Le bulletin d'actualité nationale de la Marine royale canadienne

La Vigie

Vol. 10, Nº 3 Été 2016

www.navy-marine.forces.gc.ca

Développement de compétences et du respect avec des partenaires internationaux

Défense nationale National Defence

Canada

Le NCSM **Fredericton** *quitte Málaga, en Espagne, après une visite portuaire, à la fin du mois de mai.*
Photo : Cpl Anthony Chand

Développement de compétences et du respect avec des partenaires internationaux

Par Darlene Blakeley

Que ce soit en travaillant avec l'Espagne en Méditerranée, en envoyant des officiers de marine en visite de liaison en Tunisie ou en navigant avec 26 autres pays lors d'exercices tels que le RIMPAC, la Marine royale canadienne (MRC) continue de développer et de renforcer des alliances avec des marines aux vues similaires tout en explorant des relations avec de nouveaux partenaires.

Dans le contexte du plan d'engagement mondial du ministère de la Défense nationale et des Forces armées canadiennes, la MRC convient qu'elle doit maintenir des relations traditionnelles et tenter de se faire de nouveaux partenaires, y compris parmi ceux qui font face à des situations instables ou avec qui des tensions peuvent exister.

« Pour la MRC, l'excellence des opérations en mer pivote autour d'un réseau de fortes relations cultivées avec nos alliés et partenaires au pays et à l'étranger », déclare le vice-amiral Ron Lloyd, commandant de la MRC. « La coopération stratégique nous assure que nos forces seront capables de travailler l'une avec l'autre lors de missions dont la nature est de plus en plus conjointe et pangouvernementale. »

Il explique que ces relations sont fondées et nourries non seulement par des exercices en mer complexes et réalistes, mais aussi par des arrangements qui permettent l'échange de personnel, le partage d'information et de renseignements, la collaboration en recherche et développement maritime, le développement collectif de nos tactiques et la collaboration pour définir les exigences futures et l'acquisition de capacités.

« Les forces maritimes fournissent au gouvernement un moyen militaire unique et efficace par lequel son influence et son leadership peuvent être projetés sur une base régulière », souligne le Vam Lloyd. « Les mêmes attributs qui fournissent aux gouvernements une large gamme d'options pour prévenir ou restreindre un conflit leur permettent aussi d'être des instruments idéaux dans leurs efforts diplomatiques nationaux. »

La MRC dirige un engagement global en prenant part à des activités qui soutiennent les intérêts internationaux du Canada, y compris des opérations et des exercices, des visites de ports, des échanges de personnel, de la formation, des conférences et des symposiums. Ces activités aident à développer des

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 Ron Lloyd. 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 : Le NCSM *Fredericton* (à droite) navigue dans la mer Noire en compagnie de navires alliés. Photo : Cplc Sebastian Allain

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

relations et une expertise régionale pour développer à la fois une capacité de sécurité et une interopérabilité avec nos partenaires et alliés en mer. Elles soutiennent aussi l'engagement régional et permettent des déploiements avancés qui contribuent à l'état de préparation stratégique de la MRC dans les zones sensibles maritimes.

La capacité de comprendre et d'accéder aux capacités avancées de nos alliés permet à la MRC de maintenir un avantage opérationnel compétitif dans un environnement de sécurité maritime changeant, tout en demeurant prête à contrer les forces qui agissent contre nos intérêts.

Des activités récentes qui retiennent l'attention comprennent le RIMPAC, le plus grand exercice maritime international au monde, et la Conférence navale interaméricaine qui a eu lieu à Halifax en juin, où les marines des Amériques se sont rencontrées pour discuter de la façon de travailler ensemble pour faire face aux défis actuels et futurs.

« Nos marins et nos navires sont idéalement adaptés pour visiter et s'engager avec d'autres pays et leurs marines afin de promouvoir la sécurité et les intérêts nationaux du Canada », explique le Vam Lloyd. « Cet engagement aide à développer des compétences pratiques dans une compréhension et un respect mutuels. »

Engagement avec la Tunisie

L'engagement de la MRC avec des partenaires émergeant a été mis en lumière en février lorsque trois officiers de marine se sont rendus en Tunisie pour effectuer une visite de liaison auprès de la marine tunisienne.

« Cette visite nous a permis d'interagir avec la marine tunisienne et de comprendre ses capacités et ses pratiques de mise sur pied de la force, et de voir comment les deux marines pourraient bénéficier d'un échange de personnel, de formation et des meilleures pratiques », déclare le capitaine de corvette Wil Lund, qui a passé cinq jours à Tunis, en Tunisie.

Comme plusieurs autres relations binationales, des occasions d'engagement, des exercices et des échanges de personnel à petite échelle peuvent aider à la fois la MRC et la marine tunisienne, selon le Capc Lund.

« L'initiative d'engagement global de la MRC est centrée sur le renforcement de la défense militaire et des relations de sécurité avec des nations clés », explique-t-il. « Dans cet esprit, l'établissement d'une relation militaire avec la Tunisie démontre à la fois le soutien du Canada au gouvernement démocratique relativement nouveau de la Tunisie, tout en faisant la promotion de la stabilité et de la sécurité dans cette région trouble. »

En mai, le Canada a amorcé un partenariat avec la Tunisie pour l'aider à combattre le terrorisme.

Le Capc Lund précise que les Forces armées canadiennes (FAC) sont déjà engagées auprès de plusieurs autres nations d'Afrique en vue de promouvoir la sécurité et la stabilité dans une vaste région. « La MRC continuera de jouer son rôle au soutien de l'initiative d'engagement global primordial du gouvernement du Canada. Si d'autres pays sont identifiés pour être inclus dans cette initiative, nous sommes "Toujours là, toujours prêts" ».

Relations avec des partenaires de la Méditerranée

Ce printemps, en Méditerranée, les membres de l'Équipe d'arraisonnement spécialisée de la MRC du navire canadien de Sa Majesté (NCSM) *Fredericton* et deux marins canadiens affectés à l'élément de commandement et contrôle des opérations spéciales (SOCCE) de l'opération Active Endeavour de l'OTAN, ont travaillé avec les marines de l'Espagne, de l'Italie et du Maroc durant un exercice des forces d'opération spéciales (FOS) effectué dans le cadre d'une escale au port de Casablanca au Maroc.

Selon le capitaine de frégate James Strickland de la MRC, qui commande le SOCCE depuis décembre 2015, le scénario était basé sur un navire-cible (NCSM *Fredericton*) soupçonné de transporter des armes illégales. Le scénario a été considéré comme un « arraisonnement avec résistance », c'est-à-dire que l'équipage du navire s'opposait activement à la tentative de l'OTAN et du Maroc d'arraisonner le navire. Les équipes des forces d'opérations spéciales du Maroc et de l'Espage ont effectué l'arraisonnement initial et appelé l'Équipe d'arraisonnement spécialisée du Canada pour qu'elle effectue des recherches et d'autres tâches.

« Un des objectifs principaux était de faciliter les relations entre les FOS de l'OTAN et les forces partenaires afin d'établir des conditions pour une relation à long terme », précise le Capf Strickland. « Ceci fait partie du développement de la capacité en matière de sécurité maritime de l'OTAN avec des partenaires du Dialogue méditerranéen (un forum de coopération en l'OTAN et sept pays de la

La photo est une gracieuseté de l'Armée de Mer Tunisienne

Des marins canadiens échangent des casquettes avec un membre de la marine tunisienne lors d'une visite récente.

Méditerranée) comme le Maroc. »

Il a ajouté que l'exposition multinationale est essentielle au développement de capacités. « Des occasions comme cet exercice sont inestimables à la maturation de l'Équipe d'arraisonnement spécialisée. Plusieurs ont endossé l'axiome "s'entraîner par l'action"; ainsi, le travail côte à côte de l'OTAN et des nations partenaires est un grand pas en avant. »

Le Capf Strickland suggère que chaque nation de l'OTAN saisisse l'occasion de s'engager avec d'autres pays. « Dans la préparation et l'exécution de cet exercice, l'Espagne et le Canada ont déployé des efforts substantiels pour s'assurer que cet exercice soit couronné de succès. »

Photo : Cpl Brent Kenny

Le NCSM* Vancouver *quitte Esquimalt, en C.-B., à la mi-juin, pour participer à l'exercice Rim of the Pacific (RIMPAC), le plus grand exercice maritime international au monde.

Échanges réciproques

Depuis 2010, plus de 150 marins ont participé au programme REGULUS, qui favorise les échanges avec les marines partenaires dans le monde entier, en offrant des possibilités de formation uniques et en exposant les marins canadiens aux diverses cultures des marines de nos alliés. Tout en perfectionnant les compétences des marins, le programme REGULUS aide également à resserrer les relations avec les pays alliés.

Le Canada est actuellement l'un des dix pays participants au programme, au même titre que l'Australie, le Chili, la France, l'Irlande, la Nouvelle-Zélande, le Pérou, le Portugal, le Royaume-Uni et les États-Unis.

« Cette interopérabilité croissante est essentielle au maintien d'une marine mondialement reconnue », affirme le lieutenant de vaisseau Arthur Halpenny, ancien coordonnateur du personnel du programme REGULUS. « La MRC est maintenant plus souple et plus apte à mener des opérations avec les marines partenaires, car le programme permet non seulement d'établir des relations au niveau des candidats, mais également au niveau de l'état-major. »

Initialement mis en œuvre pour permettre l'affectation en mer d'un plus grand nombre de marins de la MRC durant une période marquée par une réduction des possibilités d'affectation en mer en raison de l'exécution du programme de modernisation de la classe Halifax, le programme REGULUS prend désormais une orientation nouvelle. Le succès éclatant du programme a montré son potentiel à résoudre certains problèmes actuels en matière de capacité et permettre à la MRC de maintenir son excellence opérationnelle.

Le programme REGULUS continuera d'envoyer des marins de la MRC à l'étranger pour leur instruction, leur perfectionnement et leur expérience en mer pendant cette vaste et intense période de modernisation et d'acquisition au sein de la flotte.

En résumé, aucun pays ne peut assurer sa défense et l'atteinte de ses objectifs de sécurité tout seul. Dans l'environnement actuel, les relations, la coopération et la transparence sont des éléments essentiels si l'on veut améliorer la sécurité dans le monde et réduire les menaces et l'instabilité. La MRC continuera de maintenir ses forts liens avec les alliés traditionnels tout en recherchant à établir des relations stratégiques avec des pays nouveaux et émergents dont peuvent bénéficier tous les partenaires.

Photo : Cpl Anthony Chand

Des membres de l'équipe d'arraisonnement du NCSM* Fredericton *participent à un exercice multinational dans la mer Méditerranée.

L'équipe de la logistique contribue à la coordination d'un déploiement outremer réussi

Par le lieutenant de vaisseau Tim Woodworth

« L'une des clés du succès dans les opérations expéditionnaires est le maintien en puissance des forces. La capacité de mener des opérations efficacement pour un navire de guerre dépend entièrement du soutien logistique » souligne le capitaine de frégate Trevor MacLean, commandant du Navire canadien de Sa Majesté *Fredericton*.

Le *Fredericton* et son équipage d'environ 250 personnes participent actuellement à une mission de six mois avec 2e Groupe maritime permanent de l'OTAN (SNMG2), dans le cadre de l'opération Reassurance.

Aux côtés des autres navires du SNMG2, le *Fredericton* a participé aux exercices et aux patrouilles dans la mer Méditerranée. Le 1er avril, le SNMG2 s'est rendu dans la mer Égée pour procéder à la surveillance, à la reconnaissance et au suivi de la traversée de réfugiés. (Le navire est retourné dans la mer Méditerranée à la fin avril). La planification, l'entraînement et les préparatifs pour y arriver étaient importants et exhaustifs. Une partie de la réussite du *Fredericton* repose sur les efforts acharnés du personnel de la logistique.

Les besoins en logistique d'une opération sont nombreux, notamment « l'acquisition fréquente de rations pour l'équipage, le transfert rapide de pièces d'équipement cruciales du Canada et le mouvement sécuritaire et efficace du personnel pour entrer et sortir du théâtre », explique le Capf MacLean.

Les préparatifs ont commencé avant que le navire quitte son port d'attache à Halifax, en janvier. La section de logistique du *Fredericton* et les unités de soutien ont approvisionné le navire à Halifax. Puis, l'équipe de Soutien de logistique avancé (SLA) a pris les commandes. Entre autres, l'équipe coordonne toutes les visites portuaires de la mission.

« Nous sommes une petite équipe pouvant se réinstaller n'importe où dans le monde sans préavis », explique le lieutenant de vaisseau Ian Cross, commandant du SLA. « Nous nous occupons de tous les services que le navire recevrait à quai, sur une échelle beaucoup plus petite. »

Dans sa planification, l'équipe doit tenir compte de tout : barrières linguistiques, différences culturelles, visas, etc. La plupart de ces tâches sont habituelles, mais certaines sont plus inusitées. Par exemple, organiser une cérémonie commémorative à un cimetière à la baie Souda, où sont inhumés cinq membres de l'Aviation royale du Canada.

L'équipe de logistique est essentielle aux opérations quotidiennes du navire, que ce soit pour maintenir le moral ou mener d'autres fonctions essentielles.

« Leur efficacité peut déterminer l'issue d'une situation opérationnelle, puisqu'elle peut décider si un capteur ou une arme peut reprendre du service en quelques minutes ou en quelques heures », déclare le Capf MacLean.

Le SLA anticipe toujours ce qui viendra et se prépare aux prochaines visites portuaires. L'équipe gère le calendrier des escales prévues, mais elle doit également être prête à réagir aux changements. « Il faut prévoir les imprévus », souligne le Ltv Cross.

Pendant le déploiement, l'équipe de SLA reste en contact avec l'équipe de logistique à bord pour coordonner les efforts.

« Dans le cadre des missions de l'OTAN et d'autres déploiements du genre, l'équipe de SLA collabore avec les agents locaux, les responsables des douanes et souvent l'ambassade pour veiller au mouvement harmonieux du personnel et des cargaisons », explique le Ltv Crystal Chenell, officier de logistique principal du *Fredericton*. « L'équipe arrive habituellement dans le prochain port une semaine à l'avance pour transmettre des renseignements au navire sur le poste de mouillage, le lieu et les autres points à savoir. »

Lorsque le *Fredericton* arrive au port, une équipe du navire composée du chef cuisinier, d'un technicien principal d'approvisionnement et d'un adjoint au médecin, entre autres, entame un processus mouvementé. Parmi les tâches dont il faut s'occuper : l'inspection des rations, l'élimination de l'eau de cale, la location de véhicules et les livraisons en provenance du Canada. Le reste de l'équipage forme de longues queues, du navire jusqu'au quai, pour transporter les nouvelles fournitures jusqu'à l'intérieur du navire. Ces activités contribuent à un ravitaillement efficace et productif.

Lorsque le navire quitte le port, l'équipe de SLA se rend à la prochaine destination – et reprend tout du début.

Le matelot-chef Tammy Roberts, steward à bord du NCSM* Fredericton*, découpe un melon pour un centre de table.

Photo : Cpl Anthony Chand

Prêts pour LA TEMPÊTE

Départ de l'équipe d'arraisonnement spécialisée du NCSM Fredericton *participant à un exercice multinational dans la mer Méditerranée.*

Par Darlene Blakeley

« Prêts pour la tempête »

C'est la devise du nouveau Groupe des opérations tactiques maritimes (GOTM) de la Marine royale canadienne (MRC), qui reflète pleinement l'intention d'une équipe formée pour exécuter des opérations d'interdiction maritimes dans un environnement à haut risque.

En mettant de plus en plus l'accent sur les opérations dans les régions côtières et le potentiel des adversaires à exploiter le domaine maritime, la MRC continue de faire face à un environnement maritime dynamique et complexe en évolution, selon le capitaine de corvette Wil Lund, commandant du GOTM.

« En créant le GOTM », affirme-t-il, « la MRC a franchi les premiers pas importants pour doter les navires déployés d'une capacité de protection des forces, aussi bien que la capacité d'exécuter indépendamment des arraisonnements entravés avancés. Le Group peut aussi s'intégrer aux forces du Commandement des Forces d'opérations spéciales du Canada afin de fournir un soutien aux arraisonnements entravés. »

À l'heure actuelle, certains bâtiments de la MRC maintiennent une équipe d'arraisonnement des navires (EAN) composée de membres d'équipage du navire qui effectuent ces tâches en plus de leurs tâches principales à bord. Même si les EAN traditionnelles sont capables d'effectuer des arraisonnements entravés limités, les menaces en expansion nécessitent une équipe capable de faire face à un nouveau niveau de risque. Le GOTM a été créé pour répondre à ce besoin.

Le GOTM forme des équipes d'arraisonnement spécialisées pour lesquelles les opérations d'arraisonnement et de protection de la force constituent une tâche à plein temps.

« Ces équipes sont spécialement entraînées pour utiliser un large éventail de tactiques », explique le Capc Lund. « Il en résulte que les unités ayant cette nouvelle capacité seront capables de confronter plus efficacement les menaces. »

Les candidats potentiels pour le GOTM sont des volontaires recrutés parmi les marins, de la Force régulière et de la Force de réserve. Ces candidats passent par un processus de sélection durant lequel leurs attributs mentaux, physiques, émotionnels et psychologiques sont évalués afin de confirmer leur capacité à réussir le cours d'opérateur tactique maritime (COTM) de trois mois.

> ***En créant le GOTM, la MRC a franchi les premiers pas importants pour doter les navires déployés d'une capacité de protection des forces.***

Si les candidats réussissent le processus, ils suivent le COTM où les étudiants sont formés par des méthodes pédagogiques qui combinent l'accompagnement, le mentorat et des scénarios à haut stress basés sur la réalité.

Le cours comprend une série de modules comme le combat corps à corps, la formation médicale avancée, l'identification des dispositifs explosifs de circonstance (IED), les combats rapprochés et le tir tactique.

« Au fur et à mesure que la formation progresse, ces leçons augmentent en complexité et les stagiaires sont mis constamment au défi d'apprendre des compétences essentielles et de les améliorer », rapporte le Capc Lund. « Un scénario réaliste final évaluera toutes les compétences enseignées et validera l'habileté des stagiaires à agir de façon indépendante lors d'opérations. »

Le premier groupe de 13 stagiaires a réussi le COTM en mars 2015; il y a eu deux cours depuis et huit et 12 stagiaires respectivement ont été promus. Une combinaison de nouveaux finissants et de vétérans issus des cours précédents forme les nouvelles équipes d'arraisonnement spécialisées.

Déploiement des équipes d'arraisonnement spécialisées

La MRC a déployé deux équipes

Photos : Cpl Anthony Chand

Des membres de l'équipe d'arraisonnement du NCSM* Fredericton *grimpent sur le côté du navire italien* Aliseo *lors d'un exercice dans la mer Méditerranée.

jusqu'à maintenant avec les navires canadiens de Sa Majesté, respectivement le *Winnipeg* et le *Fredericton*, faisant partie de l'opération Reassurance, le soutien du Canada aux mesures de renfort de l'OTAN en Europe centrale et en Europe de l'Est. Plus récemment, l'équipe du *Fredericton* a participé à un exercice international avec les forces d'opérations spéciales d'Espagne et du Maroc.

L'équipe d'arraisonnement spécialisée canadienne a servi de force de remplacement durant un exercice effectué dans le cadre d'une escale du Groupe de la Force navale permanente de réaction de l'OTAN 2 au port de Casablanca, au Maroc, en mai.

« Il s'agissait d'un rôle bien adapté à leur mission et à leurs capacités », précise le capitaine de frégate James Strickland, un marin canadien participant à l'opération Active Endeavour de l'OTAN qui dirigeait l'élément commandement et contrôle des opérations spéciales durant l'exercice. « Avec une seule répétition, l'équipe d'arraisonnement spécialisée s'est intégrée sans heurts à l'exercice. Les capacités dont l'équipe a fait preuve, en plus du profession-nalisme et des niveaux de compétences individuelles, étaient sans égal. Le personnel de l'Espagne et du Maroc l'a noté et a émis des commentaires à cet effet. »

Il a note également que la préparation de l'équipe d'arraisonnement spécialisée pour l'exercice commençait bien avant que l'équipe monte à bord du navire-cible. « L'activation et le déploiement de l'équipe et de son équipement en Afrique, avec un préavis relativement court, étaient en soi une étape importante dans le perfectionnement de leurs procédures d'opération. »

Le Capf Strickland insiste que des occasions comme cet exercice sont inestimables à la maturation de l'équipe d'arraisonnement spécialisée. « Cela confirme l'idée que l'équipe d'arraisonnement spécialisée de la MRC peut apporter une solide contribution à l'OTAN. Les Canadiens peuvent être fiers du rendement de l'équipe devant nos alliés et partenaires. »

Le Capc Lund ajoute qu'en plus de la capacité tactique, l'équipe fournit la formation sur les armes, le conditionnement physique et la protection de la force à bord du *Winnipeg* et du *Fredericton*. « Globalement, elle a un impact positif sur l'efficacité des navires. »

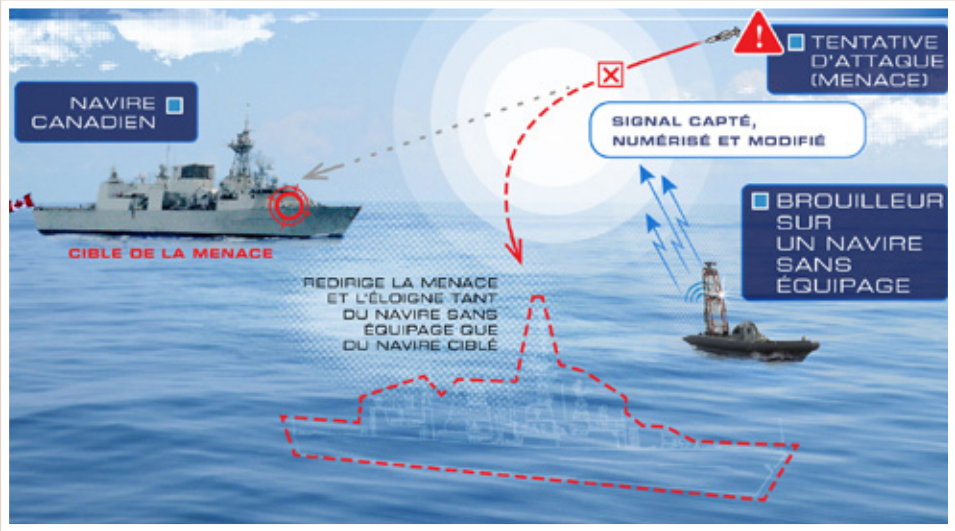
Le nouveau GOTM continuera à fournir aux Forces armées canadiennes et à la MRC l'agilité, la flexibilité et l'expertise tactique nécessaire pour confronter et contrer une variété de menaces dans des environnements opérationnels à haut risque, explique le Capc Lund. « Si l'environnement mondial futur demeure imprévisible, l'inclusion d'équipes d'arraisonnement spécialisées dans l'organisation de la MRC feront en sorte que peu importe ce que l'avenir nous réserve, le GOTM sera prêt pour la tempête. »

Photos : Cpl Anthony Chand

L'équipe d'arraisonnement spécialisée du NCSM* Fredericton *arrive à bord de l'embarcation pneumatique à coque rigide pour grimper sur un navire suspect lors d'un exercice dans la mer Méditerranée.

Rehausser la protection de la Marine contre les menaces modernes

Par Samantha Bayard
Recherche et développement pour la défense Canada



Contrer une menace navale dans le milieu de la défense actuel devient de plus en plus complexe. L'équipe de la section Guerre électronique par radar de Recherche et développement pour la défense Canada (RDDC) a pour objectif de fournir à la Marine royale canadienne (MRC) la technologie nécessaire pour repousser les attaques menées contre sa flotte.

« Le projet cherche à améliorer la défense des navires militaires contre les missiles antinavires modernes », explique Frédéric Arpin, scientifique principal à la Défense pour le projet de RDDC. « Comme les menaces actuelles et futures sont de plus en plus sophistiquées, la MRC a moins de temps pour se défendre. Il est plus difficile d'éloigner des navires la menace dont ils sont la cible, puisque les adversaires disposent de meilleures mesures de protection électronique. »

Un projet à la MRC vise l'évaluation opérationnelle de deux à quatre systèmes. « Il permettra l'achat de brouilleurs commerciaux; ceux que nous avons mis au point sont expérimentaux. Ils ne sont ni robustes ni prêts à être utilisés au combat », explique M. Arpin.

RDDC s'est basé sur les leçons apprises au fil des ans. Les essais et les analyses des données ont fait évoluer la technologie de brouillage au cours des dix dernières années. La première validation du concept s'est déroulée avec un brouilleur à bruit de base pour tester l'effet sur des simulateurs de menace.

« Le brouilleur à bruit était essentiellement passif; nous connaissions la fréquence du simulateur et nous avons généré du bruit », ajoute M. Arpin.

L'étape suivante consistait à mettre au point un brouilleur cohérent à mémoire numérique des fréquences radio (DRFM), capable de cibler les menaces à la fine pointe de la technologie. « Le brouilleur DRFM capte et numérise les impulsions de fréquence radio entrantes transmises par la menace. Il les stocke et retransmet un signal modifié indiquant une fausse cible ayant des coordonnées et une signature différentes », explique M. Arpin. « Cette technologie est une façon judicieuse de vaincre la menace. »

Le brouilleur DRFM est installé sur un bâtiment sans équipage ou un drone, à proximité d'un navire voisin ciblé par la menace. Le brouilleur reçoit les fréquences et peut laisser la menace attaquer le bâtiment sans équipage (protégeant ainsi la cible principale), ou modifier le signal pour éloigner la menace du bâtiment sans équipage et du navire ciblé. Dans les deux cas, on protège les marins à bord des navires voisins.

« Lorsqu'un brouilleur a été proposé, Fred [Arpin] a pensé l'installer sur un bâtiment autonome n'ayant besoin d'aucun opérateur », explique le capitaine de corvette Timothy Bromige, ancien officier d'état-major - Guerre électronique, au Centre de guerre navale des Forces canadiennes.

Le projet fait partie du TAPA, entente du Programme de coopération technique relative aux menaces antinavires. Le TAPA comprend l'échange d'informations scientifiques et techniques de défense et des recherches conjointes regroupant cinq pays : l'Australie, le Canada, les États-Unis, la Nouvelle-Zélande et le Royaume-Uni.

« Le TAPA est vraiment à l'avant-garde, se projetant de cinq à dix ans dans le futur. C'est l'objectif à atteindre », explique le Capc Bromige.

Le TAPA effectue des essais tous les deux ans lors de l'exercice Rim of the Pacific (RIMPAC). C'est l'une des expériences auxquelles on a accordé la plus grande priorité depuis 2006. Le RIMPAC est le plus grand exercice maritime international au monde et regroupe des pays ayant un intérêt commun pour la région de la côte du Pacifique. Il se déroule à partir de l'archipel hawaïen et du Sud de la Californie et constitue une importante occasion d'entraînement et un moyen de renforcer les partenariats interarmées.

« Le RIMPAC est intéressant parce que les navires s'y trouvent déjà. Nous tirons parti de tous les partenaires et biens internationaux. Pour l'un des essais en 2014, nous avions besoin de cinq navires; un du Canada, un de l'Australie et trois des États-Unis. Pour pouvoir effectuer certains essais, il faut un éventail de biens internationaux », dit M. Arpin, responsable national du TAPA à RDDC.

« L'exercice RIMPAC présente des avantages immédiats pour les forces maritimes participantes, explique le Capc Bromige. L'échange de ressources et d'idées qui a lieu entre les forces maritimes est précieux. Ce n'est pas un exercice individuel. Au fil des ans, le travail en équipe et la découverte des besoins et des connaissances de chacun – tout cela en continu –, c'est comme un mariage », ajoute le Capc Bromige.

L'équipe du TAPA mettra le brouilleur à l'épreuve lors du RIMPAC cette année.

Le TAPA effectue des essais tous les deux ans lors de l'exercice RIMPAC.

Première fois en mer

Un nouveau marin raconte son expérience

Photos : MDN

En haut : Le NCSM* Saskatoon *en mer houleuse pendant l'Op Caribbe. À droite : Le lieutenant de vaisseau Linda Coleman à San Francisco, en route pour l'Op Caribbe.

Par le lieutenant de vaisseau Linda Coleman

Que se passe-t-il lorsqu'on apprend à devenir marin dans la Marine royale canadienne (MRC) et qu'on part en mer pour la première fois après avoir passé des années dans l'uniforme de l'Armée canadienne (AC)?

En février, je participais au Programme d'instruction sur l'environnement naval (PIEN) en vue de mon premier déploiement naval à titre d'officier des affaires publiques dans le cadre de l'opération Caribbe, la participation du Canada à la campagne multinationale contre le trafic illicite dans la mer des Caraïbes et dans la zone est de l'océan Pacifique.

Le 1er mars, j'ai terminé le PIEN et je suis partie le lendemain à San Diego (Californie) pour me joindre aux Navires canadiens de Sa Majesté (NCSM) *Saskatoon* et *Edmonton* en vue de la mise en œuvre de l'opération. J'ai à peine dormi les jours précédant mon arrivée, ainsi que les jours suivants. Même si j'avais réussi le PIEN, j'étais à la fois enthousiaste, nerveuse et un peu terrifiée à l'idée de vivre la véritable expérience.

Le PIEN m'avait appris à combattre des incendies et des inondations, mais ne m'avait certainement pas préparée à la vie en mer au quotidien. J'ai communiqué avec tous les marins que je connaissais afin d'obtenir des conseils et des trucs à tous les sujets, de l'étiquette au carré des officiers au type de pyjama à apporter. Par exemple, on m'a suggéré d'apporter un peignoir. Si je n'avais pas posé la question, je ne l'aurais jamais su et j'aurais regretté de ne pas l'avoir apporté. Quels sont les meilleurs conseils que j'ai reçus? Ceux d'apporter des sandales de plage pour la douche, de la lecture, de la musique, un ordinateur portatif avec des films/émissions et une couverture douce en molleton m'ont été très précieux.

Arrivée au NCSM *Saskatoon*, je me suis rendu compte que ma première erreur consistait à avoir apporté trop de vêtements civils (mes proches ne seront pas surpris de cette nouvelle). J'ai heureusement réussi à tout faire entrer dans mon petit casier, situé dans une cabine que je partageais avec trois autres femmes membres de l'équipage qui ont été de fantastiques collègues.

J'accumulais les erreurs. Au cours de

la première semaine, je ne pourrais pas compter le nombre de fois où le capitaine d'armes, le maître de 1re classe Kevin Parent, m'a dit « Madame, vous ne pouvez pas rester ici », « Madame, vous devez porter votre chapeau sur le pont », « Madame, ne marchez pas sur les cordes », et ainsi de suite. J'ai pris comme un compliment le fait qu'il veille sur moi (j'aimais le croire).

J'ai mis du temps à m'habituer aux bruits du navire. Il y avait tant de sons inhabituels, y compris ceux des sifflets, des alarmes et des moteurs. À l'origine, les sifflets étaient utilisés pour donner des ordres sur les navires de guerre lorsque les ordres verbaux ne pouvaient pas être entendus. Les appels à l'aide du sifflet étaient effectués par le manœuvrier; par conséquent, l'instrument est aujourd'hui appelé le sifflet du manœuvrier ou le sifflet de manœuvre. Ces sifflets sont encore pertinents dans la MRC de nos jours, et c'est pourquoi ils se font entendre toute la journée, du réveil au coucher.

Aussi, lorsque j'essayais de dormir, j'entendais un bourdonnement constant. La meilleure façon de le décrire est la suivante : imaginez-vous enfermé dans une petite chambre d'hôtel munie d'un climatiseur très bruyant que vous ne pouvez pas éteindre. Plus tard pendant le déploiement, ce bruit est devenu apaisant, car il signifiait que le navire fonctionnait normalement.

De plus, bien entendu, il y a le mouvement. Les navires de défense côtière (NDC) ne sont pas les plateformes les plus stables et cela ne prend pas grand-chose pour qu'ils se mettent à aller dans tous les sens au gré des vagues. J'ai personnellement trouvé un peu difficile de dormir lorsque la mer était agitée. Prendre une douche constituait également un défi, et j'admets m'être cogné la tête à quelques reprises.

Depuis mon retour, ma famille et mes amis me bombardent de questions concernant le service à bord d'un navire de guerre. J'ai donc décidé de mettre mes réponses sur papier, en espérant qu'elles pourront aider de futurs marins à se préparer à leur première sortie en mer.

As-tu eu le mal de mer?

J'avais vraiment peur d'avoir le mal de mer, j'ai donc apporté toute sorte de timbres et de potions. Oui, j'ai été un peu excessive. Lorsque la mer a commencé à s'agiter, peu après mon arrivée, j'ai patiemment attendu de commencer à me sentir mal et j'ai gardé un « sac à vomi » à portée de main, au cas où. Les membres de l'équipage ne sont pas autorisés à vomir dans les toilettes à bord du navire, car cela risquerait de bloquer les tuyaux. Ils doivent donc vomir soit dans un sac, soit pardessus bord. J'ai attendu et attendu, puis je me suis rendu compte que je n'allais pas être malade. Alléluia! Je n'ai pas le mal de mer. Le pire que j'ai subi est de petits maux de tête. Ma mère a la réputation de ne jamais avoir le mal de mer, même pendant les tempêtes; je tiens peut-être cela d'elle.

***Couchettes du NCSM* Saskatoon.**

Comment était la nourriture?

La MRC est reconnue pour ses excellents cuisiniers, et ceux du NCSM *Saskatoon* sont parmi les meilleurs. La qualité et la variété des repas étaient nettement supérieures à mes attentes. La nourriture était si bonne que même les membres du détachement d'application de la loi de la garde côtière des États-Unis qui étaient à bord de notre navire ont décerné une pièce spéciale à nos cuisiniers à la fin de la mission en précisant que leur nourriture était la meilleure qu'ils avaient mangée pendant l'opération Caribbe, et il s'agissait de leur septième déploiement.

Qu'avons-nous mangé? Steaks, homards, poivrons farcis, poulet au beurre, salades, sandwichs, saumon, tacos, porc effiloché, sauté, côtes levées, dinde, poulet… cela vous donne une idée. Et, bien sûr, il y avait la soupe traditionnelle tous les matins à 10 h et du « duff » (dessert) était servi tous les soirs après le souper. Disons simplement que j'étais très heureuse qu'il y ait un gymnase à bord du navire!

À quoi ressemble une journée typique en mer?

Selon moi, la vie à bord d'un navire est un peu comme le film *Le Jour de la marmotte*. J'ai rapidement compris que j'allais me lever, manger et effectuer les mêmes tâches au même moment précis, chaque jour. On oublie les fins de semaine et les grasses matinées; on effectue toujours les mêmes exercices. Il est également difficile de garder la notion du temps. En mer, tous les jours peuvent ressembler à un lundi. J'ai finalement appris à m'adapter au *Jour de la marmotte* et à apprécier la routine que je m'étais fixée. J'avais particulièrement hâte à mon entraînement quotidien au gymnase, qui est situé derrière le pont sur les NDC. Combien de fois dans une vie aton la chance de s'entraîner en profitant de la vue sur l'océan?

Comment t'entendais-tu avec tes camarades de bord?

Les NDC sont petits, et leur équipage ne compte que 46 membres. J'ai fini par aimer cet aspect de la navigation à bord d'un NDC, en particulier pour ma première fois. C'est beaucoup moins intimidant que de se joindre à une frégate dont l'équipage compte plus de 200 membres.

Les équipages des NDC sont formés de membres de la Force régulière et de

la Force de réserve dont les liens sont normalement très serrés. L'écart est souvent peu marqué entre les officiers et les militaires du rang. C'était le cas à bord du NCSM *Saskatoon*. Je me considère très chanceuse d'avoir fait partie d'un équipage si fantastique et accueillant.

Cela étant dit, le milieu de vie et de travail à bord d'un navire de guerre pendant une longue période est différent d'un milieu normal. Si vous vous sentez mal, vous n'avez littéralement aucune échappatoire, sauf votre couchette avec le rideau tiré qui ressemble un peu à un grand cercueil (et je dis cela positivement). Après avoir dormi sur des lits de camp ou un tas de feuilles dans le bois dans l'AC, attaquée par des moustiques toute la nuit, ma couchette était plutôt luxueuse.

Bien entendu, l'harmonie ne règne pas toujours. J'ai accidentellement jeté le thé d'un camarade lorsque je nettoyais le carré des officiers. Il n'était pas identifié et la date de péremption était dépassée. Malheureusement, il appartenait à une personne, et cette personne était fâchée. La nouvelle s'est répandue et l'incident a été surnommé le « *tea gate* ». L'incident aurait-il pris la même ampleur si nous n'étions au milieu de l'océan avec les mêmes personnes 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, pendant une longue période? Probablement pas. Mais c'est cela, la vie en mer.

Le lieutenant de vaisseau Linda Coleman à bord d'une embarcation pneumatique à coque rigide pendant l'Op Caribbe.

Qu'est-ce qui m'a le plus surprise?

J'ai été très surprise de découvrir l'océan sous un œil nouveau. C'est vraiment beau, parfois même majestueux. Regarder la vie marine, les couchers de soleil et le ciel étoilé est ce que j'ai préféré. J'essayais d'aller dehors à certains moments de la journée pour profiter de tous ces moments.

Je n'oublierai jamais le jour où les vagues étaient si longues qu'on aurait dit que l'océan respirait. À d'autres occasions, l'océan était aussi calme qu'un lac, et nous pouvions y voir des tortues de mer nager. Pour la plupart des marins, cela est anodin. Mais pour moi, qui ai passé la majeure partie de ma carrière dans un bureau à cloisons, cet aspect de la navigation me fascinait. L'océan, l'air frais, le soleil me faisaient sentir saine, heureuse et vivante. Il a été difficile pour moi de retourner dans mon bureau à cloisons après le déploiement.

Dans l'ensemble, comme dans tout déploiement, il y a des points positifs et des points négatifs. Le soutien des miens m'a beaucoup aidé. Mon père, un colonel retraité de l'AC, était particulièrement curieux d'entendre le récit de mes expériences. Il voulait à l'origine s'enrôler dans la MRC, mais, pendant le processus de recrutement, il a découvert qu'il était daltonien. Sa candidature a donc été rejetée. Plus tard au cours de sa vie, il a appris qu'il souffrait de mal de mer intense; quel hasard! « Je n'aurais jamais été capable de faire ce que tu fais; je suis si fier de toi », m'a dit mon père pendant le déploiement. Cette phrase me fait encore monter les larmes aux yeux.

Mon conjoint, qui est également dans la MRC, me consolait parfois les jours où je me sentais déprimée et me disait : « même si le temps semble s'éterniser en ce moment, tu seras un jour capable de regarder en arrière, de constater ton apport et tes réussites avec fierté et d'en garder de précieux souvenirs ». Et il avait raison. Avec du recul, je peux affirmer que mon premier déploiement naval a constitué une expérience incroyable dont je vais me rappeler toute ma vie.

J'ai servi à bord du NCSM *Saskatoon* pendant 51 jours, dans la zone Est de l'océan Pacifique, le long de la côte Ouest de l'Amérique centrale. Il s'agissait d'un déploiement réussi où notre navire, ainsi que le NCSM *Edmonton,* ont contribué à saisir plus de 3 900 kilogrammes de cocaïne ou à en perturber la circulation. J'ai maintenant le sentiment de pouvoir porter avec fierté l'uniforme de la MRC.

Photos : MDN

Le NCSM* Saskatoon *en mer pendant l'Op Caribbe.

Le travail d'équipe, meilleur allié dans la lutte au trafic illicite

Des marins canadiens travaillent avec la Garde côtière des États-Unis pendant l'Op Caribbe

Par le lieutenant de vaisseau
Blake Patterson

Photos : MDN

Un membre du détachement d'application de la loi de la Garde côtière des États Unis (à gauche) travaille en compagnie d'un marin canadien à bord du NCSM* Summerside*, pendant l'Op Caribbe.

Lorsqu'un agent de police intercepte un véhicule et s'avance vers la fenêtre du conducteur, il le fait toujours avec prudence, avec incertitude.

Le Navire canadien de Sa Majesté *Summerside* et un détachement d'application de la loi (LEDET) de la garde côtière des États-Unis (USCG) prennent des précautions semblables en unissant leurs forces lorsqu'ils approchent des navires suspects pendant l'opération Caribbe, la contribution du Canada à la campagne multinationale de lutte contre les organisations criminelles transnationales dans l'Est de l'océan Pacifique et la mer des Caraïbes.

Pendant sa mission de deux mois dans les Caraïbes ce printemps, le *Summerside* a franchi environ 10 000 milles marins et fait des patrouilles dans le but de trouver, de traquer, d'approcher et de visiter des bateaux soupçonnés d'activités criminelles, notamment de trafic de stupéfiants.

« Il faut certainement peser les risques et les récompenses chaque fois que nous approchons un navire », explique l'officier responsable du LEDET de huit personnes à bord du *Summerside* pour mener des opérations d'application de la loi comme l'arraisonnement et la recherche de stupéfiants et autres marchandises de contrebande (pour des raisons de sécurité opérationnelle, les noms des membres du LEDET ne sont pas dévoilés).

Lorsqu'un navire suspect est repéré, le *Summerside* s'approche et les membres du LEDET utilisent une embarcation gonflable à coque rigide (RHIB) pour pouvoir interpeler le maître. Un patron d'embarcation du *Summerside* pilote le RHIB.

Pendant l'approche, les membres du LEDET observent attentivement le bateau, les yeux rivés sur le pont pour déceler tous les aspects de la situation : des objets ou des câbles dans l'eau qui pourraient gêner les hélices, des dangers sur le pont qui pourraient nuire à l'arraisonnement, le mouvement et le nombre de membres d'équipage et toute indication qu'ils sont armés. La réussite dépend lourdement du partenariat entre le patron d'embarcation et le LEDET. Ce dernier doit avoir confiance que le patron saura manœuvrer l'embarcation, tandis que le patron d'embarcation doit savoir que le LEDET le protège pendant qu'il observe les vagues et ajuste la puissance.

« Nous approchons le côté du bateau pour que le LEDET évalue la situation », explique le patron d'embarcation, le matelot-chef Cory Bilodeau. « Je me concentre sur les manœuvres du RHIB – observer la mer, essayer de ne pas trop secouer l'embarcation. »

C'est un travail d'équipe.

« La confiance est primordiale entre l'équipe de commandement d'un navire et celle d'un LEDET », explique le lieutenant de vaisseau Scot Whyte, second du *Summerside*. « Au cours des dix dernières années de participation à

Le détachement d'application de la loi de la Garde côtière des États-Unis à bord du NCSM* Summerside *mène des patrouilles au large du Nicaragua pendant l'Op Caribbe.

Le NCSM* Summerside *contribue à la saisie de plus de 300 kg de cocaïne, le 7 mars 2016, pendant une patrouille au large du Nicaragua dans le cadre de l'Op Caribbe.

ces opérations, cette relation est très solide et une confiance et un profond respect mutuels existent entre les deux organisations. »

Pour bien se préparer aux opérations, les patrons d'embarcation du *Summerside* et le LEDET ont participé à plusieurs séances d'entraînement.

« L'intégration a été harmonieuse », souligne le Ltv Daniel Chamberlain, officier de pont, qui craignait que les deux équipes mettent du temps à bien fonctionner et à bien se comprendre. Après quelques exercices, le LEDET savait pleinement que les patrons d'embarcation canadiens pouvaient manœuvrer avec brio les opérations à quai, les approches et les suivis, pour permettre au LEDET de monter sur un navire suspect au besoin.

Le Ltv Chamberlain rapporte : « C'était une question de détails. La base était là. Nos patrons d'embarcation de RHIB sont exceptionnels. »

Comme un policier qui s'avance vers l'auto, le patron d'embarcation et le LEDET doivent être prêts à réagir, explique l'officier du LEDET. Ils ne peuvent pas savoir si le maître du bateau dit la vérité, s'il y a des drogues ou des fugitifs à bord. La situation peut devenir instable.

« Habituellement, lorsqu'il y a des stupéfiants à bord, il y a des armes, souligne-t-il. Les gens qui transportent les stupéfiants n'ont aucune intention d'abandonner leur investissement considérable. »

Certains équipages vont même jusqu'à saborder leurs navires pour éliminer les preuves, ou ils se défont de la cargaison, en jetant des balles de stupéfiants par-dessus bord pour alléger la charge et tenter de fuir. C'est là que l'équilibre entre le risque et la récompense entre en jeu.

« Il faut décider ce qui est le plus important : la contrebande ou les trafiquants. Si c'est possible, nous voulons les deux. »

Cette année marque la 10e année que le Canada contribue à l'Op Caribbe, pour appuyer l'opération Martillo des États-Unis, un effort multinational dirigé par les États-Unis afin de freiner le trafic maritime et aérien dans l'océan Pacifique et la mer des Caraïbes.

L'opération aide à solidifier les partenariats internationaux avec les pays de l'hémisphère et illustre l'engagement du Canada à appuyer les efforts visant à régler les problèmes de sécurité dans la région. Pendant l'année, la Marine royale canadienne envoie des navires de guerre et l'Aviation royale canadienne envoie des aéronefs CP-140 Aurora des côtes Est et Ouest.

Photos : MDN

Entraînement au maniement des armes à bord du NCSM* Summerside*, pendant l'Op Caribbe.