à ses deux nouveaux navires de soutien interarmées (NSI) qui seront construits par la Vancouver Shipyards Co. Ltd de North Vancouver (C.-B.). Les navires porteront les noms de NCSM *Queenston* et NCSM *Châteauguay* en souvenir de deux batailles d'importance de la guerre de 1812.

« Les hommes et les femmes qui servent aujourd'hui dans la MRC s'inspirent de la riche histoire militaire du Canada, explique le vice-amiral Mark Norman, commandant de la MRC. Les événements entourant la guerre de 1812 évoquent les sacrifices des soldats et des marins qui se sont battus pour leur pays à une époque décisive de l'histoire canadienne. »

Rendu du design proposé des nouveaux navires de soutien interarmées.

La tradition veut qu'une classe de navires de guerre prenne le nom du premier navire de cette classe. Puisque le *Queenston* sera le premier bâtiment construit, les deux NSI appartiendront donc à la classe *Queenston*.

Ces navires fourniront une capacité de ravitaillement en mer en carburant et autres approvisionnements et pourront aussi servir d'hôpitaux flottants et de ressources de transport maritime stratégique pour les opérations à terre. Ils permettront à nos forces armées de continuer à surveiller et à défendre les eaux canadiennes et à participer à des opérations navales internationales d'envergure.

Les NSI fourniront au Canada une capacité déployable moderne et adaptée de soutien partout dans le monde auprès de groupes opérationnels navals pour de longues périodes.

Correction

Dans l'édition d'automne 2013 (Vol 7, No 3) de *La Vigie*, l'article intitulé « Échange d'équipage inhabituel dans la mer d'Oman » contenait une erreur. En effet, il a été porté à notre attention par le premier maître de 2e classe (à la retraite) Don Hayes qu'il était inexact de dire qu'au « début des années 1990, une relève sur place a été effectuée pour remplacer l'équipage du NCSM *Preserver* dans le cadre de la mission d'aide humanitaire dirigée par l'ONU en Somalie. » En fait, la relève a eu lieu en janvier 1991 et l'équipage du NCSM *Preserver* a remplacé celui du *Protecteur* dans le golfe Persique lors de l'opération Friction en appui aux sanctions de l'ONU contre l'Iraq.