Le bulletin d'actualité nationale de la Marine royale canadienne

La Vigie

Vol. 9, Nº 2 Automne 2015

www.navy-marine.forces.gc.ca

MANCHETTES

Début de la production des nouveaux NPEA

Le sous-marinier endurci et crasseux

Les NDC surpassent les attentes

Défense nationale National Defence

Canada

Illustration du nouveau navire de patrouille extracôtier/de l'Arctique par un artiste.

Début de la production des nouveaux NPEA

Le capitaine de corvette Tom Sliming, directeur adjoint de projet du programme de navires de patrouille extracôtiers/de l'Arctique, discute de la toute nouvelle classe de navires de la Marine royale canadienne et de leur importance pour le Canada.

1. Quel est l'état actuel du programme de navires de patrouille extracôtiers/de l'Arctique?

Le programme de navires de patrouille extracôtiers/de l'Arctique (NPEA) est récemment passé de l'étape de conception à l'étape de construction. Le découpage des tôles du Navire canadien de Sa Majesté (NCSM) *Harry DeWolf,* premier navire de cette classe, a été entamé le 9 juin 2015, au moment où les Chantiers Maritimes Irving Inc. ont amorcé la construction des premières composantes. La pleine production a été lancée le 1er septembre 2015. On prévoit la construction de six navires, dont le premier devrait être prêt au printemps 2018. Le dernier navire devrait être livré d'ici 2022. La première patrouille dans l'Arctique devrait avoir lieu d'ici 2019.

2. De quel type de technologie de pointe et d'armement ces navires seront-ils dotés?

Le principal armement du *Harry DeWolf* est un canon de 25 mm automatisé et contrôlé à distance. Grâce à sa grande précision et à sa cadence de tir élevée, ce canon satisfait aux exigences du mandat constabulaire intérieur du navire. Ce dernier est également doté d'une passerelle à la fine pointe de la technologie, à partir de laquelle on peut exploiter l'ensemble de l'équipement du navire. Le recours à la technologie de pointe et à l'automatisation permet à un équipage de taille inférieure d'exploiter de façons sécuritaire et efficace les systèmes complexes mécaniques, de navigation et de communications.

Outre la haute technologie impressionnante, d'autres caractéristiques lui permettront de mener un large éventail d'opérations. Grâce à sa capacité de transporter une variété d'embarcations, de véhicules et de cargaisons (notamment des conteneurs) ainsi que d'accueillir à

Conseiller principal
Capitaine de frégate Kris Phillips
Chef, Affaires publiques de la Marine

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

La Vigie est publiée 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 Crowsnest-LaVigie@forces.gc.ca

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

En page couverture : En navigant dans l'Arctique, le NCSM *Saskatoon* effectue des manœuvres dans la glace. Photo : Cpl Donna McDonald

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

son bord un hélicoptère, le navire fournira à la Marine royale canadienne (MRC) et au gouvernement du Canada une plateforme très polyvalente à partir de laquelle on peut mener une gamme de missions importantes.

3. Ces navires sont-ils dotés d'une capacité de briser la glace?

Selon la définition technique de la capacité de briser la glace du NPEA, il peut naviguer dans des glaces. Mais qu'est-ce que cela signifie vraiment? Cela veut dire que lorsque le navire se retrouvera devant une banquise ferme de glace de première année d'un mètre d'épaisseur, qu'il parviendra à traverser les glaces, tout en maintenant une vitesse de trois nœuds. La réponse est donc oui, il peut briser la glace. Cependant, la MRC ne lui donne pas le nom de brise-glace, car cette appellation est réservée aux navires dont le rôle principal est de briser la glace. Ce n'est pas le cas des NPEA. Ce navire mènera plutôt des missions à l'appui du mandat de la MRC, qui l'obligeront, à l'occasion, de naviguer dans des eaux recouvertes de glace.

4. Combien de navires ont été nommés et pourquoi a-t-on choisi ces noms?

La flotte de NPEA est constituée de navires de la classe Harry DeWolf, dont le premier portera ce nom. Harry DeWolf est un héros de la Marine canadienne de la Deuxième Guerre mondiale. Ce thème s'applique aux six navires de la flotte, qui portent le nom de Canadiens et de Canadiennes dont les actes distingués et héroïques pendant leur service dans la Marine sont une source d'honneur et de fierté pour les Canadiens et la MRC. Parmi les cinq navires restants, quatre ont été nommés : *Margaret Brooke*, *Max Bernays*, *William Hall* et *Frédérick Rolette*.

5. Quels types de rôles sont confiés à ces navires à l'intérieur et à l'extérieur de la région de l'Arctique?

Les principaux rôles des navires de la classe Harry DeWolf porteront sur les patrouilles de souveraineté, la connaissance du domaine maritime et l'appui à d'autres ministères gouvernementaux, au besoin. Bien qu'il s'agisse de rôles traditionnels de navires militaires, avant l'arrivée des NPEA, ces rôles ont été impraticables dans l'Arctique. La MRC sera maintenant en mesure de réaliser son mandat dans toutes les régions de la zone économique exclusive du Canada.

La présence des Forces armées canadiennes dans l'Arctique en vue de réaliser ses obligations nationales en matière de souveraineté et de sécurité.

Outre ces rôles principaux, le navire est doté d'un niveau remarquable de flexibilité qui lui permet d'appuyer plusieurs autres missions essentielles, conformément au mandat de la MRC et au-delà de celui-ci. Par exemple, l'appui d'opérations d'aide humanitaire et de secours en cas de catastrophe à l'échelle de l'Amérique du Nord; de missions de recherche et sauvetage; d'opérations de lutte contre le terrorisme; de réponse à des demandes d'aide au pouvoir civil provenant de gouvernements provinciaux ou territoriaux; de contribution aux efforts du gouvernement fédéral à l'appui de collectivités dans le Nord du pays, au-delà des rôles traditionnels assumés par la Marine; et de soutien aux sciences et aux recherches conformément aux politiques et protocoles du gouvernement du Canada.

6. Quels seront les ports d'attache des navires?

Les ports d'attache des navires seront ceux d'Halifax et d'Esquimalt (C.-B.). Afin d'offrir un dépôt de ravitaillement en carburant et de réapprovisionnement pour répondre aux besoins des navires qui mènent des opérations dans l'Arctique, on construit des installations navales à Nanisivik (Nunavut).

7. Quelle est l'importance de ces navires pour le Canada?

Le gouvernement du Canada reconnaît la nécessité d'accroître la présence des Forces armées canadiennes dans l'Arctique en vue de réaliser ses obligations nationales en matière de souveraineté et de sécurité. Bordé par trois océans, le Canada a le plus long littoral au monde. Même si la MRC est capable d'exécuter des patrouilles de souveraineté et de présence dans les zones d'opération de l'Atlantique et du Pacifique, la flotte actuelle de navires n'a pas été conçue en vue de missions dans l'Arctique, car même d'infimes quantités de glace de mer peuvent empêcher la Marine d'accéder à une région maritime importante de notre pays. L'arrivée des NPEA changera cette situation. De l'île de Baffin au passage du Nord-Ouest, en passant par la mer de Beaufort, la MRC sera là, elle aussi, lorsque les conditions de glace saisonnière dans le Nord sont propices aux intérêts commerciaux, aux touristes, aux aventuriers et aux activités illicites.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les NPEA et les héros de la Marine canadienne dont ils portent le nom, rendez-vous au site Web http://www.navy-marine.forces.gc.ca/fr/flotte-unites/npea-apercu.page.

Illustration du nouveau navire de patrouille extracôtier/de l'Arctique par un artiste.

© Irving Shipbuilding Inc. 2015

Le sous-marinier endurci et crasseux

Par Darlene Blakeley

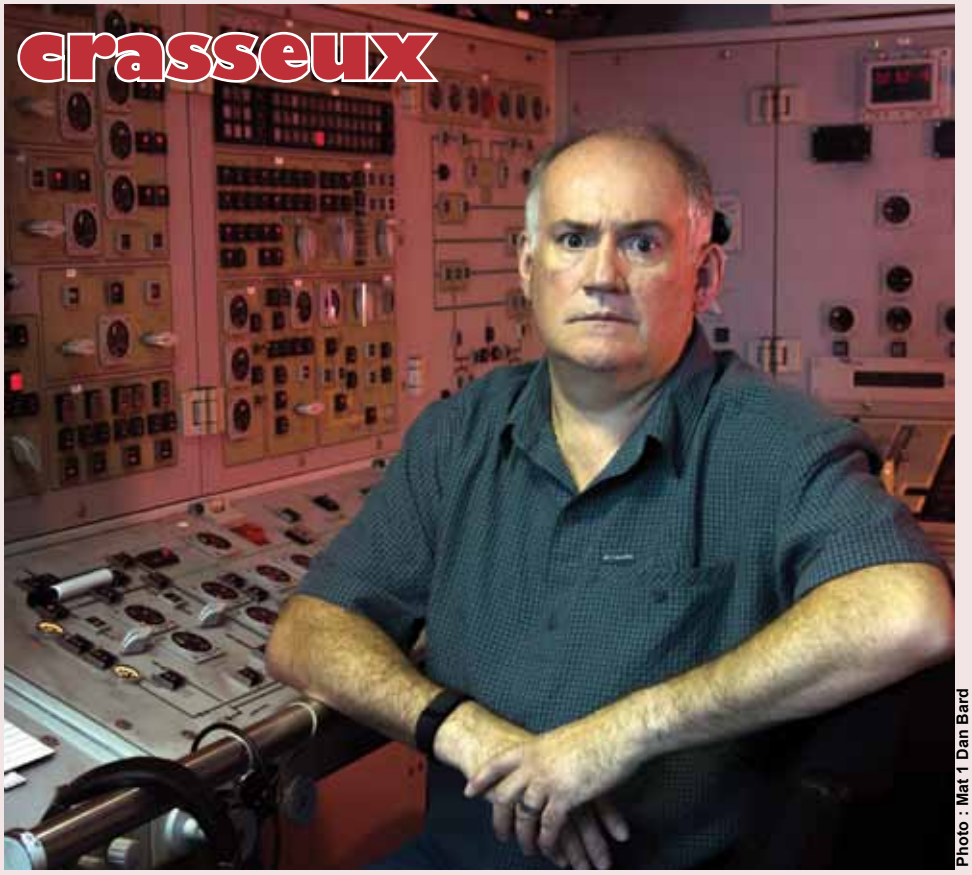

Photo : Mat 1 Dan Bard

Le lieutenant de vaisseau (à la retraite) Rob Arbour est assis dans le simulateur des commandes d'un sous-marin à Halifax.

Ce sous-marinier a tout vu et il pourrait vous raconter des tonnes d'histoires à l'appui.

De matelot de 3e classe à premier maître de 1re classe et officier commissionné – une carrière qui s'étend sur plus de 32 ans – le lieutenant de vaisseau (ret.) Rob « Bats » Arbour est un sous-marinier de la vieille école, un technicien spécialiste qui offre toujours son expertise considérable à la Marine royale canadienne (MRC).

Au fil des ans, le Ltv Arbour a élu domicile autant dans les anciens sous-marins de la classe Oberon que dans les nouveaux de la classe Victoria. Il s'est joint à la MRC en 1982 et a ensuite suivi le premier cours de mécanicien de marine. On avait alors demandé s'il y avait parmi les matelots des volontaires pour travailler dans un sous-marin. On connaît la suite.

« Je me suis porté volontaire parce que je me suis dit que ce serait amusant, se souvient le Ltv Arbour. Puis, pendant que je suivais le cours élémentaire de sous-marinier, que j'obtenais mes dauphins et que je gravissais les échelons, j'ai vu que le métier de mécanicien naval de sous-marin me plaisait. En tant que sous-mariniers, nous assumions beaucoup plus de responsabilités que nos pairs de la flotte de surface. On travaillait pendant de longues heures et on se retrouvait souvent en mer. On travaillait dur et on s'amusait ferme. »

La première affectation opérationnelle du Ltv Arbour est à bord du sous-marin canadien de Sa Majesté *Ojibwa*, un des premiers sous-marins utilisé par le Canada pendant la Guerre froide. Au cours des 18 prochaines années, sa carrière dans les sous-marins de classe « O » prend son essor et, en plus d'*Ojibwa*, il servira à bord d'*Onondaga* et d'*Okanagan*, tout en se qualifiant et en étant promu en cours de route. En 1998, le gouvernement du Canada acquiert quatre sous-marins de la classe Upholder du Royaume-Uni. Ils sont renommés de classe Victoria et le Ltv Arbour sert à titre de chef mécanicien à bord de trois d'entre eux – le *Corner Brook*, le *Windsor* et le *Chicoutimi* (le quatrième s'appelle *Victoria*).

Après avoir effectué des emplois à terre dans lesquels il acquiert davantage de responsabilités et d'expertise technique, il devient officier. En prenant sa retraite de la MRC en 2014, il retourne à la flotte de la côte Est à Halifax à titre de civil et devient officier de certification – Sauvetage et évacuation de sous-marins.

Préparez la marche au schnorchel

En tant que mécanicien naval ayant longuement travaillé dans les deux classes de sous-marin, le Ltv Arbour les connaît même jusqu'aux écrous et boulons; il est la personne parfaite pour les comparer. « Les différences sont énormes », dit-il.

D'immenses progrès technologiques réalisés au cours des décennies ont mené à des changements dans le personnel et l'exploitation des nouveaux vaisseaux. Le Ltv Arbour affirme que, ce qui lui a manqué le plus lors du passage de la classe « O » à la classe Victoria, c'est son rôle d'ingénieur mécanicien de quart lorsque les conditions météorologiques étaient difficiles et que le commandant souhaitait que la batterie du sous-marin soit chargée avant d'aller en profondeur. « La salle de commande et la barre ont du mal à contrôler l'orientation et la profondeur du sous-marin et ton quart reçoit l'ordre 'préparez la marche au schnorchel'. Il fallait préparer les moteurs et les faire démarrer en observant les jauges de profondeur, de pression à vide et d'angle, sans parler d'essayer de se lever pour voir les jauges devant les moteurs en gardant une main près de la soupape de décharge du mât de dégazage, en attendant qu'un des paramètres flanche. À ce moment, tu es le seul à contrôler cette manœuvre critique de marche au schnorchel et, si l'un des paramètres flanche, tu dois immédiatement décharger le mât et interrompe la manœuvre. La montée d'adrénaline était constante et, si tu interrompais la marche au schnorchel, dans quelques secondes, l'officier du quart voulait savoir pourquoi. Tu devais donc avoir fait le bon choix et pouvoir l'expliquer. »

En plus des nouvelles technologies, de nombreux changements ont été apportés à la vie à bord des nouveaux sous-marins, dont l'arrivée des femmes dans le métier. « Après 20 ans de service uniquement entre hommes, cela m'a pris un moment avant de m'y habituer. Maintenant, comme dans les vaisseaux de surface, c'est tout à fait normal, »

Le Ltv Arbour ajoute que les ponts d'équipage des navires de classe « O » étaient multifonctionnels : couchettes, divertissements et repas, tous dans un même endroit. « Alors, si des

camarades discutaient après un quart de travail ou écoutaient un film en étant bruyants, il était difficile de dormir. Et nous devions manger par quarts. Personne ne parlottait autour de la table. On arrivait, on avalait rapidement et on sortait pour que le prochain puisse entrer. Ceux qui commençaient leur quart sortaient de leur couchette pour pratiquement s'évacher à table. Ce n'était pas toujours plaisant de voir un bras crasseux ou une combinaison sale traînant sur la table près de la nourriture », dit-il en riant.

Eau de sous-marin

Les nouveaux vaisseaux de la classe Victoria ont des zones couchettes et des ponts de mess séparés, ainsi que de meilleures poulaines (toilettes), une nette amélioration en comparaison avec les anciens sous-marins. « Nous n'avions plus besoin d'être les sous-mariniers endurcis et crasseux d'auparavant, ajoute-t-il. Lorsque nous arrivions tous dans un hall d'hôtel, nous sentions ce que nous appelions l'Eau de sous-marin, soit du diesel, de la graisse et des corps non lavés depuis plusieurs jours. Les autres clients disparaissaient rapidement du hall d'entrée. Les épouses des sous-mariniers connaissaient bien cette odeur. Elle imprègne tout ce qui a été dans un sous-marin, surtout le sac de linge sale. Chez moi, il n'y avait pas de tri. Tout allait dans la même brassée. Aujourd'hui, avec les provisions d'eau supplémentaires, on peut au moins prendre sa douche une fois aux trois jours. »

Le Ltv Arbour est le premier à admettre que les sous-mariniers sont spéciaux. « J'ai souvent entendu dire qu'on était des drôles d'oiseaux! » Il mentionne toutefois que les sous-mariniers modernes ne ressemblent pas tout à fait aux anciens avec « leurs cheveux longs et leurs habits de travail abîmés et graisseux ». « Mais c'est ce qui faisait de nous une confrérie spéciale et nous étions excellents dans notre travail. Ne vous méprenez pas, les sous-mariniers font toujours partie d'une confraternité composée de très bonnes gens. Aujourd'hui, le travail de sous-marinier représente bien sûr un défi, mais il n'est plus tout-à-fait aussi marginal qu'avant. »

La plupart d'entre eux avaient des surnoms si connus que les membres de l'équipage oubliaient souvent les noms véritables, s'ils les avaient même déjà connus. Le Ltv Arbour a reçu son surnom « Bats » dans une histoire impliquant une sortie à terre à Fort Lauderdale, en Floride, lors de son premier voyage dans le sud à bord de l'*Ojibwa* à titre de matelot de 3e classe. Il y a eu une altercation entre une voiture décapotable et un bâton de base-ball dans les mains d'étrangers... mais certaines histoires sont mieux laissées à l'imagination!

« Depuis ce jour, mon prénom et mon nom de famille ont cessé d'exister, dit-il en riant. Tout le monde m'appelle Bats. Quelque 32 ans plus tard, rien n'a changé. La plupart des gens connaissent mon nom, mais pour les sous-mariniers, qu'ils soient des militaires du rang ou des officiers ou même des amiraux maintenant, je ne suis que Bats. »

Répercussions d'Internet

Le Ltv Arbour a aussi remarqué les répercussions d'Internet sur les sous-marins. « Avec l'arrivée d'Internet et des médias sociaux, dès que quelque chose survient, ça se retrouve aux nouvelles ou sur le Web », explique-t-il.

Il se souvient d'une histoire d'il y a quelques années à propos du NCSM *Windsor* où les membres nettoyaient de l'eau avec des pots de yogourt et des casseroles. « C'était dans toutes les nouvelles. Un réservoir déborde et l'histoire devient virale. Par le passé, quand les navires de classe« O » vieillissaient, des trous se formaient dans les tuyaux et de l'eau giclait dans le sous-marin. Et les réservoirs débordaient. Mais c'était routinier, pas une nouvelle importante. »

Il se souvient d'un incident mémorable survenu lorsqu'il visitait les poulaines. « On activait la chasse des poulaines avec de l'eau de mer. La pression externe était réduite pour gicler d'un embout dans le but d'activer la chasse. Ce réducteur de pression se trouvait derrière un panneau de la quatrième poulaine. Alors, ce jour-là, je m'installe confortablement sur la quatrième poulaine lorsque j'entends ce son derrière moi et je sais très bien ce qu'il signifie : de l'eau à haute pression contre le panneau! Le pont est immédiatement inondé d'eau de mer. J'entendais les gens demander : Qu'est-ce qui se passe? Qu'est-ce qui coule? Est-ce que c'est une inondation? Faut-il faire surface? Il a seulement fallu retourner au port pour le réparer. Pas de problème. »

Importance au Canada

Au fil des ans, le Ltv Arbour a été témoin de la valeur des sous-marins au Canada, qu'il s'agisse des vaisseaux de classe « O » ou de ceux plus modernes de la classe Victoria. Bien qu'il accorde la plus haute importance au fait que les sous-marins soient perçus comme l'atout stratégique qu'ils sont, soit furtifs, meurtriers et tenaces, il affirme qu'il est mécanicien et que les politiques canadiennes visant la nécessité des sous-marins lui importent peu. « Je suppose que ça le devrait pourtant. Si on avait décidé que les sous-marins n'étaient pas importants au Canada, je n'aurais pas eu une telle carrière et je ne pourrais pas conserver l'emploi que j'ai maintenant. »

Il sait que le succès des opérations maritimes passe par la capacité d'avoir le contrôle à la surface, au-dessus et dans les profondeurs de la mer. Sans les sous-marins, l'efficacité des autres atouts maritimes du Canada diminuerait.

Au bout du compte, « Bats » est ravi d'avoir vécu la vie inhabituelle et diversifiée d'un sous-marinier de carrière. Il n'était pas de ces matelots de la flotte de surface qui évitaient la jetée des sous-marins à Halifax, juste au cas où quelqu'un les attraperait et les porterait « volontaires » pour le service à bord de sous-marins.

« Nous étions souvent partis, il faisait chaud et nous étions crottés, raconte-t-il. S'il restait du travail à faire, nous restions jusqu'à avoir terminé. Nous étions un groupe serré. Nous étions peut-être marginaux, mais nous étions des fiers sous-mariniers. »

Photo : MDN

Le lieutenant de vaisseau (à la retraite) Rob Arbour, à l'extrême-droite, arrive dans le port de Halifax à bord du NCSM* Corner Brook *lors de son dernier voyage à titre de chef mécanicien. C'était la première fois qu'il entrait au port sur l'aileron du sous marin, étant habituellement dans la salle des machines.

Le NCSM **Moncton** *à l'ancre à Pond Inlet (Nunavut).*

Les navires de défense côtière surpassent les attentes

Photo : Cpl Felicia Ogunniya

Par Darlene Blakeley

Des eaux glaciales de l'Arctique aux eaux chaudes de la mer des Caraïbes, les 12 navires de défense côtière (NDC) de classe Kingston de la Marine royale canadienne ne cessent de cumuler les rôles et de faire leurs preuves.

Mis en service entre 1995 et 1998 comme plateformes d'entraînement en remplacement des bâtiments de garde et de nombreux autres partout au pays, ils ont par la suite été associés à un rôle de démineur.

« Au départ, les navires de classe Kingston étaient destiné à l'instruction des officiers, à l'instruction de base en mer pour la Réserve navale et à des tâches liées au déminage, comme le dragage de mines mécanisé, le levé des fonds marins au moyen de véhicules téléguidés et de sonars à balayage latéral et le soutien des opérations de déminage par plongeur », explique le capitaine de frégate Peter Koch, commandant de la Division côtière, 5e Groupe des opérations maritimes, à Halifax.

L'arrivée de huit patrouilleurs-écoles de classe Orca entre 2004 et 2008 a atténué la demande de navires de classe Kingston pour l'instruction des officiers des opérations maritimes de surface et sous-marines. Ces navires ont été réaffectés à la Réserve navale et leur vocation principale est passée de l'instruction aux opérations.

« Comme l'apport des NDC à l'instruction a été réduit, les programmes opérationnels ont pu être étoffés. Ce sont surtout les opérations dans l'Arctique et dans le Nord canadien et les opérations d'application de la loi dans les Caraïbes qui en ont bénéficié », déclare le Capf Koch.

La Stratégie de défense *Le Canada d'abord* insiste sur l'importance pour les Forces armées canadiennes de mener des opérations dans l'Arctique canadien. « Puisque leurs construction comprend un givromètre et qu'il peuvent manœuvrer de manière très efficace dans l'Arctique, les NDC sont les navires tout désigné pour la tâche, affirme le Capf Koch. Ils n'ont pas la robustesse d'un navire conçu expressément pour les glaces, mais ils sont conçu pour franchir en toute sécurité de la glace de première année d'une profondeur de 40 centimètres. »

Les missions des NDC en Arctique s'articulent autour d'activités essentielles liées aux opérations de surveillance et de présence, mais elles peuvent également servir à l'atteinte des objectifs d'autres ministères fédéraux, notamment la surveillance des pêches avec Pêches et Océans Canada; la production de levés et de cartes pour le Service hydrographique du Canada; les patrouilles dans les zones de protection de la faune pour Environnement Canada, la recherche d'artefacts qui ont une valeur historique avec Parcs Canada; la contribution à la recherche et au développement pour Recherche et Développement pour la Défense Canada; la disponibilité pour la recherche et le sauvetage ainsi que pour l'intervention en cas d'urgence environnementale.

« Pour les missions dans l'Arctique, les officiers de ces navires suivent le cours sur les opérations dans l'Arctique, et bon nombre d'entre eux ont déjà suivi un entraînement pertinent à bord de navires de la Garde côtière canadienne, explique le Capf Koch. Les membres d'équipage assistent à des séances de sensibilisation à la culture et d'information sur la mission en guise de préparation pour leurs tâches. »

Pour les missions dans les Caraïbes, les NDC ont appuyé la tâche de lutte transnationale contre le crime organisé confiée à la force opérationnelle interorganisationnelle interarmées – Sud des États-Unis (ou JIATF-S). Les navires ont d'abord participé à des activités manifestes et secrètes de recherche de renseignement. Maintenant, ils se chargent surtout de prendre à leur bord des équipes du détachement de l'application des lois de la garde côtière américaine chargées de procéder à des interdictions fondées sur le renseignement en mer.

« Les navire de classe Kingston ont bien rempli leur rôle dans

la lutte transnationale contre le crime organisé dans les Caraïbes, poursuit le Capf Koch. La JIATF-S dispose au quotidien d'un éventail de ressources (capteurs aériens, maritimes, terrestres et spatiaux) pour remplir son mandat. Ainsi, même si les détecteurs et senseurs des navires de classe Kingston ne sont pas aussi robustes que certains des autres navires affectés à la mission, leur taille relativement petite permet à la JIATF-S de surveiller des secteurs de moindre profondeur et des concentrations de navires qui circulent en toute légitimité là où des ressources de grande taille ne seraient pas à leur avantage. »

Ces rôles plutôt récents ont mené à de grandes réussites. En effet, pour la première fois depuis les années 1950, des navires de la Marine royale canadienne (MRC), en l'occurrence les NCSM *Nanaimo* et *Saskatoon*, ont quitté Esquimalt (Colombie-Britannique) l'été dernier pour partir en déploiement dans le delta du Mackenzie, dans l'Arctique, et pour participer à l'opération Nanook (qui se déroule chaque année au Yukon, dans les Territoires-du-Nord-Ouest et au Nunavut, soit la plus vaste opération de souveraineté à se dérouler dans le Nord du Canada).

Pendant la saison de navigation de 2014, le NCSM *Shawinigan* a été déployé dans le bassin Kane, au Nunavut, à 80 degrés, 28 minutes de latitude nord. Cette année, le NCSM *Moncton* a navigué plus loin à l'ouest, jusqu'au centre de l'Arctique, à quelques milles du 100e méridien.

Les navires ont également connu du succès dans les Caraïbes, tant dans la zone d'opération de l'Atlantique que dans celle du Pacifique, et ont contribué à d'importantes saisies de drogue.

Outre les succès qu'ils remportent dans ces tâches émergentes, les NDC continuent de mener à bien ses déploiements à l'appui d'activités générales de renforcement de la souveraineté nationale, de missions d'instruction de déminage et de plusieurs activités de relations communautaires comme la visite des collectivités côtières et le long du fleuve Saint-Laurent.

Ces missions ne devraient pas changer même lorsque la MRC disposera de sa nouvelle flotte de frégates de classe Halifax modernisées, de navires de patrouille extracôtiers de l'Arctique et de navires de soutien interarmées.

« En vertu du principe selon lequel il faut que l'outil soit bien assorti à la tâche à effectuer, les frégates capables de fonctionner dans un environnement de menace intégral n'importe où dans le monde ne seront pas toujours la ressource idéale pour la lutte transnationale contre le crime organisé, les opérations dans l'Arctique ou le déminage, dit le Capf Koch. Or, les navires de classe Kingston ont certainement la capacité de remplir de tels rôles. »

Photo : Mat 1 Dan Bard

Ci-dessus : Le NCSM* Goose Bay*, à gauche, le navire français* L'Hermione *et le* Bluenose II *de la Nouvelle-Écosse entrent à Lunenburg (N.-É.), en juillet.

En bas à droite : Le NCSM* Nanaimo *avance au large de la côte nord-ouest de la Californie, alors qu'il se dirige vers le sud pour aller participer à l'opération Caribbe.

En bas à gauche : Le NCSM* Moncton *jette l'ancre à couple avec le navire de la Garde côtière canadienne* Pierre Radisson*, au Nunavut, en septembre.

Photo : Cpl Felicia Ogunniya

Photo : Cpl Blaine Sewell

Des vétérans de la MRC ayant participé à la guerre de Corée se souviennent

Photo : Capc Al Blondin

Des membres de l'Association du NCSM* Huron *qui se trouvaient à bord du destroyer lorsqu'il s'est échoué. De gauche à droite : George Guertin (radar), Dave Parent (graisseur), Glen Wilberforce (graisseur), Ed Grundwell (artillerie), Dan Kendrick (graisseur) and Gord Edwards (électricien).

Par le capitaine de corvette Al Blondin

La proue du navire canadien de Sa Majesté (NCSM) *Huron* fendait le mur de brume et de bruine d'une mer sombre sur la côte est de la Corée du Nord, en 1953. C'était le début du quart de nuit, heure où la majorité de l'équipage dort en se fiant à son équipe de pilotage aux instruments. Ils se souviendront tous de cette nuit-là.

« Pour la nuit du 13 au 14 juillet, le NCSM *Huron* avait pour mission de patrouiller dans le détroit de deux milles de largeur qui séparait l'île de Yang-Do de la côte nord-coréenne », se rappelle le capitaine de corvette (à la retraite) George Schober, un des officiers du *Huron* à ce moment-là. « La patrouille, qui suivait une figure en huit sans fin, était effectuée à une vitesse de 12 nœuds. »

À la fin du printemps et au début de l'été 1953, les zones d'opérations du *Huron* se trouvaient dans la mer Jaune et dans la mer du Japon, au large de la côte est de la péninsule coréenne. Comme les autres destroyers canadiens envoyés en Corée, le *Huron* venait tout juste de commencer à assurer la protection des porte-avions alliés. La Marine royale canadienne (MRC) apportait une importante contribution à l'effort de guerre des Nations Unies (ONU) en Corée. Avec une flotte de seulement neuf destroyers, elle a réussi à maintenir une force de trois navires en place tout au long de la campagne.

Les opérations au large de la côte de la Corée étaient de nature variée. Mises à part les patrouilles d'interdiction telles que celles menées par le *Huron* au cours de cette nuit fatidique, les navires de la MRC exécutaient des bombardements côtiers, s'attaquaient aux trains et faisaient sauter des mines flottantes. En dépit de plusieurs défis, les navires de la MRC ont fini par exceller au sein du « club exclusif des destructeurs de trains » dirigé par la marine américaine, club dont le rôle consistait à bombarder les locomotives des trains de marchandises nord-coréens pour briser la chaîne d'approvisionnement logistique de l'ennemi.

Cela nécessitait une excellente adresse au tir de la part des artilleurs, adresse pour laquelle les marins de la MRC en sont venus à être très appréciés. En tout, 28 trains ont été détruits par les navires de guerre de l'ONU en Corée. Même si la contribution navale du Canada était minime comparativement à celle de la marine américaine, les destroyers de la MRC ont revendiqué la neutralisation de huit trains. À lui seul, le NCSM *Crusader* en a détruit quatre, ce qui lui a valu le titre de meilleur tireur de toute l'histoire de la destruction des trains par des navires de guerre.

Arrivé à pied d'œuvre, le *Huron* s'est engagé dans la brume et la bruine qui enveloppaient le détroit. « L'île de Yang-Do avait été conquise par les Sud-Coréens au début de la guerre, qui en sont restés maîtres malgré plusieurs tentatives faites par le Nord pour la reprendre, de dire le Capc Schober. L'île revêtait une grande importance, car les Américains et les Sud-Coréens s'en servaient pour exécuter des opérations de renseignement. »

Peu après minuit, au début du quart de nuit, le matelot de 1re classe et chauffeur (mécanicien technicien) Glen Wilberforce se souvient : « Je venais tout juste de terminer mon quart dans la salle des machines où j'avais travaillé sur les évaporateurs. J'allais m'étendre dans mon hamac quand j'ai senti de fortes secousses à travers le navire. J'ai été projeté hors de mon hamac et je suis tombé sur une table. Le maître du mess a crié : " Sortez tous! Nous avons frappé une mine! ". »

Ce fut tout un tohu-bohu, se rappelle le Mat 1 Wilberforce. Le commandant, qui dormait dans sa cabine à l'arrière du navire, est sorti dans la coursive en caleçons et a crié : « Que diable s'est-il passé? »

Filant toujours à 12 nœuds, le *Huron* s'est échoué. Le Mat 1 Dan Kendrick, un collègue chauffeur du Mat 1 Wilberforce, est lui aussi tombé de son hamac. Il se rappelle très bien que l'ingénieur mécanicien, le Capc Howard Minogue, lui a alors ordonné de se rendre dans la soute avant pour évaluer les avaries. « Je me souviens d'y avoir aperçu de gros rochers noirs, de l'eau noire et un énorme trou. »

L'île de Yang-Do était située sur la côte est de la Corée du Nord, soit très près de la partie continentale du pays occupée par l'ennemi. La brume était épaisse, et les Canadiens estiment que c'est ce qui les a sauvés des Nord-Coréens. « S'ils nous avaient aperçus, de dire le Mat 1 Kendrick, ils auraient pu nous anéantir. »

Cependant, les navires et les aéronefs alliés ont aussitôt formé un demi-cercle autour du *Huron* pour protéger les Canadiens. Le capitaine a alors ordonné à l'équipage d'alléger le plus possible

Les photos sont une gracieuseté de l'Association du NCSM *Huron*

Les photos sont une gracieuseté de Capc George Schober

En haut à droite : Le matelot de 1re classe Dan Kendrick en 1953.

Ci-dessus : Le NCSM* Huron *et le NCSM* Micmac *à quai à New York en 1950, en route pour la Corée.

***À gauche : Des marins se rassemblent dans le carré des officier du NCSM* Huron *au début du mois de juillet 1953, quelques jours avant que le navire s'échoue. Le capitaine de corvette George Schober, troisième à partir de la droite dans la rangée arrière, est plus tard devenu commandant en second du* Huron.**

le navire pour réduire la pression qui s'exerçait sur la proue. Les Mat 1 Wilberforce et Kendrick se rappellent en avoir profité pour se débarrasser d'un vieux piano désaccordé qui se trouvait dans le mess des matelots et que ceux-ci détestaient singulièrement.

En engageant habilement les machines dans un mouvement de va-et-vient, d'un coté à l'autre, et avec l'aide de la marée montante, le capitaine a réussi à dégager le navire par ses propres moyens. Cependant, le *Huron* ne pouvait prendre de l'erre en avant, car cela faisait entrer l'eau dans le trou de la proue. Le destroyer a donc été remorqué à reculons jusqu'à Sasebo (Japon) par la flotte américaine. À l'approche du port, le capitaine a toutefois exigé que son navire soit tourné vers l'avant. Il a amené le *Huron* à quai par ses propres moyens, par souci de fierté. Le navire a été réparé dans le chantier naval SSK, se rappelle le Capc Schober. « Le *Huron* n'a repris la mer qu'en octobre, avec quatre nouveaux officiers, dont le capitaine. »

Des douzaines de vétérans de la guerre de Corée de la MRC se sont réunis à Gananoque (Ontario) à la mi-septembre pour partager leurs souvenirs. Le Mat 1 Wilberforce, qui a 89 ans et préside l'Association des anciens du NCSM *Huron*, dit que le nombre des participants a diminué au cours des dernières années.

Le Mat 1 Wilberforce, qui est appelé « Le Vieux » (Old Guy) depuis l'époque où il était chauffeur à bord du *Huron*, déclare qu'il commence maintenant à ressentir un peu plus le poids des années, mais que lui et ses amis anciens combattants continuent d'évoquer la guerre de Corée comme étant une des périodes les plus importantes de leur vie. Comme chez les vétérans d'autres guerres, leurs souvenirs les plus chers ne concernent pas les batailles, mais plutôt les rapports qu'ils ont eus avec la population locale, surtout avec les enfants, quand ils allaient à terre pour apporter des fournitures spéciales et de l'espoir. « Les Sud-Coréens nous adoraient, de dire le Mat 1 Wilberforce. Nous ne comprenions rien de ce qu'ils disaient, mais nous pouvions lire leurs sentiments sur leur visage. »

Cette année marque le 60e anniversaire du retour de Corée des navires de la MRC. Celle-ci accueillera un bâtiment de la marine sud-coréenne au port de Montréal en novembre pour commémorer l'amitié historique durable engendrée durant la guerre.

NCSM *Winnipeg*:

Ses importantes contributions à l'OTAN en Europe

Par l'enseigne de vaisseau 1er classe Jamie Tobin

Le commandant du NCSM* Winnipeg*, le capitaine de frégate Pascal Belhumeur, à droite, et le second, le capitaine de corvette Kevin Whiteside, sur l'aileron de la passerelle du navire.

L'équipage du navire canadien de Sa Majesté (NCSM) *Winnipeg* a été déployé dans le cadre de l'opération Reassurance il y a environ quatre mois et a eu jusqu'à maintenant un parcours remarquable, et ce, tout en apportant d'importantes contributions aux mesures de renfort mises en œuvre par l'OTAN en Europe.

« La devise du navire est *Un avec la force de plusieurs* et grâce à cette force, nous avons prouvé à nos collègues de l'OTAN que nous étions de précieux collaborateurs aux opérations interalliées », a expliqué le capitaine de frégate Pascal Belhumeur, commandant du NCSM *Winnipeg.*

Le navire, qui a quitté le port le 15 juin avec à son bord le détachement d'un hélicoptère CH-124 Sea King, une équipe du renseignement embarquée, 15 membres de la Réserve navale et la première équipe d'arraisonnement de navires renforcée (EANR) de la Marine royale canadienne (MRC), constitue la première frégate de la classe Halifax modernisée à être déployée outre-mer à partir d'Esquimalt (C.-B.)

Le navire a d'abord longé la côte Ouest avant d'emprunter le canal de Panama le 28 juin. De part et d'autre du canal, l'équipage du navire a mené des activités de surveillance à l'appui de l'opération Caribbe, la campagne multinationale contre le trafic illicite dans la mer des Caraïbes et dans l'Est de l'océan Pacifique.

« Pour moi, un ancien officier de navigation, la traversée du canal de Panama a été un moment mémorable et une belle façon de donner le coup d'envoi à ce déploiement », a déclaré le capitaine de corvette Kevin Whiteside, commandant en second du NCSM *Winnipeg*.

Au cours de la traversée de l'Atlantique, le NCSM *Winnipeg* a officiellement pris la relève du NCSM *Fredericton* en assumant le contrôle de l'opération Reassurance. Le navire est passé par le détroit de Gibraltar et s'est joint au 2e Groupe maritime permanent de l'OTAN (SNMG2) à Palma de Mallorca, en Espagne, le 15 juillet.

Pendant l'été, le NCSM *Winnipeg* a relevé, avec cinq autres navires en provenance de l'Allemagne, de l'Espagne, de l'Italie et des États-Unis, du

Photos : Cpl Stuart MacNeil

***Ci-dessus : Des membres d'équipage réagissent à des situations d'urgence simulées dans le centre de contrôle des avaries du NCSM* Winnipeg.**

***À gauche : Des marins préparent un câble de remorquage à bord du NCSM* Winnipeg.**

commandement opérationnel du navire allemand Hamburg. Le groupe a mené l'opération Active Endeavour (OAE), une mission de l'OTAN qui a pour objectif d'accroître la connaissance de la situation maritime afin de détecter et de décourager le terrorisme dans la mer Méditerranée.

Dans le cadre de l'OAE, le NCSM *Winnipeg* a interpelé plus de 135 navires et a demandé la participation de l'EANR pour deux approches. Il s'agissait des deux premières interventions de l'équipe dans un contexte opérationnel.

« Nous étions le navire de référence du commandant du SNMG2 dans la mer Méditerranée parce que nous faisions constamment preuve d'efficacité dans l'accomplissement de tâches exigeantes », a dit le Capf Belhumeur.

Le navire a quitté le SNMG2 à la fin du mois d'août et s'est dirigé vers l'ouest en empruntant le détroit de Gibraltar jusqu'à Porto, au Portugal, où il a intégré le 1er Groupe maritime permanent de l'OTAN (SNMG1), un groupe dirigé par le Portugal, pour mener des patrouilles et des exercices dans l'océan Atlantique.

À la mi-septembre, le navire s'est retiré brièvement des opérations pour se rendre, par la Tamise, jusqu'à Londres, en Angleterre, et représenter le Canada au *Defence and Security Equipment International* (DSEI), le plus important salon international de l'industrie de la défense. Au DSEI, l'équipage du NCSM *Winnipeg* s'est joint à des représentants du gouvernement du Canada et des partenaires de l'industrie de la défense pour présenter les capacités améliorées d'une frégate modernisée.

À la fin septembre, le NCSM *Winnipeg* a rejoint le SNMG1 dans la mer Baltique pour participer à l'étape finale de l'opération Northern Coasts. Puis, en octobre, l'équipage a réintégré le groupe opérationnel pour participer à l'exercice Joint Warrior, qui l'a opposé au groupe opérationnel de la Flotte canadienne de l'Atlantique composé du NCSM *Athabaskan*, du NCSM *Halifax*, du NCSM *Montréal* et du sous-marin de Sa Majesté *Windsor*.

« Notre engagement l'un envers l'autre était restreint, mais nous avons aimé travailler avec nos collègues de la Flotte canadienne de l'Atlantique, a précisé le Capc Whiteside. Nous étions ravis de voir des visages familiers. »

Mine de rien, au milieu de toute cette effervescence, la mission du navire est déjà à moitié terminée. Le NCSM *Winnipeg* demeurera au sein du SNMG1 et participera à l'exercice Trident Juncture et continuera de mener des patrouilles partout en Europe.

« Nous avons tous hâte de revenir au pays au début de 2016, mais entretemps, nous continuerons de représenter fièrement le Canada dans les opérations interalliées et d'assurer la réussite de la mission », a déclaré le Capf Belhumeur.

À droite : L'enseigne de vaisseau de 1re classe Matt Baker prend un relèvement.

En bas : L'Équipe renforcée d'arraisonnement des navires du NCSM* Winnipeg *monte à bord d'un navire marchand dans la mer Méditerranée.

La matelot de 3e classe Yvette Yong participe à une compétition aux Jeux mondiaux militaires.

Une championne de taekwondo de la Marine ÉMUE PAR UN SOUTIEN INDÉFECTIBLE

Par Darlene Blakeley

Bien qu'elle soit une compétitrice de taekwondo de renommée mondiale, la matelot de 3e classe Yvette Yong est émue par le soutien indéfectible qu'elle reçoit de la part de ses collèges de la Marine royale canadienne (MRC).

La Mat 3 Yong, communicatrice navale du NCSM *York*, la division de la Réserve navale de Toronto, cumule ces fonctions de réserviste à temps partiel et de cuisinière civile dans un restaurant de Toronto, tout en suivant un horaire chargé de compétitions partout au monde.

L'été dernier, la Mat 3 Yong a participé aux Jeux panaméricains de Toronto; elle s'est classée cinquième dans la catégorie des femmes de poids de moins de 46 kg. « Ce fut l'une des expériences les plus mémorables de ma vie et je suis reconnaissante d'avoir pu y participer, surtout dans mon propre pays, a-t-elle affirmé. Même si j'ai vécu une défaite déchirante lors du match pour la médaille de bronze, je n'aurais pu demander mieux. Après toutes mes années de taekwondo, j'ai vraiment senti que j'étais appuyée par tout le monde cette journée-là, et c'est tout ce dont j'avais besoin. »

Elle a ajouté qu'elle était surprise de voir dans la foule autant d'uniformes blancs de la marine provenant du NCSM *York*. « J'étais particulièrement fière de faire partie de la Marine royale canadienne et de représenter mon pays sur la scène mondiale à titre d'athlète et de militaire. Aucun mot ne peut décrire ce que j'ai ressenti en voyant derrière moi mon commandant et mon unité lors de mes matchs. C'était une expérience inoubliable. Je suis très reconnaissante. »

La Mat 3 Yong a découvert le taekwondo lorsque ses parents ont voulu l'inscrire dans une école de kung-fu afin qu'elle suive les traces de son père. Il avait déjà été instructeur de kung-fu en Malaisie.

« Malheureusement, mes parents n'ont pas trouvé d'école de kung-fu dans les environs, alors ils m'ont inscrite à des cours de taekwondo. J'ai suivi mon premier cours le jour de mon inscription et j'ai participé à ma première compétition lorsque j'avais seulement 10 ans. Je

n'oublierai jamais l'exaltation que j'ai ressentie dans le ring. Mon amour pour le taekwondo venait de naître. »

La mère de la Mat 3 Yong était athlète également; elle pratiquait l'athlétisme dans sa ville natale de Sarikei, en Malaisie. « Elle m'a toujours dit que je lui faisais penser à elle-même. Lorsqu'elle était jeune, elle était tout aussi passionnée de sport », a ajouté la Mat 3 Yong.

Elle a deux sœurs, Yvonne et Ysanne. « Ma grande sœur Yvonne me taquine toujours en me disant que je lui ai volé toutes ses qualités athlétiques en plus d'avoir les miennes. Même si elle n'est pas une athlète, elle m'appuie toujours dans tous les aspects de ma carrière et je lui en suis reconnaissante. Ma plus jeune sœur Ysanne est une danseuse née et elle participe activement à des compétitions de danse. À ma surprise, elle est aussi très bonne dans d'autres sports et elle s'est inscrite à la lutte à l'école. »

La Mat 3 Yong s'entraîne deux fois par jour, soit en musculation le matin et en taekwondo le soir. Trouver l'équilibre entre l'entraînement, les compétitions, les voyages et ses emplois à titre de réserviste dans la Marine et de cuisinière est l'une des choses les plus ardues qu'elle a eu à faire au cours de sa carrière athlétique. « Grâce au soutien et à la compréhension incroyables de mon port d'attache de la Marine et d'Asada, le restaurant dans lequel je travaille, j'ai le privilège de pouvoir faire tout ce qu'il faut pour mon entraînement et mes compétitions. »

La Mat 3 Yong affirme que sa motivation provient de son amour du taekwondo, des gens qui la soutiennent et des liens qu'elle a établis avec les gens du milieu du taekwondo. « Les amitiés que j'ai tissées avec d'autres athlètes de partout dans le monde sont précieuses; certaines de mes meilleures amies sont mes anciennes compétitrices. »

Parmi ses réussites les plus mémorables en taekwondo, notons sa médaille d'or, son titre de JPU et de meilleur esprit combatif aux Internationaux des É.-U. de 2009 ainsi que sa médaille d'or et son titre de JPU aux Jeux militaires mondiaux de 2011. Ses plus récents succès, en plus des Jeux panaméricains de 2015, sont sa médaille de bronze aux Internationaux d'Australie en 2015, sa médaille d'argent aux Internationaux de Colombie en 2015 et sa médaille d'or aux Internationaux d'Argentine en 2015.

En début septembre, elle s'est entraînée pendant une semaine à Cuba avant de participer à une compétition au Mexique.

La Mat 3 Yong sait qu'elle devient une ambassadrice de la MRC lorsqu'elle compétitionne ailleurs dans le monde. « L'un de mes titres dont je suis la plus fière est réserviste de la Marine canadienne, ajoute-t-elle. Je me souviens de mon combat aux Jeux panaméricains. Des gens parlaient déjà des membres de la MRC qui viendraient me soutenir. Avant de descendre de l'autobus des athlètes, j'ai aperçu quelques matelots et j'étais si fière. Cela m'a donné l'occasion de parler de la vie militaire et de la Marine en particulier avec mes amis, mes entraîneurs et les Canadiens en général qui n'ont pas souvent l'occasion d'en apprendre davantage sur leurs forces militaires. »

Alors que son horaire demeure bien rempli dans les mois à venir, la Mat 3 Yong veut que tout le monde connaisse le bonheur d'avoir des rêves et ce qu'il faut pour les réaliser. « Je m'efforce toujours de faire de mon mieux, et il s'agit d'une autre de mes motivations. Je veux enseigner aux autres qu'il est bien de se fixer des objectifs et que, même si la voie à suivre ne sera pas facile, on peut y arriver avec des efforts et du dévouement. »

La Mat 3 Yong en est la preuve vivante.

Photos : Gracieuseté du Lcol Nathalie Birgentzlen

En haut : La matelot de 3e classe Yvette Yong montre son uniforme des Jeux panaméricains. En bas : La matelot de 3e classe Yvette Yong, à droite, aux côtés de collègues réservistes du NCSM* York*, après avoir concouru aux Jeux panaméricains.

De nouveaux commandants prennent la barre

Cet été, la Marine royale du Canada (MRC) a accueilli deux nouveaux commandants de formation. Le contre-amiral Gilles Couturier a pris le commandement des Forces maritimes du Pacifique en remplacement du Cam Bill Truelove, et le commodore Marta Mulkins a pris celui de la Réserve navale en remplacement du Cmdre David Craig.

Photo : Mat 1 Zachariah Stopa

Le contre-amiral Gilles Couturier assume le commandement des Forces maritimes (Pacifique).

Cam Couturier

Fort de 32 ans de service dans la MRC, le Cam Couturier a récemment occupé le poste de directeur général, Politique de sécurité internationale, au Groupe des politiques du sous-ministre adjoint. Il a aussi été directeur général de la planification de l'état-major interarmées stratégique et commandant de la composante maritime de l'opération Podium dans le cadre des Jeux olympiques de 2010 à Vancouver. Il a servi à bord de navires des flottes de la côte est et ouest. De 2005 à 2007, il a commandé le NCSM *Fredericton* et a été déployé sur la côte africaine pour l'opération Chabanel, qui a mené à la saisie de 22,5 tonnes de hachisch en transit vers la côte est du Canada.

« J'aurai l'honneur et le privilège de diriger les Forces maritimes du Pacifique et la Force opérationnelle interarmées du Pacifique ainsi que de travailler avec une équipe talentueuse et dévouée en vue de produire et d'opérer une force maritime équilibrée et polyvalente à l'appui des opérations canadiennes de sécurité à l'échelle nationale et internationale », a expliqué le Cam Couturier.

Le commandant des Forces maritimes du Pacifique commande aussi la Force opérationnelle interarmées du Pacifique. En tant que commandant des Forces maritimes du Pacifique, il est responsable de la sécurité maritime dans le Pacifique Nord. À titre de commandant de la Force opérationnelle interarmées du Pacifique, il est responsable de toutes les opérations des Forces armées canadiennes en Colombie-Britannique et dans les approches maritimes et aériennes ouest de la province ainsi que de la région de recherche et sauvetage de Victoria, qui englobe le quadrant nord-est de l'océan Pacifique, le territoire du Yukon et la province de la Colombie-Britannique.

Photo : Mat 1 Zachariah Stopa

Le commodore Marta Mulkins assume le commandement de la Réserve navale.

Cmdre Mulkins

Durant ses 30 années de service à titre de membre de la réserve navale, le Cmdre Mulkins a été la première femme canadienne à commander un navire de défense côtière. Elle a aussi commandé le NCSM *Kingston* et la division de la Réserve navale du NCSM *Carleton*. De plus, elle a été déployée à Kaboul, en Afghanistan, pendant six mois dans le cadre de l'opération Argus, l'équipe consultative stratégique des Forces canadiennes en Afghanistan.

« Je suis reconnaissante d'avoir la chance de prendre le commandement de la Réserve navale, a affirmé le Cmdre Mulkins. Je tiens à remercier le Cmdre Craig pour son leadership des dernières années. Les efforts qu'il a déployés et son dévouement sauront m'inspirer dans mon nouveau poste de dirigeante de la Réserve navale. »

La Réserve de la MRC est composée de 24 divisions réparties de St John's (T.-N.-L.) à Victoria (C.-B.) en passant par Québec, où elle a son quartier général. Elle fournit des marins formés en vue d'opérations des Forces armées canadiennes à terre, en mer ou à l'étranger. Les réservistes de la Marine servent généralement à temps partiel, les soirs et les fins de semaine, tout au long de l'année, et ils peuvent aussi choisir de servir à temps plein.