Vol. 4, nº 1 Printemps 2010 Chef d'état-major de la Force maritime

MARINE CANADIENNE

LA MARINE EN HAÏTI

Voir page 2

Le Matelot de 1re classe Rex Chapman, du NCSM Athabaskan, *aide une victime à Léogâne (Haïti).* Photo : Cpl Johanie Maheu

DANS NOS PAGES

Le legs des Jeux olympiques d'hiver de 2010

PAGE 4

Le NCSM *Fredericton* entame sa mission de contre-terrorisme

PAGE 7

Hors des DÉCOMBRES

Les marins viennent en aide aux Haïtiens et Haïtiennes de bien des façons : par des objets essentiels, des soins médicaux, une amélioration des conditions d'hygiène, de nouvelles constructions… et des gestes d'amitié

Par Lieutenant de vaisseau Al Blondin

LÉOGÂNE (Haïti) – Quand les nouvelles ont commencé à entrer, le gouvernement du Canada était déjà en train de répondre aux besoins criants des Haïtiens qui ont tout perdu à la suite du désastreux tremblement de terre du 12 janvier. Le premier groupe sur les lieux était l'Équipe d'intervention en cas de catastrophe des Forces canadiennes, basée à Trenton, en Ontario. En quelques jours, le destroyer NCSM *Athabaskan*, la frégate NCSM *Halifax* et l'hélicoptère Sea King du groupe opérationnel naval sont allés retrouver la première équipe, ajoutant sur le terrain 500 marins et aviateurs pour aider aux opérations de secours humanitaires et doublant ainsi le nombre de militaires

En haut à gauche : Le Matelot de 2e classe Jory O'Brien, du NCSM Athabaskan*, joue avec un enfant dans un orphelinat haïtien.*

À gauche : Le Lieutenant de vaisseau Kate Wiand, du NCSM Athabaskan*, prend la température d'une petite fille, à Léogâne (Haïti).*

En bas : Le Matelot de 2e classe Everett Dollimount, du NCSM Athabaskan*, parle à des enfants dans les rues de Léogâne (Haïti).*

canadiens à Haïti.

« J'ai été extrêmement impressionné par le dévouement de nos marins et de toute l'équipe de la défense à Halifax. Nous avons ensemble préparé nos navires et nos équipages en un temps record », dit le Capitaine de vaisseau Art McDonald, commandant de la composante maritime de l'Opération HESTIA. « J'ai également été impressionné de constater que, cinq jours seulement après le départ de notre groupe opérationnel, notre travail d'aide humanitaire et de secours aux sinistrés basé en mer était déjà très évident sur le terrain. Nous, la composante maritime d'une force opérationnelle interarmées des FC, avons contribué à la réalisation de cette mission unique, avec unité de pensée et unité d'action. »

Le Capitaine Ryan Lawrence, du détachement aérien du NCSM Athabaskan*, met la main à la pâte à Léogâne (Haïti).*

Les navires de guerre, tels que l'*Athabaskan* et le *Halifax*, ne sont pas conçus pour transporter de grandes quantités de biens humanitaires; toutefois, leur équipage est entraîné de façon exceptionnelle et apporte beaucoup d'équipement et de compétences en communications, en génie électrique, mécanique et structurel, savoirs qui sont combinés à des compétences en leadership en gestion de crises et à beaucoup d'autres habiletés. Toutes ces raisons font qu'ils peuvent offrir de l'aide humanitaire immédiate. D'ailleurs, ces navires ont avec eux un hélicoptère et un détachement aérien qui peuvent transporter rapidement les biens et les militaires là où il faut, en évitant les aéroports qui peuvent devenir facilement embouteillés en situation de crise.

« Les marins possèdent de grandes compétences », dit le Capitaine de frégate Peter Crain, commandant de l'*Athabaskan*. « Nous avons construit des abris, des panneaux solaires fixes; nous avons également fourni de l'aide médicale, fait fonctionner des génératrices et restauré les systèmes de purification d'eau. En outre, notre hélicoptère Sea King, *Big Dawg*, a volé tous les jours pour mener des évacuations sanitaires et déplacer des hôpitaux de campagne, de l'équipement médical, de l'eau, des soldats et beaucoup de provisions importantes dans notre zone d'opération. »

Vers la fin février, la mission de secours vise désormais de plus en plus la stabilité à long terme au pays. Le *Halifax* quitte donc Haïti le 20 février; l'*Athabaskan* devrait le suivre à la mi-mars. Quand le ministre des

Photos : Cpl Johanie Maheu

L'hélicoptère Sea King du NCSM Athabaskan *apporte de l'eau à la population de Léogâne (Haïti).*

Affaires étrangères, Lawrence Cannon, a annoncé le retour du *Halifax*, il a mentionné que la décision de retirer certains éléments des FC de Haïti fait partie d'un plan de transition coordonné du gouvernement du Canada, qui reflète les compétences grandissantes du gouvernement de Haïti, des Nations Unies et d'autres organismes humanitaires à prendre en charge le déploiement des secours d'urgence.

La mission tire à sa fin, et les membres de la composante maritime de l'Opération HESTIA retourneront chez eux avec le sentiment d'avoir accompli de grandes choses. Pour la plupart, cette mission aura été un moment marquant de leur carrière : ils garderont, gravés dans leur mémoire, les sourires et les chansons des enfants haïtiens et se souviendront de toute la gratitude qu'ils ont reçue pour avoir bien fait leur travail.

« La mission du *Halifax* en Haïti a vraiment été une expérience exceptionnelle », dit le Capf Josée Kurtz, commandant du *Halifax*. « Même s'il y a encore beaucoup à faire, j'espère que les efforts et la générosité de l'équipage ont donné aux Haïtiens un certain espoir de changement important et d'un futur meilleur. »

Le Matelot de 2e classe Jamie Jennings, à gauche, et le Matelot de 1re classe Dan Harris, du NCSM Halifax*, aident à construire des latrines à Jacmel (Haïti).*

Le legs des Jeux olympiques d'hiver de 2010

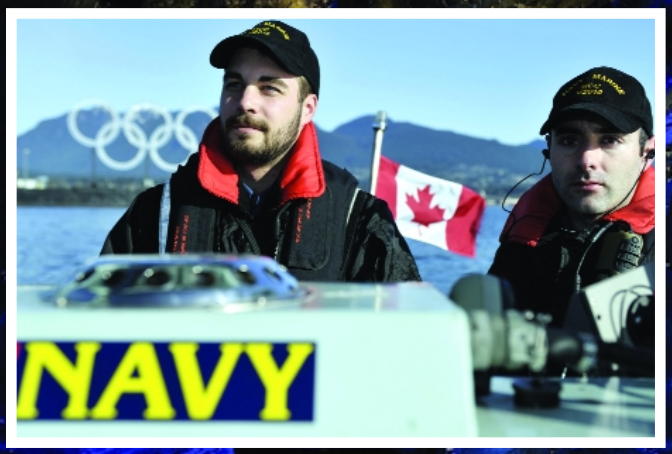

Photo : Sgt Paz Quille

À gauche : Le Matelot de 1re classe Benjamin Neil, à gauche, et le Matelot de 3e classe Dustin Burdett font une patrouille de sécurité à bord d'un canot pneumatique à coque rigide pendant les Jeux olympiques.

Ci-dessous : Le Matelot de 3e classe Aaricka Winlaw monte la garde pour assurer la sécurité du personnel aux abords de la plateforme d'atterrissage pour hélicoptère, au NCSM Discovery.

En bas à gauche : Le catamaran à grande vitesse de la GRC Inkster *et le patrouilleur de classe Orca* Raven *dans le port de Vancouver, pendant les Jeux olympiques.*

Photo : Cpl Roderick Hopp

Photo : Cplc Chris Ward

Photo : Cplc Chris Ward

Par le Lieutenant de vaisseau Peggy Kulmala

Les navires de la Marine canadienne sont retournés à leurs tâches habituelles, les canots pneumatiques à coque rigide sont réexpédiés à leur port d'attache partout au Canada, et des centaines de marins régalent famille et amis avec les détails de leur « expérience olympique », dans ce qui est, selon certains, la plus importante opération de sécurité intégrée de l'histoire de notre pays.

« La Marine canadienne a constamment des marins et des bâtiments en mer, affairés à toutes sortes d'activités, notamment les patrouilles de souveraineté, les exercices et les déploiements outre-mer, explique le Capitaine de vaisseau Gilles Couturier, commandant de la composante maritime du groupe opérationnel des Jeux olympiques. Notre tâche pendant les Jeux n'avait rien de bien inusité pour nous. Ce qui était unique, c'était que nous travaillions de près avec des marins de partout au Canada, tant de la Force régulière que de la Réserve, ainsi qu'avec nos partenaires habituels en matière de sécurité maritime. »

Le soutien de la Marine aux opérations de sécurité maritime dirigées par la GRC à l'occasion des Jeux olympiques d'hiver de 2010 s'est effectué en mettant l'accent sur les plans d'eau aux abords des sites olympiques et les lieux névralgiques. Les navires de la Marine canadienne, de même que ceux de la garde côtière et de la marine des États-Unis, patrouillaient leurs eaux respectives dans le cadre de leur partenariat transfrontalier.

Pendant l'opération *Podium* (la contribution des Forces canadiennes à la sécurité aux Jeux olympiques), il y avait toujours une frégate ou un destroyer dans le détroit de Georgia, deux navires de défense côtière de classe Kingston dans les approches du port de Vancouver, et deux patrouilleurs de classe Orca dans le port intérieur de Vancouver. Tous ces navires effectuaient des patrouilles de surveillance maritime coordonnées. Secondées par des hélicoptères CH-124 Sea King et des aéronefs de patrouille maritime CP-140 Aurora, les unités rassemblaient les données électroniques permettant de construire une imagerie essentielle pour savoir qui était sur l'eau, et pour quelles raisons.

Photo : Cplc Chris Ward

Le Matelot de 1re classe Bijo Emilcar est l'un des trois membres des Forces canadiennes choisis pour hisser le drapeau canadien pendant la cérémonie d'ouverture des Jeux olympiques d'hiver de 2010. Le Mat 1 Emilcar est électricien sur le NCSM Iroquois*, basé à Halifax.*

Dans le port même, l'unité de sécurité portuaire (USP), composée de réservistes de la Marine spécialement entraînés de partout au Canada, était sur les flots, en compagnie de policiers, patrouillant les zones de sécurité maritime désignées par la GRC.

« Travailler au sein d'une équipe intégrée avec la GRC a permis à l'USP d'acquérir une expérience unique dans un environnement de sécurité nationale complexe, explique le Capitaine de corvette Doug Martin, commandant de l'USP. Les réservistes de la Marine pourront maintenant transmettre leur expérience à leurs collègues. La Réserve navale – qui a le mandat d'assurer la sécurité portuaire – met déjà en pratique l'expérience acquise. »

Dans le secteur riverain bourdonnant d'activités de Vancouver, l'Équipe de plongée opérationnelle combinée, constituée de plus de 30 plongeurs-démineurs et d'inspection portuaire, a travaillé en collaboration avec les équipes de plongeurs de la GRC, afin d'effectuer des ratissages de sécurité sous l'eau à proximité des sites olympiques et autres emplacements du port de Vancouver et de False Creek – le plan d'eau à proximité du village des athlètes olympiques.

« Je suis très fier de mon équipe et de l'expérience que nous apportons avec nous, explique le Capitaine de corvette Todd Dupuis, commandant de l'équipe de plongée. La nature des opérations intégrées nous permet d'acquérir une meilleure compréhension de chaque

Suite à la page 6

Photo : Cplc Chris Ward

Le Matelot de 2e classe David Leigh, membre de l'équipe de plongée opérationnelle combinée, se sert d'un appareil de propulsion sous-marine pour faire un ratissage de sécurité de Canada Place, dans le port de Vancouver, pendant l'opération Podium.

Le legs des Jeux olympiques

Suite de la page 5

procédure et équipement de l'équipe. »

À l'épicentre se trouvait le NCSM *Discovery,* la division de la Réserve navale de Vancouver, le cœur même des opérations de sécurité maritime pour les Jeux olympiques. Grâce aux capacités de contrôle et de commandement sécuritaires du NCSM *Discovery*, le centre des opérations maritimes des Jeux olympiques réunissant la GRC, la Marine et autres partenaires en matière de sécurité maritime olympique a pu diriger et coordonner les ressources maritimes déployées sur l'eau.

Photo : Cplc Chris Ward

Le Matelot de 1re classe Viridiana Simard Beaulieu, cuisinière au NCSM Radisson à Trois-Rivières, prépare le repas pour les centaines de personnes qui travaillent au NCSM Discovery pendant l'opération Podium.

Situé sur l'île Deadman dans le parc Stanley à Vancouver, le NCSM *Discovery* a également servi d'infrastructure essentielle pour soutenir les personnes qui y travaillaient. Ses cuisines ont ainsi nourri des centaines de personnes, à toute heure du jour et de la nuit, et son équipe logistique a assuré le soutien administratif, le transport et l'approvisionnement de tous ces gens.

« Bien que le travail habituel de la Marine soit de protéger les approches océaniques et les ports du Canada, l'expérience de chaque personne ayant participé à l'opération *Podium* nous a apporté une vaste expérience collective qui soutiendra la sécurité nationale du Canada dans les années à venir, conclut le Capitaine de vaisseau Couturier. Notre contribution en matière de sécurité maritime dans le cadre des Jeux olympiques de 2010 est quelque chose dont tous les membres de la composante maritime peuvent être fiers. Nous avons atteint nos objectifs, en permettant à nos athlètes de donner tout ce qu'ils avaient, et ainsi de récolter 14 médailles d'or, un événement historique. »

Photo : Sgt Paz Quille

Le Sergent de la GRC Lyne Baril, à gauche, le Capitaine de frégate Derek McCliggott, au centre, officier de liaison du commandement de la composante maritime, et le Sergent de la GRC Mike Lariviere discutent des opérations au Centre des opérations maritimes des Jeux olympiques.

Photo : Cplc Chris Ward

La frégate de classe Halifax Calgary*, le navire de défense côtière de classe Kingston* Whitehorse *(à droite du* Calgary*), le patrouilleur de classe Orca* Caribou *(sur la gauche du* Calgary*), la vedette garde-côte américaine à grande autonomie USCGC* Midgett *(à l'arrière du* Calgary*), le patrouilleur USCGC* Cuttyhunk *(à l'arrière du* Midgett*), ainsi que des petits bâtiments d'intervention de la Garde côtière américaine et des bâtiments de l'équipe intégrée de la police des frontières naviguent ensemble dans le détroit de Georgie avant de rentrer chacun chez soi.*

Photo : Cpl Peter Reed

LA CHASSE AUX TERRORISTES EN MER

Le commandant du NCSM* Fredericton*, le Capitaine de frégate Steve Waddell, discute des pirates, du terrorisme et du rôle international de la Marine canadienne dans la sécurité maritime

Capf Steve Waddell

Le NCSM *Fredericton*, qui se trouve actuellement dans la mer d'Arabie et le golfe d'Oman, a changé de mission. Il ne fait plus la chasse aux pirates, mais aux terroristes. Cette frégate basée à Halifax a intégré la flotte de la Force opérationnelle multinationale (CTF) 150 le 19 février dernier dans le cadre de l'opération SAIPH.

La CTF 150 mène des opérations de sécurité maritime dans le golfe d'Aden, le golfe d'Oman, la mer d'Arabie, la mer Rouge et l'océan Indien. Actuellement commandée par le Commodore Richard Menhinick, de la Marine royale australienne, la CTF 150 se compose de navires de guerre de plusieurs pays : l'Australie, la Grande-Bretagne, le Canada, le Danemark, la France, l'Allemagne, les Pays-Bas, le Pakistan, le Portugal, l'Espagne et les États-Unis.

Selon le Capitaine de frégate Steve Waddell, il n'a pas été facile d'abandonner la chasse aux pirates. « Il est évident que le problème de la piraterie est immense, et il faudra que les marines de guerre assurent la sécurité dans cette région du monde pendant pas mal de temps encore. Le problème est loin d'être réglé, mais nos partenaires de la coalition et de l'OTAN ont toutefois réussi à dissuader fortement les pirates en faisant front commun. »

Le couloir de transit international recommandé dans le golfe d'Aden est long de 500 milles marins et il y a tous les jours de quatre à dix navires de guerre en patrouille dans ce couloir. « C'est très difficile de protéger tous les secteurs tout le temps, mais il est évident que l'OTAN, l'Union européenne et d'autres pays aux vues similaires ont été en mesure de coordonner leurs secteurs de patrouille afin d'offrir la meilleure protection possible avec les ressources disponibles » explique le Capf Waddell.

Et pourtant, malgré la présence de ces navires de guerre, il y a eu 28 attaques dans le golfe d'Aden et le bassin de Somalie pendant la période où le *Fredericton* y était en mission, soit du 23 novembre au 10 février. Sur ces 28 attaques, les pirates peuvent se vanter d'en avoir réussi 14, particulièrement dans le bassin de

Suite à la page 8

La chasse aux terroristes en mer

Suite de la page 7

Somalie, beaucoup plus vaste.

Le Capf Waddell explique : « [Pendant notre mission,] nous nous sommes approchés de plusieurs embarcations qui nous paraissaient suspectes en fonction de plusieurs indicateurs, mais rien ne nous disait à coup sûr qu'il s'agissait de pirates. Nous avons rassuré des équipages effrayés par des embarcations qu'ils croyaient appartenir aux pirates et nous avons même donné la chasse à des embarcations qui naviguaient tous feux éteints la nuit, mais en vain. Nous étions à cinq milles d'un camp de pirates somaliens (et de leurs otages) lorsque les pirates ont abandonné la partie; nous avons alors escorté le navire à bon port quelques minutes à peine après sa libération. »

Le Capf Waddell explique que dans le golfe d'Aden, malgré une augmentation générale du nombre d'attaques de pirates en 2009, beaucoup moins d'attaques ont réussi en raison de la présence des navires de guerre comme le *Fredericton*. Trois forces opérationnelles distinctes, ainsi que des navires de guerre indiens, russes, chinois, japonais et autres, unissent leurs efforts pour assurer la sécurité maritime. « Il est difficile de quantifier notre succès, mais la baisse significative du nombre d'attaques de pirates par rapport à il y a un an montre bien que le *Fredericton* et nos alliés de l'OTAN ont contribué à sécuriser le golfe d'Aden pour les navigateurs légitimes. Il y a jusqu'à 70 navires marchands dans ces eaux chaque jour et je sais, pour avoir parlé à beaucoup d'entre eux, que les marins civils sont heureux de notre présence. »

La priorité du *Fredericton* pendant son déploiement de six mois est maintenant la lutte au terrorisme, rôle que la Marine canadienne connaît bien. En effet, elle a envoyé navire après navire dans cette région du globe après les attentats du 11 septembre, et ils avaient tous pour mission d'arraisonner les embarcations suspectes afin d'interdire ces eaux aux terroristes et aux insurgés qui les utilisent à des fins illicites.

« La mission du *Fredericton* est conforme à ses missions antérieures, explique le Capf Waddell. Aux côtés de nos partenaires de la coalition, nous nous employons à sécuriser et à stabiliser le milieu maritime et à le protéger du terrorisme et autres activités connexes dans le cadre de la campagne internationale dirigée par les États-Unis qui porte le nom d'opération Enduring Freedom. Nous arraisonnons des petits bateaux régionaux, généralement des boutres, à la recherche d'informations et de cargaisons illicites

Photo : Cpl Peter Reed

L'équipe d'arraisonnement du NCSM Fredericton *s'approche d'une embarcation suspecte dans le golfe d'Aden.*

(stupéfiants, armes, etc.) qui permettent de financer les activités des terroristes aux quatre coins du monde, notamment en Afghanistan. »

Il n'a pas été difficile de s'intégrer à la structure de commandement de la CTF 150. « Nous étions préparés à faire la transition entre la structure de commandement, les communications et les procédures d'une mission de lutte contre la piraterie à une mission de contre-terrorisme au sein d'une force multinationale. Un navire de guerre a la souplesse de s'adapter à n'importe quelle mission. Si le gouvernement nous donnait l'ordre d'abandonner notre mission actuelle et d'en prendre une autre, il nous suffirait de quelques heures et nous aurions mis en place une nouvelle structure de commandement et de contrôle. »

Le Capf Waddell est fier de tout ce qu'a fait son équipage depuis octobre dernier, et il pense que ce succès est dû à l'entraînement intense. Il ajoute que son navire et son équipage se trouvent dans un nouvel environnement, où plusieurs pays qui n'ont pas l'habitude de travailler ensemble deviennent partenaires et sont chargés de mener des patrouilles complémentaires. Toutes les parties sont là pour la même raison, et les marines, avec la souplesse qui leur est propre, ont su s'adapter et, collectivement, obtenir des résultats.

Le *Fredericton*, qui doit rentrer au pays au printemps, prend très au sérieux son rôle de navire de guerre canadien déployé à l'étranger. « Nous sommes un pays prospère et nous avons des obligations internationales. Mettre en place et déployer une marine n'est pas une mince affaire et exige beaucoup de ressources, mais si les marines ne se déploient pas dans les régions sensibles du monde, qui assurera la sécurité des innocents? »

Le côté technique de la vie en mer

Par Shelley Lipke

En tant qu'électronicien naval à bord du NCSM *Calgary*, le Matelot de 1re classe Cheryl Lapointe passe ses journées à travailler avec les principaux systèmes de communications du navire et à voir à leur bon fonctionnement. Elle s'occupe dans son groupe professionnel d'un réseau détaillé de dispositifs électroniques qui doivent être dans un excellent état pour que le navire puisse bien fonctionner en mer.

« Sans le système de communication interne, nous ne pourrions pas naviguer, parce que s'il y avait une urgence à bord, nous ne serions pas en mesure de communiquer. Ce serait le chaos », dit-elle. « Nous avons besoin des communications pour les opérations quotidiennes et dans les situations de pure urgence. S'il y avait un incendie à l'avant du navire, le commandant aurait à faire savoir à chaque service les mesures qu'ils devraient prendre, et nous nous fions tous beaucoup aux systèmes de communication. »

Le Mat 1 Lapointe passe la majorité de son temps en mer à faire de la maintenance préventive et corrective pour les systèmes d'intercommunication qui lient les six services entre eux et qui permet au navire de communiquer avec la terre et les autres navires. « Le dépannage représente une partie énorme de mon travail, et je dois souvent essayer différentes choses jusqu'à ce que ça fonctionne. J'aime cela parce que ça me donne des défis à relever tous les jours. »

Sa carrière militaire a commencé voilà maintenant sept ans lorsqu'elle a quitté sa petite localité de Reserve Mines, sur l'île du Cap-Breton, en Nouvelle-Écosse, pour s'enrôler en tant que technicienne. « Mon frère est un technicien dans la Force aérienne, et il m'a suggéré d'envisager un métier technique, parce que la formation est excellente et que les possibilités d'emploi sont très bonnes tant chez les militaires qu'à l'extérieur », dit-elle. « J'ai décidé de suivre son conseil et j'ai effectivement trouvé la formation très difficile. »

Pendant deux ans, elle a consacré de longues heures à l'apprentissage de son métier et est devenue de plus en plus confiante en ses moyens. « C'est un beau métier, l'un des meilleurs chez les militaires. C'est pour moi une grande source de fierté de savoir que j'ai réussi l'instruction élémentaire et relevé tous les défis de mon cours d'électronique, surtout en tant que femme dans un métier où les hommes sont en majorité. »

Que ce soit en nettoyant des filtres ou en vérifiant le bon état des câbles, elle tire beaucoup de satisfaction de son travail lorsqu'elle réussit à garder le matériel en état de fonctionnement à bord du navire. « Nous travaillons avec les techniciens radar, les techniciens sonar et les techniciens des armes navales, et parce que les quatre groupes professionnels sont interreliés, nous devons suivre une formation polyvalente de façon à ce que nous puissions comprendre leur équipement s'il tombe en panne. Nous travaillons aussi en étroite collaboration avec les magasiniers lorsqu'il est nécessaire de commander du nouvel équipement. »

En plus de ses fonctions habituelles, elle est aussi représentante du Centre de

Suite à la page 14

Photo : Shelley Lipke

Le Mat 1 Cheryl Lapointe passe ses journées à faire fonctionner les systèmes de communications de bord et à en résoudre les problèmes.

Vous voudriez devenir électrotechnicien de marine? Plus d'informations à : www.forces.ca

La Marine célèbrera ses 100 ans le 4 mai

Lieutenant de vaisseau Wendy Goulet

L'adoption de la Loi du service naval en 1910 a donné naissance à la Marine canadienne qui célébrera un siècle de service le 4 mai 2010. Pour marquer cette occasion, les équipes du Centenaire de la Marine canadienne (CMC) à Halifax, Ottawa, Esquimalt (C.-B.) et dans les 24 divisions de la Réserve navale de tout le pays ainsi que les amis de la Marine ont créé un programme excitant d'événements nationaux, régionaux et locaux ayant pour but de présenter la Marine aux Canadiens.

De nombreux événements ont déjà contribué à l'atteinte de cet objectif, y compris la consécration du drapeau royal à Halifax et la célébration du 250e anniversaire de l'Arsenal canadien de Sa Majesté à Halifax en marge du Festival des grands voiliers de la N.-É. en juillet.

L'automne 2009 a vu le lancement d'un livre-cadeau et la commande de six tableaux originaux mettant en scène des périodes importantes de l'histoire de la Marine.

Le slogan du centenaire, « Commémorons, célébrons et engageons-nous », reflète une riche histoire, le rôle de la marine dans une nation maritime et son engagement envers les 100 prochaines années.

Au début de 2010, on a procédé au hissage du drapeau du CMC à bord des navires et dans les établissements à terre.

« Le drapeau est un symbole de respect qui reflète le désir d'honorer le passé, de célébrer les réalisations de la Marine canadienne et de reconnaître les obligations de la Marine envers le Canada », de dire le Capitaine de vaisseau (à la retraite) John Pickford, conseiller spécial du CMC.

Également en janvier, la Monnaie royale canadienne a émis une pièce en argent épreuve numismatique pour marquer le Centenaire.

« Mieux faire connaître la Marine est toujours un défi au Canada, mais le travail extraordinaire de nos marins contribue à mettre en vitrine les capacités fantastiques de notre élément et le rôle important de la Marine », de dire le Capv Colin Plows, de l'État-major de la Force maritime.

À Ottawa, les célébrations à venir incluent le gala, le défilé de la bataille de l'Atlantique, le Festival des tulipes et le lancement de timbres du CMC par Postes Canada. Le 4 mai se tiendra la cérémonie de mise en chantier du monument naval national ainsi que la présentation d'une cloche de navire à la population canadienne par l'entremise du Parlement.

À l'échelle nationale, des centaines d'événements auront lieu dans diverses collectivités. Trois grands projets sont prévus :

Remises de cadres aux collectivités éponymes : Au cours des 100 dernières années, plus de 300 navires ont reçu le nom de collectivités canadiennes. Des cadres offrant un montage de photos et de textes relatant l'histoire des navires seront remis aux collectivités afin de renforcer les liens qui les unissent à leurs navires éponymes.

Spectacle musical itinérant : La Musique Stadacona des Forces maritimes de l'Atlantique et la Musique Naden des Forces maritimes du Pacifique partiront en tournée dans plus de 50 localités à compter d'avril, pour y présenter un spectacle intitulé « Mélodies et matelots, un hommage musical à un siècle de service naval au Canada ».

Revues navales internationales : Des marines visiteront Victoria du 9 au 14 juin et Halifax du 28 juin au 2 juillet pour les revues internationales de la flotte, auxquelles prendront part plus de 35 navires de partout dans le monde.

Contribuez à commémorer le passé, à célébrer le présent et à marquer l'engagement envers l'avenir en prenant part à des activités du Centenaire de la Marine près de chez vous.

Photo : Cpl Chelsey Hutson

Sculpture de glace du Centenaire

Une réplique de glace du NCSM Sackville *a été illuminée à Ottawa le 11 février dernier pour souligner le centenaire de la Marine. Le* Sackville *est la dernière des nombreuses corvettes (plus de 120) de la classe Flower qui ont été construites au Canada pendant la Seconde Guerre mondiale. Cette sculpture, qui a depuis été victime du réchauffement de la température, était destinée à honorer le passé, à reconnaître les réalisations de la Marine actuelle et à représenter le rôle que continuera à jouer la Marine pour le pays dans les années à venir.*

Au son de la cloche

Par le l'Enseigne de vaisseau de 1re classe
Cameron Hillier

Les esprits de milliers de marins décédés seront à Ottawa, en mai, en compagnie de leurs collègues vivants, pour commémorer un siècle de service au Canada, célébrer leurs réalisations et s'engager pour les 100 prochaines années de service.

Le 4 mai 1910, le gouvernement du Canada avait signé la *Loi du service naval*, donnant ainsi naissance à la Marine canadienne. Ce moment marquant sera célébré lors d'une cérémonie au cours de laquelle la Marine présentera sa cloche du Centenaire au public canadien, sur la Colline du Parlement.

« Les cloches ont toujours eu une grande importance pour la Marine. Le projet de la cloche du Centenaire porte sur de nombreux thèmes du Centenaire, ainsi que son slogan « Commémorons, célébrons et engageons-nous », a dit le Capf Max Harvey, gestionnaire de projet RESNAV 2010.

La cloche du Centenaire a été coulée à partir de centaines d'artéfacts qui symbolisent les 100 ans de service de la Marine. Parmi les reliques fondues, on comptait des instruments de navigation, des insignes de casquette, des douilles d'obus, des boutons d'uniformes, un sifflet de manœuvrier, des pièces d'accasti-llage, de l'équipement et même des objets inflammables comme des accessoires d'uniforme, des lettres et des photos qui se sont vaporisés à la fusion et ajouteront de la substance aux objets en métal. Ces objets sont des souvenirs de navires, de sous-marins, d'appareils de l'aéronavale ainsi que des hommes et des femmes qui ont marqué la période 1910-2010.

Photo : Cpl Alex Croskery

La cloche du Centenaire de la Marine, que l'on voit ici juste après son démoulage, sera offerte au Parlement du Canada le 4 mai prochain pour souligner cent ans de service naval au Canada.

« La cloche relie notre passé à notre présent et représente la Marine dans son ensemble », a affirmé le Capv (retraité) John Pickford, conseiller spécial du Centenaire de la Marine canadienne.

Des liens spéciaux unissent les marins aux navires à bord desquels ils servent, et rien ne représente mieux un navire que sa cloche. Pendant des siècles, les cloches ont été utilisées par les marines partout dans le monde. Une longue tradition d'usage fonctionnel et cérémonial leur a conféré une grande signification symbolique auprès des marins.

« La cloche symbolise à la fois notre regard rétrospectif sur les 100 années écoulées et notre regard perspectif sur les 100 prochaines années. C'est une façon spéciale et significative de marquer notre centenaire », a affirmé le Capf Harvey.

Marquer le passage du temps était sans doute l'utilisation la plus importante de la cloche à bord des navires depuis les premiers jours de la navigation. Avant le chronomètre, le temps en mer était mesuré par demi-heure à l'aide d'un sablier. Un officier de service, sur le pont, retournait le sablier lorsque le sable était écoulé, et sonnait la cloche afin de signaler que le sablier a été retourné. Cette pratique est à l'origine de la tradition qui consiste à sonner la cloche une fois à la fin de la première demi-heure, deux fois après la première heure, et ainsi de suite jusqu'à ce que huit sons de cloche marquent la fin du quart de quatre heures et le changement de quart.

Le 4 mai 2010, nous commémorerons les actes et célébrerons les réalisations des personnes qui ont servi a Marine et de celles qui servent encore. Nous entendrons la cloche sonner pour annoncer la fin du quart et engager la bordée suivante pour un autre siècle de service au Canada.

La rose du Centenaire

Ce printemps, les serres de tout le pays recevront une nouvelle variété de rose : la rose du Centenaire de la Marine canadienne. Cette rose a été choisie par la Wren Association of Toronto et nommée « Navy Lady » en l'honneur des milliers de Canadiennes qui ont servi dans les rangs du Service féminin de la Marine royale du Canada - appelées « Wrens », comme leurs homologues de la Royal Navy. Ce rosier est produit exclusivement par J. C. Bakker Nurseries, de St. Catharines (Ontario), et sera vendu par les pépinières de tout le pays.

Pour plus de renseignements sur ce rosier ou pour savoir où l'acheter, consulter : **www.thewrens.com**.

Quand la Marine vous éloigne de la mer

Lorsqu'ils pensent aux marins de la Marine canadienne, la plupart de gens les imaginent naturellement en mer, à bord de navires, ou à quai, dans des chantiers navals situés sur les côtes. Cependant, il est de plus en plus fréquent de voir certains marins hautement spécialisés, loin de leur milieu habituel, dans des endroits comme l'Afghanistan, Israël, le Kosovo, le Soudan et le plateau du Golan.

Certains marins déployés dans ces pays étrangers sont des officiers de logistique ? mer (OLM), qui ont quitté leur navire afin d'appuyer des missions à l'étranger. Contrairement à l'Armée et à la Force aérienne, la Marine forment ses logisticiens dans les domaines des finances et de l'approvisionnement afin qu'ils soient des « officiers de soutien polyvalents », selon le Capv Mark Watson, directeur du Soutien opérationnel du matériel maritime, au Quartier général de la Défense nationale (QGDN) à Ottawa.

« Résultat, leurs compétences sont constamment en demande », dit-il.

Dans le cadre de leur travail habituel à bord du navire, ils sont responsables de tous aspects liés au soutien logistique : approvisionnement, finances, alimentation, soutien administratif.

« En tant que seul officier de logistique à bord du navire, vous êtes le conseiller du commandant du navire pour tous les aspects liés à la logistique. Lorsque vous et votre Service faites bien votre travail, vous pouvez avoir une incidence très positive sur le fonctionnement du navire, ainsi que sur le moral de l'équipage », affirme le Capc Mark Lewis, officier de logistique navale, qui travaille actuellement à la Branche des intégrateurs logistiques au QGDN.

« Les aspects comme la paye ou la disponibilité de fonds pour les visites portuaires, la fourniture d'aliments pour la préparation de repas sains, la fourniture de pièces de rechange urgentes ou le simple fait d'avoir le chewing-gum préféré des membres de l'équipage à la cantine du navire peuvent avoir une influence considérable », ajoute-il.

Lorsqu'ils sont affectés à l'étranger, les OLM occupent constamment des emplois dans le domaine des services de soutien. Il pourrait s'agir d'emplois semblables à ceux qu'ils exerçaient à bord de leur navire, tels que la passation de contrat et la budgétisation, mais également de rôles non traditionnels comme observateurs militaires, chefs de personnel affecté à diverses missions ou officiers du renseignement. Ces officiers déployés sont habituellement des personnes qui se sont portées volontaires ou qui ont été sélectionnées par un comité pour des périodes d'affectation allant jusqu'à un an.

Le Capc Lewis possède une vaste expérience des emplois de logistique navale traditionnels (à bord des NCSM *Huron* et *Ottawa*) et des emplois à terre pour lesquels il a été déployé en Bosnie, à Haïti, dans les Émirats arabes unis et en Afghanistan. Récemment, il a servi comme premier officier des opérations navales à la 3e Unité de Soutien du Canada (3 USC) à Montréal, une unité chargée de fournir du soutien logistique aux opérations à l'extérieur du Canada.

« Étant donné que l'unité appuyait principalement les opérations de l'Armée, son fonctionnement s'en reflétait clairement. La difficulté était d'apprendre le jargon, les expressions et les attitudes », affirme le Capc Lewis.

Durant son séjour à la 3 USC, le Capc Lewis assurait

Le Matelot de 1re classe Ronald MacAdam guide une palette en train d'être chargée sur le NCSM Fredericton, *dans le port d'Haïfa, en Israël, en novembre dernier. Les logisticiens navals ont normalement la responsabilité du soutien logistique d'un navire, mais on peut aussi les déployer à l'étranger dans un poste qui n'appartient pas à leur GPM.*

Photo : Cpl Shilo Adamson

la gestion des activités quotidiennes, le soutien des missions à l'étranger, la coordination des missions futures et le règlement des nombreuses questions qui découlent constamment de l'appui aux opérations internationales, surtout les missions aussi vastes que celle en Afghanistan.

À l'heure actuelle, huit OLM sont affectés à des missions à l'extérieur du Canada. « La plupart en Afghanistan, mais également à Jérusalem et au Kosovo. Huit autres quitteront dans les quatre prochains mois pour se rendre dans ces régions, ainsi que sur le plateau du Golan », affirme le Capv Watson.

Il ajoute que les officiers supérieurs de marine actuellement en service dans la Force opérationnelle en Afghanistan sont des logisticiens et qu'un autre logisticien assurera le commandement de la Force opérationnelle au Soudan – la plus vaste mission à l'extérieur de l'Afghanistan – cet été. En outre, deux OLM faisaient récemment partie de l'Équipe consultative stratégique auprès du président afghan Hamid Karzaï.

Environ 5 % des quelque 250 officiers qualifiés sont déployés chaque année pour appuyer les opérations basées à terre.

Le Capf Luc Morin est actuellement déployé à Kaboul, en Afghanistan, où il travaille avec des officiers français, américains, polonais, tchèques, singapouriens, pakistanais et afghans au centre tripartite des opérations de renseignement interarmées, au quartier général de la Force internationale d'assistance à la sécurité (FIAS). Avec près de 30 ans de service, cet OLM assure actuellement la coordination de l'échange d'information dans le domaine des dispositifs explosifs de circonstance – un emploi très différent de son emploi habituel.

Néanmoins, il s'adapte rapidement et efficacement au travail dans l'environnement de l'Armée. « Je dois dire que parfois il m'arrive de poser des questions absurdes, parce que je ne connais pas certaines terminologies. Les militaires aiment utiliser les acronymes et un jour j'ai dû demander : "que signifie IDF?". Tout le monde s'est tu et m'a regardé comme si je venais de Mars. Un collègue a alors pris le temps de m'expliquer qu'il s'agissait de tirs indirects (comme les mortiers) par opposition aux tirs directs (comme les fusils). Parfois, c'est un peu embarrassant, mais je m'assure de ne pas poser à nouveau la même question! ».

Le Capitaine de frégate Luc Morin, qui sert actuellement en Afghanistan, devant le palais de la Reine à Kaboul.

Même s'il prétend que le clou de sa carrière a été lorsqu'il travaillait comme commandant de la division de la Réserve navale NCSM *Montcalm* à Québec lors des célébrations du 400e anniversaire de la fondation de la Ville de Québec, le Capf Morin a connu d'autres affectations enrichissantes dans des emplois autres que ceux de la Marine. « J'ai été gestionnaire de carrières des GPM de logistique, contrôleur d'un dépôt d'approvisionnement et l'un des rares OLM à avoir la qualité d'officier des mouvements. J'ai travaillé au chargement/déchargement des navires de charge (militaires et civils) quand je travaillais auprès de la U.S. Navy dans le Military Sealift Command Europe », explique-t-il.

C'est ce genre des compétences diversifiées qui font que les OLM sont tant convoités pour exercer des emplois autres que ceux en mer, à bord des navires. « Presque sans exception, les officiers se sont avérés des atouts exceptionnels à toutes les équipes. Ils ont reçu de nombreux commentaires élogieux, et les organismes extérieurs manifestent de plus en plus le désir qu'on en affecte davantage à l'étranger », affirme le Capv Watson.

Qu'ils servent à bord des navires ou travaillent sur les plaines poussiéreuses et les montagnes accidentées des régions lointaines, les OLM portent fièrement leur tradition navale dans les emplois uniques qu'ils exercent quotidiennement, en appui aux missions des Forces canadiennes.

Le Capitaine de corvette Mark Lewis, à droite, et un collègue pendant leur récente affectation en Haïti.

Le cliché

Photo : Cplc Chris Ward

Exercice d'entraînement : un hélicoptère CH-124 Sea King hélitreuille une personne qui se trouvait sur un navire de défense côtière de classe Kingston, le NCSM Whitehorse*, pendant une patrouille de surveillance maritime dans les approches du port de Vancouver, pendant les Jeux olympiques de 2010.*

Le côté technique de la vie en mer

Suite de la page 9

ressources pour les familles des militaires à bord du navire, elle fait du démarchage pour la campagne de Centraide et elle aide à faire le nettoyage du navire.

Tout comme le reste des membres d'équipage, elle est d'avis que la vie en mer est parfois difficile. « Je trouve que le manque de sommeil, les longues heures et le fait de parfois tourner en rond durant les travaux de dépannage représentent des défis. C'est difficile de se déplacer dans le bateau et de dormir avec 15 autres personnes dans mon mess, et c'est également difficile de partager une salle de bains avec eux aussi », dit-elle.

Le Mat 1 Lapointe dit que le défi le plus difficile à relever est le fait d'être loin de son mari. « C'est mon meilleur ami et il est aussi un technicien en communications chez les militaires. C'est intéressant d'être mariée à quelqu'un qui fait le même métier, car il comprend tout ce dont je parle. »

Elle ajoute que « parce que je viens d'une si petite localité, j'ai vraiment eu à sortir de ma zone de confort pour me joindre aux militaires et laisser mon patelin afin de me lancer dans cette carrière. Mais je suis très fière de l'avoir fait. Je suis fière de naviguer partout dans le monde et de servir mon pays, et je considère que faire partie de la Marine canadienne est un véritable honneur. »

En janvier, le Mat 1 Lapointe a été promue au grade de matelot-chef et a reçu une affectation à terre. Elle travaille maintenant aux Services d'information de la BFC Esquimalt (C.-B.).

Conseillère principale
Capitaine de frégate Denise LaViolette
Directrice - Affaires publiques de la Marine

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

La Vigie est un bulletin trimestriel publié sous l'autorité du chef d'état-major de la Force maritime, le Vice-amiral Dean McFadden. Veuillez nous faire parvenir vos commentaires à l'adresse suivante :
Direction des Affaires publiques de la Marine
Quartier général de la Défense nationale
10e étage, Tour sud, 101, promenade du Colonel By
Ottawa (Ontario) K1A 0K2, ou à darlene.blakeley@forces.gc.ca

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

Photo en bannière, page 1 : Les NCSM *Athabaskan* et *Halifax* en route pour Haïti dans le cadre de l'opération Hestia. Photo : Ens 1 Mike Organ
Sauf indication contraire, tous les articles sont rédigés par Darlene Blakeley.