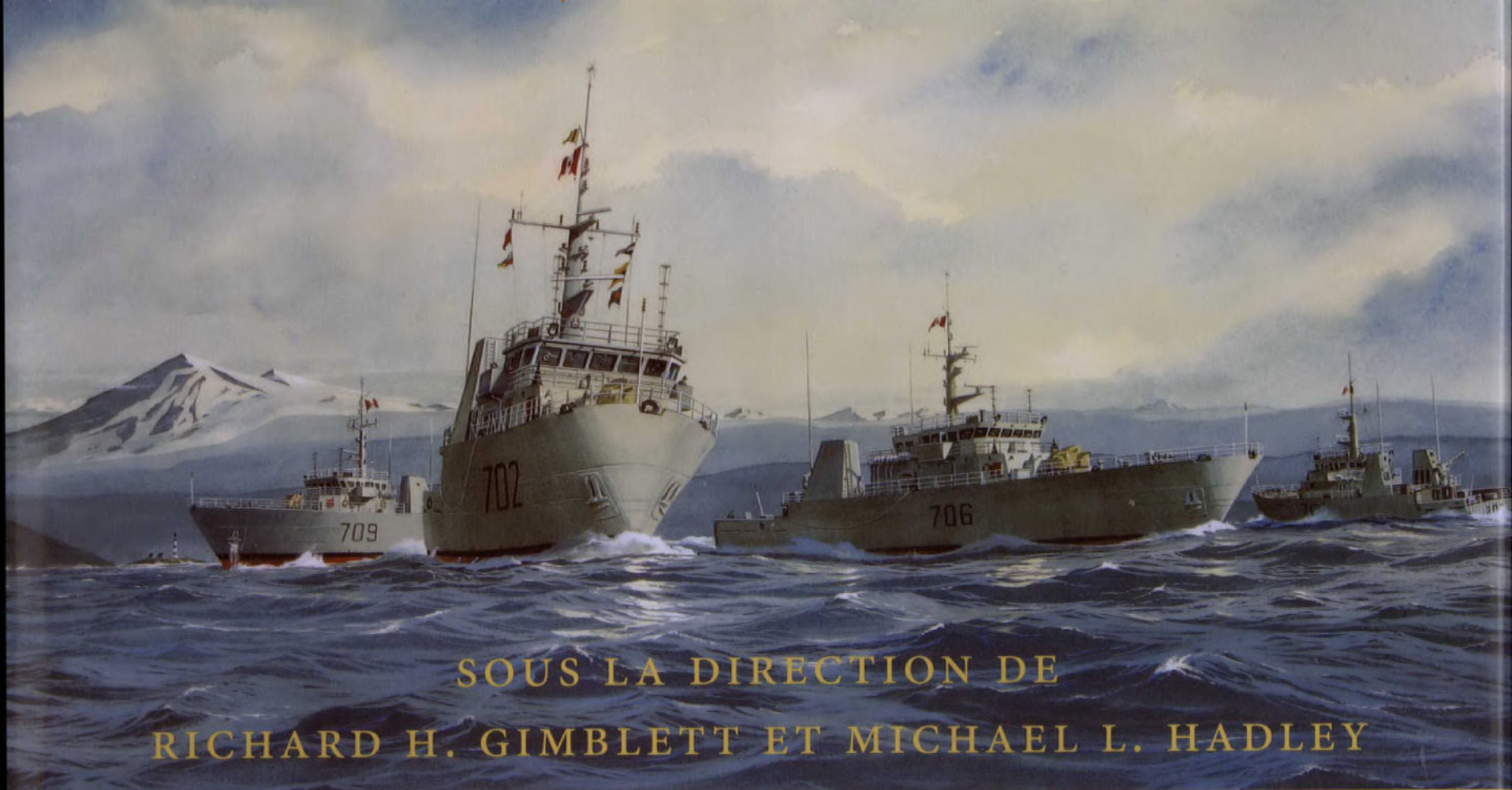


LE MARIN-CITOYEN
CHRONIQUES DE LA RÉSERVE NAVALE DU CANADA, 1910-2010



SOUS LA DIRECTION DE
RICHARD H. GIMBLETT ET MICHAEL L. HADLEY

LE MARIN-CITOYEN

CHRONIQUES DE LA RÉSERVE NAVALE DU CANADA

1910-2010



R.H. GIMBLETT &
M.L. HADLEY, RÉD.



DUNDURN

CE LIVRE COMMÉMORATIF, produit à l'occasion du Centenaire de la Marine canadienne 1910–2010, traite d'une double citoyenneté particulière : celle des Canadiens exerçant le métier de la mer au service du Canada, tout en répondant aux devoirs de leurs activités civiles, chez eux, dans leur communauté. Les points de vue de ces citoyens marins à temps partiel, qui ont constitué la Réserve navale du Canada au cours des cent dernières années, offrent une autre histoire intéressante, utile et opportune de la Marine canadienne.

La plupart des personnes ayant contribué à ce livre ont servi dans la Réserve navale du Canada, et tous sont des autorités respectées dans leur domaine. Lu isolément ou comme complément du livre *Le service naval du Canada, 1910-2010 – Cent ans d'histoire* (Dundurn, 2009), les lecteurs trouveront beaucoup de plaisir et d'information dans cette riche combinaison de textes, de photos et d'illustrations de personnes, de navires et d'aéronefs qui ont formé une fière institution nationale.

LE MARIN-CITOYEN
CHRONIQUES DE LA RÉSERVE NAVALE DU CANADA, 1910-2010

R.H. GIMBLETT &
M.L. HADLEY, RÉD.



DUNDURN

LE MARIN-CITOYEN



CHRONIQUES DE LA RÉSERVE
NAVALE DU CANADA

*La Marine canadienne est reconnaissante à la
corporation Raytheon Integrated Defence
Systems de leur généreux appui financier, qui a
rendu possible la publication de ce livre.*

LE MARIN-CITOYEN



CHRONIQUES DE LA RÉSERVE NAVALE DU CANADA

Sous la direction de
Richard H. Gimblett
et
Michael L. Hadley



DUNDURN PRESS
Toronto

Publié par Dundurn Press Limited en collaboration avec le ministère de la Défense Nationale et Travaux publics et Services gouvernementaux Canada.

Tous droits réservés. La reproduction totale ou partielle de cet ouvrage, par quelque procédé que ce soit, tant électronique que mécanique ou par photocopie ou enregistrement, est interdite sans l'autorisation écrite et préalable du ministre de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada.

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, 2010
Catalogue No.: D2-266/2010F

Conception typographique et mise en pages : Kim Monteforte, WeMakeBooks.ca
Impression : Friesens

Catalogage avant publication de Bibliothèque et Archives Canada

Le marin-citoyen : chroniques de la réserve navale du Canada, 1910-2010 / sous la direction de Richard H. Gimblett et Michael L. Hadley ; avant-propos de Jennifer Bennett.

Publ. aussi en anglais sous le titre: Citizen sailors.

Comprend des réf. bibliogr. et un index.

Également publ. en version électronique.

Publ. en collab. avec: Ministère de la défense nationale.

ISBN 978-1-55488-876-4

1. Canada — Milice navale — Histoire. 2. Canada — Histoire navale. I. Gimblett, Richard Howard, 1956- . II. Hadley, Michael L. III. Canada. Ministère de la défense nationale

VA402.C5814 2010 359.370971 C2010-905991-3

1 2 3 4 5 14 13 12 11 10



Canada Council
for the Arts

Conseil des Arts
du Canada

Canada



ONTARIO ARTS COUNCIL
CONSEIL DES ARTS DE L'ONTARIO

La publication de cet ouvrage a été rendue possible grâce à l'aide financière du ministère du Patrimoine canadien par l'entremise du Fonds du livre du Canada, du Conseil des Arts du Canada, du Conseil des Arts de l'Ontario, et Livres Canada Books.

Nous avons pris soin de retrouver les propriétaires du copyright se rapportant au contenu de ce livre. L'auteur et l'éditeur seront heureux de recevoir tout renseignement leur permettant de rectifier des références et des crédits dans des éditions ultérieures.

J. Kirk Howard, Président

Imprimé et relié au Canada.
www.dundurn.com

Dundurn Press
3 Church Street, Suite 500
Toronto, Ontario, Canada
M5E 1M2

Gazelle Book Services Limited
White Cross Mills
High Town, Lancaster, England
LA1 4XS

Dundurn Press
2250 Military Road
Tonawanda, NY
U.S.A. 14150

Table des matières



Avant-propos du Vice-amiral Dean McFadden et du Commodore Jennifer Bennett ..	vii
Remerciements, Richard H. Gimblett	ix
Introduction, Michael L. Hadley	xiii

1 ■ « Mon cher Hose ... c'est impossible » : Un enfantement difficile	1
<i>Louis A. Christ</i>	

2 ■ Ces pêcheurs courageux qui devinrent des marins intrépides : la division de Terre-Neuve de la Royal Naval Reserve (1900–1922)	19
<i>W. David Parsons</i>	

3 ■ La survie par la Réserve : Comment la RVMRC sauva la Marine	37
<i>Barbara Winters</i>	

4 ■ La marine du peuple : Mythes, réalités et la vie dans les Réserves navales du Canada, 1939–1945	57
<i>Richard Mayne</i>	

5 ■ De la <i>Wavy Navy</i> aux Joyeux géants verts : 1945–1968	81
<i>Michael L. Hadley</i>	

6 ■ La quête de la pertinence : 1968–1990	101
<i>Ian Holloway</i>	

7 ■ « Ce n'est plus la Réserve navale de papa » : Missions de pointe et force totale : 1989–2010	119
<i>Bob Blakely</i>	

8 ■ La présence navale au Québec	137
<i>Hugues Létourneau</i>	

Épilogue

« Mon cher amiral, en fait, c'est possible » : Réflexion sur le marin-citoyen	151
<i>Fraser M. McKee</i>	

Appendice A

Les vaisseaux de la Réserve navale canadienne 159

Carl Gagnon

Appendice B

Divisions de la Réserve navale 191

Richard Gimblett et Colin Stewart

Lectures suggérées 249

Nos collaborateurs 251

Liste d'acronymes et d'abréviations 255

Index 257

Avant-propos



La Réserve navale du Canada peut fièrement revendiquer de nombreuses réalisations importantes accomplies tout au long de son histoire. L'une d'entre elles, et une des toutes premières, est le maintien de l'existence même de la Marine.

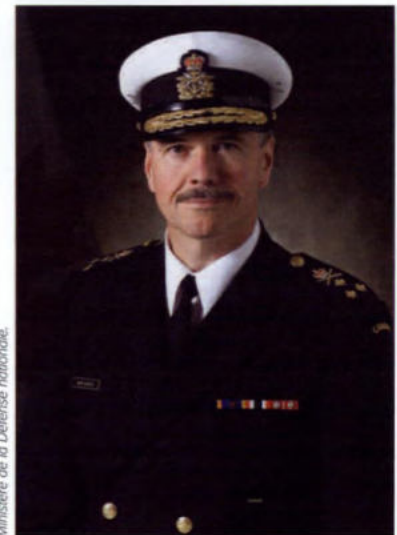
Dès le départ, la Réserve navale du Canada fut fondée avec détermination et une certaine dose de bravade, quand le Capitaine de frégate Walter Hose emmena le Contre-amiral Kingsmill, le directeur du Service naval, pour une promenade et qu'il planta la graine d'une idée, celle d'une organisation avec une prémisse qui est toujours vraie presque cent ans plus tard. Au cours de leur conversation, Hose mentionna à l'amiral qu'il serait difficile d'obtenir du soutien populaire pour la Marine à la grandeur de ce pays si vaste sans un contact direct avec les collectivités par l'entremise d'une « marine citoyenne », une réserve navale de volontaires comprenant des unités d'un océan à l'autre. Malgré la réaction maintenant célèbre de l'amiral « Mais mon cher Hose, vous ne comprenez pas : c'est impossible », une réserve navale fut formée à Victoria. Établir un lien entre la Marine et les Canadiens partout au pays est le fondement de cette institution et demeure un des rôles les plus importants de la Réserve navale aujourd'hui.

Ce livre retrace l'histoire de la Réserve navale du Canada et le rôle essentiel joué par les réservistes navals dans l'histoire de notre Marine et de notre pays. Depuis ses humbles débuts avec des « yachtman volontaires » jusqu'à la Formation intégrée d'aujourd'hui, nos « citoyens-marins » ont pris un engagement extraordinaire envers le Canada en choisissant de servir leur pays tout en menant des carrières civiles ou des études.

Les marins de la Réserve ont fait des sacrifices incroyables au service de leur pays et font toujours preuve de la même détermination, de la même persévérance et de la même fierté que leur fondateur. Winston Churchill a inventé l'expression « deux fois citoyen » pour décrire les réservistes et cela s'est certainement avéré dans le cas des nôtres, qu'ils aient servi dans la Réserve navale royale des volontaires du Canada (RNRVC), dans la Réserve de la Marine royale du Canada (RMRC), dans la Réserve des volontaires de la Marine royale du Canada (RVMRC), ou dans la Réserve navale que nous connaissons aujourd'hui.

Ce livre et l'histoire qu'il relate sont importants pour la Marine et pour les Canadiens; j'ai l'honneur en tant que commandant de la Marine de vous le recommander et de féliciter tous ceux qui ont contribué à la production de cette excellente référence historique.

P. Dean McFadden
Vice-amiral
Chef d'état-major des Forces maritimes



Ministère de la Défense nationale

Le Vice-amiral Dean McFadden,
chef d'état-major des Forces
maritimes.



Commodore Jennifer Bennett,
commandant de la Réserve navale.

Les « citoyens-marins » ont été bien en évidence au cours du premier siècle de la Marine canadienne et les membres actuels de la Réserve navale ont repris le flambeau de nos prédécesseurs. Nos missions, notre matériel et nos rapports avec la Marine peuvent avoir changé au cours des années, mais l'esprit du service dans la Réserve est demeuré le même. Nous continuons de servir avec une attitude dynamique, conformément à la devise de la Réserve navale : « de l'audace, encore de l'audace, et toujours de l'audace ».

Vous découvrirez à la lecture de ce livre que nous sommes devenus beaucoup plus que la vision initiale de l'idéaliste Capitaine de frégate Walter Hose, qui croyait que la Marine devrait former des unités dans les villes de l'intérieur des terres dans le but de promouvoir le rôle de la Marine. Alors que les premières demi-compagnies étaient formées, bien peu de gens auraient pu imaginer le rôle essentiel qu'allaient jouer les réservistes navals, en temps de paix comme en temps de guerre, et l'impact que nous aurions, qui va bien au-delà de la simple promotion de la Marine. La Réserve navale d'aujourd'hui est partie intégrante de la Marine et notre contribution comprend des habiletés uniques et complémentaires, tant en mer qu'au quai, tant au pays qu'autour du monde.

Comme le fait la Réserve navale depuis toujours, le projet qui a donné ce livre a rassemblé une équipe diversifiée provenant de partout au Canada, de l'ensemble de la Réserve navale et des Forces canadiennes; tous ces gens ont travaillé avec zèle, en équipe, pour produire un merveilleux hommage aux « citoyens-marins » du Canada, une impressionnante chronique de leur histoire. Le fait que tous les auteurs rassemblés dans ces pages ont servi dans la Force de réserve place ce livre dans une classe à part; vous sentirez à la lecture de leurs paroles la fierté qu'ils ressentent envers notre histoire, l'importance qu'ils accordent à la commémoration de notre passé, à la célébration de nos succès et à la compréhension des fondations sur lesquelles nous construisons notre avenir.

Je crois que l'Amiral Hose serait très fier de ce que sa Réserve navale est devenue : une institution nationale d'officiers et de marins canadiens professionnels et sûrs d'eux-mêmes, qui créent des liens avec leurs concitoyens et poursuivent la tradition de service exemplaire envers notre pays et notre Marine.

Merci et Bravo Zulu aux éditeurs et aux auteurs pour le si merveilleux hommage qu'est cette histoire de notre organisation et de ses membres.

Jennifer Bennett
Commodore
Commandant de la Réserve navale

Remerciements



Quand on m'a proposé d'écrire une histoire de la Réserve navale, ma réaction initiale — comme celle de nombreux autres, apparemment — a été de dire : « Mais vous ne comprenez pas : c'est impossible! ». La publication de cet ouvrage prouve une fois encore que les réservistes navals du Canada mènent toujours leurs missions à bien.

Mais je n'avais pas entièrement tort : je n'aurais certainement pas pu écrire ce livre tout seul et, si j'y suis parvenu, je le dois à de nombreuses personnes. Il y eut tout d'abord les Capitaines de vaisseau Louis Christ et Anne Zuliani, qui m'ont approché au nom du Conseil de la Formation de la Réserve navale. La confiance qu'ils m'ont témoignée en me nommant *de facto* directeur du projet et le fait qu'ils aient accepté mon plan d'action (et les nombreux changements qui durent y être apportés en cours de projet) m'ont rempli de fierté. Et puis, bien sûr, il y a toujours la question financière — le nerf de la guerre; je remercie donc encore une fois le Capitaine de vaisseau John Pickford pour le soutien du projet du Centenaire de la Marine canadienne (CMC) et je sais particulièrement gré au Capitaine de frégate Barry Houle et au Major Francine Harding, qui ont assuré la gestion budgétaire du projet. Enfin, nous sommes également reconnaissants à la Raytheon Integrated Defence Systems dont la très généreuse contribution financière a rendu possible la sortie de ce recueil.

L'obstacle majeur auquel faisait face notre entreprise était que nous ne disposions que de très peu de publications, ou même d'archives originales, sur lesquelles nous appuyer. Le seul livre est un opuscule de Fraser McKee, *Volunteers for Sea Service*, publié en 1972, que l'auteur considérait lui-même comme une simple introduction au sujet. Certaines divisions de la Réserve navale avaient bien écrit leur propre histoire, mais le format et le contenu des travaux variaient grandement et leur nombre était trop restreint pour permettre de dresser un tableau complet. Il y a encore beaucoup de recherche à faire, et je serais très satisfait si cet ouvrage ne réussissait qu'à encourager des historiens en herbe à fouiller le riche potentiel des aspects opérationnel, social et des relations civils-militaires de notre histoire navale et à susciter des entreprises visant à le remplacer.

La démarche générale m'a été suggérée par la conjonction de plusieurs facteurs. J'avais déjà commencé à assembler une histoire commémorative de la Marine à l'occasion de son centième anniversaire, laquelle a depuis été publiée sous le titre *Le Service naval du Canada, 1910–2010 : Cent ans d'histoire* (Dundurn, 2009). Comme il est important que le lecteur comprenne à quel point l'histoire de la Marine canadienne est différente quand on l'étudie du point de vue du marin-citoyen de la Réserve navale, j'ai voulu faire un ouvrage distinct et complémentaire au précédent. Nous avons d'ailleurs retenu la même formule et demandé à plusieurs auteurs de parler de la période ou du domaine dans lequel ils avaient une expertise. Toutefois, il est plus difficile de trouver des experts d'aspects de l'histoire de la Réserve

navale que de la Marine dans son ensemble, et nombre de personnes que j'avais retenues m'étaient auparavant inconnues en tant que chercheurs. Mais la Société canadienne pour la recherche nautique (SCRN) nous a donné la possibilité de les mettre à l'épreuve lors de sa conférence 2008, tenue à Québec pour marquer le 400^e anniversaire de la ville. Québec abritant également le Quartier général de la Réserve navale, je suis reconnaissant à la SCRN d'avoir compris l'importance de développer ce champ de l'histoire maritime canadienne en permettant à la Marine de travailler en partenariat avec elle lors de la 8^e Conférence historique du Commandement maritime (COMAR). La place faite dans le programme à certains de nos auteurs a offert une formidable occasion à notre équipe de se lier intellectuellement et socialement.

Le lecteur apprendra à connaître cette équipe en parcourant ce livre et grâce aux notes biographiques, mais deux personnes méritent une mention spéciale. Tout d'abord, Fraser McKee, auteur de *Volunteers for Sea Service*, que j'ai mentionné plus haut. Nous reconnaissons en Fraser notre doyen en matière d'histoire de la Réserve navale. Sans l'enthousiasme qu'il a tout de suite manifesté pour ce projet et sans l'accès qu'il nous a donné à son considérable savoir et à ses archives et photographies rares, cet ouvrage n'aurait pas vu le jour. Il nous a fait l'honneur de nous prêter sa plume pour l'épilogue, qui est en fait un « après-propos » (par opposition à un avant-propos). Ensuite, Michael Hadley, qui s'est au départ joint à nous comme « simple » rédacteur de chapitre, mais qui a facilement succombé à mes pressantes demandes d'assumer les fonctions de directeur de rédaction (au sens original du terme, de personne (homme de lettres, érudit) qui assure une certaine unité de style à un ouvrage collectif). Ses compétences et son expérience de réserviste naval de longue haleine et d'éminent historien naval ont été indispensables à sa fusion des essais d'auteurs distincts en une histoire complète. Je suis fier de l'avoir eu comme collègue dans ce projet.

Laisser à Michael la tâche de façonner cette chronique de la Réserve navale m'a permis de me consacrer à un aspect par lequel cet ouvrage se distingue de *Le Service naval du Canada, 1910–2010 : Cent ans d'histoire*, la volonté d'en faire un ouvrage de référence tentant de corriger les lacunes dans les secteurs techniques et institutionnels dans lesquels la Réserve navale est négligée dans les histoires généralement rencontrées. Ces domaines sont traités en partie dans deux appendices. Dans l'un, Carl Gagnon, dont les merveilleux dessins de navires et d'avions en profil illustrent une fois encore nos pages, a fouillé de nombreuses archives et histoires privées pour nous offrir une chronique illustrée des navires de la Réserve navale, une dimension nautique que l'on ne trouve nulle part ailleurs. Dans l'autre, Colin Stewart a travaillé à partir de sources tout aussi fragmentaires pour dresser une brève histoire des différentes divisions de la Réserve navale qui ont existé depuis un siècle. Jennifer Bennett, Louis Christ, Carl Gagnon, Richard Mayne et Barbara Winters ont débordé de leurs chapitres respectifs pour venir lui donner un coup de main dans cette entreprise, tout comme de nombreux autres membres de diverses divisions.

Produire une histoire illustrée en deux éditions distinctes (une dans chaque langue officielle) s'est avéré bien moins difficile cette fois-ci, car j'ai pu compter sur une bonne partie de l'équipe qui avait participé à la rédaction de mon histoire du Centenaire de la Marine. Dean Boettger, Carl Gagnon et Kevin Sirko ont de nouveau effectué le premier rassemblement d'images des collections de Bibliothèque et Archives Canada (BAC), du



Musée canadien de la guerre (MCG) et du Centre d'imagerie interarmées des Forces canadiennes (CIIFC). Nous avons également été aidés par Andréa Belhumeur, du Musée naval de Québec, Valerie Casbourn, de la Direction — Histoire et patrimoine (DHP), Joseph Lenarcik, du Musée naval et militaire de la Base des Forces canadiennes Esquimalt, et Greg Looman, de l'unité de production des affaires publiques du ministère de la Défense nationale. Nous avons également pu profiter d'images provenant de l'Imperial War Museum et de collections privées, lesquelles sont identifiées aux photos correspondantes. La traduction a été coordonnée par le Bureau de la traduction de la Marine à Halifax, la majeure partie du magnifique travail vers le français ayant encore une fois été l'œuvre d'Annie Williams. Lors de la révision de la traduction, François Ferland et Hugues Létourneau nous ont fait un nombre important d'observations, sur le texte anglais également, ce qui nous a évité, à Michael et à moi-même, un immense embarras. Je remercie du fond du cœur toutes ces personnes.

Dans mes remerciements pour *Le Service naval du Canada, 1910–2010 : Cent ans d'histoire*, je notais à quel point il était agréable de travailler avec l'équipe extrêmement professionnelle de Kirk Howard, chez Dundurn, et j'exprimais l'espoir de ne pas avoir à attendre un autre siècle avant que l'occasion se présente à nouveau. Eh bien, nous voici encore partenaires moins d'un an plus tard : voilà qui est de très bon augure pour l'avenir.

Richard H. Gimblett
Historien du Commandement maritime
Ottawa, juin 2010



Introduction



Michael L. Hadley

« Il n'y a rien — absolument rien — de plus agréable que de faire simplement du bateau ». Ce passage mémorable et souvent cité du livre *Le vent dans les saules*, écrit en 1908 par Kenneth Grahame, peut paraître insolite dans un ouvrage consacré à la Réserve navale. Pourtant, il illustre bien le « sérieux enjoué » avec lequel des générations de Canadiens sans accès à la mer ont abordé l'attrait des navires et de la mer. Tout au long de son histoire, la Réserve navale a joué quantité de rôles vitaux et s'est ainsi attiré de nombreuses épithètes, sérieuses ou ironiques : « pépinière des marins de combat », « marins du samedi soir », « *Wavy Navy* » et même « les *Shads* » — les ombres (*shadows*) de la Force régulière. Mais, tout au long de cette histoire, elle a tracé un brillant chenal au milieu d'écueils ne paraissant souvent sur aucune carte. Par exemple, elle a déjà empêché la Force régulière d'être complètement rayée de la carte et démantelée, elle a multiplié par quarante l'effectif de cette même Force régulière en temps de crise, elle l'a renforcée lorsqu'elle en avait besoin, tout en formant et en inspirant les différentes générations qui se sont succédé. En définitive, elle s'est engagée aux côtés de la Marine régulière dans un fougueux effort pour assurer la défense nationale.

Le marin-citoyen relate les annales d'une double citoyenneté particulière : celle des Canadiens exerçant le métier maritime au service du Canada, tout en répondant aux devoirs de leurs activités civiles, chez eux, dans leur communauté. Les tensions peuvent être vives, les défis parfois décourageants. Mais cette double citoyenneté apporte toujours des récompenses personnelles particulières, même si elle dépend des caprices des politiques gouvernementales et de la reconnaissance publique. Appartenir à la confrérie des frères — et sœurs — d'armes de Nelson a toujours été une expérience transformante, une expérience nourrie par la camaraderie, la communion et l'identité navale, qui a élevé des individus de milieux et d'aspirations culturels et linguistiques divers au-dessus de leur isolement dans un immense territoire et les a motivés à former une communauté couvrant cette immensité du Pacifique à l'Atlantique.

Le présent ouvrage rend hommage et critique à la fois les expériences vécues pendant bien plus d'un siècle de poursuite de toutes sortes d'idéaux personnels et nationaux : vie maritime, service public, défense nationale, aventure et épanouissement personnel et, le dernier, mais non le moindre, citoyenneté et construction d'une nation. Ceux qui ont entrepris le voyage à la fois comme citoyen et comme marin ont non seulement pris personnellement de l'envergure, mais ils ont aussi contribué à la richesse collective de la nation.

Cet ouvrage commémoratif est le fruit du travail de nombreuses personnes : celles qui l'ont imaginé, les membres de la Réserve navale et de la Force régulière qui l'ont encouragé, les penseurs des Forces canadiennes et de la Fonction publique du Canada qui ont aidé à le façonner, les membres du Comité de direction du Centenaire de la Marine canadienne qui l'ont financé et, bien entendu, celles qui l'ont écrit.

La plupart des auteurs qui ont contribué au présent volume ont servi dans la Réserve navale du Canada. Certains ont même vécu la période dont ils traitent. Cependant, seuls quelques-uns d'entre eux sont des historiens navals professionnels, une particularité qui illustre bien la notion de « volontariat compétent », si caractéristique du réserviste naval. Chaque auteur décrit avec art une période précise du développement naval. Bien que chacun des chapitres ait été conçu pour être autonome, tous se rejoignent néanmoins grâce à des thèmes et des fils communs : construction d'une nation, citoyenneté, devoir, intégration des femmes et des Canadiens d'expression française et, bien sûr, les aventures et défis liés au service en mer.

Comme la double hélice de l'ADN, la Réserve et la Force régulière sont étroitement imbriquées. En fait, comme Louis Christ nous le rappelle dans notre premier chapitre, « Mon cher Hose ... c'est impossible », leurs sorts sont inextricablement liés. Son récit sur les tout débuts de la Réserve se lit donc comme une étude des racines de la Marine canadienne dans son ensemble. Et c'est précisément ce qu'il fallait. D'une plume habile, il dresse le portrait de la Réserve, depuis ses origines les plus lointaines avec les « réserves de la marine » des années 1760, jusqu'à sa dissolution temporaire en 1922, en passant par les questions de défense de 1812, la fondation de la Marine royale

canadienne en 1910 et ses luttes contre l'ennemi dans les eaux canadiennes. Son travail met en lumière les tensions entre l'identité nationale et les responsabilités coloniales. Mais, occupant le devant de la scène de ce milieu de politique, de guerre et de prouesses navales, émerge la figure imposante de Walter Hose, qui s'est très tôt rendu compte qu'en réalité, « c'était possible ». Reconnu depuis longtemps comme le « père de la Réserve navale », c'est à Hose que l'on doit le concept du marin-citoyen que célèbre ce volume.

Au chapitre 2, « Ces pêcheurs courageux qui devinrent des marins intrépides, » David Parsons nous ramène en 1900, dix ans avant la fondation de la Marine royale canadienne. Dressant un portrait poignant de la division de Terre-Neuve de la *Royal Naval Reserve*, il décrit de façon vivante les défis de la défense nationale et impériale à Terre-Neuve et



L'écusson de la Réserve navale.

Ministère de la Défense nationale.



outré-mer jusqu'en 1922. Il montre comment des pêcheurs sont devenus des marins de combat, comment ils ont servi non seulement dans la défense côtière, mais aussi à l'étranger dans la *Royal Navy*. Parsons décrit leur héroïsme et leur sacrifice. Bien sûr, Terre-Neuve ne s'est jointe à la Confédération qu'en 1949 et on peut donc considérer que le récit de Parsons n'est qu'un hommage à une colonie britannique défendant les causes de l'Empire britannique. Toutefois, ces causes comprenaient le Canada tel que nous le connaissons aujourd'hui; les exploits de ces réservistes sont par conséquent une partie essentielle de l'histoire de notre pays.

Dans le portrait qu'elle fait au chapitre 3 de l'époque de la grande dépression et des effets dévastateurs de la Première Guerre mondiale, Barbara Winters produit adroitement un mélange dynamique de politique, de politiques et de gens. C'est la période de la préservation de la Marine par la Réserve, à laquelle fait référence le titre de sa narration. Une période décisive de difficultés financières, où tant la population que les politiciens ont un mouvement de recul devant les horreurs de la guerre. Nombreux sont ceux qui trouvent absurde de vouloir mettre sur pied une marine pour défendre le pays contre un père Fouettard inexistant. Les planificateurs navals ont toutefois une opinion radicalement différente. Pour eux, c'est précisément le moment d'élaborer une grande vision. Finalement, les politiciens auront le dernier mot et les budgets de défense seront saignés; la Marine régulière passera même près de disparaître. La Réserve réussit à subsister avec des moyens si limités que les efforts de ses membres pourraient paraître à l'observateur moderne comme une comédie des méprises. Et pourtant, ironiquement, ce sont ces frères d'armes en haillons qui maintiendront en vie le principe naval et qui constitueront les bases de la mobilisation lorsque la Deuxième Guerre mondiale pointa à l'horizon en 1938–1939.

Richard Mayne (chapitre 4) prend le relais à ce moment-là, avec le récit des années de guerre (1939–1945). C'est à cette époque qu'émerge la « Marine du peuple », ainsi que l'a surnommée la presse populaire. Mayne examine le mythe et les faits. (Selon le mythe, la plupart des marins étaient des *stubble-jumpers* des Prairies; mais dans les faits, ils provenaient principalement de l'Ontario et de la Colombie-Britannique.) Il raconte la réalité de la vie navale, à une période où la Marine est principalement constituée de « simples civils ». Il reprend le vieux thème de la force unilingue anglaise offrant peu de perspectives au Québec francophone. Son compte rendu fourmille d'actes de bravoure et de bravades qui contrastent avec les intrigues bureaucratiques, alors que les réservistes, bien éduqués mais

Affiche de recrutement de la
Réserve navale des années 1950.



Musée canadien de la Guerre 20080017002

peu formés, rencontraient leurs mentors de la Force régulière, professionnels mais peu instruits. Avec le temps, cependant, les dures et exigeantes conditions de la guerre en mer feront en sorte que les éléments les plus disparates du personnel et de la technologie se fondront en une force de combat efficace. Non sans que, comme le souligne Mayne, la mer et l'ennemi n'aient infligé de douloureuses leçons. La chronique est remplie de personnages et d'événements colorés.

Des personnages colorés, la phase suivante (1945–1968) n'en manque pas non plus, au moment où la Réserve navale subit l'action combinée de la démobilisation et de la guerre froide. Cette période est marquée par le long processus de canadianisation que les chapitres précédents avaient laissé entrevoir. Cette transformation visait à débarrasser la Marine de l'« anglicitude » de la culture navale qui lui avait été transmise et de la doter d'une identité propre.

Ainsi, au chapitre 5, Michael L. Hadley s'attarde sur l'optimisme de la fin des années 1940 et sur l'essor des années 1950. À cette époque, les réservistes acquièrent de l'expérience en mer sur divers navires de combat opérationnels et s'entraînent avec l'aéronavale. Dans l'esprit de beaucoup, cette période demeure « les jours heureux », alors que les coutumes et les légendes de guerre semblent encore vivantes, contemporaines et pertinentes. Les recrues se rallient au drapeau. Parmi elles, des centaines d'*untidies*, des étudiants universitaires qui s'enrôlent dans les Divisions universitaires d'instruction navale (UNTD), attirés par la perspective d'un emploi d'été garanti, d'aventure et d'un diplôme universitaire et d'un brevet d'officier à la fin de leurs études. Mais quand la menace des missiles balistiques intercontinentaux commence à capter l'attention des médias, à la fin des années 1950, de nombreux Canadiens — y compris des parlementaires — ont tôt fait de conclure qu'aucune force militaire ne peut être en mesure de défendre le pays. Il n'est donc pas nécessaire d'accorder des ressources à une telle force et la Réserve navale doit être démantelée. Dans les années 1960, la politique d'unification sabre la tradition navale en reléguant les uniformes et les symboles distinctifs aux oubliettes. Comme l'annonce le titre du chapitre d'Hadley, la *Wavy Navy* et son uniforme bleu deviennent officiellement l'élément Mer (en uniforme vert); ses membres se surnommeront les « Joyeux géants verts ».

Mais, selon la thèse développée par Ian Holloway dans *La quête de la pertinence* (chapitre 6), cette métamorphose laisse la Réserve navale organiser sa propre évolution. Et c'est ce qu'elle fera de façon admirable dans les années 1968 à 1990, malgré le fait que la majeure partie de ses entreprises auront peu de réelle valeur guerrière. Bien sûr, elle continue l'instruction en mer dans le but d'appuyer la flotte existante de la Force régulière. À cette époque, les principaux navires de la Réserve sont des bâtiments garde-barrière aux allures de chalutiers construits en 1950–1952, ce qui attire à la Réserve le sobriquet officieux de « marine de bateaux à cochons ». La Réserve navale servira sur ces bâtiments jusqu'à l'arrivée des nouveaux navires de défense côtière en 1996. Pourtant, tout au long de ces années difficiles, l'optimisme continue de régner dans la Réserve navale. Celle-ci concentre ses efforts non seulement sur la poursuite de l'instruction en mer, mais aussi sur des activités d'accroissement du moral, grâce à l'organisation de périples, de tournois de curling, de régates et au travail en équipe. En même temps, elle se voit comme la gardienne de la tradition navale, alors que l'élément Mer de la Force régulière se plie au style de l'unification.



Pli Premier jour de Postes Canada en 1998 commémorant le 75^e anniversaire de la fondation de la Réserve navale : NCSM *Sackville* (à gauche) et NCSM *Shawinigan* (à droite).

Certains des actes qu'elle pose en vertu de cette « mission », comme les coups d'œil obliques occasionnels au pavillon blanc britannique (le pavillon des navires canadiens jusqu'en 1965) ou la célébration (de moins en moins fréquente) de la victoire de l'amiral Nelson à Trafalgar, sont purement nostalgiques et passéistes. Mais revenir à ces symboles permet, jusqu'à un certain point, de souligner des éléments distinctifs du caractère de la Marine que l'unification a tenté de balayer. Or, il s'avère que l'isolement virtuel de la Réserve de la Force régulière fut une bénédiction, car il lui a permis de devenir experte dans un métier qui trouvait ses racines dans la bataille de l'Atlantique (1939–1945). Étonnamment, la stratégie de guerre froide de l'OTAN consistant à ravitailler l'Europe par l'Atlantique en temps de crise rend ce métier de nouveau nécessaire. Ce métier, c'est bien sûr le contrôle naval de la navigation commerciale.

Deux éléments marquants ont une incidence sur les politiques et les pratiques des années suivantes, incidence qui perdure : la fin de la guerre froide et les événements du 11 septembre 2001, les terribles attaques sur les tours jumelles du World Trade Center à New York. À long terme, comme Bob Blakely l'affirme au chapitre 7, « Ce n'est plus la Réserve navale de papa », ces éléments entraîneront l'émergence d'une Réserve opérationnelle. Entre 1989 et 2010, la Réserve navale s'adapte à des missions de pointe et au concept de la force totale qui réunit les éléments permanents et ceux de la Réserve en une « Marine unique ». Comme nous l'avons vu, ce renouveau était en cours depuis quelque temps. Mais les événements internationaux lui confèrent maintenant une certaine urgence. Comme l'explique Blakely, le Livre Blanc sur la défense de 1987 est, au mieux, déconnecté de son époque, car il traite des sujets touchant la guerre froide qui seront hors de propos deux ans plus tard. En 2005, cependant, le gouvernement publie un nouveau Livre blanc sur les affaires internationales et la défense nationale, qui signale son intention d'introduire un

changement significatif. La « nouvelle vision » énoncée par le Livre Blanc doit être « bien adaptée aux réalités du monde de l'après-guerre froide et de l'après-11 septembre ». Cela demande de mettre l'accent sur « les compétences opérationnelles générales et spécialisées [...] du personnel tant de la Force régulière que de la Réserve ». Au cœur de cette actualisation se trouve le concept de gestion de la Transformation, un principe adopté non seulement par le Canada, mais aussi par l'OTAN.

La Transformation n'est que le dernier d'une longue liste de concepts et de termes qui sont apparus au cours des décennies précédentes pour décrire le changement radical motivé par les nouvelles réalités en matière de sécurité. On a eu la révolution technicomilitaire des années 1980 et 1990, puis la révolution dans les affaires militaires du milieu des années 1990, pour aboutir finalement à la « transformation transformante » d'aujourd'hui. Au Canada, le terme renvoie aux initiatives mises en évidence par le Livre blanc de 2005. Bob Blakely reprend les thèmes de la transformation et de la compétence professionnelle pour montrer comment la Réserve navale s'est positionnée de façon à répondre à cette nouvelle vision, avant même qu'elle soit mise en œuvre : nouveaux navires et nouvelles spécialités professionnelles, intégration de la Force régulière et de la Réserve en une « force totale » et instruction réaliste en vue de déploiements de combat. Il insiste sur le fait que la Réserve navale est maintenant un élément entièrement professionnel de la Marine canadienne.

Étudiant la question au sens large, Hugues Létourneau (chapitre 8) examine ce qu'il appelle « la présence navale au Québec ». Prétendant que le Québec est à la fois une province maritime et une province navale, il décrit une culture de la mer qui a commencé dès l'époque de la Nouvelle-France et qui s'est terminée avec l'exploitation des ports en eau profonde de Montréal et de Québec aujourd'hui. Son argumentaire s'appuie sur l'importance réelle et symbolique du formidable fleuve Saint-Laurent : il a connu les navires de la Nouvelle-France au XVII^e siècle, les navires britanniques et français au XVIII^e, les bâtiments de transport au XIX^e et les sous-marins ennemis et les forces navales alliées au XX^e. Au XX^e siècle, le Québec accueillait d'ailleurs d'importants établissements navals canadiens. Mais ceux-ci étaient en grande partie unilingues anglais. Étant donné la vaste dimension historique de la présence navale au Québec, Létourneau s'interroge sur la présence québécoise dans la Marine. Ses excursions culturelles et linguistiques sont révélatrices. L'intégration des francophones dans la Marine canadienne a été hésitante et lente, parfois faite à contrecœur et mal conçue. Dans ce vaste contexte culturel, il relate le travail de divisions isolées de la Réserve navale s'efforçant d'assumer une partie de la responsabilité pancanadienne en matière de défense nationale, tout en promouvant la légitimité et la richesse de la culture québécoise. Hugues Létourneau conclut qu'alors que la présence au Québec est maintenant plus profondément enracinée dans la Marine, l'identité navale québécoise demeure liée à la Réserve navale.

Mais notre histoire à partir de 1942 est intimement liée au rôle joué par les volontaires féminins. C'est en effet cette année-là que fut fondé le Service féminin de la Marine royale du Canada et que naquirent les Wrens, comme on les appelait. Le Service ne fit pas partie de la Réserve navale à proprement parler, même si à titre de formidable bassin de personnel « pour la seule durée des hostilités », sa contribution à la défense nationale fut énorme. Le WRCNS fut démantelé en août 1946, mais nombre de ses anciens membres répondirent à l'invitation de la Marine en 1951 d'entrer dans la Réserve navale. L'histoire des Wrens



	Amiral	Vice-Amiral	Contre-Admiral	Commodore de 1 ^{re} classe	Commodore
2010					
FC					
MRC & MRC(R) d'après guerre					
MRC					
RVMRC					
RMRC					

- 1910-1959
- 1910-1959
- 1910-1959
- 1910-1959
- 1910-1959
- 1910-1959
- 1910-1959
- 1910-1959
- 1910-1959
- 1910-1959

- 1910-1959
- 1910-1959
- 1910-1959
- 1910-1959
- 1910-1959
- 1910-1959
- 1910-1959
- 1910-1959
- 1910-1959
- 1910-1959

	Capitaine de vaisseau	Capitaine de frégate	Capitaine de corvette	Lieutenant de vaisseau (v.)	Enseigne de v. de 1 ^{re} classe	Enseigne de v. de 2 ^e classe	Aspirant de Marine	Élève-Officier
2010								
FC								
MRC & MRC(R) d'après guerre								
MRC								
RNRVC & RVMRC								
RMR & RMRC								

Illustration courtoisie de Karl Gagnon 2010

	Major	Maître Principal de plus de 10 ans	Maître Principal	Maître Principal	Premier Maître de 1 ^{re} classe	Premier Maître de 2 ^e classe	Maître de 1 ^{re} classe	Maître de 2 ^e classe	Matelot-Chef	Matelot de 1 ^{re} classe	Matelot de 2 ^e classe	Matelot de 3 ^e classe
FC												
MRC & MRC(R) d'après guerre												
MRC												
RNRVC & RVMRC												
RMR & RMRC												

Insignes de grades de la Marine canadienne.

dans la Formation est marquée par l'ascension des femmes — dans ce qui avait été autrefois un territoire réservé aux hommes — dans tous les métiers navals et même dans la hiérarchie, avec l'obtention d'un commandement de navire de guerre et d'un grade d'officier général (commodore).

Fraser McKee met la dernière touche à ce portrait naval en examinant, dans son épilogue, la véritable signification de cette chronique de la Réserve navale. Il situe l'histoire de nos marins-citoyens au milieu d'une série de « pères » de la vie maritime, qui s'étend des Champlain, D'Iberville et Nelson aux Kingsmill et Hose de l'ère moderne. Ce faisant, McKee nous rappelle la dette que le Canada a envers ceux qui se sont portés volontaires pour le service en mer. Évoquant les « règles de la Marine », il prévoit que la Réserve poursuivra sa tradition d'innovation, de souplesse et de dévouement, qui guidera son développement pendant encore de nombreuses années.

Chacun des chapitres de cet ouvrage n'est qu'un aperçu d'une période cruciale. Mais pris ensemble, ils forment un récit homogène. Chaque rédacteur a entrepris des recherches auprès de sources primaires et secondaires, et s'est aussi servi de son expérience personnelle. Pour faciliter la lecture, nous avons limité au strict minimum l'utilisation de l'appareil savant des notes en fin de chapitre, et la bibliographie à une liste pratique de lectures suggérées. Par le sous-titre que nous avons donné à ce livre, « Chroniques de la Réserve navale du Canada », nous signalons qu'il ne s'agit pas d'une relation historique définitive. L'histoire nous apparaîtra dans son entier quand un historien entreprenant aura rassemblé tous les fils pour tisser la toile finale. De nombreuses recherches et de nombreux écrits sont encore à réaliser.

La tradition et l'innovation sont des idées maîtresses de l'histoire de la Réserve. Par exemple, une tradition, qui remonte au moins à l'amiral de la flotte britannique « Jackie » Fisher (1841–1920), était d'utiliser la Bible pour chiffrer et déchiffrer les messages concernant les opérations navales, les exercices d'escadron et les affaires quotidiennes. Chaque timonier en gardait sous la main un exemplaire tout écorné et qu'il avait personnellement annoté, prêt pour un usage immédiat et fort inventif (quoique profane). Un renvoi cryptique à un passage particulier d'un livre des Écritures incitait le destinataire à consulter son propre « manuel ». On raconte que, durant la Deuxième Guerre mondiale, des réservistes canadiens apercevant un sous-marin ennemi envoyèrent le message succinct : « Apoc. 13:1 » (Apocalypse : « Puis je vis une bête qui sortait de la mer. Elle avait dix cornes et sept têtes »). Le navire de l'officier supérieur répondit par un signal tout aussi laconique d'attaque : « Ex. 12:9 » (Exode : « Vous ne le mangerez point à demi cuit et bouilli dans l'eau; mais il sera rôti au feu, avec la tête, les jambes et l'intérieur »). Selon la légende navale, les Canadiens réussirent bien à « rôti » leur sous-marin ennemi. De telles histoires sont sans doute apocryphes, mais elles soulignent l'ardeur et l'enthousiasme dont faisaient preuve « Ceux qui sont descendus sur la mer dans des navires, Et qui travaillent sur les grandes eaux » (Ps. 107:23–30). Ces histoires ne perdent rien à être redites. Nous lançons aujourd'hui notre navire, le *Citoyen-marin*. Au moment où il s'apprête à prendre la mer, nous pourrions imaginer cette vieille tradition reprendre vie sous la forme d'un autre message inhabituel : « Prov. 25:11 » (Proverbes : « Comme des pommes d'or sur des ciselures d'argent, Ainsi est une parole dite à propos »). C'est ce genre de paroles que nous avons cherché à prononcer au sujet de la Réserve navale.

« Mon cher Hose ... c'est impossible » : Un enfantement difficile



Louis A. Christ

La journée s'était bien passée à Esquimalt à bord du croiseur NCSM *Rainbow*, mais la visite du directeur du Service naval avait de quoi perturber un jeune commandant de navire. Tout de même, elle s'était passée assez bien pour que le Capitaine de frégate Hose décide de présenter sa proposition à l'Amiral Kingsmill. Nous étions au printemps 1912 et la Marine avait désespérément besoin de marins, au moment où la tension montait en Europe.¹ « Et si on mettait sur pied une marine citoyenne — une réserve navale constituée de volontaires et qui disposerait d'unités dans tout le pays »? Kingsmill ne s'était pas montré très enthousiaste : « Mais, mon cher Hose, vous ne comprenez pas : c'est impossible² ».

L'idée d'une réserve navale n'était pas nouvelle au Canada, ni pour Hose. Quelques années plus tôt, celui-ci avait travaillé avec la *Royal Naval Reserve* à Terre-Neuve, un organisme composé de marins et de pêcheurs formés pour servir sur les navires de guerre en cas de besoin. Au Canada, le principe de « milices maritimes » et de « réserves maritimes » avait vu le jour au lendemain de la bataille des Plaines d'Abraham, en 1759. Ces milices avaient été constituées sporadiquement, pour contrer une menace donnée, souvent en provenance des États-Unis, parfois d'un ennemi de l'Empire britannique venu d'outre-mer. Toutes, même celles ayant un réel objectif naval, avaient été démantelées ou considérablement réduites une fois la menace écartée. Formée en janvier 1923, la Réserve des volontaires de



Ministère de la Défense nationale G-6573.

La corvette à vapeur HMS *Charybdis*, qui connut un triste sort, en vint à symboliser la première tentative du Dominion du Canada de former une réserve navale.

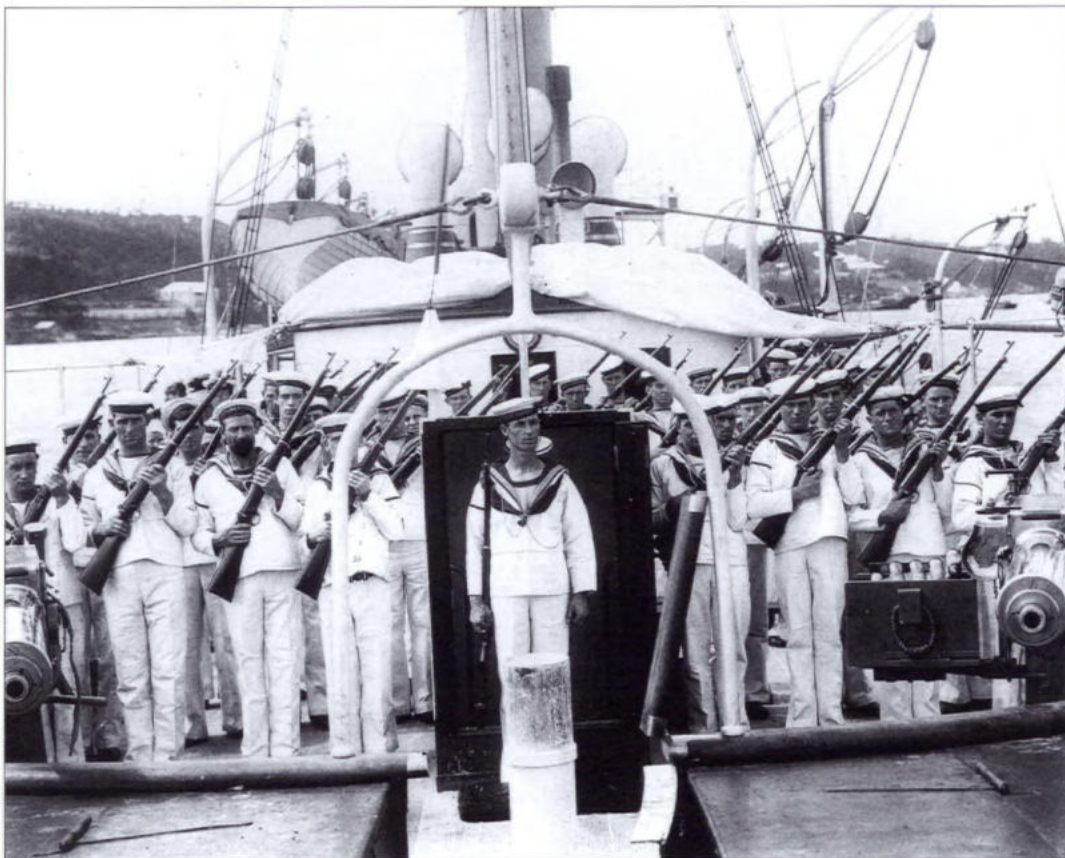
la Marine royale du Canada (RVMRC) était différente. Elle avait un but stratégique à long terme : assurer la survie de la Marine royale du Canada.

La réserve de la marine fit son apparition au Canada en 1763, sous la forme d'une force appelée Marine provinciale. Elle avait été constituée pour regrouper les navires et les établissements à terre des Grands Lacs, du Saint-Laurent et du lac Champlain sous le commandement du gouverneur des Canadas et pouvait enrôler des résidents locaux pour armer ses vaisseaux. En 1780, elle comprenait douze navires de dix à seize canons et deux bâtiments lui étant destinés étaient en construction. Mais, tôt dans la guerre de 1812, la *Royal Navy* prit son poste sur les Grands Lacs et la Marine provinciale fut démantelée. Nombre de ses membres s'engagèrent dans la *Royal Navy* pour servir à bord de ses canonnières. Entre 80 et 100 des 970 marins britanniques engagés dans la bataille de Put-In-Bay, le 10 septembre 1813, étaient des Canadiens provenant de l'ancienne Marine provinciale.



La milice navale réapparut en 1837, après l'effondrement de la rébellion au Haut-Canada. Certains des partisans de William Lyon Mackenzie s'étaient alors emparés de Navy Island, sur la rivière Niagara. Le gouverneur du Haut-Canada mit alors sur pied une compagnie circonstancielle de « milice navale », qui comprenait quelques marins expérimentés et dont il confia le commandement à un officier à la retraite de la *Royal Navy*, le Capitaine de vaisseau Andrew Drew. Dans la nuit du 19 décembre 1837, le groupe de Drew mit le feu au navire américain *Caroline* et coupa ses amarres, afin qu'il soit entraîné dans les chutes au petit matin du 20 décembre. Ce geste équivalait à une invasion du territoire des États-Unis; seules des négociations longues et délicates permirent d'éviter une guerre.³

La *Loi sur la Milice* de 1846 marque la première reconnaissance officielle par le Canada d'un corps militaire de volontaires. Cette loi fut adoptée en réaction au cri de ralliement lancé par le président américain « Fifty-four Forty or Fight » (Cinquante-quatre quarante ou la guerre), qui avait rallié les Américains à l'idée de combattre la Grande-Bretagne si cette dernière ne leur cédait l'ensemble des territoires situés à l'ouest des Rocheuses jusqu'à la latitude 54° 40' Nord. Cet appel suivait l'idéologie américaine de la destinée manifeste. La *Loi sur la Milice* était innovante, car elle créait une force volontaire officielle — ainsi que le principe de la défense du pays assurée par des citoyens-soldats. Règle générale, les membres de la Milice ne recevaient qu'une arme et devaient assumer les coûts de leur uniforme, de leur instruction et de leur cheval. Cette *Loi* autorisait aussi la création du premier corps officiel de volontaires navals au Canada, un « corps naval provincial », qui devait intervenir sur les Grands Lacs. Mais elle demeura lettre morte. Une seconde *Loi sur la Milice*, adoptée



Bibliothèque et Archives Canada PA-123950.

L'équipage du CGS *Canada* en 1905 en train de l'exercice militaire naval de milice lors de sa croisière d'hiver aux Bermudes.

en 1855, prévoyait la formation de « compagnies de marine de volontaires » composées d'un capitaine, d'un lieutenant et de cinquante hommes. Pour la première fois, les coûts de l'instruction et des uniformes étaient couverts. Encore une fois, cette loi ne produisit rien. Le nom de ces éléments changea deux fois, passant de « compagnies de marine et navales » (1862) à « compagnies navales » (1863), sans grands résultats. Ce n'est qu'au moment des raids des Fenians en 1866 que les forces volontaires devinrent actives. Des compagnies navales de volontaires de 55 à 65 hommes furent formées à Kingston, Cobourg, Toronto, Oakville, Hamilton, Dunnville et Port Stanley. Elles armèrent de petits navires sur les lacs et rivières du Haut-Canada — mais seulement jusqu'à ce que la *Royal Navy* ait fait venir des forces de la côte.

Lorsque la menace de l'invasion des Fenians eut disparu, les compagnies navales de volontaires furent rayées de la liste des milices. Pourtant, la *Loi sur la Milice et la Défense* (1868) du tout nouveau Dominion du Canada prévoyait bien la mise sur pied d'unités de milice navale, composées de volontaires qui, dans le civil, travaillaient à bord de navires naviguant en eaux canadiennes et d'une brigade navale d'infanterie qui pouvait être employée sur des navires. La 1^{re} Division fut formée à Halifax en 1868. Un an plus tard, des compagnies maritimes furent établies au Québec, à Bonaventure, à New Carlisle et à Carleton.

Mais comme elles n'avaient apparemment aucun rôle à jouer en temps de paix, elles dépérirent et furent démantelées en 1874. En fin de compte, la *Loi* de 1868 « n'a abouti qu'à la construction de quelques chaloupes canonnières et de cotres pour la défense des Grands Lacs et de nos côtes ainsi que pour la protection de nos pêches⁴ ».

La tradition milicienne canadienne, y compris celle de la milice navale, s'était construite sur la nécessité de protéger le pays d'une invasion américaine. Le Traité de Washington de 1871 avait rendu extrêmement faibles les probabilités de guerre avec les États-Unis; mais les raids des Fenians de 1866 et la rébellion du Nord-Ouest de 1885 mirent en lumière le rôle important que la milice pouvait jouer en cas d'urgence nationale. Sur les Grands Lacs, une milice maritime assurait souvent la première réponse (mais pas plus). Car même ici, la sécurité maritime était toujours du ressort de la *Royal Navy* et n'était pas incluse de façon importante dans la planification du Canada. Le Canada considérait que sa seule responsabilité maritime concernait les pêches.

Au moment de la Confédération (1867), c'est au ministère de la Marine et des Pêches du nouveau Dominion que fut attribuée la responsabilité d'assurer la présence maritime canadienne dans les eaux côtières. Cette présence était importante pour la souveraineté du Canada, car la Grande-Bretagne se montrait réticente à faire respecter les accords de pêche canadiens. En fait, elle en était venue à régler tous ses différends avec les

Le Contre-amiral Charles Kingsmill pose pour sa photo officielle, peu après son arrivée au Canada pour prendre le commandement du Service naval (mai 1908).



Bibliothèque et Archives Canada PA-108073.



Américains en sacrifiant les intérêts du Canada. Le Canada créa la Police maritime, formée de six goélettes armées de la *Dominion Cruiser Fleet*. Cette Police maritime était chargée de la protection des pêches et de la saisie des navires contrevenants. Dirigés par d'anciens commandants de navires de la *Royal Navy*, leurs équipages étaient composés de volontaires qui étaient libérés chaque automne. Les différends internationaux et l'abrogation par les États-Unis des dispositions sur les pêches du Traité de Washington en 1885 garantirent l'avenir du Service de protection des pêches sur la côte Est. Organisme civil, il formera les fondations sur lesquelles la marine canadienne se développera.

À la même époque, un certain nombre de facteurs — évolution technologique, crises internationales et politique interne — conduisirent le Canada à acquérir son premier navire à des fins navales. La *Loi sur la Milice* (1868) et la *Colonial Naval Defence Act* (1865) britannique soutinrent la proposition que le Canada « ne verrait pas d'objection à l'établissement d'un navire à des fins d'instruction ». En 1881, alors que les tensions internationales s'intensifiaient, l'Amirauté envoya le HMS *Charybdis*, un voilier à vapeur « usé par des années de service en Chine ». Mais les tensions s'apaisèrent et le *Charybdis* rouilla à son mouillage. Surnommé « l'éléphant blanc canadien » et le « rafiot pourri », il fut renvoyé à la *Royal Navy*, à Halifax, en 1882. Auparavant, sa passerelle pourrie s'était effondrée sous les pas de deux civils, causant leur mort, et il avait endommagé d'autres bâtiments dans le port de Saint John (Nouveau-Brunswick), après avoir rompu ses amarres lors d'un coup de vent. L'expérience du HMS *Charybdis* saborda l'idée de créer une marine canadienne pour une génération.

L'idée d'un rôle plus important pour le Canada dans les affaires navales revint sur le devant de la scène à la fin du XIX^e siècle, avec la résurgence des tensions internationales et des rivalités impériales en Europe. C'était également un moment où le jeune pays tentait de définir sa propre identité nationale. Fournir de l'argent aux Britanniques plutôt que de construire des navires au pays semblait contraire à l'intérêt national — sans compter qu'un soutien direct à la Grande-Bretagne alimentait les soupçons des isolationnistes et des Canadiens français.⁵ C'est à ce moment qu'entra en scène la filiale de Toronto de la Ligue navale, un groupe de pression promarine fondé en 1895. Dans un contexte d'intensification de la course aux armements navals entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne, son secrétaire honoraire, H. J. Wickham, publia le 20 juin 1896 un plan de défense navale dans le journal torontois *Globe*. On était à seulement trois jours de l'élection fédérale qui porterait les libéraux de Wilfrid Laurier au pouvoir. Wickham proposait la création d'une milice navale qui travaillerait en collaboration avec la milice terrestre. Elle compterait des forces permanentes et des forces de réserve et disposerait de centres d'instruction sur les deux côtes. Son plan proposait la conversion du Service de protection des pêches en une force de défense côtière. Plus tard cette même année, Wickham avança l'idée d'un programme supplémentaire en vertu duquel des Canadiens seraient mis à la disposition de la *Royal Naval Reserve* pour aider à armer des navires marchands en cas de crise. Wickham ne réussit pas à convaincre le gouvernement, mais il continua à faire pression sur lui jusqu'en 1910.

Pourtant, il était clair au début du XX^e siècle qu'il fallait faire quelque chose pour établir une présence navale canadienne le long des côtes Est et Ouest. Les États-Unis étaient sur le point de se hisser au statut de puissance mondiale et la Grande-Bretagne était de plus



Bibliothèque et Archives Canada PA-020729

Alors qu'on aperçoit les coques blanches des Navires du gouvernement du Canada Canada (à droite) et La Canadienne à l'ancre en arrière-plan, la vedette du Canada ramène à terre des invités du festival d'été à Canso Harbour (N.-É.), en 1910.

en plus préoccupée par la menace posée par la marine allemande, alors en plein essor. Graduellement, l'opinion favorable à une marine canadienne distincte — et à la formation d'une réserve selon le modèle proposé par la Ligue navale — se répandit chez les politiciens et les gens de marine. Le 24 novembre 1902, Frederick Borden, ministre de la Milice et de la Défense du cabinet Laurier, affirma publiquement, au moins deux fois, que le gouvernement était prêt « à former le noyau d'une marine » au Canada.⁶ Ce « noyau » devait être une milice navale qui viendrait renforcer la *Royal Naval Reserve*, mais qui disposerait de navires d'instruction fournis par le gouvernement canadien. Les actions récentes de la *Royal Newfoundland Reserve* (voir chapitre suivant) avaient démontré l'intérêt d'une telle instruction. La Réserve terre-neuvienne était dirigée par Walter Hose, alors lieutenant de vaisseau, qui allait devenir en 1923 directeur du Service naval du Canada.

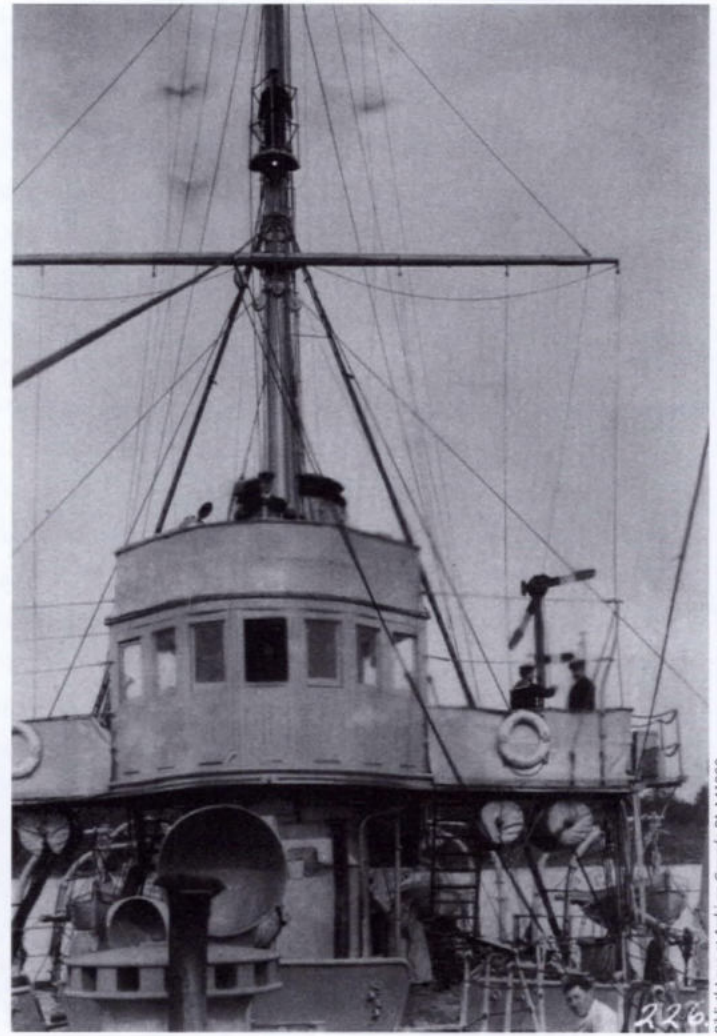
Le 2 avril 1903, le *Globe* publia un article sur l'élaboration d'un « projet de construction de remises à canons sur le littoral canadien, où les pêcheurs pourraient recevoir une instruction en artillerie navale ». S'appuyant sur le succès de la formation, en 1901 et 1903, de quelques marins du Service de protection des pêches aux canons à tir rapide, ce projet était la création du nouveau ministre de la Marine et des Pêches, Raymond Préfontaine.



L'article donnait également à penser que les réservistes s'entraîneraient sur trois navires — établis à Esquimalt, Toronto et Halifax — fournis, soit par le gouvernement britannique, soit par le Dominion lui-même. À la Chambre des communes, le 23 juin 1903, Préfontaine dut concéder que « la question de la réserve navale est à l'étude ». Un ergotage sur les compétences s'ensuivit et le financement s'avéra être un problème crucial. La question fut finalement soumise au Comité de défense coloniale, dont le secrétaire écrivit au secrétaire des colonies, Joseph Chamberlain, le 28 juillet 1903 : « Le Canada devrait prendre les mêmes précautions [que les milices navales des états américains des Grands Lacs] et devrait lever et entraîner une force navale et l'organiser de façon à armer les navires à sa disposition au déclenchement d'une guerre⁷ ». Pour le gouvernement canadien, les États-Unis n'étaient plus une menace et, si l'objectif de la réserve navale était de se protéger contre une attaque américaine, cette réserve n'avait aucun intérêt.

Dès 1902, Laurier avait reconnu que la défense du Canada reposait sur l'acceptation de la doctrine Monroe et sur la promotion de bonnes relations avec les États-Unis. Les principaux acteurs à Londres et à l'Amirauté en étaient aussi arrivés à cette conclusion; ils s'étaient en effet rendu compte que les ressources de la *Royal Navy* étaient trop éparpillées. Pour citer l'Amiral Walter Kerr, de la *Royal Navy*, il était impossible pour la marine britannique « d'être une force dominante partout⁸ ». Bien sûr, la Grande-Bretagne devait sa prospérité au contrôle qu'elle assurait sur les mers. Mais à la fin du XIX^e siècle, des progrès notables en matière de communications mondiales, facilitées par des améliorations de la télégraphie sans fil et des câbles sous-marins, avaient rendu plus efficace le déploiement de navires en cas de crise. Cette évolution soutenait une stratégie davantage axée sur la défense du territoire national. Par conséquent, quand l'Amiral sir John Fisher fut nommé chef d'état-major de la Marine en 1904, il lança un plan de retrait du corps principal des forces britanniques d'Amérique du Nord et des Antilles, laissant le Canada se débrouiller seul avec les États-Unis. Ce faisant, il comptait sur l'exceptionnel réseau mondial de communications et d'approvisionnement que la Grande-Bretagne avait établi. Bien que la réduction des forces ait suscité une certaine appréhension au Canada, elle renforça la détermination canadienne à veiller à ses propres intérêts.

En 1904, le ministère de la Marine et des Pêches était le plus gros ministère fédéral. Ses vastes responsabilités englobaient notamment tout ce qui touchait aux pêches, à la navigation, aux ports, aux naufrages et au bien-être des marins. Plus tard dans l'année, il vit son champ d'intervention s'étendre au fleuve Saint-Laurent et à l'exercice de la souveraineté dans l'Arctique. Il disposait d'une flotte de protection des pêches composée de huit croiseurs armés et d'une flotte maritime de six brise-glace, ainsi que d'environ dix-huit autres navires de plus de 24,4 mètres de long. Cette année-là, le Ministère reçut son tout nouveau navire (et, avec ses 61 mètres et sa jauge de 526 tonnes, son plus gros), le *CGS Canada* (l'abréviation signifiait « Navire du gouvernement du Canada »). Un deuxième navire d'un tonnage équivalent et long de 53,4 mètres, le *CGS Vigilant*, suivit bientôt. Alors qu'on faisait l'acquisition du *Canada*, le ministre Préfontaine rédigea un projet de loi sur une Réserve navale dont les membres s'entraîneraient sur ce bâtiment. Mais sa proposition fut rejetée pour plusieurs raisons, dont la moindre n'était pas l'argent. L'actualité mondiale se mit encore de la partie, et le concept de réserve maritime fut mis en veilleuse.



Le Capitaine de frégate *Walter Hose* et le NCSM *Rainbow*.

La question maritime qui occupait tous les esprits au Canada était de savoir comment régler le problème des Américains venant pratiquer la pêche illégale. La flotte de protection des pêches fut donc maintenue; c'était ce qu'on pouvait avoir de mieux à défaut d'une marine. Ses deux nouveaux navires ressemblaient à des petits navires de guerre modernes. Ses équipages portaient un uniforme qui ressemblait à celui des marins britanniques; ses bâtiments arboraient le pavillon bleu avec les armoiries du Canada, étaient commandés par d'anciens officiers de la *Royal Navy* et étaient équipés de canons à tir rapide. Mais le soutien populaire pour une marine réellement canadienne avait crû, ponctué par une intense communication entre les filiales de Toronto et de Victoria de la Ligue navale, d'une part, et les ministres successifs de la Marine et des Pêches, d'autre part. Relançant l'article de Wickham en 1896, la filiale de Toronto proposa en 1898 la formation d'une Réserve navale de 5 000 hommes pour renforcer la Milice canadienne. Elle serait assujettie à des règlements « similaires à ceux de l'Amirauté, dans la mesure où les conditions locales le permettent ». Le gouvernement, prétendait la Ligue navale, obtiendrait « autant de navires adaptés aux équipages et aux instructeurs qu'il lui serait nécessaire, en payant un montant raisonnable pour leur utilisation ». Elle suggérait même que « les pêcheurs canadiens pourraient effectuer leur instruction en hiver, sous des latitudes plus chaudes ». L'instigateur du



projet de Toronto était encore H. J. Wickham, et sa position était sans équivoque : « L'argent canadien doit être dépensé au Canada, afin que la préparation navale soit étroitement liée à l'élaboration d'une politique maritime réellement canadienne, à l'encouragement de la construction navale canadienne, à l'équipement adéquat des ports du Canada et à l'emploi de notre population maritime, qui produit les meilleurs marins qui soient ». Au début de 1908, le nouveau ministre de la Marine et des Pêches, Louis-Philippe Brodeur (Préfontaine était mort en décembre 1905), répondit à Wickham, lui exposant les plans du gouvernement pour la flotte de pêche, qui « serait régie par les règles de la discipline navale ». Il mentionna également des plans visant à « établir une réserve navale sur des bases inspirant la confiance et le soutien de la population canadienne ». Toutes les filiales n'étaient cependant pas d'accord. Celle de Victoria-Esquimalt, par exemple, insista plutôt pour « une participation substantielle à la marine impériale, sur laquelle dépendait l'existence même du Canada comme partie de l'Empire⁹ ».

Dans le contexte de mondialisation grandissante des années Laurier, la militarisation du Service de protection des pêches finit par sembler terriblement insuffisante. Le *Dreadnought Scare* de 1909, conséquence de la crainte de la Grande-Bretagne d'être distancée par l'Allemagne dans la course aux armements navals, ramena la question sous les projecteurs. Pourtant, contribuer financièrement à la défense impériale n'était que difficilement acceptable aux yeux de certains électeurs parmi les plus influents. Un compromis émergea — la formation d'une marine canadienne distincte — qui n'était pourtant pas le fruit d'un débat politique rigoureux, ni d'un quelconque consensus national. La probabilité d'un résultat positif s'était toutefois accrue en 1908 avec deux nominations clés : celle du distingué, et retraité depuis peu, Contre-amiral Charles Kingsmill, de la *Royal Navy*, comme directeur du Service maritime, et celle de Georges Desbarats au poste de sous-ministre. Ces nominations s'avèrent inspirées, car le gouvernement n'avait jusque-là consacré que peu d'argent et encore moins d'attention à ses forces maritimes.

Finalement, la solution pour le Canada vint de la *Loi du service naval* (*Naval Service Act*) de 1910. Cette loi prévoyait la constitution d'une Réserve navale formée de marins qualifiés et d'une réserve de volontaires constituée d'amateurs qui pourraient, en cas d'urgence, être placés en service actif au Canada ou mises à la disposition de la *Royal Navy*. Elle prévoyait également un collège naval. Pourtant, aucune de ces dispositions ne fut mise en œuvre à l'époque. Le 21 octobre 1910,



Ministère de la Défense nationale F-15243

Les premiers volontaires de la Réserve navale royale des volontaires du Canada rassemblés pour l'inspection à Esquimalt, le 29 avril 1914.

le NCSM *Niobe*, un croiseur de 9 980 tonnes et premier de deux achetés à l'Amirauté pour le jeune Service naval canadien, entrain dans le port d'Halifax. Les impérialistes comme les nationalistes du Québec critiquèrent ce choix. Lors d'un rassemblement organisé à Montréal le soir précédant l'arrivée du *Niobe* à Halifax, Bourassa et d'autres personnages se répandirent en invectives contre la politique de Laurier. La presse conservatrice de Toronto manifesta « ouvertement son mépris », raillant que le *Niobe* était « déjà bon pour la ferraille » lorsqu'Ottawa décida de créer sa marine.¹⁰ Les commandants du NCSM *Niobe* et du NCSM *Rainbow* étaient prêtés par la *Royal Navy*. L'un d'eux était le Capitaine de frégate Walter Hose, qui prit le commandement du *Rainbow* en 1911 et fut transféré à la Marine royale du Canada (MRC) en 1912.

Au pouvoir depuis quinze ans, Laurier fut défait en 1911 par les conservateurs de Robert Borden. La marine fut une victime parallèle de ce changement, car Borden comptait bien remplir sa promesse électorale d'abroger la *Loi du Service naval* et de revenir à une version sophistiquée et militarisée du Service de protection des pêches. Il présenta son *Projet de loi d'aide à la Marine* au Parlement le 5 décembre 1912. Au cœur de ce projet de loi se trouvait le concept que les forces de milice, par exemple une force côtière, étaient intrinsèquement défensives; les marines, elles, pouvaient avoir un caractère offensif, car elles parcouraient le globe et risquaient donc de se trouver mêlées à des conflits lointains. Le *Projet de loi d'aide à la Marine* fut rejeté le 30 mai 1913, laissant la politique navale canadienne « dans la plus totale confusion ». Dans l'intervalle, le *Niobe* et le *Rainbow* avaient été désarmés faute de fonds et l'effectif de la MRC était passé d'un sommet d'environ 800 hommes et officiers en 1911 à environ 350 au milieu de 1913.

Maintenant équipés convenablement, les membres de la Réserve navale royale des volontaires du Canada de Victoria défilent devant le Parlement provincial à Victoria (C.-B.), 1914.





Mais l'idée d'une réserve navale avait continué à se répandre. Lors d'une discussion avec l'Amiral Kingsmill au printemps de 1912, Hose avait proposé son concept de « marine citoyenne, une réserve navale constituée de volontaires qui disposerait d'unités dans tout le pays ». La réponse charitable de Kingsmill, comme nous l'avons vu en début de chapitre, fut une incrédulité pure et simple : c'était tout simplement impossible. Mais Hose s'était formé une solide opinion quant au potentiel d'une telle force. Son expérience de la réserve navale à Terre-Neuve et les succès de plus en plus importants de la milice sous les ordres de Sam Hughes avaient démontré la validité de son point de vue.

Au début de 1913, des plaisanciers et des hommes d'affaires enthousiastes de Victoria en arrivèrent à l'idée de former une compagnie navale de volontaires. Hose incita ce groupe et d'anciens membres de la *Royal Naval Volunteer Reserve* à en parler au ministre de la Marine et des Pêches, Douglas Hazen, lors d'une visite à Victoria. Hose lui-même en glissa un mot à Hazen, qui se montra favorable au concept, encouragea le groupe et autorisa l'utilisation des installations d'Esquimalt pour sa mise en œuvre. Ottawa ne soutint pas immédiatement le principe, mais accorda en juillet 1913 la permission d'entamer l'instruction. Celle-ci commença avec les encouragements et l'aide de l'équipage du *Rainbow* et de son commandant. Le groupe n'avait ni statut officiel ni argent pour les uniformes et la solde, et les instructeurs provenaient de navires tant de la MRC que de la RN. Étonnamment, peut-être, Kingsmill lui-même n'était pas chaud à l'idée et réprimanda Hose pour ses gestes. Mais Hose avait déjà commencé l'instruction et fit la sourde oreille. L'entraînement se poursuivit et, en juillet 1914, les volontaires de Victoria étaient au nombre de 140. « Pour cela et pour avoir été l'avocat des Réserves pendant les années tristes et funestes de la dépression, Hose devint le "père de la Réserve navale".¹¹ »

Ottawa se joignit au mouvement de volontariat alors que la menace d'une guerre d'envergure en Europe se dessinait, et mit officiellement sur pied la Réserve navale royale des volontaires du Canada en mai 1914. Créée sur le modèle de la *Royal Naval Reserve*, la nouvelle RNRVC devait être une réserve « de gens de mer et autres personnes jugées appropriées ». Avec un effectif autorisé de 3 600 hommes, elle serait « structurée en trois principales divisions régionales comprenant des compagnies de 100 hommes » situées dans les grandes villes de ces régions. Rien ne fut entrepris pour le recrutement à ce moment-là, mais les volontaires de Victoria furent appelés à augmenter l'équipage du *Rainbow* peu de temps après que le Canada soit entré en guerre, en août 1914. Sur la côte est, le *Niobe* bénéficia aussi de renforts, provenant surtout de la Réserve de Terre-Neuve. Les hommes et le matériel étant rares et les navires n'étant pas disponibles, la MRC forma une patrouille du Saint-Laurent en utilisant des yachts privés achetés aux États-Unis et au Canada, ainsi que des navires empruntés à d'autres ministères. La force était basée à Halifax en hiver et dans une base improvisée à Sydney le reste de l'année.



Bibliothèque et Archives Canada Acc. N° 1983-28-839

Au déclenchement de la guerre, la Réserve navale royale des volontaires du Canada fut autorisée à entreprendre une campagne de recrutement de grande envergure.

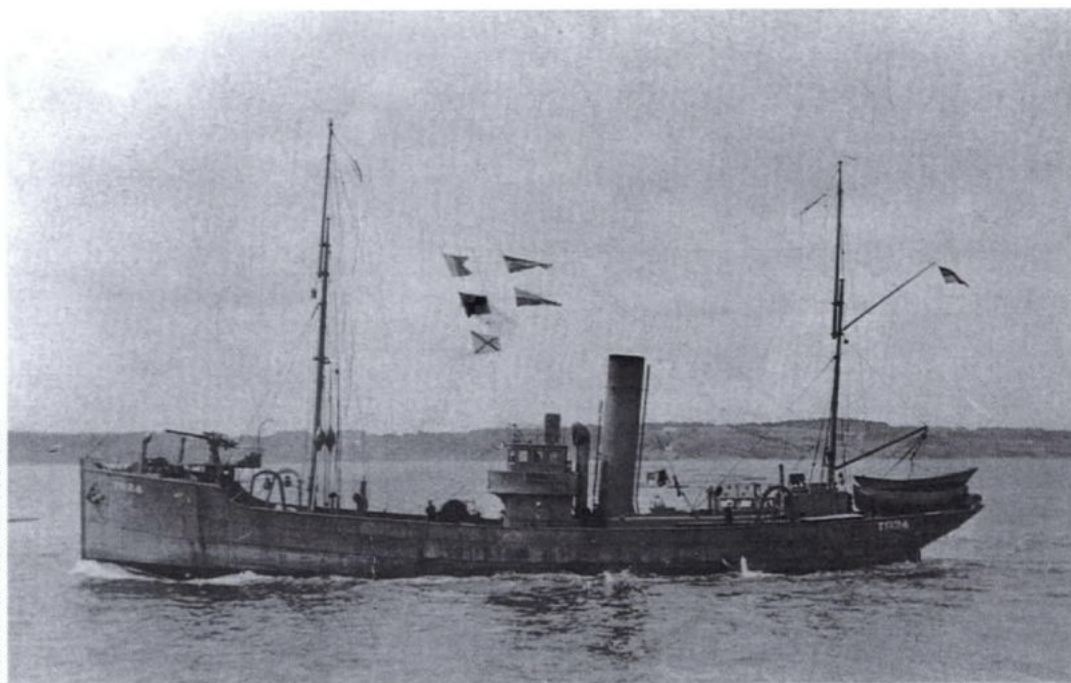
En février 1916, le nombre de volontaires pour le service naval s'était tellement accru que le ministre du Service naval dut créer la Division outre-mer de la RNRVC afin de recruter des Canadiens en vue du service dans la *Royal Navy*. Il n'y avait tout simplement pas suffisamment de place à bord des navires canadiens pour tous ces volontaires. On autorisa jusqu'à 5 000 hommes, dont certains, plus expérimentés, furent nommés officiers de la *Royal Naval Volunteer Reserve* dès leur arrivée en Angleterre et chargés d'améliorer la formation de leurs marins. Au printemps de 1917, près de 1 200 recrues, la plupart possédant une expérience de la mer, avaient été envoyées en Grande-Bretagne.

La situation stratégique changea soudainement et irrévocablement pour la MRC en 1916. En effet, les sous-marins allemands firent la démonstration qu'ils pouvaient traverser l'Atlantique et revenir à leur base sans refaire le plein. Le sous-marin marchand *Deutschland* réussit à éviter les patrouilles britanniques et à livrer des marchandises aux États-Unis et, plus tard la même année, l'*U-53* coula cinq navires marchands alliés au large de Nantucket. Pour le Canada, ce n'était qu'un début. En novembre, l'Amirauté avertit le gouvernement canadien qu'il devait tripler la taille de sa flottille — qui comptait alors 12 navires — mais qu'elle ne pouvait offrir aucune aide. La *Hun Pirate Deviltry* (les actes diaboliques des pirates boches), comme l'appelait le *Halifax Herald*, commença au printemps 1918, par l'attaque de navires marchands près des côtes de la Nouvelle-Écosse par des croiseurs sous-marins allemands équipés de torpilles et de canons de six pouces. Les Allemands coulèrent des navires, capturèrent le chalutier à vapeur canadien *Triumph* (qu'ils équipèrent en navire d'attaque), détruisirent un pétrolier devant le port d'Halifax, coupèrent le câble transatlantique, terrorisèrent les pêcheurs et mirent les médias en émoi.¹² Les *U-boot* firent ressortir la situation précaire des forces navales non seulement canadiennes, mais aussi américaines. En fin de compte, la MRC fit un travail convenable dans des circonstances exceptionnellement difficiles, mais son legs populaire fut décourageant.¹³ Le *Halifax Herald* demanda : « Quel est l'intérêt d'une flotte de patrouille incapable d'attraper des sous-marins? ». Sa lutte contre les *U-boot* semblait si inefficace que ces épisodes ne figurent même pas dans l'histoire officielle de la Marine. À l'opposé, les succès de l'Armée canadienne sur le front Ouest étaient brillants et firent l'objet d'une grande publicité. La volonté après la guerre de limiter les dépenses consacrées à la défense réduit encore la puissance de la Marine : le gouvernement canadien réduisit rapidement le Service naval à « une force de réserve strictement restreinte, avec deux destroyers, les NCSM *Patrician* et *Patriot*, et quelques chalutiers¹⁴ ». Comme Hose lui-même s'en plaignit, « après la démobilisation, le Canada n'avait pratiquement plus aucun navire, aucun canon et aucun matelot¹⁵ ».

Hose déménagea à Ottawa en décembre 1918 pour démanteler le Service de patrouille qu'il avait commandé pendant la guerre et devint directeur du Service naval le 1^{er} janvier 1921. La question de la politique navale canadienne permanente ne fut réglée qu'en décembre, quand le nouveau gouvernement libéral de Mackenzie King en changea brutalement le cours. N'ayant plus à craindre la guerre, protégé par des « relations particulières » avec la Grande-Bretagne et les États-Unis, le Canada ne voyait plus l'utilité d'envisager une flotte navale intervenant en haute mer. La vision de Mackenzie King marqua une évolution vers l'isolationnisme politique et la « quasi-neutralité qui prévaudrait à Ottawa et à Québec dans les années 1920 et 1930¹⁶ ». La Conférence de Washington sur le désarmement naval



Ministère de la Défense nationale CN-6464



Le TR 24 (construit fin 1917) appartenait à une classe de chalutiers chasseurs de sous-marins destinés aux patrouilles dans l'Atlantique.

(novembre 1921 à février 1922) renforça le désir du gouvernement de réduire les dépenses en matière de défense. Mais y parvenir en conservant une force navale efficace s'avéra un défi de taille.

L'« efficacité » devint le maître mot des débats et propositions qui suivirent. Écrivant le 28 février 1922 au ministre au nom du Comité naval sur une proposition que ce dernier lui avait faite, Hose déclara : « Lorsqu'il parle d'une marine efficace, le Comité ne veut pas tant dire une marine numériquement efficace en vue d'une guerre, qu'une marine efficace sur le plan interne, c'est-à-dire une marine dont la discipline, l'esprit de corps, l'instruction et le moral sont tels qu'ils permettent au Service de fonctionner. » Hose avait proposé deux institutions « efficaces ». La première était une petite flotte de cinq navires de guerre coûtant 2 275 000 dollars par an. La deuxième était une marine de réserve soutenue par un cadre d'instruction issu de la force permanente pour un coût annuel de 1 500 000 dollars. Son plan de Réserve navale sacrifiait la capacité opérationnelle au profit de la viabilité institutionnelle. Hose défendit son idée devant Desbarats et le ministre et, au soir du 21 avril quand Desbarats mit la dernière main à sa note au ministre en vue de la présentation du projet au Conseil privé, il avait convaincu le ministre de son bien-fondé. Le Conseil privé accepta le plan le 24 avril.¹⁷ La Chambre des communes fut par la suite agitée par des discussions au sujet de difficultés apparemment insolubles que posait la proposition.

En mai 1922, les débats s'atténuèrent : le plan de Réserve navale de Hose avait pris le dessus. Le nouveau ministre de la Milice et ministre du Service naval, George Graham, défendit la compétence opérationnelle d'un service à temps partiel. Dans une note interne rédigée par Hose, il reconnaissait que des « marins amateurs » pourraient effectivement mener les missions essentielles de la marine : défense côtière, dragage de mines, patrouilles et services d'inspection. C'étaient exactement les rôles que le gouvernement était prêt à assurer. Graham observa d'ailleurs lors des débats à la Chambre des communes le 12 mai



Musée naval d'Esquimalt VR999.684.1.

« Cales submergées — envoyez de l'aide! ». Le NCSM *Galiano* fut le seul navire de la MRC perdu durant la Grande Guerre. Doté d'un équipage de la Réserve navale royale des volontaires du Canada, il sombra corps et biens dans une tempête au large de l'île de Vancouver, le 30 octobre 1918.

1922 que « la tendance de l'opinion publique » sur le désarmement naval, soulignée dans la position du représentant du Canada à la Conférence de Washington, était de réduire les dépenses « dans les limites de la sécurité et sans sacrifier la dignité nationale ».

Le projet de Hose prévoyait une marine régulière réduite à sa plus simple expression sur chaque côte, en plus d'une force de réserve. Les 1 500 membres de cette dernière seraient formés à différents moments de l'année de façon à garder la petite force permanente occupée en tout temps. En tant que volontaires, les réservistes demeureraient dans la population active civile. Mais, reprenant en cela le modèle de la Milice, ils suivraient des périodes d'entraînement à temps plein de deux à trois semaines chaque année. À cette fin, ils pourraient utiliser les installations d'instruction de l'Armée partout au pays, afin d'éviter toute dépense reliée à de nouvelles constructions. Peut-être plus important encore, « la force [de réserve] serait composée de Canadiens disponibles pour toute expansion future de la Marine canadienne ». Le premier ministre lui-même défendit le point de vue de Graham à la Chambre des communes le 12 mai 1922 : « Il s'agit d'une vaste politique [...] pour les années à venir. [...] Et cette politique sera mise en pratique à la lumière de la situation financière actuelle du pays et de la situation générale de par le monde. » Il mit fin aux interminables discussions autour des affaires navales en déclarant quatre jours plus tard : « L'actuel gouvernement a une politique navale permanente. » L'approche de Mackenzie King était



en accord avec l'état d'esprit dans lequel se trouvait la population. Sa décision de réduire le budget naval fut largement acceptée par les Canadiens.

Pour Hose, ce plan n'était pas un expédient politique, mais plutôt un moyen de sensibiliser l'ensemble de la population et d'obtenir son soutien, et de constituer un corps de marins entraînés pouvant devenir les fondations sur lesquelles bâtir la future marine. Son expérience de la *Newfoundland Royal Naval Reserve* et des volontaires de Victoria l'avait convaincu des mérites de ce plan. En outre, son expérience cruciale comme commandant des patrouilles, aux commandes de jusqu'à 136 navires dont les équipages étaient composés de réservistes pendant la guerre, le confortait dans son opinion. Comme il le dit, il connaissait selon une perspective professionnelle « la faisabilité d'une force navale de volontaires venant de tous les coins du pays [qui] apportait [également] une certaine connaissance de la marine aux Prairies et à l'intérieur du pays en général¹⁸ ».

En juillet 1922, l'effectif de la MRC avait chuté à 402 membres et, à la fin de 1928, sa flotte n'était plus constituée que de six navires : les NCSM *Patriot*, *Ypres* et *Festubert* à Halifax et les NCSM *Patrician*, *Armentières* et *Thiepval* à Esquimalt. Le secrétaire de la marine de l'époque, le Commissaire en chef de deuxième classe J. A. E. Woodhouse, explique comment le Service naval en arriva à prendre la voie qu'il allait suivre durant l'entre-deux-guerres. « Si un Dominion se propose de dépenser de l'argent pour sa marine, écrivit-il, sa population devrait être convaincue de la nécessité de cette marine.¹⁹ » Il s'agissait là d'un défi de taille, car « une vaste majorité de la population canadienne vit loin de la mer et ne perçoit pas la nécessité de routes maritimes sûres ». Par conséquent, il était impératif « d'éduquer les gens ». Et le « moyen le plus efficace » d'y parvenir était « d'amener la marine à leur porte, de l'introduire dans la vie de leur famille et de leurs amis ». Mais comme le personnel de la petite marine du Canada vivait sur les bases navales côtières, ou à proximité, « une force de réserve répartie dans tout le Canada amènerait la marine chez un grand nombre de Canadiens de l'intérieur », et ce, sans excéder le budget de la MRC. Non seulement la Réserve offrait des possibilités de recrutement et d'accès à la presse locale, mais elle « donnait au directeur du Service naval l'occasion de rendre visite aux bassins de réservistes partout au pays et de s'adresser aux chambres de commerce, aux clubs Rotary et autres sur les éléments de la défense navale ». Élément important, ce « serait la première étape dans la conversion du Québec ».

Ce plan conduisit à la création de la première Réserve navale canadienne stratégique, composée de deux éléments distincts. Le premier était la Réserve de la Marine royale du Canada (RMRC), autorisée par décret du Conseil privé (C.P. 80) le 15 janvier 1923. Organisée à l'origine en neuf divisions portuaires, elle fut réduite à cinq : Charlottetown, Halifax, Québec, Montréal et Vancouver. Dans chaque Division, un registraire veillerait au bien-être de ses marins et agirait comme lien entre la MRC et la RMRC. En plus d'être citoyens britanniques, d'être aptes physiquement et d'avoir une bonne réputation, les candidats devaient normalement travailler en mer dans le civil. La RMRC avait un effectif autorisé de 70 officiers et de 430 hommes. Le deuxième élément de la Réserve navale était la Réserve de volontaires de la Marine royale du Canada (RVMRC), autorisée par le décret P.C. 139 du 31 janvier 1923. L'effectif autorisé en était de 70 officiers et 930 militaires du rang, répartis en compagnies de 100 hommes et en demi-compagnies de 50, à Calgary,

Quelques navires de la
Réserve navale pendant
la Grande guerre.

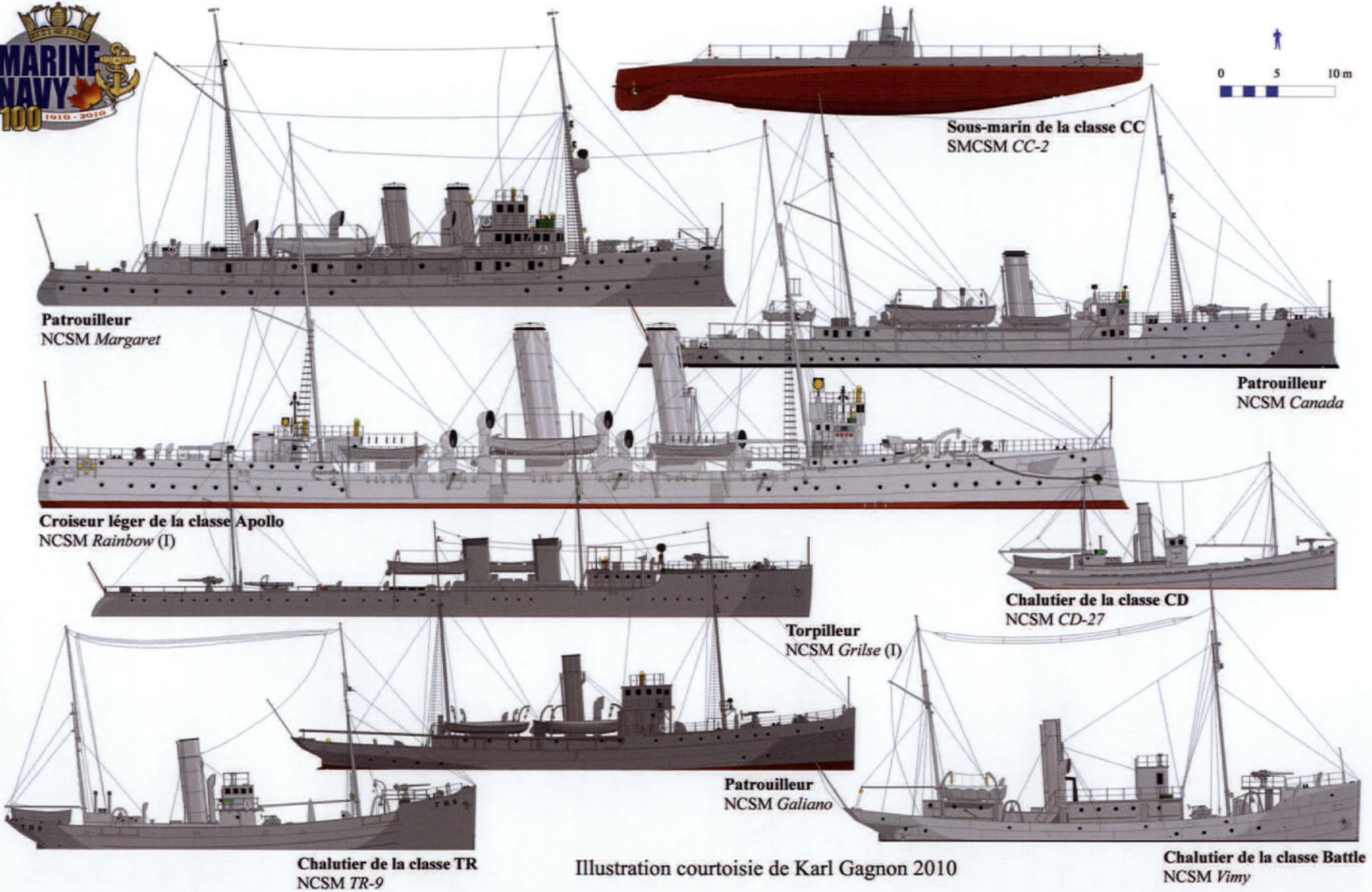


Illustration courtoisie de Karl Gagnon 2010



Charlottetown, Edmonton, Halifax, Hamilton, Montréal, Ottawa, Québec, Regina, Saint John, Saskatoon, Toronto, Vancouver et Winnipeg. Les postulants à la RVMRC devaient être citoyens britanniques, âgés de 18 à 32 ans et aptes physiquement. Ils s'enrôlaient pour trois ans et devaient effectuer au moins trente exercices par année dans leur compagnie et suivre annuellement deux semaines d'instruction à Halifax ou à Esquimalt. Les hommes étaient payés 25 cents par exercice; alors que les officiers ne recevaient aucune solde. Lors de l'instruction annuelle, les officiers et les hommes étaient payés selon l'échelle de solde de la MRC correspondant à leur grade et à leurs qualifications. Le premier commandant au sein de la RVMRC fut le Lieutenant de vaisseau Frank Mead, de la demi-compagnie anglophone de Montréal, le 14 mars 1923; il fut suivi le lendemain par le Lieutenant de vaisseau Ralph Howard Yeates de la demi-compagnie de Hamilton.

La MRC avait été formée pendant un débat non résolu portant sur la réelle nécessité pour le Canada de posséder une marine. Le point de vue alors le plus répandu était qu'un Service de protection des pêches militarisé suffisait pour répondre aux besoins du Canada. Le Canada dépendrait de sa relation particulière avec la puissance navale de l'époque — d'abord la Grande-Bretagne, puis les États-Unis — pour ses besoins plus étendus en sécurité maritime. Comme aucun consensus ne s'était établi au sein de la population canadienne quant à la nécessité d'une marine canadienne particulière, il ne pouvait non plus s'en établir un au sein de la classe politique. Peu après la formation de la MRC, les politiciens de toute allégeance se rendirent compte qu'adopter une position sur la marine, quelle qu'elle soit, serait hasardeux advenant une élection et décidèrent qu'il était plus sûr d'éviter de formuler une politique navale. L'intérêt déclina, le monde devint de plus en plus fatigué des dépenses de guerre et de défense, les budgets furent réduits — et la RVMRC est née. Sa création avait été rendue possible grâce à la tradition de milices marines et de réserves navales au Canada. Pourtant, cette Réserve ne leur ressemblait pas. Elle n'avait pas été fondée pour répondre à une menace immédiate, mais pour assurer la survie à long terme de la marine canadienne. Elle était dispersée dans les agglomérations de tout le pays, où les marins répandraient chez les Canadiens l'idée de l'importance de la Marine pour la sécurité maritime et pour le bien-être économique du Canada — et s'entraîneraient en vue des conflits à venir.

Notes

1. Les sources secondaires de base pour cette période sont Gimblett (« Reassessing the Dreadnought Crisis of 1909 »), Gough (« The End of Pax Britannica »), Hadley et Sarty (*Tin-Pots and Pirate Ships*), McKee (*Volunteers for Sea Service*), Milner (*Canada's Navy*), Sarty (« Hard Luck Flotilla ») et Tucker (*Naval Service of Canada*). Elles sont énumérées dans la section *Lectures suggérées* du présent volume.
2. Amiral Walter Hose, *The Early Years of the Royal Canadian Navy* (allocution lors du dîner du Jubilé d'or de la Marine royale du Canada, Hamilton, 19 février 1960), Direction — Histoire et patrimoine (DHP), Documents de Hose, chemise B, dossier 3, p. 3–4.
3. L.N. Fuller, « The Burning of the Steamer Caroline », *Patriot War of 1837: The Canadian Rebellion*, NNY Genealogy/Stories in Stone — Genealogy Research for Northern New York. Sur Internet : www.nnygenealogy.com/pages/patriotwar/patriotwar-caroline.html (le 18 juin 2010).

4. Patrimoine militaire canadien, « La cristallisation des enjeux », *La Loi navale*, volume 3 (1872–2000), chapitre 3. Sur Internet : www.cmhg.gc.ca/cmhb/fr/page_594.asp (le 18 juin 2010).
5. Paul Kennedy, « Naval Mastery: The Canadian Context », dans *The RCN in Transition*, éd. W. A. B. Douglas, Vancouver, UBC Press, 1988, 15–33, 18.
6. *The Canadian Annual Review of Public Affairs*, Toronto, The Annual Review Publishing Company, 1902, 145.
7. Communication du secrétaire du Comité de défense coloniale à Chamberlain, 28 juillet 1903, UK National Archives, ADM 1/8904.
8. Barry Morton Gough, « The End of the Pax Britannica and the Origins of the Royal Canadian Navy: Shifting Strategic Demands of an Empire at Sea » (communication présentée lors de la conférence *The Navy in the Modern World*, Halifax, Nouvelle-Écosse, 16 octobre 1985, 2).
9. Nigel B. Brodeur, « L.P. Brodeur and the Origins of the Royal Canadian Navy », dans *The RCN in Retrospect*, éd. James Boutillier, Vancouver, UBC Press, 1982, 13–32.
10. Marc Milner, *Canada's Navy: The First Century*, Toronto, Buffalo, London, University of Toronto Press, 1999, 19–20.
11. Michael L. Hadley et Roger Sarty, *Tin-Pots and Pirate Ships: Canadian Naval Forces & German Sea Raiders 1880–1918*, Montréal et Kingston, McGill-Queen's University Press, 1991, 73.
12. Hadley et Sarty, *Tin-Pots and Pirate Ships*, 233–62.
13. Chambres des communs, *Débats*, 26 juillet 1919, 2812–52. Également Hadley et Sarty, *Tin-Pots*, 302.
14. Barry D. Hunt, « The Road to Washington: Canada and Empire Naval Defence, 1918–1921 », dans *The RCN in Retrospect*, éd. Boutillier, 44–61, 46. Le croiseur *Aurora* et les destroyers *Patriot* et *Patrician* arrivèrent à Halifax en décembre 1920.
15. Hose, DHP, allocution, 5.
16. Paul Kennedy, « Naval Mastery », 15–33, 23.
17. Bibliothèque et archives Canada (BAC), MG30 E89, vol 6, documents de Georges J. Desbarats, *Journal*, entrées des 21 et 24 avril 1922.
18. Hose, DHP, allocution, 5.
19. James George Eayrs, *In Defence of Canada (I): From the Great War to the Great Depression*, Toronto, University of Toronto Press, 1965, 171.

Ces pêcheurs courageux qui devinrent des marins intrépides : la division de Terre-Neuve de la Royal Naval Reserve (1900–1922)



W. David Parsons

Riche en culture et en traditions maritimes, Terre-Neuve s'élève tel un bastion rocheux battu par les vents protégeant contre les assauts de l'océan Atlantique. Elle a offert un refuge sûr à des générations de marins hauturiers. Les noms évocateurs de ses localités témoignent des atterrissages heureux au cours des siècles : Harbour Grace (1583), Heart's Content (1612), ou Come By Chance (1706). En fait, l'île est marquée par un millénaire d'histoire maritime : les Vikings à la fin du X^e siècle, les voyages de Jean Cabot (1497) et de Jacques Cartier (1535–1536) et les levés des côtes de James Cook (années 1760). Depuis les tout débuts, de rudes et entreprenants marins ont exploité les Grands Bancs sur de grands voiliers ou de frêles doris. Durant la Deuxième Guerre mondiale, St. John's a servi de base navale aux escortes des convois qui sillonnaient l'Atlantique. Même si Terre-Neuve ne se joignit à la Confédération qu'en 1949, plusieurs soutiennent que c'est là que naquit la première Réserve navale « canadienne ». Certainement, l'intrépide colonie

britannique a acquis une réputation de « pépinière de marins de combat » à la défense des causes de l'Empire britannique. Et l'une de ces causes était le Canada tel que nous le connaissons aujourd'hui.

La division de Terre-Neuve de la *Royal Naval Reserve* était un élément de la *Royal Naval Reserve* britannique, créée en 1859. La division de Terre-Neuve eut vie bien remplie, mais relativement brève. Elle partageait avec la *Royal Naval Reserve* un concept : assurer l'instruction en vue d'une mobilisation en cas d'urgence. Les hommes étaient recrutés parmi les marins des flottes marchandes et de pêche et suivaient une instruction de la *Royal Navy* durant de courtes périodes à terre et en mer. La division de Terre-Neuve vit le jour en 1900, née du souhait de l'Amirauté de soutenir la défense impériale au coût le plus bas possible; elle fut dissoute vingt-deux ans plus tard pour les mêmes raisons budgétaires. Elle connut son heure de gloire durant la Première Guerre mondiale, « la Grande Guerre ». En effet, les Réservistes de la *Newfoundland Royal Naval Reserve* servirent avec distinction partout sur la planète au sein de la *Royal Navy* comme de la toute jeune Marine royale du Canada — qui n'avait que quatre ans au déclenchement des hostilités. Sa mémoire perdue dans les traditions de la Marine canadienne d'aujourd'hui.

La Division avait eu des débuts prudents. Lorsque les Forces britanniques retirèrent leurs garnisons des colonies dans les années 1870, la Grande-Bretagne pressa ces dernières d'organiser et de financer leur propre défense dans le cadre d'un plan unifié de défense impériale. Le gouvernement de Terre-Neuve rejeta cette demande, surtout pour des raisons financières.¹ Mais au début des années 1880, Lord Thomas Brassey, un lord civil de

L'escadron North America and West Indies de la Royal Navy dans le port de St. John's, vers 1900.





l'Amirauté (1880–1883), recommanda au cours d'une visite sur l'île de prendre des mesures pour enrôler les pêcheurs dans la *Royal Naval Reserve*. (Il avait déjà visité Terre-Neuve lors d'un tour du monde en 1877–1879 sur son yacht, le *Sunbeam*). Entre 1898 et 1902, le gouvernement terre-neuvien commença à élaborer une politique visant à répondre tant aux besoins de défense locale qu'à son obligation de soutenir la politique et les plans de l'Amirauté britannique. En 1900, il s'engagea à former une division locale de la *Royal Naval Reserve*.²

Cette année-là, pendant une tournée sur la côte nord-est à bord du HMS *Charybdis* (non pas le malheureux vaisseau plus âgé, mais un croiseur construit en 1893), le gouverneur de Terre-Neuve, sir Henry MacCallum, entreprit de recruter trois cents pêcheurs pour la *Royal Naval Reserve* (RNR). Cinquante d'entre eux furent sélectionnés pour participer à une croisière d'instruction de six mois, de novembre 1900 à mai 1901. La réussite fut telle, tant pour la *Royal Navy* que pour les participants, qu'on prit des dispositions pour renouveler l'expérience l'année suivante.³ Des réservistes de Terre-Neuve formaient même une partie de la force navale à bord du HMS *Charybdis* lorsqu'il fut déployé au Venezuela en 1902 pour protéger les intérêts britanniques et étrangers menacés par le dictateur vénézuélien, le président Cipriano Castro. C'est à cette occasion, durant ce qu'on appela à l'époque le « premier incident naval » de Terre-Neuve, que les Terre-Neuviens montrèrent leur habileté à manœuvrer de petites embarcations. Que ce soit pour débarquer des troupes ou lors de régates, ils n'avaient manifestement pas de rivaux.⁴

Lors de la Conférence coloniale de Londres, en juin 1902, sir Robert Bond, premier ministre de Terre-Neuve, présenta une proposition en deux volets visant à répondre à l'obligation pour Terre-Neuve de participer à la défense impériale : la *Royal Navy* devrait établir une base de croiseurs dans le port de St. John's et la *Newfoundland Royal Naval Reserve* participerait aux effectifs.⁵ Dans son esprit, cette solution sortait le gouvernement de l'embarras dans lequel son manque de préparation à la défense de la colonie l'avait plongé. Non seulement satisfèrait-elle les demandes de l'Amirauté et du ministère de la Guerre, mais elle ne causerait qu'une ponction minimale aux finances de Terre-Neuve. L'instruction des Réservistes avait commencé.

L'Amirauté accepta d'envoyer le HMS *Calypso*, un trois-mâts barque de 2 512 tonnes, afin qu'il serve de navire-école pour la RNR, tout en demeurant attaché à l'escadron des Bermudes, dans les Antilles. Construit en 1883, ce bâtiment fut la dernière corvette à voiles britannique. Il était armé de quatre canons de 6 pouces à chargement par la culasse, de quinze canons de 5 pouces et de dix mitrailleuses, ainsi que de deux tubes lance-torpilles. Il atteignait 15 nœuds propulsé à la vapeur, mais toutes voiles dehors il projetait une image élégante de puissance navale du vieux monde. Comme le rapporte l'*Evening Telegram* du 15 octobre 1902, le HMS *Calypso* entra dans le port de St. John's aux commandes du Capitaine de frégate F. M. Walker, de la *Royal Navy* (RN). Son équipage permanent formé de marins de la RN était composé du commandant, d'un médecin et d'un officier de la solde, ainsi que d'instructeurs pour l'exercice et l'artillerie. L'entretien du navire était assuré par des matelots de la force régulière, notamment des chauffeurs, des charpentiers et des magasiniers. Un instituteur donnait des leçons aux Réservistes qui souhaitaient perfectionner leur éducation.

Le HMS *Calypso* toutes voiles dehors,
dans toute sa splendeur, vers 1890.



The Rooms Archives publiques de Terre-Neuve B-1722.

Son arrivée ne se fit pas sans critique. Certains souhaitaient que le navire soit ancré dans une anse reculée de la baie Placentia afin que les marins indisciplinés ne perturbent pas la ville. D'autres, qui vivaient à l'extérieur de St. John's, craignaient que la « grande ville » n'attire les gentils pêcheurs loin des petits villages de pêche. Pour des raisons pratiques et probablement commerciales, on décida de l'amarrer à St. John's, au quai de la Reid Newfoundland, près de la gare ferroviaire. On lui retira mâts et cheminée, et les ponts furent recouverts pour y aménager des logements et une « salle d'exercice » pour l'instruction des Réservistes. Il demeura à cet endroit pour les vingt années suivantes et plus de 1 400 marins y furent formés entre 1900 et 1914.

Si nombre de réservistes ne suivirent qu'une année d'instruction, d'autres y passèrent jusqu'à cinq périodes, voire plus. Certains de ces derniers firent ce qu'on appelait « la croisière



dans le Sud », un voyage sur un navire de haute mer de la *Royal Navy* de l'escadron des Antilles.⁶ L'instruction comprenait l'exercice militaire, le tir au fusil, le tir aux canons du navire (qui avaient été retirés et placés près du fort Amherst, à l'entrée du port de St. John's) et — compétence considérée comme particulièrement utile lors de l'abordage de navires ennemis — le maniement du sabre d'abordage. C'était exactement le genre d'instruction que recevaient les recrues de la RN. Comme dans la *Royal Navy*, les marins étaient payés un shilling et trois pence par jour (environ 33 cents) et un shilling et six pence lorsqu'ils étaient promus matelot qualifié (*Qualified Seaman*). À la fin des cinq années d'instruction, les réservistes recevaient une prime de cinq livres. Pour beaucoup, ce surcroît d'argent arrivait à point, alors qu'il était peu probable qu'ils puissent être employés utilement dans les pêches. À la fin de la « croisière dans le Sud », tous les efforts étaient déployés pour que les marins reviennent à la maison à temps pour la saison de la pêche ou de la chasse au phoque.⁷

Au printemps de 1914, le Capitaine de frégate Anthony MacDermott, de la RN, fut nommé commandant du HMS *Calypso*. Il guida les destinées de la division de Terre-Neuve tout au long des années de guerre, jusqu'en 1919. MacDermott vivait à bord du navire avec sa femme, ses enfants et la gouvernante de ces derniers, une certaine Kathleen Dyer, qu'il inscrivit comme membre d'équipage en 1916, afin qu'elle puisse officiellement vivre à bord.⁸ Il semble que cela fait d'elle la première réserviste féminine de Terre-Neuve.

Lorsqu'en août 1914 éclata en Europe la guerre qui devait être « la guerre des guerres, » la Réserve de Terre-Neuve comptait presque cinq cents hommes. Le 3 août 1914, une proclamation royale avait sommé tous les réservistes de se présenter à bord du HMS *Calypso*. À la fin du mois, près de quatre cents Réservistes avaient rallié le navire.⁹ Parmi ceux qui ne s'étaient pas présentés immédiatement, certains terminaient la saison de la pêche et d'autres avaient émigré au Canada. D'autres encore avaient péri lors des tragédies de la saison de chasse aux phoques du printemps 1914 : le SS *Southern Cross* avait coulé lors d'une tempête, emportant ses 175 membres d'équipage, et 75 phoquiers du SS *Newfoundland* avaient été perdus alors qu'ils étaient pris au piège sur la glace en plein blizzard.¹⁰

Les hostilités poussèrent les Réservistes de Terre-Neuve vers des tâches et théâtres de guerre de toutes sortes. Ils servirent dans les stations de télégraphie sans fil de Cape Race et Mount Pearl, ainsi que dans les stations de communication par câble de Heart's Content et Cape Ray. Ils servirent dans les eaux canadiennes, dans la mer du Nord et dans la Manche, de la Méditerranée à Arkhangelsk, ainsi que lors des débarquements de Gallipoli. Ils firent partie des équipages de diverses classes de navires (cuirassés, croiseurs, chalutiers, cotres à voiles, etc.). En fait, les tout premiers Terre-Neuviens à entrer en service actif pendant un conflit furent les 106 marins de la division de Terre-Neuve de la *Royal Naval Reserve* qui permirent au NCSM *Niobe* d'atteindre son effectif de temps de guerre. Quand celui-ci arriva au port de St. John's, le 6 septembre 1914, avec ses 298 marins de la *Royal Navy* et



Collection de David Parsons.

Le Capitaine de frégate Anthony MacDermott.



The Rooms Archives publiques de Terre-Neuve A-1-1-165.

Des stagiaires font le tour du port de St. John's.

333 marins de la Marine royale canadienne, il embarqua les Réservistes et appareilla sur un pied de guerre.

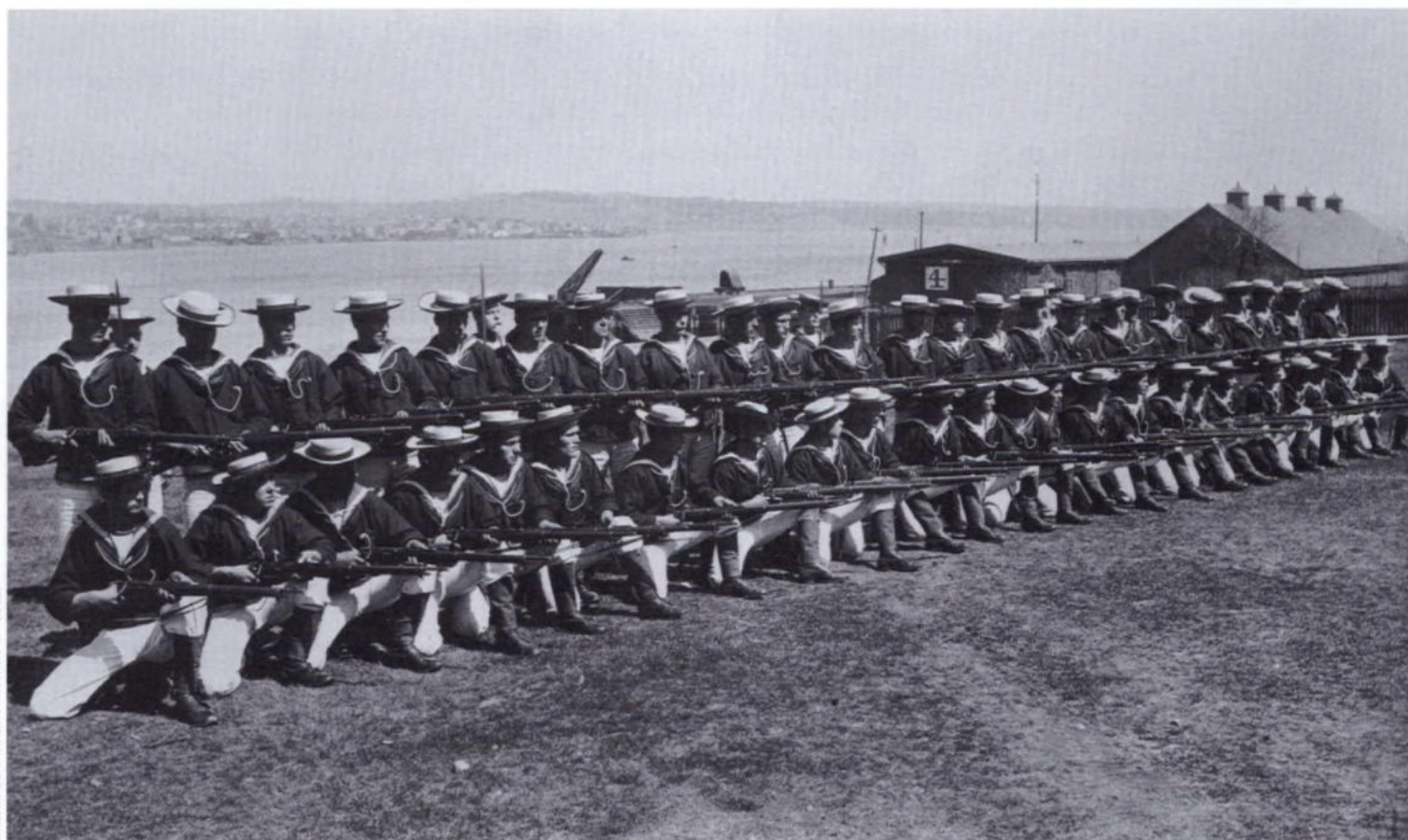
La rapidité de cette arrivée et de ce départ, qui n'avaient pas été annoncés, prit le gouverneur de Terre-Neuve, sir Walter Davidson, complètement au dépourvu. À titre de président de la *Patriotic Association*, formée pour diriger les affaires militaires du Dominion, il fut vexé de ne pas avoir été informé de l'arrivée du *Niobe* et de ne pas avoir été invité à bord. Le Capitaine de frégate Anthony MacDermott, commandant du HMS *Calypso*, lui expliqua alors que, par ordre de la *Royal Navy*, tous les mouvements de navires devaient être tenus secrets et que, en gardant le silence, lui et le *Niobe* n'avaient fait qu'obéir aux ordres. Le gouverneur ne s'immisça plus dans les affaires de la *Royal Naval Reserve*.¹¹ Quand le NCSM *Niobe* fut désarmé à l'été de 1915, les réservistes de Terre-Neuve reçurent un bref congé dans leur île avant d'être déployés outre-mer pour servir là où on avait le plus besoin d'eux. Ils s'étaient montrés en tous points égaux aux marins de la *Royal Navy*. Comme nous le verrons plus loin, de nombreux Terre-Neuviens servirent par la suite dans des unités de la flotte aussi variées que des navires de l'*Auxiliary Fleet* (la flotte auxiliaire), les *Defensively*



Armed Merchant Ships (DAMS) (navires marchands à armement défensif), les chalutiers dragueurs de mines, le 10^e Escadron de croiseurs et les légendaires « navires leurres¹² ». Il y avait des Terre-Neuviens sur les cuirassés et sur les croiseurs de la *Royal Navy*. Un réserviste fut tué lors de la bataille du Jutland, la grande bataille navale de la guerre mettant aux prises les immenses navires lourdement armés des flottes britannique et allemande. Chacune de ces missions navales comportait ses propres dangers et défis, et chacune demeure un symbole d'un service en mer méritoire.

Le 10^e Escadron de croiseurs était composé de navires marchands — appelés *Armed Merchant Cruisers* (croiseurs marchands armés) ou AMC — réquisitionnés et armés par l'Amirauté et dont les équipages étaient en grande partie constitués de réservistes. La plupart de ces bâtiments étaient des navires marchands, quelques-uns des paquebots. Si l'on en juge par les lettres écrites à bord, ils n'avaient rien de paquebots de luxe. Les Terre-Neuviens furent autorisés à aller en mer après une instruction à terre aux HMS *Vivid* (Plymouth), *Victory* (Portsmouth) ou *Pembroke* (Chatham). Ils avaient pour tâche d'assurer un blocus naval entre le nord de l'Écosse et l'Islande afin d'empêcher les navires neutres à destination de la Norvège, de la Suède, du Danemark et des Pays-Bas de transporter des marchandises de contrebande susceptibles d'être transbordées vers l'Allemagne pour y être utilisées pour la guerre. Tout bâtiment suspect était arrêté et fouillé. S'il était soupçonné de transporter des produits de contrebande, il était envoyé vers un port d'Écosse sous équipage de prise pour y subir une inspection plus approfondie. Ces opérations de capture

Hommes de la division de Terre-Neuve de la Royal Naval Reserve à l'entraînement en campagne près de l'arsenal maritime d'Halifax, probablement en 1902.



et de fouille obligeaient les équipes d'arraisonnement à traverser des eaux libres dans une embarcation non pontée, à la rame ou à la voile — peu importait le temps ou l'état de la mer. C'était une mission périlleuse, car la région est réputée pour son gros temps — blizzards durant le long hiver, brouillard, coups de vent et tempêtes toute l'année. C'est la raison pour laquelle l'amiral de la flotte, le comte Beatty, vanta les réservistes de Terre-Neuve. Leur habileté à manœuvrer les petites embarcations par grosse mer, acquise sur les terrains de pêche de la côte terre-neuvienne, en faisait pour lui « les meilleurs marins de petites embarcations de la *Royal Navy*¹³ ».

Le service à bord des croiseurs marchands armés était dangereux. Cinquante-huit Terre-Neuviens périrent au début du printemps 1915 quand les HMS *Viknor* et *Bayano* furent coulés par l'ennemi et le HMS *Clan MacNaughton* pataugea dans une tempête. Huit Terre-Neuviens reçurent des citations pour actes de bravoure.¹⁴ Une bataille rangée en haute mer était toujours une possibilité, qui pouvait rapidement devenir une réalité. C'est précisément ce qui se produisit fin-février 1916, donnant au *New York Times* son titre du 26 mars : « Lutte à mort entre le navire d'attaque allemand *Greif* et le croiseur converti britannique *Alcantara*. » Déguisé en navire marchand norvégien neutre, le *Greif* tentait de franchir le blocus quand il fut abordé par l'*Alcantara*, du 10^e Escadron, le 29 février 1916. La rencontre est unique dans l'histoire navale, car il s'agit de la seule bataille ayant opposé deux navires marchands armés. Les deux bâtiments sombrèrent, entraînant dans la mort de nombreux marins : le *Greif* avait été touché par des coups de canon, alors que l'*Alcantara*, gravement endommagé, dut être coulé par une torpille d'un destroyer britannique. Parmi les nombreux Terre-Neuviens à bord de l'*Alcantara*, deux moururent.¹⁵ Presque trois cents réservistes de Terre-Neuve avaient servi au 10^e Escadron de croiseurs de 1914 jusqu'à sa dissolution, le 7 décembre 1917. En effet, les États-Unis étant maintenant un combattant allié, les Américains allaient prendre le contrôle des cargos depuis les ports nord-américains.

Les navires-leurres, ou *Q-ships*, étaient la solution imaginée par les Britanniques pour contrer la menace posée par les sous-marins allemands. Des Terre-Neuviens servirent également sur ces bâtiments. (Le Matelot John Joseph Power fut tué à bord du *Q 20* [HMS *Bayard*] qui fut éperonné dans une collision). Les *Q-ships* étaient si « traîtres » que les Allemands les considéraient même comme des embarcations pirates. À cette époque, les sous-marins n'étaient guère que des torpilleurs submersibles. Ils plongeaient généralement pour se cacher et faisaient surface pour attaquer. Camouflés en bateaux non armés — en bat-la-houle, en charbonniers, en chalutiers ou en goélettes —, les *Q-ships* étaient conçus comme appât pour les sous-marins, dans le but de les inciter à remonter à la surface pour attaquer. Une fois le sous-marin à portée, le *Q-ship* laissait tomber son déguisement et ouvrait le feu. De tels navires coulèrent quinze sous-marins. Mais leur principale utilité fut de dissuader les sous-marins de s'attaquer aux petites embarcations semblant sans défense. Cette ruse de guerre sauva ainsi de nombreux bateaux légers des canons des sous-marins ennemis.

Les marins de la division de Terre-Neuve de la *Royal Naval Reserve* servirent avec distinction tout au long de la campagne de Gallipoli. Certains d'entre eux étaient à bord du HMS *Cornwallis* quand il tira les premiers obus sur les forts turcs. Lors des débarquements, le 25 avril 1915, les réservistes terre-neuviens composaient les équipages des embarcations



Stagiaires à bord du HMS *Calypso*, en 1915.



The Rooms Archives publiques de Terre-Neuve B-51-85.

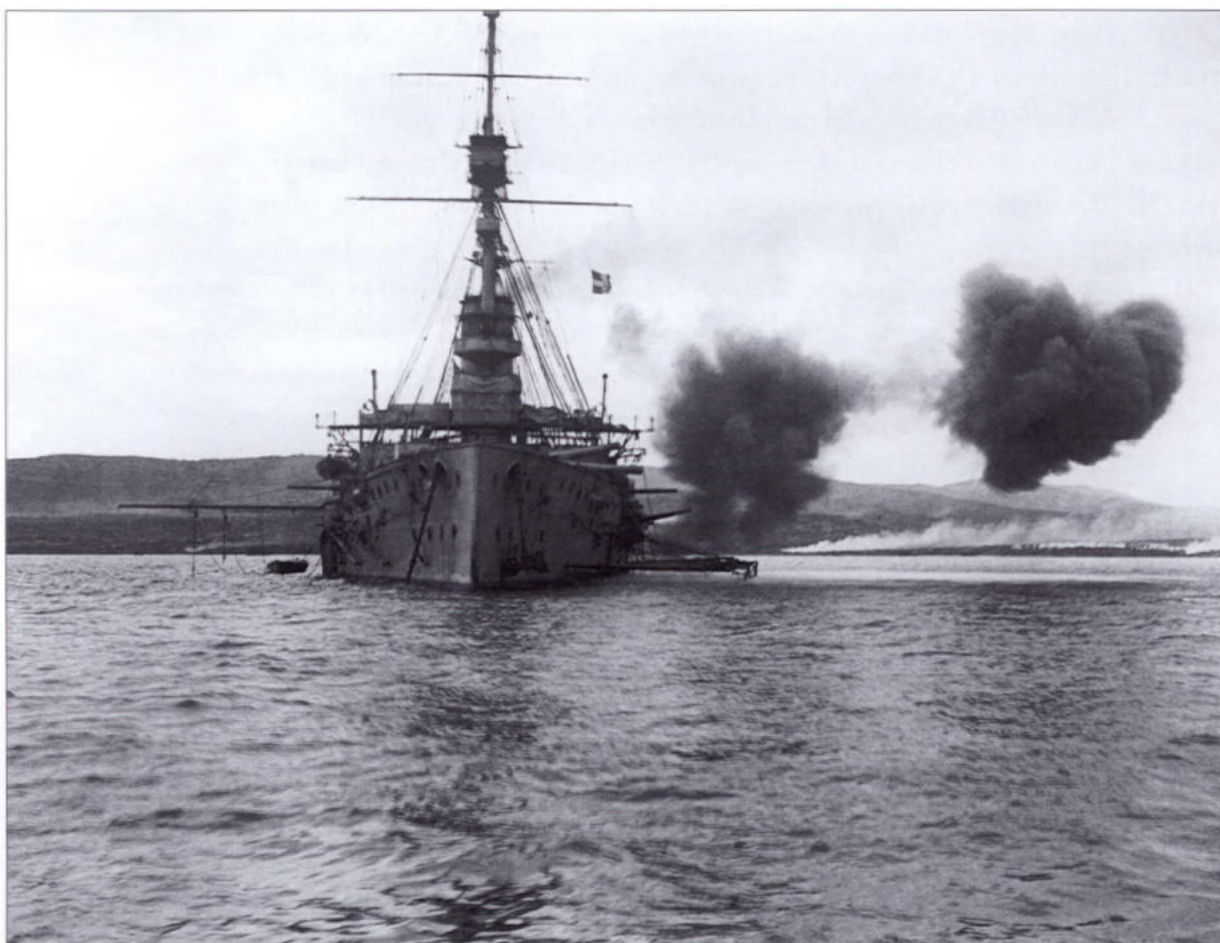
qui amenèrent les soldats à terre; ils assurèrent aussi l'acheminement des approvisionnements et le transport des blessés vers les navires-hôpitaux. Ils étaient là en janvier 1916 quand le dernier soldat fut évacué des plages de la baie de Suvla et du cap Helles. D'autres servirent à bord des chalutiers chargés du dragage des mines et des harenguiers qui posaient les filets anti-sous-marins visant à protéger les navires de guerre bombardant la rive au mouillage.¹⁶

La majorité des Réservistes de Terre-Neuve servirent sur les navires auxiliaires. Il s'agissait de chalutiers, de harenguiers, de bateaux à aubes et de yachts réquisitionnés par l'Amirauté. En 1912, celle-ci avait étudié la possibilité de recourir à des chalutiers pour le dragage des mines. Ces embarcations s'étaient développées pour la pêche en mer du Nord et au large de l'Islande, donnant de robustes navires qui tenaient très bien la mer. L'expérience avait été concluante. L'Amirauté réquisitionna donc un certain nombre de ces chalutiers, avant d'en faire construire spécialement pour la Marine par la suite. En plus du dragage, ces petits bateaux étaient employés pour la pose des filets servant à protéger les ports et à empêcher les sous-marins de naviguer dans la Manche. Ils servaient au repérage des sous-marins, ainsi qu'à convoier des marchandises. Bien que ces chalutiers aient été conçus pour la mer du Nord et étaient donc très différents de ceux auxquels les Terre-Neuviens étaient habitués, ces derniers s'adaptèrent et servirent efficacement sur ces navires. Mais ils en payèrent le prix : plus de trente Terre-Neuviens perdirent la vie à leur bord.¹⁷ Les DAMS (navires marchands à armement défensif) furent tout aussi importants pour l'effort de guerre. À leur bord, les Terre-Neuviens servirent comme canonnières et hommes de pont. Plus de vingt d'entre eux y laissèrent la vie. Transportant des marchandises depuis

tous les coins du monde, ces navires assurèrent la survie de la Grande-Bretagne. Armés pour repousser les sous-marins et autres assaillants ennemis, ils approvisionnèrent les forces alliées en France et en Belgique, en zone méditerranéenne jusqu'à Salonique, en Mésopotamie, et jusqu'en Afrique et aux Indes.

La division de Terre-Neuve de la *Royal Naval Reserve* enregistra la majeure partie de ses pertes lors de naufrages en mer. Bien entendu, d'autres réservistes moururent de maladie ou d'accident. Mais même à terre, ils étaient à portée de l'ennemi. Ainsi, le 3 septembre 1917, quatre réservistes terre-neuviens furent parmi les 135 marins tués sur la base côtière HMS *Pembroke*, à Chatham, quand un bombardier allemand Gotha lâcha deux bombes rudimentaires sur la salle d'exercice. La structure de métal et de verre s'effondra, faisant en plus des morts plus de quarante blessés.

Pendant ce temps au pays, à Terre-Neuve et aux alentours, la défense nationale continuait, non sans quelques heurts entre les plans de l'Amirauté britannique et les aspirations du Canada. Le gouvernement canadien souhaitait en effet que le centre de collecte du renseignement pour l'Amérique du Nord soit installé à Halifax. L'Amirauté, réticente à céder le contrôle de la collecte du renseignement au Canada, construisit la station de communications sans fil à Mount Pearl, à l'extérieur de St. John's. Cette station entra en fonction en 1915. Les opérateurs étaient des employés de Marconi prêtés à la *Royal Navy*, alors que la *Royal Naval Reserve* fournissait une compagnie pour la protection de la station.



Des marins de Terre-Neuve furent affectés à bord du HMS *Cornwallis* pour aller soutenir leurs camarades à terre lors du bombardement de Gallipoli.

Imperial War Museum Q 13682



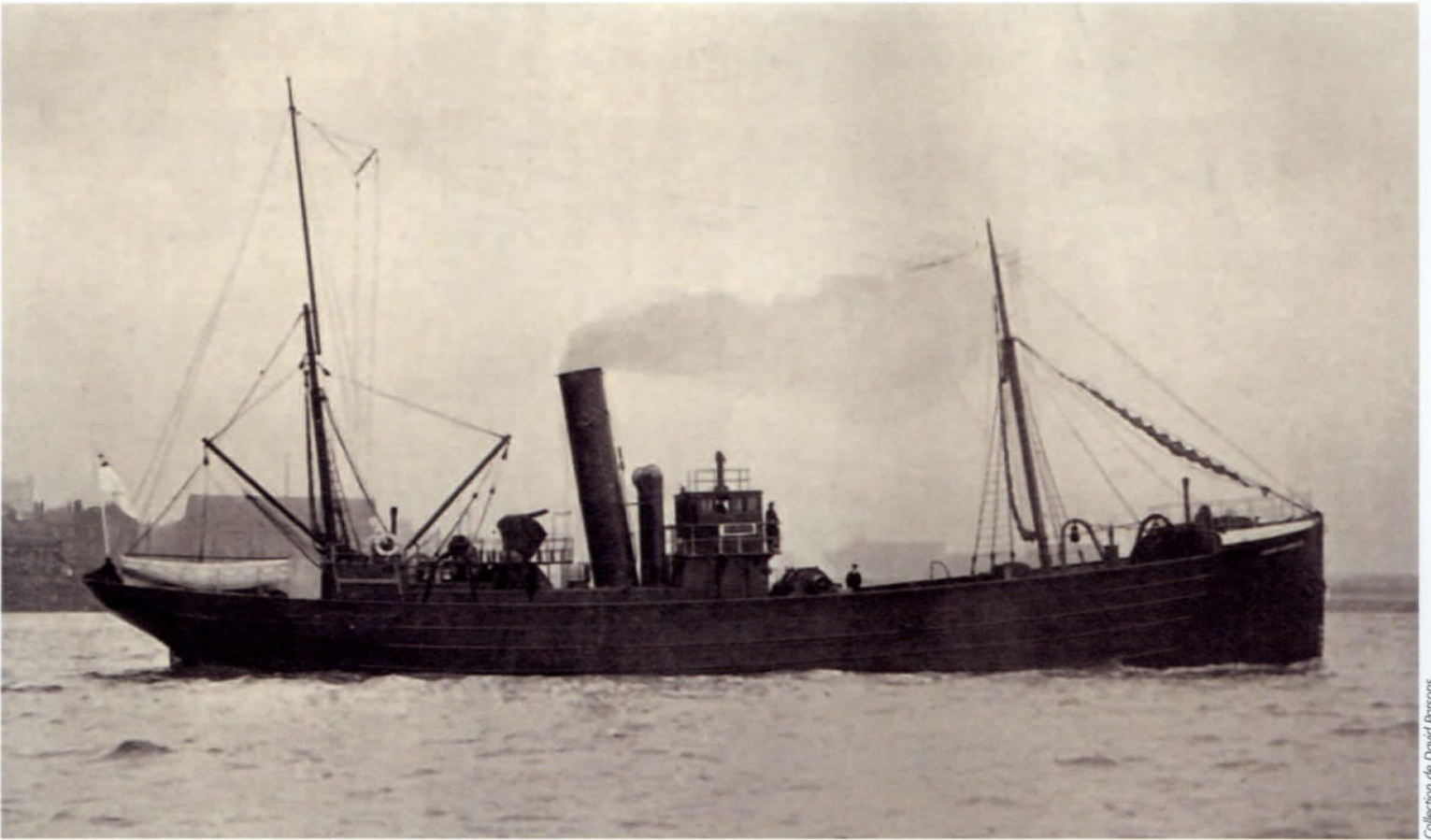
Collection de David Parsons.

Deux marins terre-neuviens servant à bord du HMS *Alcantara* furent tués le 28 février 1916 lorsque l'*Alcantara* coula le SMS *Greif*, un navire marchand converti utilisé par les Allemands comme bâtiment d'attaque armé.

Il s'agissait de l'une des dix-neuf stations bâties dans le monde pour transmettre des renseignements à l'Amirauté, à Londres. Il incombait à la station de Mount Pearl de transmettre les renseignements en provenance des États-Unis et du Canada. En 1917, le centre du renseignement fut transféré à Halifax.

En 1917, les sous-marins allemands avaient prouvé qu'ils pouvaient traverser l'Atlantique et revenir à leur base sans refaire le plein de carburant. Le sous-marin marchand *Deutschland* fit deux voyages commerciaux aux États-Unis en 1916, l'année où le sous-marin de combat U-53 fit des ravages au large de New York, coulant plusieurs navires sous les yeux de vingt destroyers américains neutres.¹⁸ Des navires de la flotte marchande de Terre-Neuve furent attaqués et coulés par les Allemands. Le 8 août 1916, par exemple, le SS *Stephano* fut envoyé par le fond en vertu des règles de prise par l'U-53 au large du bateau-phare de Nantucket, après avoir permis à tous les passagers et membres d'équipage de s'éloigner à bord des canots de sauvetage. (Un destroyer américain observait l'opération à proximité.) Le SS *Eric* fut coulé par l'U-156 le 26 août 1918. La goélette *Jean* fut coulée en mars 1917 et la goélette *Duchess of Cornwall* en décembre 1916, toutes deux par des bâtiments d'attaque de surface. La goélette *Dictator* fut envoyée par le fond par l'U-151 en juin 1918. La guerre s'était rapprochée des côtes de Terre-Neuve.

Les rumeurs étaient nombreuses que des sous-marins allemands faisaient le plein dans des ports isolés du nord de Terre-Neuve et du Labrador; des bateaux de patrouille furent



Collection de David Parsons.

Chalutier de l' Auxiliary Patrol.

envoyés pour enquêter. Maintenant responsable de la défense territoriale, le Capitaine de frégate MacDermott organisa ce qu'on appela localement la « Marine de Terre-Neuve » en armant un certain nombre d'embarcations côtières pour scruter la côte de Terre-Neuve et du Labrador à la recherche d'activités suspectes. Les SS *Fogato*, *Cabot* et *Petrel* furent ainsi armés; une partie de leurs équipages était composée de réservistes navals du HMS *Calypso*.¹⁹ Les autorités navales de St. John's s'entendirent sur des secteurs conjoints de surveillance : pendant que les patrouilles terre-neuviennes surveilleraient le Labrador, ainsi que la côte est et la moitié orientale de la côte sud de Terre-Neuve, les navires canadiens contrôlèrent la moitié occidentale de la côte sud et le détroit de Belle-Isle.

En 1917, les réservistes terre-neuviens qui avaient servi au 10^e Escadron de croiseurs retournèrent au HMS *Briton*, à St. John's, pour y attendre leur affectation sur un autre navire. (Le HMS *Calypso* avait été ainsi rebaptisé en mars 1916.) Comme la Marine royale canadienne manquait de personnel pour les chalutiers qu'elle avait acquis pour patrouiller au large de la côte Est dans le but de contrer la menace sous-marine allemande, 190 réservistes de Terre-Neuve furent dépêchés à Halifax et à Sydney, en Nouvelle-Écosse. Dix-neuf d'entre eux furent affectés à des chalutiers comme patrons. Toutefois, la question de la solde posa problème. Alors que les Terre-Neuviens étaient payés selon le taux de la *Royal Navy*, soit un shilling et trois pence par jour (environ 33 cents), les marins canadiens recevaient, eux, 70 cents alors qu'ils servaient en mer. Bien sûr, les Terre-Neuviens étaient tout à fait prêts à supporter l'inconfort du service sur les chalutiers. Mais ils n'étaient pas d'accord



pour faire le « sale travail », comme enlever la rouille des navires, pour la moitié de la solde de leurs collègues canadiens. Heureusement, on évita intelligemment une « mutinerie » en accordant aux Réservistes terre-neuviens le taux auquel avaient droit les Canadiens lorsqu'ils servaient depuis leur nouvelle base du NCSM *Niobe*.²⁰

L'explosion d'Halifax du 6 décembre 1917 est un point de référence dans la prise de conscience du Canada²¹; et des réservistes de Terre-Neuve étaient là aussi. L'explosion fit même une victime dans leurs rangs, un garçon qui servait à bord du NCSM *Musquash* de la Marine royale du Canada, le mousse Pieroway. Il n'avait que seize ans. Pendant des semaines après que la ville eut été rasée, des réservistes de Terre-Neuve s'employèrent aux travaux de secours, portant assistance aux blessés, récupérant les corps dans les maisons détruites, aidant à trouver abri et nourriture pour les victimes. Il y eut de nombreux actes d'héroïsme discret que l'histoire qui suit illustre bien. Des plongeurs étaient descendus au fond du port pour inspecter les fondations d'une grue lorsque l'explosion survint. L'onde de pression chassa l'eau de sous le ponton où se trouvaient les pompes à air, laissant les plongeurs dans leur lourd scaphandre patauger dans la boue dix-huit pieds en dessous, sans air, et balayant leurs collègues du quai. Le Matelot breveté Walter George Critch, de la division de Terre-Neuve, était l'un des six hommes qui faisaient fonctionner la pompe à air sous les ordres du Premier maître John T. Gammon. Meurtris et étourdis, avec des débris qui retombaient dangereusement autour d'eux, Critch remit la pompe en marche, pendant que Gammon descendait au secours des plongeurs pris dans la gadoue en dessous, débrouillait leurs conduites d'air et aidait les plongeurs encombrés à remonter sur le quai

Le SS *Fogato*, de la « Marine terre-neuvienne ».



au moment même où l'eau commençait à refluer. Pour leur bravoure au secours de vies dans des conditions dangereuses, le Premier maître Gammon fut nommé Membre de l'Ordre de l'Empire britannique (division militaire) et le Matelot Critch reçu la Médaille pour service méritoire.

Après l'Armistice de novembre 1918, les Terre-Neuviens commencèrent à rentrer à leur base, au HMS *Briton*, pour y être démobilisés en vue de leur retour à la vie civile. En 1919, la cohorte suivante de réservistes pour l'instruction sur le HMS *Briton* fut annulée. L'Amirauté réduisait la taille de la marine. Pourtant, le responsable de la solde était sûrement la personne la plus occupée à cette époque. Il devait calculer les soldes et les gratifications pour chacun. L'argent des prises, la méthode consacrée de récompense des marins, fut versé à tous les marins de la *Royal Navy* qui avaient servi en mer, calculée selon la valeur des navires coulés ou pris. Chaque homme recevait une part du montant, plus une prime s'il était à bord d'un navire ayant coulé ou capturé un navire ennemi. Jusqu'en 1930 au moins, on tenta de communiquer avec ceux à qui on devait de l'argent.

Dès 1912, la question du déplacement du HMS *Calypso* s'était posée. Après tout, disait-on, l'espace à quai pourrait être utilisé de façon plus rentable par la Reid Newfoundland Company. Maintenant que la guerre était terminée, l'idée refaisait surface. Puis, en 1922, alors que l'Amirauté réduisait la taille de sa flotte, le HMS *Briton* fut vendu à l'entreprise commerciale A. H. Murray and Company pour servir de ponton pour le charbon et le sel. Cette cession marqua la fin de la *Royal Naval Reserve* à Terre-Neuve. Dans les années 1920,

Memorial University College, 1923.



The Rooms Archives publiques de Terre-Neuve NA-39-97.



puis de nouveau dans le rapport Amulree de la *Royal Commission* (1934), la réactivation de la Réserve revint sur le tapis.²² Mais souffrant des répercussions de la Crise de 1929 sur son budget, l'Amirauté n'y voyait aucun intérêt. Pour les vingt-cinq années suivantes, le ponton resta au mouillage dans le port de St. John's. En 1954, au terme de sa vie utile, il fut remorqué au port de Lewisporte, sur la côte nord-est. Il fut enfin amené à Embree, où il repose toujours, une carcasse oubliée.

Mais d'autres monuments commémoratifs demeurent. Par exemple, le fort Waldegrave garde l'entrée du port de St. John's depuis le XVIII^e siècle. Baptisé du nom du gouverneur William Waldegrave (1797–1800), il fut occupé par périodes jusqu'en 1870, année du retrait des forces impériales de Terre-Neuve. En août 1914, il montait de nouveau la garde au port, doté d'un canon de 12 livres du HMS *Calypso*. À partir de juin 1916, la garnison était composée de membres de la *Legion of Frontiersmen* commandés par le Lieutenant E. Vere-Holloway. De temps en temps, des marins du *Calypso* utilisaient le canon pour leur formation. Après la guerre, la batterie tomba en décrépitude — jusqu'en 2005, alors qu'elle fut restaurée à la mémoire des hommes qui avaient servi là pendant la Première Guerre mondiale.²³

Pendant la guerre, 1996 hommes servirent dans la division de Terre-Neuve de la *Royal Naval Reserve*. Cent quatre-vingt-douze d'entre eux périrent et, pour nombre d'entre eux, la mer fut leur tombe. Leurs noms sont inscrits sur la plaque commémorative au parc commémoratif de Beaumont-Hamel, en France. La dernière perte de guerre fut le Matelot F. J. Price, qui se noya en août 1919 alors qu'il draguait des mines au large de la côte belge. Il est enterré dans le cimetière militaire d'Ostende, en Belgique.²⁴ Vingt-sept réservistes de Terre-Neuve reçurent une citation pour vaillance. Un reçut la Croix du service distingué, onze la Médaille du service distingué, un la Médaille du service méritoire et quatorze furent cités à l'ordre du jour. D'autres Terre-Neuviens servant dans la *Royal Navy*, dans des formations autres que la *Royal Naval Reserve*, furent aussi décorés pour vaillance face à l'ennemi.

Il ne fait aucun doute que la toute nouvelle Marine royale du Canada profita de l'assistance des marins entraînés de la division de Terre-Neuve de la *Royal Naval Reserve*. En effet, ils avaient contribué à l'armement du NCSM *Niobe* en 1914–1915, puis en 1917–1918 à la constitution des équipages de la flotte de chalutiers de la Marine royale du Canada. Bien qu'elle fut encore un dominion distinct à l'époque, Terre-Neuve était prête à offrir rapidement sa coopération à sa voisine de l'Empire. La plus grande récompense du service et du sacrifice des hommes et des femmes



Avec la permission de Richard Cimblett.

La plaque dédiée à la division de Terre-neuve de la Royal Naval Reserve sur le monument aux morts de Beaumont-Hamel en France.

de Terre-Neuve pendant la Première Guerre mondiale fut peut-être la fondation du *Memorial University College* en 1925. Le collège préparait les étudiants à poursuivre leurs études au Canada ou au Royaume-Uni. En 1949, il devint l'Université Memorial de Terre-Neuve (*Memorial University of Newfoundland*), l'une des plus grandes universités de la région de l'Atlantique. L'Université Memorial possède des facultés des arts, des sciences, de génie, de commerce, de sciences infirmières et de médecine. Elle demeure un hommage durable à ceux qui ont servi pendant la guerre.

Un autre legs relie la tradition maritime de Terre-Neuve à celle du « reste du Canada ». Quand le HMS *Charybdis* était basé au port de St. John's, de 1902 à 1905, son officier d'instruction était le Lieutenant Walter Hose de la *Royal Navy*. Hose constata rapidement la valeur des réservistes de Terre-Neuve et tenait leurs habiletés en grande estime. De plus, il avait épousé une fille de St. John's. En 1912, ayant peu d'espoir d'avancement dans la *Royal Navy*, il passa à la Marine royale du Canada, qui n'avait alors que deux ans. Son expérience avec les réservistes de Terre-Neuve fit de lui un partisan résolu d'une réserve navale canadienne et contribua à la création de la Réserve des volontaires de la Marine royale du Canada. Pour cette raison, il est considéré comme le père de la Réserve navale du Canada.

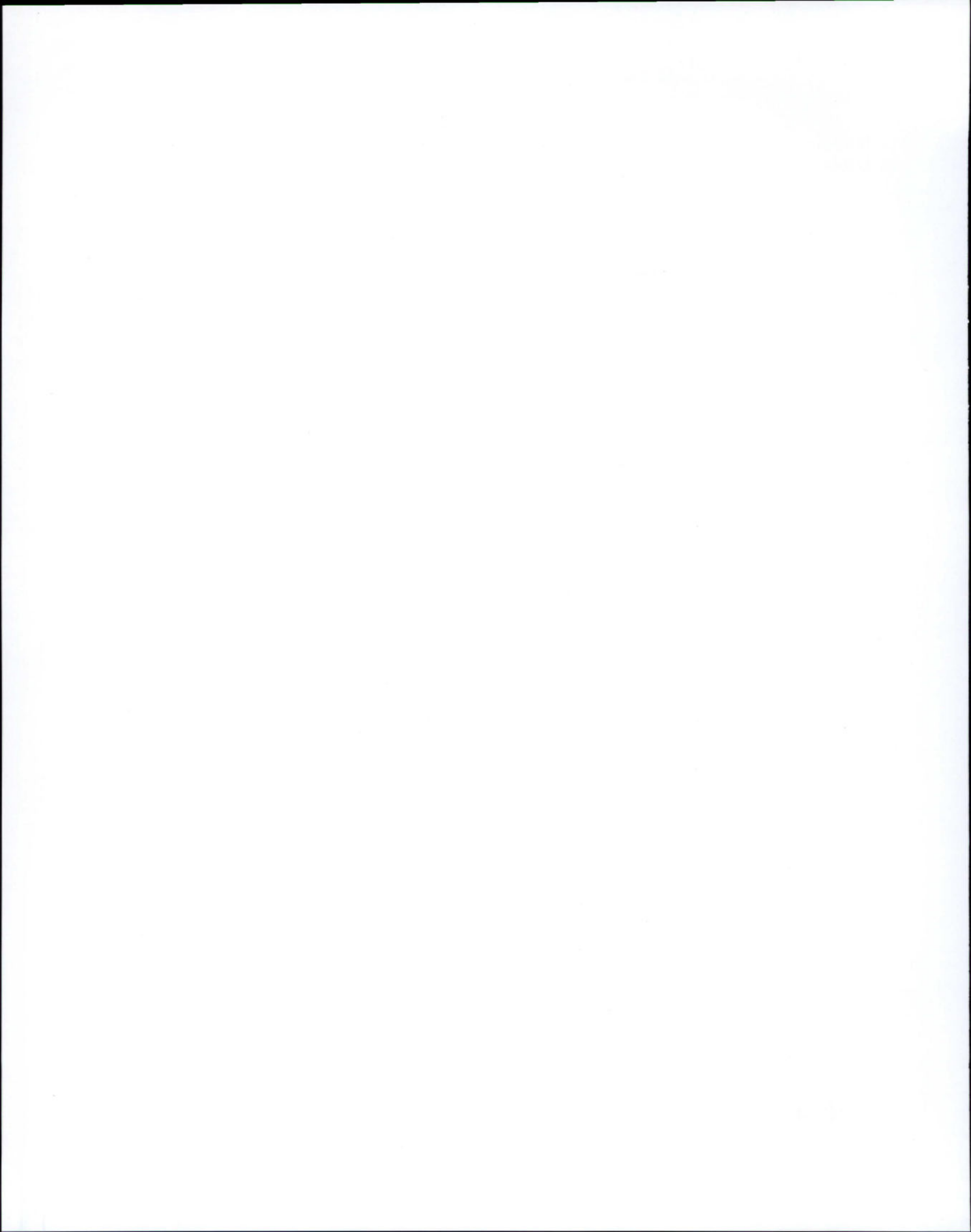
Le NCSM *Cabot*, siège de la Réserve navale à Terre-Neuve, fut créé en 1949, quand Terre-Neuve intégra le Canada. Il prospère aujourd'hui à un nouvel emplacement, non loin du lieu où le HMS *Calypso* fut jadis amarré.²⁵

Notes

1. Glen Kehoe, *Imperial Defence and the Foundation of the Royal Naval Reserve*, thèse de B.A. avec spécialisation, Université Memorial de Terre-Neuve, 1994.
2. Archives provinciales de Terre-Neuve-et-Labrador, communication du secrétaire d'État aux Colonies au gouverneur, 6 décembre 1900.
3. Archives provinciales de Terre-Neuve-et-Labrador, GN 2/39.
4. P. T. McGrath, « The Naval Incident », *Canadian Magazine*, avril 1903, (67): 531.
5. Archives provinciales de Terre-Neuve-et-Labrador, GN1/2/0, Déclaration de sir Robert Bond, premier ministre, 1^{er} juillet 1902.
6. Archives provinciales de Terre-Neuve-et-Labrador, GN 1/2/0, Communication de l'Amirauté au secrétaire d'État aux Colonies, 27 novembre 1902.
7. P.T. McGrath, « The Newfoundland Naval Reserve », *Newfoundland Quarterly*, mars 1906, (4): 17.
8. Communication de la D^{re} Doreann MacDermott de Carnicer, fille du Capt Anthony MacDermott, RN, OBE, KM (1878–1965).
9. Archives provinciales de Terre-Neuve-et-Labrador, GN 1/10/1, Communication du gouverneur sir Walter Davidson à L. Harcourt, secrétaire d'État aux Colonies, 23 novembre 1914.
10. Shannon Ryan, *Ice Hunters: A History of Newfoundland Sealing to 1914*, St. John's, Breakwater Press, 1994.
11. Archives provinciales de Terre-Neuve-et-Labrador, GN1/10/1, Communication du Capitaine de frégate MacDermott à sir Walter Davidson, 28 novembre 1914.
12. Archives provinciales de Terre-Neuve-et-Labrador, GN1/10/1, Communication du Capitaine Robert Corbett, RN, à sir Walter Davidson, gouverneur de Terre-Neuve, 27 mars 1915.



13. F.G. Bowen, *History of the Royal Naval Reserve*, London, Lloyds, 1926, p. 129–130.
14. Le Capitaine de corvette J. T. Randell (commandant du chalutier armé HMT *Tenby Castle*) reçut la Croix du service distingué et les Matelots A. Gregory, L. Green et M. Pottle reçurent la Médaille du service distingué. Quatre autres marins furent cités à l'ordre du jour : le Lieutenant de vaisseau Stanley Duder et les Matelots brevetés G. Boucher, A. Collins et Enos Ryan. En 1939, Randell fut nommé Commandant de la Marine (St. John's). Il démissionna en 1942 pour raisons de santé et mourut l'année suivante.
15. Parmi les Terre-Neuviens tués au combat figurent les Matelots William Dawe et Nathan Mugford. Les Matelots brevetés Alfred Andrews et William Peddle furent cités à l'ordre du jour pour la bravoure dont ils avaient fait preuve ce jour-là.
16. H. Y. Wells, « Bombarding the Dardanelles », *Veteran Magazine*, vol. 4(4), mars 1929, p. 54; vol. 10 (3), mai 1935, p. 36; vol. 11 (2), avril 1936, p. 33.
17. À ce sujet et au sujet des passages suivants, voir W.D. Parsons et C.J. Parsons, *The Best Small-Boat Seamen in the Navy St. John's*, DRC Publishers, 2008.
18. Michael L. Hadley et Roger Sarty, *Tin-Pots and Pirate Ships: Canadian Naval Forces & German Sea Raiders 1880–1918*, Montréal et Kingston, McGill-Queen's University Press, 1991, 131.
19. Archives provinciales de Terre-Neuve-et-Labrador, GN 2/14, boîte 2, Home Defence and Patrols (avril à décembre 1918).
20. Archives provinciales de Terre-Neuve-et-Labrador, Rapport du ministère de la Milice, 1919; Communication du chef comptable, Amérique du Nord, à l'officier payeur du ministère de la Milice, St. John's, Terre-Neuve, 9 décembre 1919.
21. Hadley et Sarty, *Tin-Pots and Pirate Ships*, 1991, p. 203; Armstrong, *The Halifax Explosion and the Royal Canadian Navy: Inquiry and Intrigue*, Vancouver and Toronto, UBC Press, 2002, p. 4.
22. Newfoundland Royal Commission 1933 (rapport Amulree), Londres, H.M. Stationery Office, 1934.
23. Archives provinciales de Terre-Neuve-et-Labrador, MG 267, 1914–1917, Fort Waldegrave.
24. Archives provinciales de Terre-Neuve-et-Labrador, G2/5 (414), Rapport de la Newfoundland Militia, 1919.
25. Hector Swain, *Cabot, History of the Naval Reserve in Newfoundland*, pas d'éditeur, 1975; Anon, *Sailing through the Narrows: the Naval Reserve in Newfoundland. Celebrating the 50th Anniversary of HMCS Cabot*, St. John's, pas d'éditeur, 1999.



La survie par la Réserve : Comment la RVMRC sauva la Marine



Barbara Winters

Le Canada n'a jamais véritablement vécu les Années folles. La richesse et l'éclat caractéristiques de cette période se limitèrent principalement aux États-Unis de l'époque du jazz. Au Canada, les brèves et joyeuses célébrations de l'Armistice, après la guerre de 1914–1918, furent rapidement étouffées par l'implacable réalité des coûts exorbitants de la guerre : dans les décennies qui suivirent cette calamité, le Canada dut se débattre contre la dette, la maladie, l'inflation et la Crise.

De sa formation, en 1923, au début de la Deuxième Guerre mondiale, la Réserve de volontaires de la Marine royale du Canada connut un sort similaire à celui du Canada lui-même. Fruit de choix économiques délicats, la RVMRC lutta pour sa reconnaissance dans les années 1920, puis pour son existence même dans les années 1930. Pourtant, c'est dans ces années-là qu'elle établit sa réputation, son caractère et ses traditions. Heureusement, comme les Canadiens, ils étaient robustes et sans prétention. Mais si cette période est cruciale dans l'histoire de la Réserve, ce n'est pas seulement parce qu'elle correspond à ses premières années, mais parce que, durant ces décennies tout au moins, la RVMRC forma le cœur du Service naval au Canada. En fait, il est légitime de se demander si la marine aurait même pu exister sans la Réserve navale.

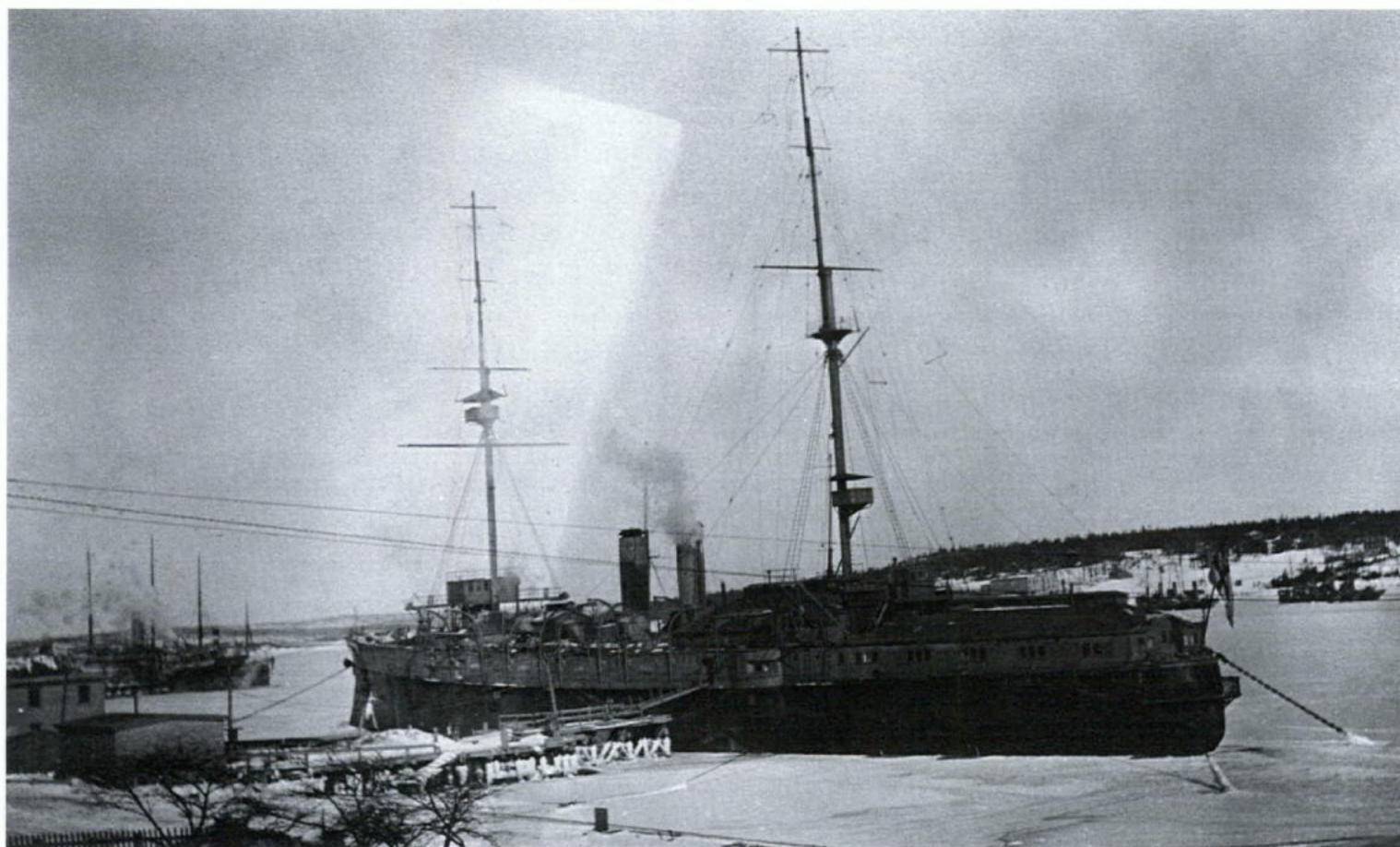
La valeur de la « marine de fer-blanc » du premier ministre Laurier avait été le sujet de débats enflammés depuis sa fondation. Avec seulement un navire sur chaque côte et 350 hommes, il était à peine pensable qu'elle puisse défendre l'immense littoral canadien. Pendant la Grande Guerre, la Grande-Bretagne avait été obligée de prendre elle-même en charge la défense des approches maritimes du Canada et de ses routes maritimes. Mais

même avec cet appui, les sous-marins allemands étaient parvenus à se tapir le long de la côte Est et à couler des navires. On se rendit compte que les « navires de fer-blanc » étaient trop petits pour défendre le Canada en temps de guerre et trop chers à faire fonctionner en temps de paix. La solution pour le Canada, prétendaient les Britanniques en 1920, était de contribuer à une « flotte impériale » unique, unifiée sous leur commandement et leur contrôle. Ils assumeraient de nouveau la responsabilité de la défense côtière du Canada, tandis que le Dominion se contenterait de payer.

Pour l'Angleterre, c'était la solution idéale à toute une série de problèmes de l'après-guerre. Ses navires et leurs équipages n'avaient rien à faire et, si le Canada acceptait de payer pour ce « service de défense », la *Royal Navy* (RN) n'aurait pas à vendre ses bâtiments bien en-deçà de leur valeur. Malgré certaines discussions préliminaires, le successeur de Laurier au poste de premier ministre, Robert Borden, écarta l'idée qu'il qualifia d'« insoutenable ». Le Canada ayant refusé de contribuer aux coûts de sa flotte, la Grande-Bretagne insista alors pour que son amiral de la flotte, le comte Jellicoe, entreprenne une visite dans tout le Canada sous prétexte de donner des conseils. En réalité, sa tournée était une occasion pour l'Angleterre d'orienter les décisions du Canada en matière de défense nationale.

Mais le premier ministre Borden avait l'intention d'élaborer lui-même la politique de défense du Canada. Apprenant l'arrivée imminente de l'Amiral John « Hell-fire » Jellicoe, il mit sur pied un comité sur la marine chargé d'examiner en profondeur les besoins navals actuels et futurs du pays. Ce Comité ne comportait que trois membres : le sous-ministre

Sombre métaphore de l'avenir de la MRC, le Niobe termina la guerre en tant que ponton servant de navire-dépôt dans le port d'Halifax.



Ministère de la Défense nationale CN-63569.



du Service naval, le directeur du Service naval lui-même et son adjoint. Les compétences du Vice-amiral Kingsmill, le directeur, et du Capitaine de vaisseau Hose, son adjoint, étaient impressionnantes. Tous deux avaient amorcé leur carrière dans la *Royal Navy*. Walter Hose, en particulier, était un vrai marin. Né dans l'océan Indien à bord d'un vapeur, il était entré dans la *Royal Navy* à quatorze ans et avait passé vingt et un ans en mer avant sa première affectation à terre. Il avait maintes fois prouvé sa valeur pendant la guerre. Kingsmill et lui étaient tous deux des nationalistes canadiens et leur volonté de constituer une vaste marine nationale n'était pas née de l'envie, mais de leur conviction que le Canada avait le potentiel pour devenir une grande nation.

Durant les trois années de sa brève existence, le Comité examina les questions de défense navale de façon si approfondie qu'il présenta pas moins de trente-sept rapports officiels au Parlement. Cependant, ces rapports étaient si optimistes sur le plan budgétaire qu'ils en avaient oublié de tenir compte de l'état d'esprit du pays. En effet, la Grande Guerre n'avait pas seulement volé au Canada sa jeunesse, elle avait rendu ses politiciens prudents par rapport à la guerre en général et méfiants à l'égard des chamailleries impérialistes en particulier. Curieusement, le Comité ne s'était pas rendu compte de ce changement fondamental d'attitude, ou l'avait ignoré. Cette omission funeste mit en péril l'ensemble de son travail. En fait, la réponse politique à la proposition finale du Comité naval fut la quasi-élimination du Service naval.

Il faut se souvenir de ce que cette très jeune nation — cinquante ans à peine — avait enduré. Six cent mille Canadiens avaient servi au cours de la guerre; plus de 60 660 d'entre eux y avaient laissé la vie. Des milliers d'autres en étaient revenus blessés, défigurés ou handicapés à vie. Halifax, une grande ville à l'époque, avait été rasée par l'explosion de 1917 et ne s'en était jamais complètement remise. Des retards insupportables avaient forcé des soldats épuisés par la guerre à attendre jusqu'à un an et demi avant de pouvoir rentrer chez eux. Des émeutes avaient éclaté parmi les soldats coincés, certaines si violentes qu'il y avait eu mort d'hommes. Et, de retour à la maison, les soldats avaient rapporté la grippe espagnole. Presque autant de Canadiens périrent de cette pandémie que sur tous les champs de bataille réunis. Pire encore, ce fut les jeunes qui furent frappés le plus durement : six décès sur dix étaient des adultes âgés de vingt à quarante ans.

Venait ensuite le coût de la guerre. L'inflation avait grimpé à des niveaux faramineux. En 1916, elle était de 8 pour cent; un an plus tard, elle avait atteint la valeur stupéfiante de 18 pour cent. Les salaires, toutefois, étaient restés à leur valeur de 1913. Un an après le



Imperial War Museum Q-055499.

L'amiral britannique Lord Jellicoe, que l'on voit ici au cours de l'offensive contre la flotte de haute mer allemande lors de la bataille du Jutland (1917), visita l'ensemble des dominions en 1919 pour offrir des conseils professionnels sur le développement d'après-guerre de leurs flottes.

début du conflit, les dépenses militaires à elles seules équivalaient à la totalité des dépenses gouvernementales de l'année précédente. En 1918, le pays dépensait plus de 2,5 millions de dollars *par jour* (plus de 30 millions en dollars de 2008). En réaction, le gouvernement se tourna vers l'impôt des particuliers et des entreprises et eut recours à l'emprunt par l'émission d'obligations. Mais cette émission ne fit qu'accroître la dette du pays. À la fin des combats, le Canada payait 164 millions de dollars par an en intérêts seulement (plus de 2 milliards en dollars d'aujourd'hui). Il dépensait en plus 76 millions par an pour payer les pensions des soldats (presque 1 milliard en dollars d'aujourd'hui). C'était plus que le budget entier du pays avant la guerre. Ottawa introduisit une taxe de vente, qui atteignit un sommet de 6 pour cent en 1926.

Sur le plan politique, la conscription avait fait voler en éclat le lien ténu des relations entre les Anglais et les Français, entraînant émeutes et crise politique. Les efforts de Borden pour remporter l'élection de 1917 avaient divisé le pays selon des lignes de fracture régionales, culturelles, linguistiques et sociales. Quelques femmes avaient acquis le droit de vote, mais d'autres Canadiens — de récents immigrants originaires de pays ennemis — s'étaient vu retirer ce droit.

Des points de vue financier, militaire et politique, le coût du conflit avait été beaucoup trop élevé. Le Canada se replia sur lui-même alors que l'écoeurement devant les ravages de

la guerre commençait à se manifester. À la première assemblée de la Société des Nations, le 16 janvier 1920, le délégué canadien se leva pour réprimander les Européens et bien leur faire connaître le coût de leur folie. Selon le compte rendu des débats, il déclara : « Cinquante mille Canadiens reposant sous la terre de France et des Flandres : voilà le prix payé par le Canada pour l'incapacité des chefs d'État européens à régler des problèmes européens. »

Et puis, où était l'ennemi? « Il n'y a pas de menace mondiale, » dénonça un député libéral pendant les débats sur les dépenses militaires de 1920. Et d'ajouter : « Le ministre affirme que cette dépense est nécessaire pour la défense du Canada, mais la défense contre qui? Il n'y a pas de réponse; il n'y a pas de réponse à donner. »

Le seul ennemi, semblait-il à certains, était l'ennemi de l'intérieur. Avec une économie chancelante et une inflation et des taxes qui frappaient durement la classe ouvrière, les tensions sociales couvaient. La majeure partie de la dissidence provenait des militaires démobilisés. La police écoutait d'ailleurs attentivement. La Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest (R.G.C.N.-O.), l'ancêtre de la GRC, était à l'époque chargée du renseignement intérieur. Dans ses comptes rendus du mois précédant la grève générale de Winnipeg en 1919, elle signala que les syndicats « attisaient le mécontentement [en] répandant l'idée que la guerre avait

Le Commodore de 1^{re} classe
Walter Hose sur sa photo officielle
de chef d'état-major de la Marine.



Bibliothèque et Archives Canada PA-064568



été une “guerre de capitalistes”, déclarant notamment aux hommes qu’ils auraient dû obtenir des emplois faciles après ce qu’ils avaient subi ». Le principal danger était la fin du paiement de la prime d’après-guerre d’un an, alors que les hommes devaient « se débrouiller avec leurs propres moyens », une situation que la police qualifiait d’« excessivement dangereuse¹ ».

Le Vice-amiral Kingsmill partageait apparemment ce point de vue. Alarmé par les rapports secrets de la R.G.C.N.-O., il écrivit à son collègue du Comité naval, le sous-ministre :

Dans l'éventualité de troubles qui pourraient survenir à tout moment à Victoria, Vancouver et autres, nous ne disposons pas d'une force navale suffisante pour protéger l'arsenal et les entrepôts du gouvernement, pas plus que le dépôt d'explosifs de Cole [sic] Island [...] Le gouvernement aurait besoin de moyens navals considérables s'il devait faire face à une tentative de révolution.²

C’est donc dans ce contexte que le Comité naval élaborait ses recommandations sur l’avenir de la marine. Durant les trois années d’existence du Comité, le Canada fut secoué par une crise financière que seule la Crise de 1929 dépasserait en gravité. Le pays était perturbé par une violente agitation au sujet de la situation de l’emploi et de la langue, et immobilisé par une pandémie qui tuait soixante mille adultes jeunes et vigoureux. Le Comité naval ne tint pas compte des questions cruciales : absence d’un ennemi étranger, accroissement de l’isolationnisme mondial et hausse du pacifisme. Au contraire, il proposa allègrement de renforcer la taille et la permanence de la marine. Ses membres écrivirent que la défense navale du Canada devait entrer dans une nouvelle ère grâce à un programme d’expansion. Leur objectif était que la flotte soit portée à sept croiseurs, douze destroyers, six sous-marins, dix-huit patrouilleurs et trois navires-mères, le tout opéré par 8 500 officiers et hommes. Le coût total estimé de la seule construction navale était de 57 740 000 dollars. C’était, selon le Comité, « un bon point de départ³ ».

Mais la réalité les rattrapa en décembre 1921, avec l’élection de Mackenzie King comme premier ministre. Son gouvernement introduisit une nouvelle et très simple approche de la défense. « C’est la volonté publique, et non la force, qui rend la paix durable, et on peut toujours maintenir la paix, quel que soit le sujet des différends, quand les gens souhaitent la maintenir. » L’opinion publique partageait ce point de vue. Le 9 septembre 1927, quelques années après la victoire libérale, le *The Daily Colonist* de Victoria écrivait en éditorial :

Peu de gens en Colombie-Britannique, et ils ne sont pas nombreux au Canada, éprouvent un intérêt quelconque pour les questions navales ou militaires, ou d'« état de préparation », dans aucun de ces domaines d'effort national. Le Canada n'est un pays militaire ni par intuition ni par nécessité immédiate. Hormis la Grande Guerre où ils se sont couverts de gloire, la théorie ou la pratique du militarisme n'a aucun attrait pour les Canadiens. Ce n'est pas à un épais mur de préjugés que ceux qui souhaitent et défendent un certain niveau d'organisation militaire se heurtent; c'est au mur infranchissable d'une totale indifférence.



Direction — Histoire et patrimoine Chatham P&F

Les premières demeures de nombreuses compagnies de la RVMRC étaient souvent plutôt rudimentaires, à l'image de celles de Prince Rupert que l'on voit ici « pavoisées » en 1928.

Pour beaucoup, la Marine royale du Canada représentait une dépense extravagante qui pourrait facilement être supprimée. Le Parlement ne perdit pas de temps pour réduire son budget de moitié. L'espace d'un moment, il envisagea même la possibilité de la dissoudre complètement. Quelques mois à peine après son élection, le gouvernement réduisit le budget de la MRC à 1 500 000 dollars — environ 2 pour cent de ce que le Comité naval avait demandé dans sa proposition finale.

Le Comité naval avait échoué, non seulement parce que son rapport final au Parlement avait été une liste de souhaits irréalistes, mais parce qu'il n'était pas parvenu à convaincre le gouvernement de la valeur du Service naval. Fait notable, bien qu'ils aient aussi été réduits, les budgets de l'Armée de terre et de la Milice ne furent pas rognés de façon aussi catastrophique. Nommé directeur du Service naval seulement trois mois auparavant, Walter Hose était maintenant au bord du gouffre. Des coupes supplémentaires pouvaient signifier le démantèlement complet du Service. Plus déprimant encore, il réalisa que peu de Canadiens s'en émouvraient.

Deux options déchirantes s'offraient au Commodore Hose. Soit il faisait des économies afin de pouvoir continuer à entretenir le seul croiseur, *Aurora*, tout en éliminant les autres navires, y compris les sous-marins, le Collège royal naval du Canada et la formation de la jeunesse, soit il désarmait le croiseur, conservait les destroyers *Patriot* et *Patrician*, réduisait les arsenaux pour en faire de simples bases de réparation et d'entreposage, le tout lui permettant de consacrer les économies réalisées à la création d'une force de réserve d'environ



1 500 hommes. C'est cette dernière solution que choisirent Walter Hose et son ministre. Le cours de l'histoire était lancé.

Le concept d'une Réserve navale n'était pas une idée nouvelle pour le Commodore Hose. Dès 1912, il en avait présenté l'idée à Kingsmill. Celui-ci l'avait tout d'abord écartée, puis, un an plus tard, « pendant une visite à Victoria, le ministre du Service naval, Douglas Hazen, autorisa un groupe de jeunes hommes à fonder une unité navale formée de volontaires et ordonna à Hose de les autoriser à s'entraîner à l'arsenal⁴ ». Bien que cette première Réserve ait été démantelée en 1918 pour des motifs budgétaires, Hose avait beaucoup appris de l'expérience. Quatre ans plus tard, il admit que la décision budgétaire traduisait en fait l'opinion du Parlement et de la population qu'il représentait.⁵ Les Canadiens, dut-il se dire, n'avaient pas de fierté navale parce qu'ils ne considéraient pas leur pays comme une nation maritime. L'attention du pays et son identité collective étaient axées sur le Canada central et industriel et sur le grenier que constituaient les Prairies.

Le génie du Commodore Hose et des officiers supérieurs qui façonnèrent l'avenir du Service naval se révéla sur trois plans : ils admirèrent les erreurs de calcul qui avaient été faites, ils composèrent avec leurs conséquences et ils avancèrent. Walter Hose, qu'on décrivait comme un fin politique et un homme astucieux, prit la décision gouvernementale pour ce qu'elle était : une mesure radicale à une époque qui exigeait des mesures radicales. Pour préserver la marine, il savait qu'il devait changer non seulement le Service, mais également l'attitude des Canadiens à son égard. Comme nous l'avons vu au premier chapitre, les délibérations internes qui se déroulèrent sous son leadership conduisirent à l'établissement de ce que le secrétaire à la marine, le Capitaine de frégate J. A. E. Woodhouse, appela « les facteurs déterminants » de toute future marine. Ayant survolé les ennuis économiques qui



Ministère de la Défense nationale E-75594.

Groupe de stagiaires de la RVMRC à bord du destroyer NCSM *Patrician* (1926).

s'abattaient sur la marine à l'époque, il convient de rappeler une fois de plus les options financières qui s'offraient à eux de façon réaliste et la ligne de pensée qui les avait amenés au choix d'un plan plutôt que l'autre, que Woodhouse consigna ainsi⁶ :

Si un dominion doit dépenser de l'argent pour une marine, sa population doit être convaincue qu'une marine est nécessaire;

Au Canada, une vaste majorité de la population vit loin de la mer et ne perçoit pas la nécessité de routes maritimes sûres;

La première nécessité est donc d'éduquer la population;

Le moyen le plus efficace d'éduquer la population est d'amener la marine à leur porte, de l'introduire dans la vie de leur famille et de leurs amis;

Une petite marine n'a aucune valeur éducative, car son personnel vit dans les environs des bases navales. Mais une force de Réserve répartie dans tout le Canada amènerait la marine chez un grand nombre de Canadiens de l'intérieur du pays ...

La Réserve navale fut donc fondée comme complément économique à la marine régulière et comme moyen d'établir une présence navale nationale, plutôt que côtière, au Canada. En février 1923, le quartier général du Service naval, à Ottawa, fit parvenir une note de service aux officiers supérieurs de la marine à Halifax et à Esquimalt. Elle contenait des instructions pour la mise sur pied d'unités d'une nouvelle Réserve de volontaires de la Marine royale du Canada dotée d'un effectif de 70 officiers et de 930 hommes.⁷ En même temps, permission fut accordée de créer la Réserve de la Marine royale du Canada (RMRC), à laquelle on attribua un effectif total de 70 officiers et de 430 hommes. Les hommes de la RMRC étaient des marins de métier, contrairement aux membres de la RVMRC, qui étaient des profanes à qui on apprenait les techniques maritimes. Deux mois plus tard, on prit les premières mesures pour mettre les plans à exécution. Des unités furent formées — du moins sur papier — à Charlottetown, Saint John, Québec, Montréal, Ottawa, Toronto, Hamilton, Winnipeg, Saskatoon, Calgary, Edmonton et Vancouver. En raison de la présence de la force régulière de la MRC à Esquimalt et à Halifax, aucune unité de la Réserve

ne fut créée dans ces villes. Le concept de la RVMRC suivait le modèle de la Royal Navy Volunteer Reserve (RNVR). La période de service des officiers était « à leur discrétion », alors que les hommes s'engageaient pour trois ans. Mais tant les officiers que les hommes pouvaient en tout temps demander à être libérés de leurs obligations.

Tous les réservistes devaient suivre une instruction navale d'un minimum de quatorze jours par an à Halifax ou à Esquimalt. Mais les installations où pouvait avoir lieu l'exercice militaire étaient rares et le matériel presque inexistant;

Le destroyer NCSM *Vancouver* franchissant le canal de Panama vers la fin des années 1920, en route vers des exercices de printemps dans les Antilles.



Ministère de la Défense nationale CN-5098.



les hommes devaient être dévoués, car les compensations financières étaient maigres. Les matelots étaient payés 25 cents la soirée d'instruction pour un maximum de trente soirs. Souvent, les hommes payaient eux-mêmes leurs manuels, les partageaient ou s'en passaient tout simplement. Aucun repas n'était fourni pour les journées complètes d'instruction. Contrairement à aujourd'hui, cependant, une indemnité de mariage était versée aux réservistes lors de leur entrée en service actif (instruction). La durée maximale de service volontaire demeura la même tout au long de l'entre-deux-guerres : deux semaines d'instruction pour les matelots de première année, quatre semaines pour les autres.

Les unités de la RVMRC n'avaient pas de siège permanent. Étant données les contraintes budgétaires, les bâtiments qu'elles utilisaient devaient être peu coûteux. Généralement, la qualité de la structure correspondait au prix du loyer. Les tuyaux fuyaient, le chauffage était déficient, l'espace limité et l'approvisionnement virtuellement inexistant. Les unités ne disposaient généralement d'aucun lieu pour l'administration ou l'instruction; les hommes étudiaient en installant des chaises dans les zones ouvertes. Il n'y avait pas de téléphone, pas de personnel, pas de matériel et pas de soutien.

Le grave manque de fonds força la demi-compagnie de Vancouver à s'entraîner à bord d'un yacht privé plutôt que d'un navire militaire. Son commandant se mit en grands frais pour fournir à ses hommes l'instruction dont ils avaient besoin, mais ses méthodes étaient souvent particulières. Pour preuve, voici la description qu'il fait d'une fin de semaine d'instruction :

La [...] croisière mensuelle de fin de semaine eut comme destination le port de Ganges, dans l'île Salt Spring. Le navire fut mis à l'ancre dans le port et nous passâmes trois jours d'instruction très agréables. Comme c'était l'ouverture de la chasse au chevreuil, le commandant descendit à terre et en tua un. La venaison fut très appréciée par tous. Au retour, une excellente brise poussa le navire, toutes voiles dehors, dans le détroit de Georgie et les hommes purent acquérir une grande expérience de la manœuvre du navire sous toute sa voilure. Lorsque le navire fut en sécurité à son mouillage à Vancouver, tout l'équipage exprima ses regrets que le voyage ait pris fin.⁸

Il est à noter que faute de financement suffisant, certaines compagnies de la Réserve étaient obligées de fournir leurs propres navires. Dans les villes où, comme à Vancouver, on avait accès à une goélette, l'instruction était restreinte à la maîtrise des éléments de la navigation à voile, plutôt qu'à vapeur. Mais surtout, les gens de l'époque devaient avoir de la difficulté à voir, au-delà de l'apparente frivolité de ce genre de fins de semaine, les compétences qui étaient acquises.

La Réserve faisait donc face à un problème commun à tous les organismes naissants : le manque de reconnaissance des institutions plus établies. À Vancouver, le problème était si aigu qu'il dut être signalé à Ottawa. Le commandant de la demi-compagnie rapporta que la RVMRC n'était pas reconnue « par certaines autorités, en particulier le maire, la commission portuaire, et [même pas] par l'armée elle-même⁹ » [accentuation ajoutée]. La réaction vint de nul autre que le sous-ministre lui-même, qui fit savoir à la commission portuaire que



Approvisionnement de « munitions » aux Bermudes, NCSM *Champlain*, 1932, croquis de Wendy Trethewey.

l'unité était « une partie intégrante du Service naval du Canada et qu'à ce titre, elle était une composante des forces de défense de la Couronne¹⁰ ». Il ne fait pas de doute que des notes internes de la même teneur furent envoyées à l'Armée de terre et à la Force régulière de la MRC. Le fait que la question de la reconnaissance ait été soulevée n'est en soi pas particulièrement surprenant. En effet, le Canada n'avait jamais jusque-là bénéficié d'une véritable réserve navale nationale et son rôle était de toute façon sommaire et mal défini. En fait, le Secrétaire de la marine lui-même croyait que la tâche principale de la Réserve était simplement « l'éducation et la familiarisation des Canadiens à la présence d'une force navale ».

La question de la reconnaissance publique n'était pas négligeable. Comme mentionné plus haut, le quartier général de la marine la considérait comme le *seul* rôle important de la Réserve durant cette période. Mais les coupures de presse de l'époque révèlent que la population canadienne était toujours ambiguë et méfiante à l'égard de la chose militaire. Au sujet de la création de l'unité de la Réserve à Vancouver, *The Vancouver Sun* du 5 juillet 1924 ne put rien offrir de mieux qu'une remarque réticente :

À l'instar de nombreuses villes de l'intérieur du Canada, Vancouver a enfin formé une demi-compagnie de la Réserve de volontaires de la Marine royale du Canada. [...] Quel que soit son point de vue sur le militarisme, la



conscription, le désarmement et autres sujets similaires, tout citoyen rend hommage au jeune homme qui donne, de son plein gré, de son temps libre et de son énergie dans l'exécution de ce qu'il conçoit comme un devoir public absolu [accentuation ajoutée].

Comme le révèle cet article, le service militaire n'était plus la seule preuve de loyauté civique, ni même une preuve convenable. Si le quartier général du Service naval avait le moindre doute quant au fait que les Canadiens n'accueillaient pas favorablement l'idée d'une branche militaire forte, et encore moins celle d'une marine forte, la difficulté que le service eut à recruter des commandants les dissipa. Un mois après que le poste eut été affiché, pas une seule candidature n'avait été reçue, malgré l'assistance de l'Association des officiers de marine et de la Ligue navale.

La nouvelle Réserve navale pouvait bien tenter de devenir une force canadienne de présence locale et d'organisation nationale, elle demeurait de nature essentiellement britannique. Cela n'est pas étonnant, et ce, pour plusieurs raisons. D'abord, la Réserve était fondée sur le système britannique. Après tout, le Canada était un dominion et un fier membre du Commonwealth. Tant la RMRC que la RVMRC, tout comme la MRC, étaient assujetties

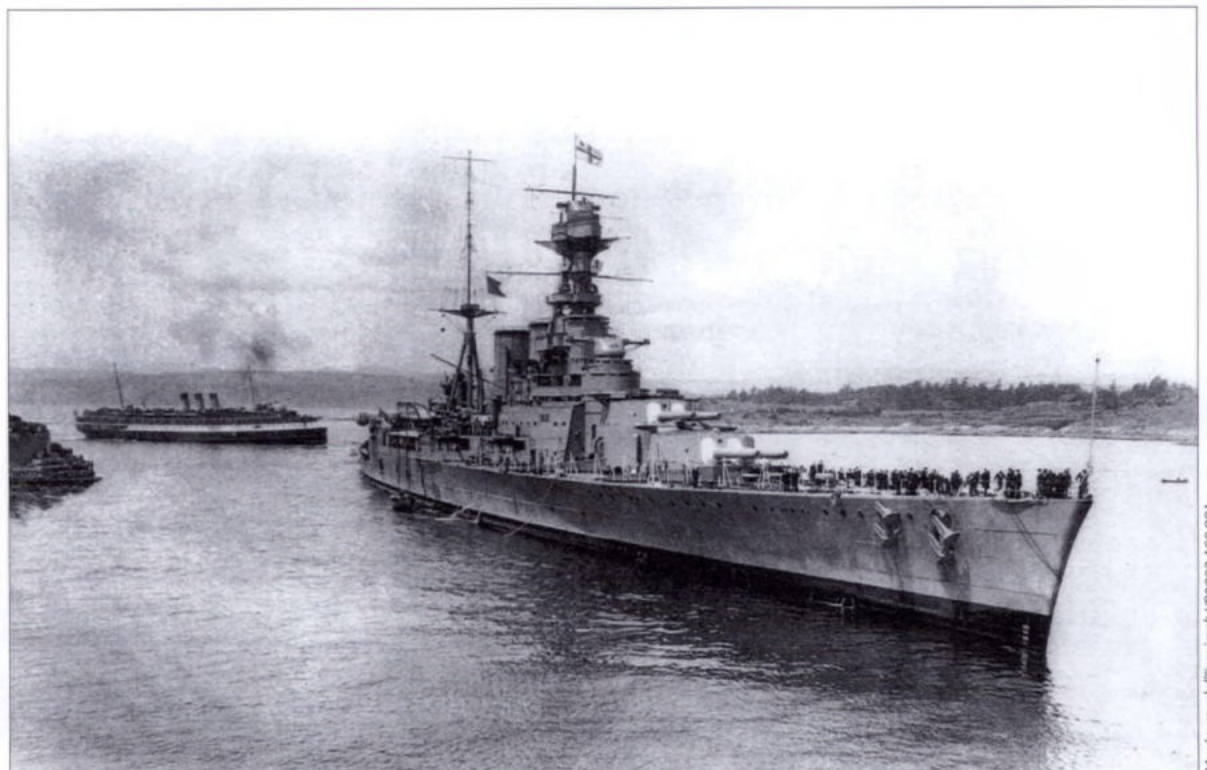
L'équipe de tir de la demi-compagnie de Halifax (1930) comprenant (dernier rang, troisième de la gauche) le Premier-maître instructeur Charles Parnall et (premier rang, au centre) le Lieutenant Joseph P. Connolly, ami proche du futur ministre du Service naval Angus L. Macdonald.



à la loi de l'Amirauté britannique. Les règlements de mess britanniques y régnaient, tout comme la mentalité de la *Royal Navy*.¹¹ Deuxièmement, la plupart des hommes qui s'y enrôlaient étaient de toute façon d'origine britannique. Cela non plus n'était pas très surprenant, étant donné que, jusqu'à la fin des années 1940, la majorité des immigrants au Canada venaient d'Angleterre et que les hommes issus de cette nation maritime avaient davantage tendance à sentir l'appel du service naval. En troisième lieu, les difficultés financières renforcèrent les échanges entre les réservistes et la *Royal Navy*. Les marins de la Réserve qui se rendaient sur la côte Ouest pour leur instruction pouvaient à l'occasion naviguer avec les Britanniques à bord des Navires de Sa Majesté *Hood*, *Repulse*, *Norfolk* et *Danae*. (Le *Hood* et le *Repulse*, par exemple, avaient visité la côte Ouest en 1924.) Les navires et équipages canadiens étaient utilisés à leur maximum et ne pouvaient fournir une expérience de bord adéquate. Les installations des arsenaux étaient partagées à parts égales entre la RMRC et la RNR, dont les membres étaient fréquemment affectés au Canada pour compenser la pénurie de personnel maritime. L'instruction navale avancée était donnée en Angleterre, car le Canada ne possédait tout simplement pas l'expertise nécessaire. Enfin, les officiers supérieurs du Service naval avaient été recrutés dans la *Royal Navy*. Les officiers de la Marine royale du Canada (qui, à leur tour, participeraient à l'instruction des officiers de la RVMRC) partaient étudier en Angleterre à mesure qu'ils progressaient dans la hiérarchie navale. Même si les officiers de la RVMRC n'avaient pas l'occasion d'étudier à Greenwich, ils assimilaient tout de même la culture, les attitudes et le comportement de la *Royal Navy*.

Les qualifications requises pour être nommé commandant d'une division de la Réserve sont révélatrices : être patriote, avoir un vif intérêt pour les affaires navales, détenir un

Les réservistes avaient souvent l'occasion d'embarquer à bord de gros navires quand les bâtiments de la Royal Navy venaient visiter le Canada, comme le HMS *Hood* que l'on voit ici dans le port de Vancouver en 1924.



Musée naval d'Esquimalt VR2002.160.001.



statut dans la ville permettant de commander le soutien des hommes de sa compagnie et de susciter l'intérêt dans la formation de la compagnie, et disposer de suffisamment de temps libre à consacrer à l'organisation de la compagnie.¹² Les officiers travaillaient bénévolement les soirées d'instruction. Ils recevaient une solde seulement pour l'instruction annuelle de deux semaines. Ils payaient leur propre uniforme. De fait, on attendait d'eux qu'ils achètent : « une redingote, une veste de tenue de mess, des gilets de soirée (bleu et blanc), un bicorne, des épaulettes, une ceinture de grande tenue, les bottes et les souliers nécessaires pour les vêtements ci-dessus et l'uniforme blanc¹³ ». Ils fournissaient souvent leur propre équipement et faisaient leur travail de bureau à la maison, durant leur temps libre. Autrement dit, la plupart des officiers, et certainement les commandants, étaient issus de la classe aisée.

Dans le cas de Vancouver et de Toronto, les hommes qui dirigèrent les premières divisions de réserve n'étaient pas seulement fortunés, ils étaient millionnaires. Incapable de trouver ou de payer des installations d'instruction adéquates, le commandant de la demi-compagnie de Vancouver, le Capitaine de corvette J. W. Hobbs, manœuvra pour que sa compagnie puisse s'entraîner à son club nautique. Quand l'unique embarcation fournie à l'unité pour l'instruction s'avéra inadéquate — c'était une baleinière de 27 pieds — il sortit tout simplement 1 000 dollars de sa poche pour acheter la goélette *Naden*. La plupart des commandants n'avaient pas la chance d'être aussi opulents, mais ils étaient tous extrêmement dévoués au Service. Ils effectuaient la majeure partie de leur travail sans rémunération et, quels que soient leurs moyens personnels, la majorité d'entre eux firent des dépenses dont ils ne demandèrent jamais le remboursement.

En 1927, le Capitaine de frégate J. A. E. Woodhouse remarqua que tant que la MRC serait formée de navires et de marins britanniques, il serait impossible à la population du Canada de voir l'intérêt du principe, essentiel, d'une marine canadienne composée de Canadiens. Avec ses traditions, ses lois, ses grades et sa culture britanniques, la RVMRC ne fit rien pour changer cet état des choses. En outre, alors que s'achevaient les années 1920, le statut de la RVMRC était encore précaire. L'insuffisance du financement avait gêné toute instruction digne de ce nom; aucun exercice de la Réserve navale n'avait eu lieu et l'« éducation du public quant à l'importance d'une force navale », si vantée, ne s'était toujours pas concrétisée.

Les années 1930 resteront à jamais dans les mémoires pour deux raisons : la Grande Crise et le glissement, lent mais inexorable, vers la guerre. Toujours aux prises avec la dette de guerre contractée douze ans auparavant, les Canadiens ne trouvaient aucun répit auprès du gouvernement; les finances de l'État étaient pratiquement dans le même piteux état qu'au cours de la décennie précédente. Le financement militaire demeurait au même niveau dérisoire qu'au lendemain du conflit. En 1930, l'effectif des réserves navales avait dû être ramené de 1 500 à 1 000 officiers et hommes, pour l'unique raison de pouvoir continuer à payer le personnel.

Lorsque la Crise atteignit son paroxysme, la plupart des commandants aisés étaient partis. Les réservistes qui étaient restés poursuivaient l'œuvre, en partie en raison de la camaraderie qu'elle offrait, en partie par fierté civique. Ils étaient dévoués et loyaux. Malheureusement, ils avaient aussi désespérément besoin de la maigre solde qu'elle leur

procurait. Partout au pays des unités furent vandalisées pour s'emparer de leurs maigres approvisionnements. Sous prétexte de prévenir les vols, certains réservistes commencèrent à coucher à leur unité.

La pauvreté de certains des hommes pouvait conduire à des abus. À Vancouver, un officier à la retraite de la *Royal Navy* conclut un accord en vertu duquel huit membres de l'unité formeraient l'équipage de son yacht, sans rémunération, pendant la saison des régates estivales. En contrepartie, il « les formerait à l'art de la navigation¹⁴ ». Même s'ils ne recevaient aucun salaire, les hommes étaient néanmoins nourris et, du moins pendant la saison de la plaisance, ils avaient un « toit ». L'offre dut attirer de très nombreux chômeurs. Lorsque, plus tard, on refusa à cet officier à la retraite l'accès aux installations de la Réserve pour entreposer ses effets, son dévouement envers le service s'évanouit et ses séances d'« instruction » cessèrent.

La situation empira peu à peu. En 1933, l'existence même du Service naval fut mise en péril. Confronté à une situation économique désespérée, le Conseil du Trésor retira 3,5 millions de dollars du budget total de la défense, dont deux millions du seul Service naval. La marine ne disposait plus que de 422 000 dollars sur les 2 422 000 qu'on lui avait

Réunion du Conseil de la Défense,
le 13 août 1930. De gauche à
droite : le Brigadier A. C. Caldwell,
le Commodore W. J. Hose,
G. J. Desbarats (sous-ministre),
l'Hon. J. L. Ralston (ministre de
la Défense nationale), le Major-
général A. G. L. McNaughton, le
Brigadier A. H. Bell et le Colonel
d'aviation J. L. Gordon.





promis au début de l'année. Le nouveau budget n'était plus que le sixième du budget original. Comme le souligna le Commodore Hose, puisqu'un sixième de l'année s'était déjà écoulé, il ne restait rien. La marine allait donc devoir être dissoute.¹⁵

Le Commodore Hose chercha l'appui du chef de l'état-major général, le Général A. G. L. McNaughton, sans succès. « Craignant de voir les réductions prévues au budget du Service naval transférées à l'Armée de terre et à la Force aérienne, le Général McNaughton [...] se montra tout à fait prêt à jeter la marine aux ordures, si cela permettait de sauver une partie du reste. » Hose fit donc appel au ministre de la Défense nationale et parvint à obtenir une audience devant le Conseil du Trésor. À cette occasion, il énonça les faits bruts : la marine n'était plus en état de naviguer ou de combattre et ne pourrait supporter une autre dégradation. Toute réduction supérieure à 200 000 dollars rendrait le fonctionnement même d'une marine impossible sur le plan économique. Lorsqu'on lui demanda ce qu'il ferait s'il se trouvait confronté à un décret l'obligeant à réduire son budget de 600 000 dollars, le commodore mit sa carrière et le sort de la marine en jeu. Il répondit : « Je le regrette, mais je devrais alors affirmer qu'on m'a ordonné l'impossible et qu'il me serait impossible de continuer à assumer la responsabilité de la bonne conduite du Service.¹⁶ »

Lorsqu'on lui demanda si cela signifiait qu'il démissionnerait, le Commodore Hose répondit oui. Conscient de son pouvoir, il détourna l'attention de sa réponse honnête en soulignant un autre élément : il était impossible de laisser des navires littéralement en rade pour la durée des contraintes budgétaires, car les hommes et leurs bâtiments devaient constamment s'entraîner en mer. Il souligna également les tensions croissantes entre le Japon et les États-Unis. Même si les forces armées canadiennes avaient toujours été une force défensive, fit-il remarquer, il était tout à fait possible que la côte du Pacifique soit victime d'actions « non neutres ». Le premier ministre par intérim, George Perley, fut convaincu et proposa au Conseil de réduire le budget du Service naval de seulement 200 000 dollars. Le Conseil accepta à l'unanimité.

Les manœuvres du Commodore Hose avaient été à la fois peu orthodoxes et désespérées. Pourtant, elles montrent bien la formidable bataille pour sa survie que le Service naval a dû livrer au cours des ans. Coûteux à établir et à entretenir, il n'avait jamais au cours de ses trois premières décennies bénéficié d'un financement suffisant. L'Armée de terre, relativement bien établie, et la Force aérienne, moderne et séduisante, étaient heureuses de le voir disparaître si cela signifiait plus de fonds pour leurs propres services. Si la répartition des coupes budgétaires de 1933 est une indication de valeur relative, le gouvernement était manifestement d'accord. L'intervention du Commodore Hose et le dévouement de ses officiers tant de la MRC que de la RVMRC sont la preuve d'un leadership et d'un engagement exceptionnels. Ils luttèrent tout au long de la décennie contre une pléthore d'obstacles : financement extraordinairement faible, manque d'appui des autres services, navires vieillissants et absence presque totale d'infrastructure. De plus, tout ceci créa un clivage est-ouest, car les déplacements, même pour l'instruction, étaient limités et le personnel envoyé sur la côte la plus près. Les réservistes n'avaient que bien peu de contacts avec leurs pairs de l'autre bout du pays. Des différences de démarche et d'instruction commencèrent à voir le jour, amenant en conséquence une quasi-scission du commandement. En 1937, le directeur du Service naval jugea le problème suffisamment sérieux pour déclarer : « des efforts sont



La demi-compagnie d'Ottawa,
novembre 1931.

faits pour éliminer autant que possible le fractionnement de la RVMRC en deux divisions, Est et Ouest. [...] Notre but est que la RVMRC soit toujours considérée comme une seule et même unité¹⁷ ».

Pour promouvoir un esprit de corps unifié, le commandant des divisions navales, le Capitaine de frégate E. R. Mainguy, créa un bulletin national mensuel. Tout en rappelant à chaque compagnie qu'elle faisait partie d'une force nationale, ce bulletin non seulement donnait des nouvelles sur les activités des unités, mais servait également de manuel d'autoassistance. Il contenait des solutions aux problèmes causés par la grave pénurie de fonds, accompagnées de gentils mots d'encouragement aux autres pour qu'ils fassent également « preuve d'initiative¹⁸ ». Ces mesures du Capitaine de frégate Mainguy, petites mais efficaces, continuèrent à soutenir le moral de la Réserve navale pendant la période de sévère limitation et de difficultés financières personnelles.

Malgré les contretemps, la professionnalisation de la RVMRC continua, alors même que son rôle était étendu et précisé. En 1930, le ministère de la Défense nationale avait publié une refonte de son règlement. Il fixait enfin les conditions d'enrôlement, de service et de promotion, la solde, les métiers, l'instruction, les dédommagements, l'uniforme, l'attirail et les modalités de libération et de retraite. La RVMRC était manifestement une organisation d'hommes jeunes; la retraite était obligatoire à 35 ans pour les enseignes de vaisseau, à 45 ans pour les lieutenants de vaisseau et à 50 ans pour les capitaines de corvette. Il n'y avait que quatre groupes professionnels d'officiers : marine, médecine, comptabilité et génie maritime. Les matelots étaient divisés en trois classifications : marins, services techniques et logistique, chacune avec son propre système hiérarchique.¹⁹

Tout doucement, la RVMRC commença à devenir un organisme distinct. Ce qui la distinguait peut-être le plus facilement était les galons ondulés que les officiers de la RVMRC portaient sur leurs manches pour les différencier de leurs frères de la Force régulière de la MRC. Ils inspirèrent même ce qui allait devenir l'inaltérable chanson des réservistes, *Roll Along Wavy Navy, Roll Along*, d'après le grand succès de 1934 de Jimmy Kennedy, *Roll Along, Covered Wagon*. Rendue célèbre par l'orchestre de Harry Roy en Angleterre, la chanson originale était la plainte d'un jeune cowboy rentrant chez lui, au ranch, ayant rejeté les charmes des « femmes de la ville » en faveur de « cette fille qui est mienne ». Mais en 1936, deux jeunes marins canadiens adaptèrent la musique et les paroles aux réalités de leur propre environnement maritime canadien et lui donnèrent un peu plus de rythme.²⁰ Le résultat, l'hymne officiel de la Réserve navale du Canada, est plein d'une exubérante autodérision qui a séduit des générations de réservistes depuis : « Oh, we joined for the



Glory of it all » (nous nous sommes enrôlés pour la gloire) et « for the chance to go to sea » (et pour la chance de naviguer) et finalement, « for the payment and the fun » (pour la paie et le plaisir).

En voici la traduction :

Roule, Marine ondulée, roule!
Roule, Marine ondulée, roule!
Quand ils disent « Oh, les voici! »
C'est la RVMRC —
Roule, Marine ondulée, roule!

Oh! Nous nous sommes enrôlés pour la gloire!
Oh! Nous nous sommes enrôlés pour la gloire!
Mais la bonne vieille MRC
Nous a encore fait changer d'avis —
Roule, Marine ondulée, roule!

Oh! Nous nous sommes enrôlés pour aller en mer,
Oui, nous nous sommes enrôlés pour aller en mer,
Mais les deux premières années au moins
Nous avons passé notre temps à défiler à terre —
Roule, Marine ondulée, roule!

Et quand, enfin, on nous a envoyés en mer,
Oui, quand, enfin, on nous a envoyés en mer,
Nous avons vu plusieurs choses
Dont on ne nous avait pas parlé —
Roule, Marine ondulée, roule!

Oh! nous nous sommes enrôlés pour la paie et le plaisir,
Oui, nous nous sommes enrôlés pour la paie et le plaisir,
Mais de paie, il n'y en avait pas,
Et nous attendons toujours le plaisir —
Roule, Marine ondulée, roule!

Mais avant de lever l'ancre pour partir naviguer au loin,
Oui, avant de lever l'ancre pour partir naviguer au loin,
Nous allons vous donner un bon conseil
Avant de vous enrôler, pensez-y à deux fois —
Roule, Marine ondulée, roule!

Tout au long des années 1930, la dépendance du Canada à l'égard de l'Amirauté britannique pour l'instruction, le soutien, les approvisionnements et, souvent, les hommes s'accrut

au lieu de diminuer. Pourtant, des signes de changement apparurent : on donna le premier cours de télégraphie sans fil (TSF), bien que, selon le Commodore Jeffry Brock, le budget était si mince qu'une bonne partie de l'équipement avait dû être acheté (encore une fois) par les officiers eux-mêmes. En 1937, la marine approuva l'octroi de médailles de bonne conduite aux membres de la RVMRC. Malgré sa professionnalisation croissante, la Réserve navale demeurait peu présente au Canada. En 1939, les effectifs de la RVMRC ne dépassaient pas l'effectif autorisé à l'origine. Lorsque la guerre fut déclarée, elle ne comprenait que 180 officiers et 1 511 matelots.

Le legs de la Réserve navale de l'entre-deux-guerres est équivoque. Les réserves avaient, sans aucun doute, sauvé le Service naval d'une dislocation complète au début des années 1920. Mais avaient-elles créé un sentiment national de fierté quant aux affaires navales? Participant à des foires et à des expositions, défilant lors des parades et des cérémonies du jour de l'Armistice, chaque unité de la Réserve rappelait à la population que le Canada possédait bel et bien un Service naval, même s'il était amoché et dépenaillé.

Le Comité naval de l'après Première Guerre mondiale n'avait pas remarqué le simple fait que son budget était contrôlé par le Parlement — et que le Parlement rendait des comptes au public. Kingsmill, Hose et consorts, observant les perturbations sociales de l'époque, y voyaient des raisons de faire croître l'armée. Leurs chefs politiques, Borden et King, se rappelaient au contraire la folie des guerres et cherchaient à les éliminer. Le sang de l'Amirauté coulait dans les veines de Hose et de ses partisans, et la Réserve qu'ils avaient créée en était le reflet. Mais les Canadiens n'avaient rien voulu savoir de l'Europe et de ses guerres, et la



La compagnie de Winnipeg défile dans la ville (1932).

Ministère de la Défense nationale PMR80-647.



marine qu'on leur offrait était constituée des éléments mêmes qui avaient soutiré un si lourd tribut à leur pays à peine quelques années plus tôt.

À cause de leur incapacité à faire de la marine et de sa Réserve des entités véritablement canadiennes et non une pâle imitation de l'Amirauté britannique, les dirigeants de la marine n'étaient pas parvenus à susciter l'intérêt de la population. Si la RVMRC n'a jamais réellement réussi à éduquer le public, c'est parce que la majeure partie de ce public n'était pas attiré par son flagrant accent britannique. À la veille de la Deuxième Guerre mondiale, les effectifs de la RVMRC n'étaient pas plus nombreux qu'à sa fondation. Son instruction axée sur les yachts était désuète et ses unités furent transformées en centres de recrutement. En fin de compte, la *Royal Navy* dut envoyer des instructeurs pour former les recrues de la guerre.

Notes

1. Bibliothèque et archives Canada (BAC), RG24, vol. 3985, dossier NSC 1055-2-21, vol. 3.
2. Cité dans une lettre d'A. B. Perry, QG R.G.C.N.-O., Regina, au Major-général W. Gwatkin, chef de l'état-major général, le 11 juin 1919. BAC, GE 24, vol. 3985, dossier NSC 1055-2-21, vol. 3.
3. À ce sujet et au sujet de ce qui suit, voir James George Eayrs, *In Defence of Canada: From the Great War to the Great Depression*, Toronto, University of Toronto Press, 1965, p. 144.
4. Site Web du Musée naval et militaire de la BFC Esquimalt : www.navalandmilitarymuseum.org/resource_pages/beginnings/hose.html (le 18 juin 2010)
5. En 1923–1924, par exemple, le Canada dépensa 1,46 dollar par habitant pour la défense. La Grande-Bretagne déboursa 23,04 dollars, la France un peu plus, l'Australie 3,30 dollars et les États-Unis environ 7 dollars.
6. Direction — Histoire et patrimoine (DHP), QGDN, Dossier NS 1141-31, vol. 1, RCNVR — Org.
7. Voir Lt Peter Ward, « The Naval Reserve in Canada », *Canadian Shipping and Maritime Engineering News*, Mars 1962, 93.
8. *Monthly News Letter*, Vancouver Half Company, 10 Octobre 1925. BAC, GE 24, acc. 83-84/167, vol. 553, Dossier 1700-47, vol. 1.
9. Communication d'Eveleigh Eager, Secrétaire de la marine, à l'Officier supérieur de la Marine, 6 juillet 1927. BAC, GE 24, acc. 83-84/167, Vol. 553, Dossier 1700-170/47, Vol. 1.
10. Lettre de G. J. Desbarats, sous-ministre, au secrétaire, commission portuaire, Vancouver (C.-B.), 6 juillet 1927. BAC, GE 24, acc. 83-84/167, Vol. 553, Dossier 1700-170/47, Vol. 1.
11. Par exemple, pendant un dîner naval, « il est interdit de fumer, de mentionner le nom d'une femme, de parler une langue étrangère, d'utiliser un langage vulgaire, d'avoir un comportement inconvenant, de quitter la table ou de s'y asseoir sans la permission du président, de recevoir ou d'envoyer un message ou toute autre communication écrite ou verbale de quiconque ou à quiconque n'est pas à la table sans la permission du président. La coutume veut que tout contrevenant se voie infliger une amende d'une tournée de porto ». DHP, Dossier NS 114-1-31, Vol. 1, RCNVR — Organization.
12. Note de service d'A. Woodhouse, Secrétaire de la marine, à l'Officier supérieur de la Marine, Esquimalt, datée du 9 février 1923. BAC, GE 24, Acc 83-84/167, Vol. 553, Dossier 1700-170/47, Vol. 1.

13. Quartier général du Service naval, lettre datée du 19 juin 1936. DHP, Dossier RNCVR 1700-905.
14. C'était le même Capitaine de frégate (à la retraite) B. L. Johnson qui, lorsqu'on lui avait proposé de devenir le premier commandant de la demi-compagnie, avait insisté pour que son grade soit équivalant à celui de l'Officier supérieur de la Marine d'Esquimalt.
15. À ce sujet et au sujet de ce qui suit, voir D. C. Watt, « The Day They Nearly Sank the Navy », *The Atlantic Advocate*, Juin 1962, qui décrit comment le Commodore Walter Hose « exposa la nécessité de défendre le commerce maritime du Canada et mena la bataille qui sauva la Marine ».
16. Eayrs, *In Defence of Canada* (I), 280.
17. Bulletin n° 27, 1^{er} octobre 1937. DHP, Dossier NS 114-1-31, Vol. 1, RNCVR — Organization.
18. DHP, Dossier NS 114-1-31, Vol. 1, RNCVR — Organization.
19. Voir Ian Holloway, *Self-reliance Through Service: The History of Her Majesty's Canadian Ship Scotian*, Hantsport (N.-É.), Lancelot Press, 1988, 117.
20. Les marins étaient l'artilleur (plus tard contre-amiral) Patrick Budge et l'Enseigne de vaisseau Rufus Pope, alors qu'ils servaient sur le NCSM *Saguenay*. Promu au grade de commodore en 1953, Budge fut chef d'état-major du commandant des divisions navales à Hamilton, Ontario.

La marine du peuple : Mythes, réalités et la vie dans les Réserves navales du Canada, 1939–1945



Richard Mayne

La guerre et ses retombées ont engendré une multitude de mythes et de légendes sur la Marine et la Réserve navale. Étant donné le secret et la propagande dont le conflit fut l'objet, de même que l'isolement de certaines communautés canadiennes, comment aurait-il pu en être autrement? Les récits de voyages aventureux, de combats contre un ennemi rusé et dangereux, d'une rapide mobilisation de civils qui vinrent grossir la Force régulière à près de cinquante fois sa taille d'avant-guerre — le tout accompagné de l'obligatoire odeur de poudre à canon — prirent rapidement l'allure de faits. Bien sûr, même une fois la réalité connue, la Réserve navale continua à regorger d'aventures trépidantes, de formidables faits d'armes et de personnalités colorées. Mais la réalité avait été quelque peu différente.

Au printemps 1943, un petit magazine de Toronto déclara que le Service naval du Canada était au milieu d'une transformation profonde. Les exigences de la guerre avaient mené à l'arrivée massive de réservistes, dont la plupart étaient des civils purs qui ne s'étaient enrôlés que pour la seule durée des hostilités. Et ceci, expliquait le magazine, avait dans les faits changé le service en une « marine du peuple ». Le message était clair : l'époque de la

Marine royale du Canada (MRC) considérée par les membres élitistes de la force permanente d'avant-guerre comme leur club privé était révolue; deux autres éléments contribuaient aussi à la victoire : la Réserve de la Marine royale du Canada (RMRC) et la Réserve des volontaires de la Marine royale du Canada (RVMRC). Alors que les réservistes de la RMRC mettaient à profit leur expérience dans la marine marchande pour lutter contre les *U-boot* allemands, les membres de la RVMRC étaient au départ des amateurs, peut-être pour certains avec des connaissances et une expérience limitée de plaisanciers, acquises avant la guerre. Leur réalité était toute simple : le Canada dépendait de ses citoyens-marins pour sa survie même.

Mais ce n'est pas là le seul mythe sur les réserves navales à émerger de la Deuxième Guerre mondiale. Toutes sortes de légendes concernant le notoire « marin des Prairies », la « marine des chiens de berger » — ou encore l'idée que les réservistes avaient été envoyés en mer à la place des réguliers — gagnèrent en popularité avec les années. Seul l'examen de ces mythes, plus particulièrement celui selon lequel la RMRC et la RVMRC constituaient ensemble une « marine du peuple », permet de mieux comprendre ce qu'était la vie des réservistes dans la Marine canadienne entre 1939 et 1945.

Quatre jours après la diffusion d'un ordre de mobilisation préparatoire, d'énigmatiques instructions codées masquées dans un message envoyé aux unités de la Réserve navale de

Recrues du NCSM *York* effectuant en février 1942 de l'exercice militaire en rangs serrés devant une maquette d'un bâtiment de guerre de classe King George V.



Bibliothèque et Archives Canada PA-204587.



tout le Canada concrétisèrent l'impensable : le 1^{er} septembre, la Réserve navale se retrouvait sur un pied de guerre. À peine quarante-huit heures plus tard, dans une remarquable démonstration d'état de préparation, le premier contingent de réservistes partait pour Halifax. Que ceci ait pu se dérouler aussi parfaitement sept jours avant le déclenchement des hostilités entre le Canada et l'Allemagne est prodigieux. Le directeur du Personnel naval, le Capitaine de vaisseau Harold Grant, de la MRC, félicita immédiatement les réserves d'avoir aussi bien suivi le plan de mobilisation. Mais au-delà de l'efficacité de cette mobilisation, Grant fut encore plus impressionné par les réservistes eux-mêmes et par le fait qu'ils se soient portés volontaires en masse pour le service actif. « Le fait que les membres de la RVMRC se soient arrachés de chez eux [et de] leurs familles, en vingt-quatre heures, avant même que le Canada soit officiellement entré en guerre, restera à jamais gravé dans les mémoires¹ », écrivit-il en 1940.

D'autres citoyens canadiens montrèrent la même volonté de faire leur part. Les demandes d'enrôlement dans la Réserve de volontaires — la VR (pour *Volunteer Reserve*), comme on l'appelait affectueusement — augmentèrent tout au long de 1939. Elles explosèrent dès que les publicités de recrutement commencèrent à apparaître dans les journaux locaux après le déclenchement des hostilités. Les Canadiens de sexe masculin âgés de 18 à 32 ans, sujets britanniques, aptes physiquement et détenant au moins une huitième année étaient invités à servir leur pays au sein de la RVMRC.² Le bassin de recrues potentielles était vaste (d'autant plus que les recruteurs n'avaient pas la réputation de vérifier l'âge des postulants d'après les actes de naissance). Les divisions (ainsi qu'on appelait souvent les unités de la Réserve), auxquelles on avait confié la responsabilité du recrutement et de l'enrôlement, furent submergées de plus de 5 000 candidatures au cours des six premières semaines de la guerre.³ En fait, le désir des Canadiens de se joindre à la RVMRC était si grand que les divisions ne pouvaient répondre à la demande. Les quotas d'unités ayant facilement été atteints, de nombreux candidats furent mis sur une liste d'attente ou orientés vers les autres services armés.

Le fait qu'autant de Canadiens aient choisi la Marine plutôt que l'Armée de terre ou l'Aviation pourrait laisser fortement entendre que la VR était réellement une marine du peuple. Pourtant, une étude attentive du recrutement révèle que certains groupes et certaines régions du pays étaient considérablement sous-représentés. Elle met également en évidence des faits importants sur la composition sociale de la Réserve elle-même. Par exemple, les réservistes avaient tendance à être plus instruits que leurs homologues professionnels de la MRC. Les officiers de la Réserve avaient généralement fréquenté l'université et une légère majorité des matelots était au moins allée à l'école secondaire. Les membres de la Réserve des volontaires avaient également plus de chances d'être nés au Canada. Les officiers de la VR provenaient très souvent des professions libérales — avocats, journalistes, ingénieurs, médecins ou comptables — ou avaient détenu des postes de col blanc. Bien évidemment, les officiers de la RMRC avaient un profil différent de leurs collègues de la RVMRC; ils avaient été commandants et officiers de pont dans la marine marchande et avaient cinq fois plus de chances d'être nés en Grande-Bretagne. Les matelots de la VR, quant à eux, étaient plutôt issus des métiers manuels, de la main-d'œuvre non qualifiée, du secteur des services et du monde agricole. Par opposition, les matelots de la RMRC avaient généralement quitté

Des recrues navales « pour la seule durée des hostilités » défilent dans Esquimalt (1940).



Musée naval d'Esquimalt VR993.267.29

des postes d'homme d'équipage sur des navires marchands pour entrer dans la marine en service temporaire.⁴

Même si la RVMRC reflétait beaucoup plus fidèlement la mosaïque nationale que la MRC ou la RMRC, elle ne le faisait tout de même que très imparfaitement. Les groupes minoritaires étaient généralement exclus. Par exemple, les Noirs y étaient sous-représentés, car ils ne furent autorisés qu'en 1943 à s'enrôler dans la Marine. On décourageait également les Canadiens d'origine autochtone de s'enrôler, alors que les Canadiens d'origine japonaise étaient exclus d'office. Les politiques de recrutement désignaient d'autres groupes, comme les Canadiens d'origine allemande et italienne, ou encore les gens ayant de la famille dans les territoires occupés, comme « indésirables ». Par conséquent, le taux d'enrôlement dans la VR pour ces communautés culturelles était également inférieur à leur représentation nationale. Le fait que la Marine ne fonctionnait qu'en anglais représentait un obstacle de taille pour les francophones unilingues : soit ils ne voyaient pas pourquoi ils s'enrôleraient, soit ils s'enrôlaient, mais subissaient un taux d'échec très élevé à l'instruction.⁵ Par conséquent, bien que la proportion de Canadiens français et de catholiques y ait été plus forte que dans la MRC ou dans la RMRC, la RVMRC était essentiellement un service protestant, anglais et blanc.

C'était également un service masculin. Bien sûr, le Service féminin de la Marine royale du Canada (WRCNS) — les « Wrens » — vit le jour le 31 juillet 1942. Cet événement marqua la « première fois où des femmes furent admises dans la Marine canadienne dans



une fonction autre que celle d'infirmière⁶ ». Bien que faisant autant partie de la Marine que la RVMRC, les Wrens restèrent essentiellement distinctes et à part. Elles étaient un service à l'intérieur d'un service et donc ne faisaient pas officiellement partie des réserves navales. Tout comme les réserves, cependant, le WRCNS était composé de volontaires qui servirent pour la « seule durée des hostilités »; il faisait par conséquent partie de la « Marine du peuple ». Même si les femmes eurent encore l'occasion de servir dans la Marine après la Deuxième Guerre mondiale et continuèrent d'être considérées comme des Wrens, le WRCNS fut officiellement démantelé en août 1946.

Typique de la façon de faire dans la Marine à l'époque, les Wrens canadiennes reprenaient un modèle britannique, celui du Women's Royal Naval Service (WRNS). Trois officiers supérieurs du WRNS se rendirent d'ailleurs au Canada pour mettre sur pied l'organisation. Mais en août 1943, la direction du Service fut transférée à une Canadienne, Adelaide Sinclair. C'était une personne remarquable : elle détenait une maîtrise en économie politique, avait servi au Wartime Price Control Board, fut nommée Officier de l'Ordre de l'Empire britannique en raison de son leadership naval et fut la première femme à atteindre le grade de capitaine de vaisseau.

Cette magnifique étude du NCSM *Arrowhead* illustre bien l'image de la « marine de corvettes » généralement associée à la RVMRC du temps de guerre.



Ministère de la Défense nationale CF254.



Ministère de la Défense nationale R-420

La Capitaine de corvette Adelaide Sinclair, première directrice du WRCNS (août 1943).

Les anciennes combattantes disent du service chez les Wrens qu'il leur a offert des possibilités auxquelles elles ne pouvaient avoir accès avant la guerre : dégageant des contraintes parentales et familiales, voyages, plus grand sentiment d'indépendance dans l'établissement de relations et nouvelles expériences grâce à la facilité de se faire des camarades des deux sexes. Pour nombre d'entre elles, leur temps dans le WRCNS a été le moment fort de leur vie. À leur enrôlement, elles étaient affectées à Galt (Ontario), où elles suivaient l'instruction élémentaire dans une ancienne prison pour femmes reconvertie en NCSM *Conestoga*. Les anciennes Wrens plaisaient encore du fait que le *Conestoga* avait déjà été un « foyer pour femmes rebelles ». Tout comme la « Wavy Navy » elle-même, les Wrens eurent leur lot de personnages mémorables. Nombre d'entre elles se rappellent, par exemple, la capitaine d'armes, Phyllis « Sandy » Sanderson, postée avec son « grand danois » (il était certes gros, mais ce n'était pas un danois) sur le terrain d'exercice du *Conestoga*, criant « Pas de gymnastique! » ou « Bouge-toi, Matilda!⁷ ». Ou encore la fouguese Jenny Pike, qui après-guerre refusa que le contingent de Wrens marche à l'arrière du défilé du jour du Souvenir comme on le lui avait ordonné : « Nous sommes des anciennes combattantes, il n'est pas question que nous défilions à l'arrière; nous allons nous joindre aux hommes, là où est notre place. »

Et c'est ce qu'elles firent.⁸ Ces femmes, comme beaucoup d'autres, font partie du folklore des Wrens et témoignent du style particulier que les femmes apportèrent à la Marine.

La MRC avait initialement rejeté l'idée que des femmes servent dans ses rangs. Pourtant, en raison du pressant besoin de libérer les hommes pour des « tâches plus lourdes », le terrain était prêt pour la création d'un service naval féminin. Dotée au départ d'un effectif de 150 officiers et de 2 700 matelots destinées à servir au Canada et à l'étranger, la force atteindra les 6 500 femmes en avril 1945. Un millier d'entre elles servirent outre-mer. Elles jouèrent un rôle crucial en palliant la pénurie de main-d'œuvre dans la MRC. Occupant divers postes à terre, tels ceux de sténographe, de commis, de steward, de codeuse, de communicatrice, de cuisinière, de chauffeur, de photographe, de rédactrice ou d'opératrice de télétype, les WRCNS relevèrent le défi avec zèle et détermination. Comme le dit la chanson des Wrens : « Carry on! Carry on! Sailor boys must sail! » (Continuez! Continuez! Les gars doivent naviguer!). Mais à l'image des réserves de la Marine, le WRCNS n'était pas particulièrement représentatif de la société canadienne, car pour être recrutée, il fallait dans les premiers temps être « citoyenne britannique de race blanche » et être âgée de 18 à 45 ans. (Comme dans les réserves, le critère racial fut par la suite abandonné.⁹)

D'autres preuves statistiques viennent mettre en doute que la VR ait été une véritable marine pancanadienne. Par exemple, une étude démographique du Canada démontre



clairement que certaines régions du pays étaient plus enclines à entrer dans les réserves navales que d'autres. De telles notions n'ont rien de nouveau. L'idée que la marine comportait un nombre anormalement élevé d'hommes du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta — qu'on appelle des « marins des Prairies » ou *stubble jumpers* — est une croyance populaire qui a toujours ses adhérents aujourd'hui. Pourtant, selon les statistiques nationales, le recrutement naval dans les provinces des Prairies était seulement légèrement supérieur ou inférieur aux chiffres de l'ensemble du service militaire, ce qui détruit ce mythe. De plus, des documents d'époque montrent que la légende du « marin des Prairies » a été délibérément créée pour contrer deux tendances gênantes des premiers enrôlements pour la Réserve. La première est que les réserves recrutaient beaucoup trop dans les zones urbaines où étaient implantées leurs divisions. (Certaines unités rapportèrent qu'entre 70 et 73 pour cent de leurs membres étaient issus des environs immédiats.¹⁰) Deuxièmement, il fallait contrer la perception que la Marine était une création des régions côtières et qu'elle présentait peu d'attrait pour les citoyens de l'intérieur. Bref, le mythe du « marin des Prairies » avait été conçu comme un puissant outil de propagande : on voulait donner l'impression que la Marine était importante pour le pays dans son ensemble et que les Canadiens des campagnes, qui n'avaient pas d'attachement à la mer, déferlaient en grand nombre sur les réserves navales pour s'enrôler. La réalité était tout autre. Bien que la

Le personnel de la salle de tracé des opérations (photographié ici en novembre 1943), au Quartier général du Service naval (Ottawa), était presque uniquement composé de réservistes de la RMRC et de la RVMRC, ainsi que de membres du WRCNS.



RVMRC ait effectivement attiré des Canadiens de tout le pays, le centre (l'Ontario) et la côte Ouest furent les plus importantes sources de recrues, alors que les membres de la RMRC (anciens marins marchands) venaient en grande partie des provinces maritimes et de la Colombie-Britannique. Les membres du WRCNS provenaient, elles, principalement de l'Ontario, de la Colombie-Britannique et du Québec, alors que le nombre de recrues issues des Prairies réussit à dépasser la moyenne nationale.¹¹

Par contre, si on étudie la Réserve navale de plus près, on trouve des éléments indiquant qu'elle était peut-être plus une « marine du peuple » que les chiffres le laissent supposer. Le processus même du regroupement d'hommes dans la RVMRC constituait un exercice de construction d'une nation. Il permit à ces Canadiens — dont certains n'avaient jusque-là jamais quitté leur province natale — de communiquer directement avec leurs compatriotes, d'apprendre leurs histoires et leurs expériences. En outre, la sous-représentation de certains groupes raciaux et ethniques dans la VR était en fait le reflet d'une société qui n'était pas aussi inclusive et tolérante qu'elle l'est aujourd'hui. La faiblesse du recrutement au Québec, au Nouveau-Brunswick et en Saskatchewan suivait aussi les tendances nationales, découlant probablement de certaines divisions religieuses et linguistiques au sein du Canada même. C'était vrai tant pour certains éléments du Canada français, qui voyaient la guerre comme une entreprise impérialiste britannique, que pour les communautés d'objecteurs de conscience des mennonites pacifistes des Prairies. Ces exclusions produisirent un intéressant paradoxe : elles renforcèrent en fait l'argument selon lequel les réserves étaient effectivement le miroir de la société qui les avait créées. Et, par définition, c'est ça une marine du peuple.¹²

Pour ceux qui réussissaient la sélection initiale, la vie dans la VR commençait par le processus d'enrôlement à la division et la promesse d'une solde de 48 dollars par mois¹³. Après avoir subi l'examen médical et prêté serment de loyauté au Roi, les recrues étaient intégrées à l'effectif de la division et amenées au centre d'approvisionnement, pour y recevoir un uniforme, leur fourniment et un hamac. Malheureusement, tout le monde ne recevait pas tout cela au début de la guerre. La VR grandissait trop rapidement; elle avait presque doublé de taille entre août et décembre 1939 et dépassé l'effectif total de la Force régulière dès février 1940.¹⁴ Les divisions ne pouvaient faire face à une telle affluence et, selon le commandant du NCSM *York*, à Toronto, la vie y « dégénéra rapidement en une existence chaotique, au jour le jour ». Les maigres dépenses d'avant-guerre avaient certainement fait des ravages au *York*, comme dans toutes les autres divisions de la Réserve navale. En effet, comme le fit observer cet officier : « Nous n'avions absolument rien; nous partions entièrement de zéro. Nous n'avions aucun uniforme en stock, ni aucun équipement, à l'exception de quelques vieux fusils Lee-Enfield et du canon de douze livres.¹⁵ »

L'argent pour moderniser et approvisionner les divisions finira par arriver, mais ce sont des citoyens patriotes qui répondirent aux besoins immédiats. Il suffit de penser, par exemple, à la T. Eaton Company qui fournit gratuitement des uniformes au *York*, ou à cet homme d'affaires montréalais qui engagea un groupe musical pour apprendre aux réservistes du NCSM *Donnacona* à marcher au pas. Il s'agit là des premiers signes de gens affirmant leurs liens navals à l'échelon local. Les pénuries donnèrent aussi lieu à des situations cocasses, comme lorsqu'un amiral apprit que du tissu pour des uniformes était destiné



Avec permission, The Crows Nest/Cory Green.

aux *Wrens* (le Service féminin de la Marine royale du Canada), plutôt qu'aux hommes. Dans le but de réattribuer les ressources, il écrivit ce message aussi mémorable que malheureux : « Pas de vêtements pour les *Wrens* jusqu'à ce que les besoins des marins qui partent en mer soient satisfaits!¹⁶ »

Néanmoins, les divisions durent apprendre à s'adapter à ces pénuries, surtout du fait que les recrues demeureraient chez elles jusqu'à ce qu'elles soient envoyées vers la côte pour l'instruction avancée. Les divisions locales assuraient donc l'instruction initiale — un terme charitable pour décrire le processus de transformation de civils purs en recrues navales. La situation était parfois aux limites du réel, et même surréaliste. Des concepts et un vocabulaire étranges régnaient — par exemple, on informait les nouveaux marins que leur bâtiment de briques était en fait un navire et qu'ils n'empruntaient plus des corridors, mais des coursives. Pour couronner le tout, les grasses et vertes pelouses étaient le théâtre de scènes loufoques de jeunes hommes pratiquant maladroitement les procédures de bord, mal à l'aise dans des uniformes et une uniformité qui leur étaient nouveaux. Bien entendu, ces absurdités apparentes représentaient un réservoir inépuisable pour les « humoristes ». Par exemple, après avoir appris que le bâtiment qui accueillait sa division était considéré comme

Le Crows Nest était un refuge populaire pour les officiers en service à St. John's (Terre-Neuve).

un navire en service, un matelot du NCSM *Chippawa* de Winnipeg remarqua : « Voilà au moins un navire canadien qui ne sera jamais coulé.¹⁷ »

Au tout début de la guerre, chaque unité était responsable de la conception de son propre programme d'instruction. La plupart des programmes comportaient au moins une quelconque instruction au matelotage, au défilé, au maniement du fusil, aux câbles et cordages et aux communications, ainsi que du conditionnement physique. Le manque de matériel et la pénurie d'instructeurs qualifiés contribuèrent à la nature peu systématique de cette instruction. En février 1941, elle fut remplacée par un cours plus structuré de huit semaines visant à former des marins qui arriveraient sur les côtes déjà adaptés à la vie navale et prêts pour l'instruction avancée. Au fur et à mesure qu'avancait la guerre, les installations des deux côtes, plus vastes et mieux équipées, prirent en charge presque tous les volets de l'instruction de la Réserve. Mais elles aussi éprouvaient de la difficulté à gérer l'afflux sans précédent de réservistes. La construction de nouveaux établissements facilita certainement les choses. Mais les exigences de la guerre exerçaient une formidable pression sur ce système en développement, d'autant plus que cette instruction, qui prenait des années avant la guerre, avait été comprimée à environ 90 jours.¹⁸ Cette situation donna naissance à l'expression *ninety-day wonders* (merveilles de quatre-vingt-dix jours) pour qualifier ceux qui avaient réussi le cours. Pire encore, les besoins opérationnels entraînaient une carence en instructeurs qualifiés de la Force régulière et ceux qui étaient disponibles pour l'instruction des réservistes étaient généralement moins expérimentés. Mais on était au tout début d'un processus qui conduirait, avant la fin de la guerre, les réserves à former leur propre personnel dans les métiers navals tels les transmissions, l'ASDIC, les radars, l'artillerie, les torpilles et le génie électrique et maritime.



Transmetteuses des Wrens à l'œuvre dans une hutte à l'entrée du port de St. John's.

Bibliothèque et Archives Canada PA-128241.



Comme pour celle des matelots, l'instruction des officiers de la Réserve était précipitée. En fait, dans les premiers — et les plus désespérés — mois de la guerre, de nombreux officiers de la RMRC ne reçurent aucune instruction; ils furent envoyés directement en opérations comme patrons, commandants de bord ou patrons-lieutenants. À partir de 1940, toutefois, ils commencèrent à suivre au moins un cours portant sur des sujets comme la discipline navale, la tradition, le matelotage, la navigation, le pilotage, les transmissions, la réglementation et l'artillerie, de même qu'un entraînement physique. Les officiers de la RVMRC, de leur côté, n'avaient pas l'expérience pratique de leurs homologues de la RMRC et on devait donc leur consacrer beaucoup plus d'attention. Grâce à des écoles tels le NCSM *Stone Frigate* à Kingston, le NCSM *Royal Roads* à Victoria et le NCSM *Kings* à Halifax, plus de 3 800 officiers du corps des officiers de marine de la Réserve furent formés pendant le conflit.¹⁹ Néanmoins, l'instruction que les membres de la VR recevaient était loin d'être adéquate au regard des normes d'avant-guerre de la Force régulière. Elle avait plutôt été conçue pour fournir aux réservistes tout juste assez d'information sur la manœuvre des navires et sur la lutte anti-sous-marine pour qu'ils puissent se débrouiller sur la passerelle d'un navire.

Ce que les écoles n'enseignaient pas devait être appris à bord, et la mer et l'ennemi donnaient de douloureuses leçons. Si l'instruction à terre pouvait être déconcertante pour de jeunes hommes fraîchement sortis de l'école, du bureau ou de la ferme, la vie dans l'Atlantique Nord était pire encore : de longues périodes d'ennui et de mal de mer, suivies de missions de convoi et de moments de véritable terreur. Avec le temps, cependant, les réservistes devinrent aussi professionnels que leurs collègues de la Force régulière; mais pour la première moitié de la guerre, ils étaient des amateurs, et ça se voyait.

Ce qu'il manquait aux réservistes en expérience était souvent largement compensé par la couleur et la personnalité. Les histoires pittoresques de la VR étaient légendaires. Ces chroniques valent la peine d'être contées, non seulement parce qu'elles se sont déroulées durant l'une des périodes les plus riches de l'histoire de la Marine, mais aussi parce qu'elles ont aidé à définir la Réserve comme un lieu d'innovation et d'inspiration. Les récits d'individus comme Hal Lawrence qui, avec le Maître A. J. Powell, sauta du pont de sa corvette, le NCSM *Oakville*, pour aborder l'*U-94* dans une mer des Caraïbes particulièrement agitée par la houle, étaient le rêve de tout officier de recrutement. Rappelant les combats au corps à corps qui avaient lieu au même endroit au XVII^e siècle, l'abordage de Lawrence attira l'attention des médias et son compte rendu circula dans tout le pays. Les mots mêmes de Lawrence témoignent de l'état d'excitation et l'humour de cet assaut à deux sur l'*U-94* :



Ministère de la Défense nationale Z-8471-1.

Les chalands de débarquement manœuvrés par des équipages de la RVMRC prêtés à la Royal Navy participèrent au tragique raid sur Dieppe, le 19 août 1942.

Comme j'atterrissais sur le pont de l'U-94, l'impact fit céder la ceinture de mon short tropical. Mon pantalon me tomba sur les chevilles. Je trébuchai, m'en débarrassai et me relevai. Vêtu seulement d'un pistolet, de deux grenades, d'un masque à gaz, d'une chaîne, d'une lampe-torche et d'un gilet de sauvetage, je vacillais sur le pont. [...] L'Oakville s'était arrêté à un demi-mille. Son canon de poupe ouvrit le feu sur nous. Heureusement, il commença par l'autre bout de la coque de l'U-94. [...] Les balles ricochaient avec d'effroyables sons aigus. [...] Malgré les morts, il y avait encore quelque trente Allemands valides à bord. Nous n'étions que deux. Nous avons atteint le canon de proue, qui n'était à présent plus qu'un amas de ferraille tordue. Un Allemand est sorti de derrière lui. Je l'ai frappé avec le barillet de mon pistolet et il est tombé par-dessus bord. Vingt-neuf contre deux. En contournant la tourelle de commandement, on en a vu deux autres. On s'est rué sur eux. Ils ont regardé, horrifiés, mon uniforme — ou plutôt mon manque d'uniforme — et ont sauté à l'eau alors qu'on était à moins de trois pieds. [En me voyant nu] ils ont dû se dire quelque chose comme "merde alors, ils sont venus nous enculer tous."²⁰

Lawrence et Powell parvinrent à pénétrer dans l'U-94. Mais le sous-marin avait malheureusement déjà pris tellement d'eau qu'il commençait à s'enfoncer. Bien que l'U-94 n'ait pas été capturé, sa perte fut une immense victoire pour la MRC.

Les histoires de combat contre des U-boot étaient toujours exaltantes. Tout comme les histoires sur les personnalités les plus excitantes de la VR. Prenons, par exemple, le

L'expansion de temps de guerre de la RVMRC fut marquée par la pose de la première pierre du NCSM *Discovery* à Vancouver en juin 1943.



Bibliothèque et Archives Canada PA-183345.



fringant commandant de vedette lance-torpille, Tommy Fuller, dont le style peu conventionnel fut à la fois une bénédiction et une malédiction pour la cause alliée. Refusé tant par l'Aviation royale du Canada que par le service sous-marinier de la *Royal Navy* à cause de son « grand âge » (il avait trente et un ans en 1939!), cet officier eut une carrière aussi excentrique que pouvait l'être son caractère. Trois comparutions en cour martiale auraient suffi à mettre fin à la carrière de n'importe quel officier de la Marine. Pourtant, les exploits de Fuller, tels le fait d'avoir offert des provisions de navires côtiers capturés en mer Égée à des partisans locaux (sans oublier l'extraordinaire total de 135 combats livrés aux Allemands), lui valurent de recevoir la Croix du service distingué avec barrette et des citations à l'ordre du jour.

Les convois de l'Atlantique Nord, eux aussi, produisirent leur juste part de héros au sein des réserves, et la vie sur ces routes favorisa sans aucun doute la création d'une communauté toute particulière des réservistes. Des événements dramatiques, comme la participation de la corvette NCSM *Chilliwack* à l'épique chasse à mort de 32 heures de l'*U-744* en mars 1944, furent de remarquables motifs de fierté pour la VR. Ces événements contribuèrent pour beaucoup à effacer les bévues des années précédentes. Bien entendu, ce n'est pas sa faute si la VR avait vécu des moments difficiles dans l'Atlantique Nord entre 1939 et 1943. Tout au long d'une croissance sans précédent qui l'avait vue se multiplier par cinquante, la Marine du Canada avait souffert d'équipement et de formation insuffisants, ainsi que de pénuries de personnel.²¹ Malgré toutes ces difficultés, les réservistes trouvèrent des moyens de poursuivre et cette persévérance les aida à se définir en tant que communauté.

Le partage d'expériences en mer fut un facteur essentiel à l'établissement d'un lien fraternel entre les réservistes. Mais ceux-ci étaient également liés par une identité remettant systématiquement en cause les normes sociales qui en étaient venues à définir la Force régulière. Par exemple, les réservistes avaient tendance à minimiser la distinction entre officiers et matelots. Ils étaient en fait beaucoup plus enclins à ignorer certains des règlements les plus restrictifs que nombre de marins de la MRC considéraient comme sacrés. Pourtant, alors que les réservistes avaient tendance à être plus complaisants que les membres de la force permanente, lorsqu'il s'agissait de combattre en mer, ils prenaient leurs tâches et leurs obligations tout aussi au sérieux.

Considérer les membres de la VR comme des égaux était une pilule difficile à avaler pour certains marins de la Force régulière. Un marin de la VR prétendit avoir entendu le Contre-amiral George C. « Jetty » Jones affirmer : « Aucun officier de la Réserve n'assumera de commandement tant que [je serai] là²² »; le message était clair. Mais la promesse de Jones (si tant est qu'il ait réellement tenu ces propos) ne put tenir bien longtemps. En effet, le bassin d'officiers expérimentés de la RMRC s'épuisait rapidement et, le 19 mars 1941, le Lieutenant de vaisseau R. J. C. Pringle fut nommé commandant du dragueur de mines NCSM *Suderoy V*. Cette nomination marqua le début d'un processus qui aboutirait à ce que, à la fin de la guerre, les deux tiers des navires de guerre canadiens soient commandés par un officier de la RVMRC. D'un certain point de vue, l'appréhension initiale des membres de la Force régulière était assez compréhensible : l'idée de mettre des navires de combat entre les mains d'anciens civils qui, en temps de paix, étaient au mieux des plaisanciers, au pire n'avaient absolument aucune connaissance de la mer, semblait un sujet d'inquiétude

Symbole même des aspirations de « marine de haute mer » de la Force régulière, les puissants destroyers de la classe Tribal étaient en grande partie armés par des réservistes. Ironie d'autant plus grande du fait que le NCSM *Haida*, navire-musée de la Marine, est à présent au quai du NCSM *Star*, la division de la Réserve navale de Hamilton (Ontario). (À noter que le navire est conservé dans sa configuration et dans sa livrée d'après-guerre).



Avec permission, Edward Milton.

légitime. Même le Capitaine de vaisseau Rollo Mainguy, grand admirateur des réserves, eut une certaine hésitation lorsqu'il confia au Lieutenant de vaisseau A. G. S. Griffin, le 29 avril 1941, le premier commandement de corvette à un VR. Il avoua à Griffin : « Je prends un gros risque avec vous; ne me laissez pas tomber.²³ »

Bien entendu, le commandement n'était pas la seule qualification professionnelle que les marins réguliers défendaient bec et ongles. Le Capitaine de corvette Louis Audette en fit l'expérience quand il prit le commandement de la corvette NCSM *Amherst* en 1942. C'est encore Audette qui illustre le mieux l'absurdité de la façon dont il obtint finalement son certificat de chef de quart, preuve de sa compétence prendre un quart en mer sous l'autorité d'un commandant :

J'ai obtenu mon certificat de la façon la plus ridicule qui soit... Sur mon deuxième navire, le St. Francis, je ne l'avais toujours pas. J'ai demandé à Hugh Pullen de me recommander... il est très "vieille école". Il m'a répondu : "Non, Louis, je regrette. Je ne vais certainement pas vous recommander pour un certificat". J'ai demandé : "J'espère qu'il n'y a rien de personnel" et il a répliqué : "Je pense juste qu'aucun officier qui n'a que quelques années dans la Marine ne devrait avoir de certificat de chef de quart. J'ai peut-être tort, mais je vous traite comme les autres". Quand j'ai été nommé commandant de l'Amherst, je n'avais toujours pas mon certificat. Je suis alors voir Harold Grant, responsable des destroyers à Terre-Neuve, et je lui ai dit : "Écoutez, je suis commandant de ce navire depuis plusieurs mois et je n'ai toujours pas de certificat de chef de quart". Harold m'a répondu : "C'est plutôt bizarre! Je crois que comme commandant,



*vous devriez retourner à votre bord et m'écrire pour recommander cet Audette".
C'est ce que j'ai fait et je l'ai eu.²⁴*

Pour certains officiers permanents, voir des réservistes obtenir des qualifications qu'il avait fallu des années aux réguliers pour acquérir en temps de paix était certainement difficile à accepter. Comme le rappelle l'un d'eux :

La majorité [des réservistes] ne savait rien. Ils voulaient beaucoup, avaient du cœur et tout et tout, mais ils étaient d'une ignorance crasse [...] Ils ressemblaient à des officiers de la Marine avec ces galons sur leurs manches, mais il était évident qu'ils n'avaient aucune idée de ce que cela signifiait [...] C'était dérangeant pour nous, qui nous considérions comme des professionnels ...²⁵

Malheureusement, de tels commentaires de la MRC n'étaient pas si rares. Mais un esprit vif était souvent tout ce dont on avait besoin pour désamorcer ce genre de situations

Le propos de la photographie précédente est illustré par les galons sur les manches des officiers de cette photo de groupe du NCSM *Haida* prise le 5 mai 1944, à l'apogée des préparatifs du jour J dans la Manche. En effet, hormis le commandant, le Capitaine de frégate H. G. DeWolf, assis au premier rang, à droite, la vaste majorité des membres d'équipage sont d'évidence des réservistes.



inconfortables, ainsi qu'en fit l'expérience un officier de la force permanente lorsqu'il s'en prit au mauvais officier de la VR. « Alors comme ça, demanda-t-il, juste parce que vous avez un diplôme, quel que soit le nom que vous lui donnez, en droit, vous vous appelez entre vous "mon éminent confrère", ou "mon éminent opposant"? » Le réserviste lui répondit du tac au tac : « Oh! Ça ne veut rien dire. C'est comme si je parlais de vous comme d'un vaillant officier.²⁶ » D'autres réservistes possédaient de telles torpilles verbales dans leur arsenal pour répondre aux railleries des membres de la Force régulière. Par exemple, une pointe que les réservistes lançaient fréquemment à ces derniers était que les gens de la RVMRC étaient des gentlemen qui essayaient d'être des marins, que ceux de la RMRC étaient des marins essayant d'être des gentlemen, alors que ceux de la MRC n'étaient ni l'un, ni l'autre, mais essayaient d'être les deux.

Alors que la plupart des VR ne relevaient pas les mises en boîte des marins réguliers et s'occupaient plutôt de gagner la guerre, d'autres croyaient que ces moqueries contribuaient en fait à donner aux réservistes l'impression d'être une famille distincte au sein d'une plus vaste communauté navale. Les VR étaient fiers de leurs antécédents civils et, comme l'exprimaient leur poésie, leurs chansons et leur vocabulaire, tiraient une extraordinaire fierté de leur apport considérable à terre et en mer. Qu'ils aient été capables d'une telle efficacité sans l'entraînement qu'on suivait dans la force permanente ne faisait que renforcer leur caractère distinct.

Les VR différaient aussi de leurs homologues de la Force régulière dans leur attitude par rapport à la discipline navale. Il n'était pas toujours facile pour des hommes fraîchement issus d'une société démocratique de s'adapter à une structure autoritaire dans laquelle la main de fer de la discipline navale matait durement les libres-penseurs. Selon un officier britannique, c'était à cause de la « brièveté de leur instruction à la discipline en mer » que les VR « avaient la critique naturelle et franche. Ils étaient des civils canadiens très intelligents qui accomplissaient des tâches de gens de mer avec initiative et la détermination de gagner la guerre; ils étaient francs, sincères et parfois furieux...²⁷ ». En effet, certains VR s'indignaient de ce qu'ils appelaient la « discrimination » de la Force régulière envers les réservistes. De leur point de vue, rien ne symbolisait mieux leur sort peu enviable que les galons (ondulés, entrelacés et droits) qui distinguaient sur leur uniforme même les officiers de la RVMRC, de la RMRC et de la MRC. Le problème, prétendaient-ils, était que les VR étaient catalogués comme des amateurs au premier coup d'œil, même si au milieu de la guerre ils pouvaient avoir accumulé une grande quantité de temps en mer et beaucoup d'expérience. Ils se sentaient donc comme des citoyens de seconde zone, ce qui allait à l'encontre de société canadienne qu'ils avaient quittée pour intégrer la « marine du peuple ».

Visite de Wrens canadiennes d'un site de ballons de protection à London, en mars 1944.



Ministère de la Défense nationale CF-338.



Cette situation offusqua un petit groupe d'officiers de la VR disposant de relations politiques. Bien que très peu nombreux — pas plus d'une poignée de VR —, ces officiers avaient un pouvoir considérable dans la société canadienne. Grâce à leur origine sociale, ils furent en mesure de court-circuiter les voies hiérarchiques habituelles et réussirent à convaincre le ministre de la Marine qu'une réforme était nécessaire. Ironiquement, le changement et la reconnaissance des réserves étaient déjà en voie de réalisation. Par exemple, à mesure que les réservistes acquéraient de l'expérience en mer et du prestige au pays, les réguliers — même s'ils n'acceptaient pas nécessairement les VR comme de vrais « professionnels » — étaient d'accord pour leur donner plus de responsabilités et d'autonomie pour leurs propres affaires. Ce changement commença en novembre 1941, alors que fut prise la décision d'accorder officiellement aux divisions de la Réserve navale le statut de navires de guerre. La stature des réservistes continua de prendre de l'ampleur au point où, treize mois plus tard, ils obtinrent leur propre commandement sous le Capitaine de vaisseau Eustace Brock, qui fut nommé commandant des divisions de la Réserve. Pour ceux qui se plaignaient au ministre de la Défense pour les services navals, c'était loin d'être suffisant, et ils réussirent à l'en persuader. Des mesures furent donc prises pour accélérer les promotions de membres de la VR et pour leur octroyer un « statut qualifié ». Ce terme décrivait un principe en vertu duquel les réguliers devraient partager l'ancienneté avec les réservistes en mer. Pour reconnaître l'importance des réservistes pour la Marine, on leur accorda également une voix au Conseil naval — le principal organe consultatif ministériel — avec la nomination au Conseil du chef d'état-major (Réserves) en janvier 1944.

Ici, le concept de « marine du peuple » servit à convaincre le ministre qu'un gouffre séparait effectivement la Force régulière de la Réserve. Deux autres mythes populaires de cette période — que les réguliers envoyaient les réservistes en mer à leur place et que les marins de la RMRC et de la VR étaient délibérément confinés aux corvettes et aux dragueurs de mines — en firent autant. Aucun d'eux n'était vrai, bien sûr. Un sondage réalisé au début de 1943 confirma en effet que le pourcentage de réguliers et de VR servant en mer était quasi identique : 43,8 pour cent contre 44,7. Ces chiffres auraient surpris de nombreux réservistes qui croyaient dur comme fer en ce mythe. Les réservistes avaient souvent recours à une poésie simple pour exprimer leurs sentiments à l'égard de la Marine; la croyance que c'était eux qui en bavaient dans l'Atlantique Nord était un sujet de prédilection. Un réserviste traduisit sa frustration devant ce qu'il percevait comme trop peu de temps en mer pour les réguliers dans un poème intitulé *Swan Song of the Reservist, or Strange As It Seems I Don't Regret Doing It* (Le chant du cygne du réserviste, ou Aussi étrange que cela paraisse, je ne regrette rien) :

*La guerre est finie et nous sommes comme des coqs en pâte
Nous vous laissons le travail
Ce ne sont pas des sottises, c'est sécuritaire
Nous vous avons montré ce qu'il y avait à faire.*

*Oh! C'est du VO [rye] pour les VR
Et du gin pour la MRC*

*Qui resta à terre tout au long de la guerre
Mais qui reprend la mer à présent.*

*Des VR et des NR
Voici un toast à la MRC
Que vienne le temps de stress et de profondes contraintes
Et nous reviendrons subir la pression.²⁸ [trad.]*

C'est en raison de la prédominance des réservistes dans la Marine — ils représentaient quelque 88,4 pour cent de l'effectif total du service à ce moment — qu'on avait l'impression que les VR et les NR étaient les seuls à aller en mer. La réalité était autre : les réservistes et les réguliers formaient une équipe et partageaient à parts égales le fardeau en mer.

Les réguliers respectaient certainement les réservistes pour le rôle essentiel qu'ils jouaient. Dans un exemple typique de poésie de bord, le Capitaine de frégate Kenneth Adams, de la MRC, un patron de la force régulière et commandant d'escorte, chante avec humour les louanges des réservistes qu'il avait formés — et qu'il admirait. Bien sûr, il connaissait *The Swan Song of the Reservists*; il écrit maintenant *La réponse (The Response)*. Avec une supériorité feinte et un sens aigu de l'ironie, il oppose le professionnalisme emprunté et tatillon des réguliers et la compétence enjouée et insouciante des réservistes. Non seule-

ment Adams rappelle-t-il les histoires et la camaraderie, ainsi que la nostalgie de l'effort collectif, mais il réussit aussi à glisser quelques pointes de son cru :



L'unique Croix de Victoria
décernée à la Marine royale
du Canada le fut à titre
posthume au Lieutenant
Robert Hampton Gray (en
médaillon), pilote de la
RVMRC, dont l'avion est ici
photographié un an plus tôt
prêt pour un catapultage
du porte-avions HMS *Rajah*
en opérations dans
l'Atlantique Nord.



Avec permission, Richard Gimblett. Avec permission, Royal Navy Fleet Air Museum C1659/43.



Oui, je me souviens d'histoires à dormir debout
Nées par temps de grande tension,
De ces jours palpitants et de la façon
Qu'ont les marins de ramasser les pots cassés.

La guerre est gagnée et vous êtes celui
Sur lequel on pouvait toujours compter.
Vous avez mené vos navires sur tous les voyages,
Et vous vous êtes rarement échoués.

Sauf de temps en temps, et seulement quand
La terre était en vue.
Nous tous, hommes de la MRC
Nous regrettons de vous perdre maintenant.

Je suis très fier de vous tous
Marins vieux ou nouveaux.
Bonne chance à tous, et surtout ne dites pas
Ce que vous devez à notre petit groupe. [trad.]

Les deux derniers vers d'Adams sont absolument vrais : c'est le petit noyau qui avait formé la MRC d'avant-guerre qui avait en très grande partie préparé les VR à la vie en mer et aux souffrances du combat.

Le fait de réfuter le mythe de la « marine de chiens de berger » — l'expression employée pour exprimer la croyance que les VR étaient délibérément relégués aux petits navires d'escorte, alors que les marins de la MRC servaient sur les destroyers — incite de plus à croire que les réservistes et les réguliers étaient bien plus intégrés que ce qu'on ne le croyait auparavant. Cette légende, comme la précédente, se fondait sur une perception. En effet, en raison de la pénurie de marins réguliers, la vaste majorité des officiers à bord des corvettes et des dragueurs de mines étaient effectivement issus de la Réserve. À cause de leurs galons distinctifs, on avait l'impression que les VR et les NR [NDT : Les membres de la RMRC] étaient cantonnés aux petits navires. Cependant, dès le début de la guerre, les réservistes étaient en fait majoritaires au carré des officiers des destroyers. Prenons l'exemple du NCSM *St. Laurent*, un destroyer de classe River. Entre septembre 1939 et mars 1940, 61 pour cent de ses officiers étaient des réservistes. Un plus vaste échantillonnage des carrés des destroyers, des navires de classe Prince et des croiseurs prouve que cette tendance s'est poursuivie tout au long de la guerre. Les effectifs d'officiers étaient à 75,8 pour cent composés de réservistes en mai 1943; en mai 1945, cette proportion était de 68,6 pour cent. De plus, ayant acquis l'expérience appropriée, des officiers de la RMRC et de la RVMRC obtenaient également le commandement de certains de ces navires. Le mouvement s'amorça avec le Capitaine de corvette D. C. Wallace, de la RMRC, qui prit le commandement du destroyer de classe Town NCSM *St. Clair* le 24 septembre 1940, ainsi qu'avec le premier commandement issu des VR, soit celui du Capitaine de corvette Angus G. Boulton, de la

L'équipage du croiseur *Uganda* était principalement composé de réservistes, y compris ces canoniers préparant des fusées pour projectiles avant le bombardement de Truk, le 23 juin 1945.



Bibliothèque et Archives Canada PA-114920.

RVMRC, auquel on confia le commandement du destroyer NCSM *Ottawa* du 21 juillet au 18 août 1941. (Il commanda par la suite le destroyer NCSM *Annapolis* du 4 décembre 1942 au 2 mars 1944). La tendance se poursuivit si bien que 36 officiers de la RMRC et de la RVMRC se retrouvèrent au fil du temps aux commandes de sept destroyers de la classe *Town* et de huit de la classe *River*.

Si les chiffres relatifs aux officiers sont révélateurs, ce sont ceux qui concernent les matelots qui démythifient réellement la « marine des chiens de berger ». Que l'équipage de la corvette NCSM *Wetaskiwin* fût à 81,6 pour cent composé de réservistes en 1941 n'est pas surprenant. Mais ce chiffre prend bien plus d'importance si on le compare à l'effectif de matelots du destroyer NCSM *Skeena* qui, en juillet 1944, avait à son bord 86,6 pour cent de réservistes. En fait, la liste nominative d'autres destroyers révèle que la RMRC et la RVMRC formaient souvent plus de 80 pour cent des équipages. Ce qui est encore plus révélateur, toutefois, c'est qu'une étude similaire des dragueurs de mines, des corvettes et des frégates montre que leurs effectifs, bien que parfois composés presque entièrement de réservistes, comportaient fréquemment de 10 à 20 pour cent de réguliers. Que ces chiffres soient comparables aux statistiques des destroyers n'est pas fortuit. C'est le résultat d'une

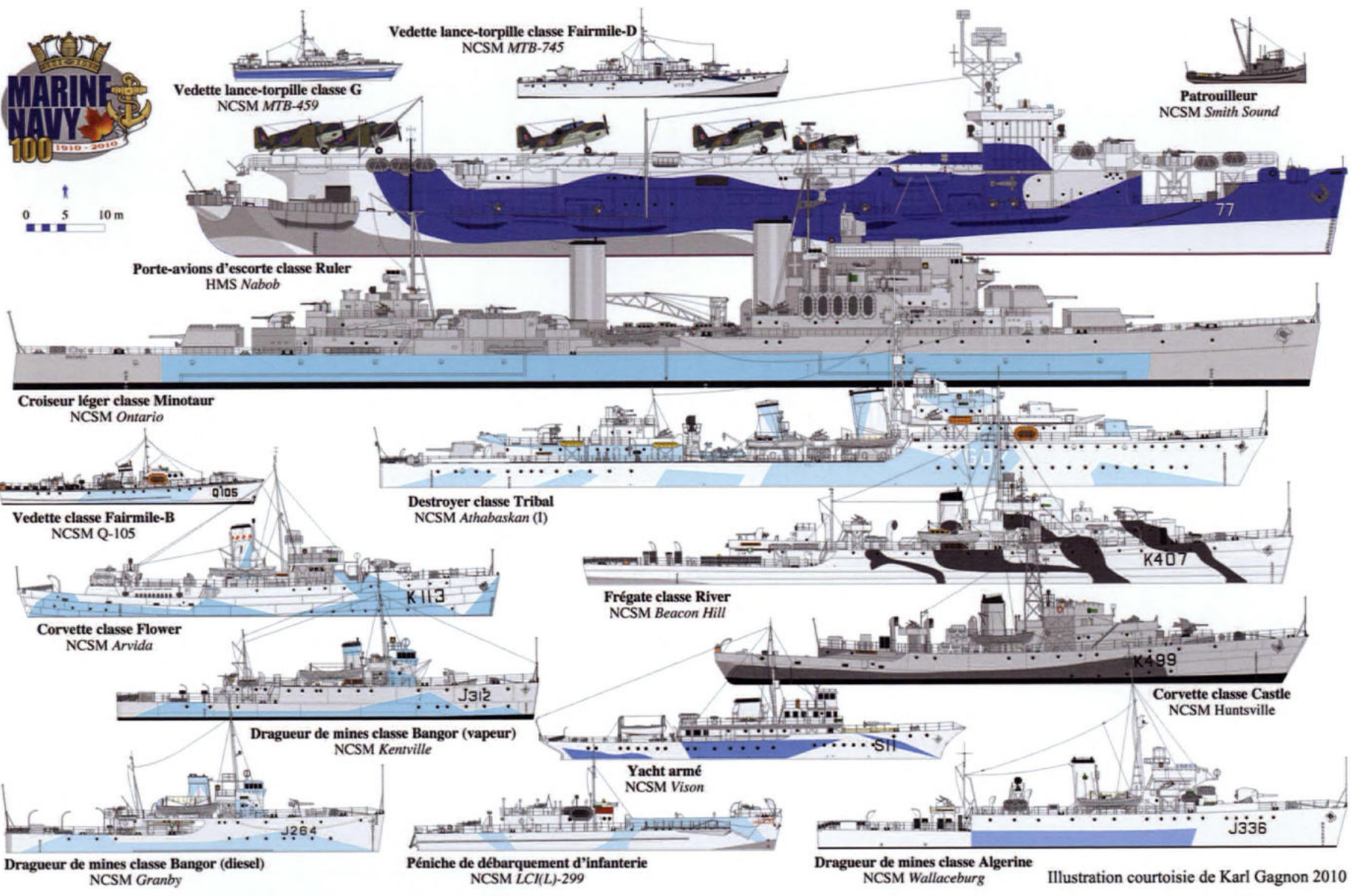
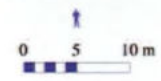


Illustration courtoisie de Karl Gagnon 2010

77

Des navires de la Réserve navale pendant la Deuxième guerre mondiale

politique mûrement réfléchi. Les membres expérimentés de la Force régulière étant en nombre limité, ils étaient délibérément répartis le plus largement possible dans la flotte afin de faciliter le perfectionnement des VR qui venaient juste de terminer leur instruction. Par conséquent, plutôt que de décrire une marine profondément compartimentée (ainsi que le mythe de la « marine de chiens de berger » tendrait à le faire), ces statistiques portent fortement à croire que les réguliers et les réservistes servaient ensemble leur nation au sein d'une « marine du peuple ». Chacun inculquait à l'autre les compétences nécessaires pour participer efficacement à la défense du pays.²⁹

Au maximum de son effectif, environ 78 000 des 96 000 membres du Service naval (soit 84 pour cent) étaient des VR. Les réguliers et les réservistes servirent ensemble leur pays dans tous les théâtres, de l'Alaska à l'Islande et jusqu'en Birmanie. En outre, ils le firent sur toutes sortes de bâtiments, des porte-avions aux vedettes rapides lance-torpilles, en passant par les chalands de débarquement. Ils ne servirent pas non plus que comme marins. Certains se distinguèrent comme commandos de débarquement, dactylographes, pilotes, comptables navals, médecins et autres rôles non traditionnels de la Marine. En quand le conflit prit fin, la vaste majorité revinrent à leur point de départ, la division de la Réserve navale où ils s'étaient enrôlés, afin d'y être démobilisés et réintégrés à la société canadienne. Fait significatif, la Réserve navale fut un précurseur en intégrant un équivalent moderne du Service féminin de la Marine royale du Canada. En 1951 — soit quatre années avant que la Force régulière admette les femmes — la Réserve permit à un petit contingent de 500 femmes d'intégrer les 20 divisions de la Réserve navale au Canada. Cette initiative fut si fructueuse que *The Ottawa Citizen* annonçait un an plus tard, le 24 septembre 1952 : « L'effectif des Wrens est doublé ».

Mais qu'ils aient choisi de retourner à la vie civile, de servir à temps partiel dans une division de la Réserve navale ou même de se réenrôler dans la Force régulière (ce que firent certains), tous les volontaires de la RMRC, de la RVMRC et du WRCNS jouèrent un rôle crucial dans la victoire des Alliés. Le fait qu'ils aient servi au nom du Canada — et aux côtés de leurs collègues réguliers — permet de clamer en toute confiance qu'ils constituaient un élément essentiel de ce qui était, et de ce qui avait toujours été, une « marine du peuple ».

Notes

1. Note de service de Cuthbert Taylor (DNP), 11 mars 1940, Direction — Histoire et patrimoine, Ottawa (DHP), 81/520/1700-905, vol. 2, boîte 119, dossier 3; Mckee, *Volunteers for Sea Service*, p. 40.
2. Brad Thompson, *HMCS Griffon: A Naval History*, Thunder Bay, hors commerce, 1985, p. 15. Jusqu'au printemps de 1942, le seul critère d'études était la possession d'une huitième année. À partir de 1942, la Marine adopta une procédure d'examen sur le modèle de l'Armée de terre, qui évaluait la capacité d'apprentissage des candidats.
3. Entrevue avec E. Brock, 25 octobre 1944, DHP, 81/520/1700-905.
4. David Zimmerman, « The Social Background of the Wartime Navy: Some Statistical Data », dans *A Nation's Navy: In Quest of Canadian Naval Identity*, Montreal and Kingston, McGill-Queen's University Press, 1996, éd. Michael L. Hadley, Rob Huebert et Fred Crickard, p. 256–79.



5. Gilbert Norman Tucker, *The Naval Service of Canada: Its Official History*, vol 2, Ottawa, King's Printer, 1952, p. 270–71.
6. Barbara Winters, « The Wrens of the Second World War: Their Place in the History of Canadian Servicewomen », dans *A Nation's Navy*, éd. Hadley et coll., p. 280–96. Voir aussi Barbara Dundas, *A History of Women in the Canadian Military*, Art Global, Montréal, 2000, p. 60–64.
7. Doris Grierson Hope, *A Wren Remembers: Recollections of the Women's Royal Canadian Naval Service (W.R.C.N.S.)*, Site Web du Musée naval et militaire de la BFC Esquimalt: www.navalandmilitarymuseum.org/resource_pages/pavingtheway/dorishope.html (le 24 juin 2010).
8. Barbara Fosdick, *Picturing Victory: Jenny Pike, Photographer*, WRCNS, Site Web du Musée naval et militaire de la BFC Esquimalt : www.navalandmilitarymuseum.org/resource_pages/pavingtheway/pike.html (le 24 juin 2010).
9. Barbara Dundas, *A History of Women in the Canadian Military*, Art Global, Montréal, 2000), p. 60 et 64; Tucker, *The Naval Service of Canada (II)*, p. 317–22.
10. Thompson, *HMCS Griffon*, p. 16.
11. Tucker, *The Naval Service of Canada (II)*, p. 322.
12. Bureau des relations publiques, 5 septembre 1941, DHP, 81/520/1700-905, boîte 118, dossier 21.
13. Robert Williamson, *HMCS Star: A Naval Reserve History*, Hamilton, Superior Printery, 1991, p. 28.
14. DHP, 81/520/1700-905, boîte 118, dossier 21.
15. J.R. Anderson, « An RCNVR Division Mobilizes—August to October, 1939 », dans *Salty Dips*, vol. 1, éd. Mack Lynch, Ottawa, NOAC 1983, p. 15.
16. James Lamb, *The Corvette Navy: True Stories from Canada's Atlantic War*, Toronto, Macmillan, p. 142.
17. Mark Neilson, *Winnipeg's Navy: The History of the Naval Reserve in Winnipeg*, Winnipeg, hors commerce, 2003, p. 69.
18. Joseph Schull, *The Far Distant Ships: An Official Account of Canadian Naval Operations in the Second World War*, Ottawa, Queen's Printer, p. 26.
19. NCSM *Stone Frigate*, BAC, groupement 31, E 18, 14-5.
20. Hal Lawrence, *A Bloody War: One Man's Memories of the Canadian Navy 1939–45*, Toronto, McClelland and Steward, p. 100–01.
21. Pour un excellent compte rendu des lacunes en matière d'instruction de la MRC, voir William Glover, *Officer Training and the Quest for Operational Efficiency in the Royal Canadian Navy, 1939–1945*, thèse de doctorat, King's College, London, 1998.
22. Cité dans Richard Mayne, « George C. Jones: The political career of a naval officer », dans *The Admirals: Canada's Senior Naval Leadership in the Twentieth Century*, Toronto, Dundurn Press, 2006, éd. Michael Whitby, Richard Gimblett et Peter Haydon, p. 138.
23. Anthony Griffin, *Footfalls in Memory*, Toronto, hors commerce, 1998, p. 89.
24. Louis Audette, « Une mer cruelle », dans *Salty Dips*, vol. 2, éd. Mack Lynch, Ottawa, NOAC, 1985, p. 68.
25. Contre-amiral Michael Grote-Sterling, interrogé par Hal Lawrence, Victoria (C.-B.), 8 janvier 1985, DHP, 85/476.
26. Richard O. Mayne, *Betrayed: Scandal, Politics and Canadian Naval Leadership*, Vancouver, UBC Press, 2006, p. 39.

27. *Ibid.*, 178.
28. Cité dans *Salty Dips*, vol. 2, Mack Lynch, éd., p. 212. La référence aux boissons (VO et gin) souligne les différences sociales présumées entre les deux branches du Service, la Force régulière et la Réserve. Le VO (rye canadien) était considérée comme l'alcool de choix des « Canadiens », alors que le gin était la boisson des officiers gentlemen « anglais ». C'est l'un des nombreux exemples d'opposition entre la canadianisation et l'« anglicitude » de la Marine.
29. Toutes ces statistiques proviennent d'une étude détaillée menée par l'auteur sur les listes nominatives de plus de cent quarante navires à Bibliothèque et Archives Canada.

De la *Wavy Navy* aux Joyeux géants verts : 1945–1968



Michael L. Hadley

L'héritage des années de guerre façonna le caractère de la Réserve navale jusque bien avant dans les années 1970. Son identité et son image furent marquées par les réalisations, par l'éthos et par la mythologie de la marine du temps de la guerre. La majorité du personnel « de temps de guerre seulement » qui avait aidé les forces navales du Canada à passer d'un maigre effectif de 3 900 personnes avant la guerre à plus de 90 000 membres en 1945 retourna à ses occupations civiles. Un ancien combattant de la bataille de l'Atlantique témoigne bien de l'état d'esprit d'alors : « Je me suis retourné et j'ai dévalé l'échelle jusqu'au bateau qui nous attendait. J'ai laissé derrière moi un navire et une flotte, une foule d'amis et un mode de vie que je ne reverrais plus. La marine des corvettes était morte; je passais à l'étrange monde civil de la paix¹ ». Pour beaucoup, ce monde pacifique comportait encore un service volontaire dans la Réserve navale. En tant que « marins du samedi soir », comme on les appelait, ces Réservistes travailleraient un soir par semaine, suivraient leur instruction annuelle de deux semaines, défileraient en public lors de cérémonies officielles telles l'office dominical et lors du jour du Souvenir et représenteraient la marine dans la société civile.

Les Réservistes considéraient leurs « frégates de pierre » — expression familière pour désigner leurs salles d'exercice — comme des navires, et les appelaient ainsi. En effet, tout comme les unités de la flotte allant en mer, ces divisions de la Réserve implantées dans les villes partout au Canada portaient la désignation NCSM (Navire canadien de Sa Majesté). Et quand les Réservistes arrivaient, ils « montaient à bord » (dans la marine, on n'« entre » pas dans un bâtiment) et saluaient le gaillard d'arrière (le hall), voyaient les plaques

commémoratives et les photographies accrochées aux « cloisons » (murs), marchaient d'un bon pas dans les « coursives » (couloirs) pour se rendre au mess (salon) des matelots ou des officiers mariniers, voire montaient au pont supérieur pour se rendre au « carré » (salon des officiers). Pour les questions officielles, on pouvait trouver le commandant dans sa « cabine » (son bureau). Pour les occasions officielles comme les rassemblements de cérémonie, les pelotons de Réservistes revêtaient « leur tenue n° 1 » (leur plus bel uniforme) et défilaient fièrement, médailles à la poitrine, au rythme entraînant de la Musique navale de leur ville. Les mélodies traditionnelles comme *Heart of Oak* évoquaient la riche relation entre la marine du Canada et sa parente, la *Royal Navy* britannique. D'autres, comme *Roll Along Wavy Navy* (voir chapitre 3), célébraient ce qui était alors connu comme l'insouciance et le dynamisme canadiens, grâce auxquels on entreprenait même la tâche la plus ardue, quelles que soient les lacunes de la formation professionnelle : « Si on nous demande qui nous sommes/nous sommes la RVMRC/Roule, Marine ondulée, roule² ». Ces chansons célébraient le zèle fonceur de la Réserve des volontaires de la Marine royale du Canada dont les membres, les VR, étaient arrivés directement de la vie civile. Avec une autodérision typique, une autre chanson populaire traduit le même état d'esprit : « Then here's to the lads of the Maple Leaf Squadron/At hunting the U-boat it's seldom they fail/Though they've come from the mine and the farm and the workshop/The bank and the college and

Face à une guerre atomique, que l'on prévoyait soudaine, l'expérience récente d'une réserve semblait inutile.

maybe from jail. » (« Voici les gars de l'escadron *Maple Leaf*/À la chasse au *U-boat*, ils sont rarement perdants/ Bien qu'ils viennent de la mine, de la ferme et de l'atelier/ De la banque et du collège, et peut-être, de prison. »)

La vie dans la Réserve navale comportait son lot de défis dans une culture pas comme les autres, mais elle offrait aussi l'occasion de se montrer élégant. Par exemple, la fête de Trafalgar (Trafalgar Day), qui commémore l'étonnante victoire de l'amiral Horatio Nelson sur la flotte française en 1805, donnait l'occasion d'organiser un bal annuel. Il s'agissait d'un événement très officiel, extrêmement populaire auprès des civils également. Comme d'autres activités sociales, il soulignait les liens étroits qui unissaient la marine et la société. Un dîner officiel au carré (coutume adoptée plus tard par les non-officiers) donnait aux relations une élégance raffinée, souvent avec une touche d'une autre époque. Les officiers et les invités se rendaient à leur table au son cadencé de *The Roast Beef of Olde England*. Les *Rules for Mess Etiquette* du Capitaine de frégate Freddy Grubb donnaient le ton en insistant sur la courtoisie et les « bonnes manières », à la façon des gentlemen anglais. Ces dîners « de mess », comme on les appelait, pouvaient cependant devenir délicieusement exubérants quand les convives dénaturaient, délibérément, les « règles de



Ministère de la Défense nationale RNC-1165.



Grubb³ ». Pourtant, Grubb avait observé que « [...] il s'agit d'un mode de vie, pas d'une adhésion à un ensemble de règles arbitraires. Nous obéissons aux règles [...] parce que nous le voulons bien. C'est l'autodiscipline dont nous faisons preuve, individuellement et collectivement, qui nous rend dignes de diriger des hommes ». À de nombreux égards, la Réserve navale de ces années-là maintenait en vie la tradition de gens de mer du Canada.

Mais ces traditions allaient bientôt changer. Un ras-le-bol de l'« anglicitude » de la Marine royale du Canada avait commencé à se manifester au début des années 1940. Alan Easton, dans ses mémoires intitulées *50 North: An Atlantic Battleground* (1963), fut un des premiers à témoigner de ce sentiment. Considéré même à son époque comme un Réserviste et un commandant de bord de temps de guerre particulièrement compétent, Easton se sentait profondément en accord avec la marine dans laquelle il servait. Il exprimait ce que d'autres pendant la guerre avaient très bien senti : une conscience que, durant la bataille de l'Atlantique, la marine canadienne était enfin passée à l'âge adulte, à ses propres conditions. Selon lui, l'amiral Nelson appartenait aux Britanniques, et les Canadiens n'avaient aucun droit sur lui. « Notre tradition, écrivit-il, est probablement en train de s'établir maintenant. » La marine allait effectivement devoir adopter la façon canadienne de faire les choses. Le rapport Mainguy (1949), qui portait sur plusieurs mutineries ayant secoué la flotte après la guerre, rappelait ce qui pouvait arriver aux Canadiens qui ignoraient une telle recommandation.

La période qui suivit immédiatement la guerre en fut, bien sûr, une de démobilisation. La marine, qui avait eu une croissance difficile entre 1939 et 1945, vivait à présent au contraire une pénible décroissance. Le gouvernement commença à se départir de ses « biens de guerre ». Après tout, on avait gagné la guerre, et les navires autrefois grouillants de vie et qui avaient vaincu l'ennemi semblaient à présent un boulet. Les hommes et les femmes pouvaient être libérés, emportant avec eux leurs compétences et leur expérience durement acquises. À moins, bien entendu, de pouvoir les conserver comme Réservistes, prêts à être mobilisés en cas d'une nouvelle urgence nationale. C'est exactement la situation qu'avait vécue l'homme qu'on avait baptisé « le père de la Réserve navale », le Capitaine de vaisseau Walter Hose, entre les deux guerres, de 1919 à 1938. Les réductions de personnel et d'équipement imposées à tous les services armés dans ces années-là avaient menacé l'existence même de la marine du Canada. Par conséquent (comme on l'a lu plus haut dans le présent ouvrage), il avait créé en 1923 la Réserve des volontaires de la Marine royale du Canada (RVMRC) afin de conserver une base nationale populaire au concept naval. Comme l'histoire allait le démontrer, l'existence d'unités de Réserve dans tout le pays avait fourni une infrastructure cruciale qui avait rendu possibles un recrutement et une mobilisation à



Ministère de la Défense nationale COND-5854.

Officiers de la RMRC à l'École de défense atomique, biologique et chimique (École DABC, ou ABCD School) pour apprendre les dégâts que les armes nucléaires peuvent causer aux navires de guerre.

grande échelle pour la Deuxième Guerre mondiale. Même si son existence était loin d'être menacée après 1945, la marine faisait néanmoins face à un défi de taille : comment réduire sa flotte à une taille de temps de paix tout en conservant son savoir-faire? La Réserve navale fut un élément essentiel de la réponse. Mais pour que le processus fonctionne, il fallait convaincre le grand public que la marine était une cause de fierté nationale et une institution nationale qui façonnait l'identité canadienne.

À la fin des années 1940, les relations publiques de la Marine visaient principalement l'entretien de ses gloires passées et la prévision de l'avenir — un avenir dans lequel les Réservistes joueraient un rôle important. À côté de ce travail officiel, des romanciers et des mémorialistes jouèrent un rôle actif. Prenons, par exemple, le *Haida* de William Sclater (1947). La publicité le décrivait comme « une histoire des vaillants destroyers de classe Tribal de la Marine royale du Canada dans les convois vers Mourmansk, dans la Manche et dans le golfe de Gascogne ». Or, ces destroyers étaient pratiquement des « croiseurs de poche »; on était donc loin de la « marine des corvettes » plus communément associée aux Réservistes. Pourtant, comme réservoir de valeurs nationales, ils furent le foyer des souvenirs qui contribuèrent à la tradition navale. L'auteur lui-même considérait d'ailleurs ce navire comme « un symbole de notre temps ».

Dans les années 1940 et 1950, les Réservistes s'entraînaient à bord de ces destroyers ainsi que sur des croiseurs et des frégates. Dans son roman *Storm Below* (1947), Hugh Garner — un « terrien » — introduit, peut-être involontairement, le principe de l'« unité dans la diversité », qui caractériserait de plus en plus le Canada de l'après-guerre et ses Réserves, malgré certaines incompréhensions régionales. Il nous décrit une corvette de fiction menée par un équipage de Réservistes secoués de conflits interpersonnels et de partis pris géographiques. Les Réservistes venaient effectivement de toutes les régions du pays, ainsi qu'il en serait tout au long de leur histoire. Ils étaient affectés là où on avait besoin d'eux, principalement selon leur expertise ou leur stade d'instruction. À leur arrivée à leur lieu d'affectation, tous s'efforçaient de constituer un équipage cohésif (ce qui devint également une caractéristique de la Réserve d'après-guerre). Garner dépeint un équipage hétéroclite dont chaque élément est un stéréotype culturel. Il y a les « laboureurs » des Prairies, un ex-patriote anglo-canadien de Colombie-Britannique au nom composé, un diamant brut surnommé « Cowboy » et un arrogant Torontois. Le seul Québécois est un personnage surnommé « Frenchy » Turgeon, dont l'anglais hésitant en fait un étranger dès le début de l'histoire. Glissant inexorablement vers une compréhension bienveillante de plus en plus aiguë les uns des autres et de leur monde microscopique, cette ménagerie improbable devient une équipe de combat redoutable. Aussi improbable que cela paraisse, cette histoire fait allusion au rôle que la Réserve navale a joué dans l'unité nationale au cours des années suivantes. En effet, avec la croissance de la Réserve navale se sont développés des liens plus étroits et plus compréhensifs avec les Canadiens francophones; ce n'est pourtant que dans les années 1980 que quatre divisions francophones de la Réserve seront créées au Québec dans le but d'intégrer ces derniers dans cette institution proprement nationale qu'est la marine canadienne.

Mais aucun ouvrage de l'époque n'a eu autant d'impact sur la tradition, la mythologie et les espoirs de ces premières années que *Lointains navires* de Joseph Schull (1950). Il



Bibliothèque et Archives Canada O-1405-5.

influença l'imagination populaire. Engagé pour écrire l'« histoire opérationnelle officielle », Schull raconte l'histoire que l'état-major naval voulait entendre : héroïsme et aventure à bord de gros navires, batailles épiques, odeur de la poudre et maîtrise de la peur. Les souvenirs d'ex-Réservistes maintenant âgés portent à penser que *Lointains Navires* fut un outil de recrutement efficace. Il faisait appel à tout le romantisme inflexible dont la jeunesse canadienne se croyait capable. Les étudiants d'université désirant s'inscrire à la division universitaire d'instruction navale étaient certainement bien avisés de connaître leur « Schull », car le comité d'entrevue ne manquerait pas de vérifier leur maîtrise de l'histoire navale. Et à l'époque, cette histoire ne se trouvait presque que dans le livre de Schull.⁴

Fondée en 1943, la division universitaire d'instruction navale avait donné plus de cinq cents officiers aux forces de temps de guerre du Canada. Réorganisés et leur nombre augmenté en 1947, ces officiers étaient surnommés par les membres de la Force régulière, les *Untidies* (« brouillons » en anglais), d'après le sigle anglais UNTD (University Naval Training Division). Mais ils n'étaient certainement pas brouillons. Ce corps de formation d'officiers unique en son genre était présent partout au pays et offrait à un large éventail d'étudiants universitaires — des centaines chaque année — la possibilité de suivre une formation professionnelle dans la Force régulière. Entre 1953 et 1957, par exemple, près

Opérations de plongée avec casque effectuées par des réservistes du NCSM *Chippawa* pendant la crue de la rivière Rouge, en mai 1950.



Ministère de la Défense nationale COND-5122.

La frégate de la classe Prestonian
NCSM *Buckingham* arrive dans
le port de Hamilton pour le
programme d'entraînement
estival, le 21 mai 1959.

de 1 700 d'entre eux s'enrôlèrent dans l'UNTD, et plus de 7 000 pendant toute la durée du programme. Ils recevaient une solde pour leur temps de service et un brevet d'officier de la Marine lors de leur diplomation de l'université. La perspective de passer la moitié de l'année à l'université et l'autre moitié dans la Marine était très attrayante. Généralement, une année civile de service volontaire dans la Réserve — répartie entre le campus et la marine — permettait de couvrir les coûts de la vie et des livres, ainsi que les frais de scolarité. Basée sur des campus et dans des unités de Réserve partout au pays, l'UNTD offrit aux étudiants francophones la première occasion d'intégrer la marine en grand nombre. De plus, en exigeant que les étudiants obtiennent leur diplôme avant de leur remettre leur brevet d'officier, la Division fut un précurseur en matière d'éducation des officiers de toute la Force. Avec le temps, former des officiers bien entraînés et bien éduqués devint la norme pour le Service naval.

Les recrues de la UNTD étaient également attirées par la perspective de traverser le Canada en train pour participer aux camps de formation estivale à Halifax et à Esquimalt, d'acquérir une expérience de la mer à bord de navires de guerre célèbres, tels les croiseurs les NCSM *Ontario* et *Quebec*, les destroyers de classe Tribal et les frégates de classe Prestonian. Le programme d'instruction était intense et exigeant. Il comprenait des volets théoriques et pratiques dans un vaste éventail de matières : matelotage, pilotage et navigation



par les astres, artillerie et communications navales, tactiques de flotte, maniement des armes, utilisation des torpilles et lutte anti-sous-marine, tant en simulateur tactique qu'en mer. Pendant l'instruction en mer, les aspirants officiers participaient à des croisières en haute mer à destination de Pearl Harbor, à des opérations le long de la côte ouest de l'Alaska à San Diego, et sur la côte Est du Labrador à San Juan, à Porto Rico, en passant par New York, et visitaient des ports d'Europe. Certains des aspirants officiers entreprirent le programme d'instruction de vol de l'aéronavale, sur des avions d'entraînement Harvard. Ces derniers furent les aéronefs d'entraînement les plus perfectionnés des Forces canadiennes de 1940 à 1965. (Ils étaient affectueusement surnommés *Yellow Peril* [péril jaune] en raison de leur couleur vive et des risques que comportait l'instruction au pilotage.) Si certains élèves poursuivaient sur les aéronefs à voilure fixe, d'autres passaient aux hélicoptères et faisaient des vols opérationnels avec des unités telles que le brise-glace de la marine le NCSM *Labrador* lors de missions en Arctique. D'autres encore se joignaient aux *midshipmen* américains lors de l'exercice annuel de débarquement amphibie à grande échelle avec des unités lourdes de la flotte américaine. Le TRAMID — abréviation de *Training Midshipmen* (ou *midshipmen* en formation) — était considéré comme une affectation de choix.

Alors que certains anciens de la UNTD se joignirent à la Force régulière (où nombre d'entre eux atteignirent un grade supérieur), la majorité embrassa une carrière civile. Fréquemment, ces derniers maintenaient leurs compétences navales au moyen d'une période de service annuel et en participant régulièrement à l'instruction hebdomadaire. D'autres encore s'engageaient dans le service naval continu (ou CND, pour *Continuous Naval Duty*,



Ministère de la Défense nationale COMD-7307

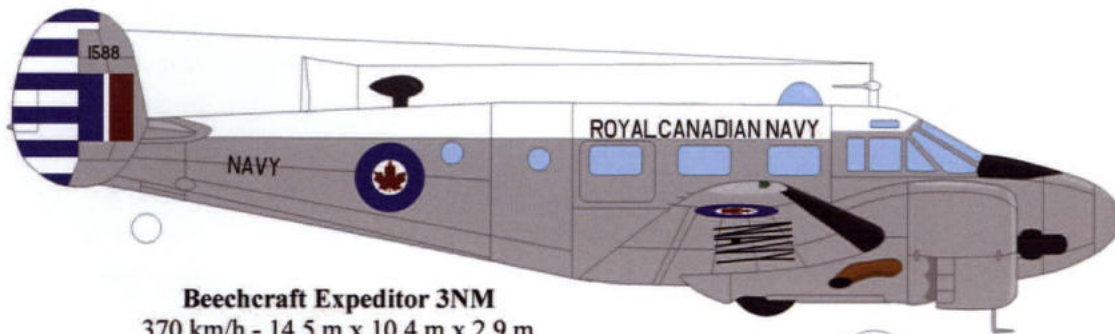
L'entraînement à la guerre conventionnelle se poursuit. Ici, le chargement d'un canon de 4 po à bord du NCSM Buckingham.

comme on l'appelait). Dans le cadre de ce programme, les Réservistes servaient dans des unités de la Force régulière pour une période continue pouvant atteindre trois ans. Certains pouvaient même se vanter de mener en parallèle une carrière dans le civil et une autre dans la marine. En dernière analyse, l'orientation fondamentale de la UNTD se manifestait sur le plan de la discipline et du leadership. Cet investissement dans le potentiel de croissance de la jeunesse canadienne fut extrêmement rentable, car ceux qui réussirent le programme occupèrent éventuellement des postes de direction partout au Canada. La perte de la Division, démantelée en 1968, priva la marine de deux ressources non renouvelables vitales : une présence navale précieuse sur les campus et une base de citoyens qui pourraient appuyer les intérêts navals. Aucun programme n'a jamais remplacé la division universitaire d'instruction navale. Le programme de formation universitaire-officiers de réserve (PFUOR), issu de l'Unification de 1968, ne serait qu'une pâle copie de son prédécesseur. Le PFUOR fut un programme minimal caractérisé par de faibles quotas de recrutement et une gamme plus limitée d'occasions d'instruction. Mais il offrait une porte d'entrée aux femmes.

Pendant ce temps, le gouvernement était aux prises avec l'énorme problème consistant à définir ce à quoi la Marine de temps de paix devait ressembler. Se rendant compte qu'il ne pouvait plus entretenir un service de la taille de celui qu'il avait eu durant la Deuxième Guerre mondiale, il conçut une politique de « la qualité avant la quantité ». Ce concept devint le mot d'ordre de la marine dans son ensemble, tant de la Force régulière que de la Réserve. Toute instruction devait atteindre les normes les plus élevées, même pour les Réservistes. Cela plaça la barre haut dans tous les métiers et dans toutes les spécialités. Les normes de la Force régulière devinrent la référence. Qu'ils recherchent une qualification de mécanicien diesel, de plongeur ou d'officier de quart, tous les Réservistes devaient atteindre des niveaux opérationnels de compétence clairement définis.

L'année 1947 marqua un autre grand tournant dans la connaissance de soi des Réservistes. Alors que durant la guerre, la marine était composée de trois éléments distincts — la Force régulière, la Réserve (qui regroupait les hommes ayant une expérience en mer de la marine marchande) et la Réserve de volontaires (constituée de recrues « fraîchement débarquées de la vie civile ») — après la guerre, elle les intégra. Par exemple, on ne pouvait plus distinguer la classe des officiers d'après la forme des galons sur leurs manches — droits pour les réguliers de la MRC, ondulés pour les membres de la Réserve des volontaires, entrelacés pour les officiers de la Réserve. Tous porteraient désormais les galons droits de la Force régulière. Ce changement marqua le début du concept de force totale introduit à la fin des années 1980 lors d'une vague de nouvelles compressions. Comme le Contre-amiral Richard Leir le rappela encore en 1974 à ses commandants Réservistes avant qu'ils prennent la mer avec un équipage composé exclusivement de Réservistes : « Nous ne peignons pas un R entre parenthèses sur les flancs de nos navires (pour avertir les imprudents de s'éloigner) quand nous partons en opération. Nous sommes un seul et même service. » Et un service compétent, aurait-il pu ajouter. Le R entre parenthèses était le suffixe traditionnellement inscrit après le grade d'un Réserviste.

Cette réduction de taille fut accompagnée d'un processus de canadianisation, non seulement dans la force permanente, mais aussi dans la Réserve.⁵ Un changement graduel de culture dans les cercles officiels souligna la mise du cap vers une plus grande efficacité

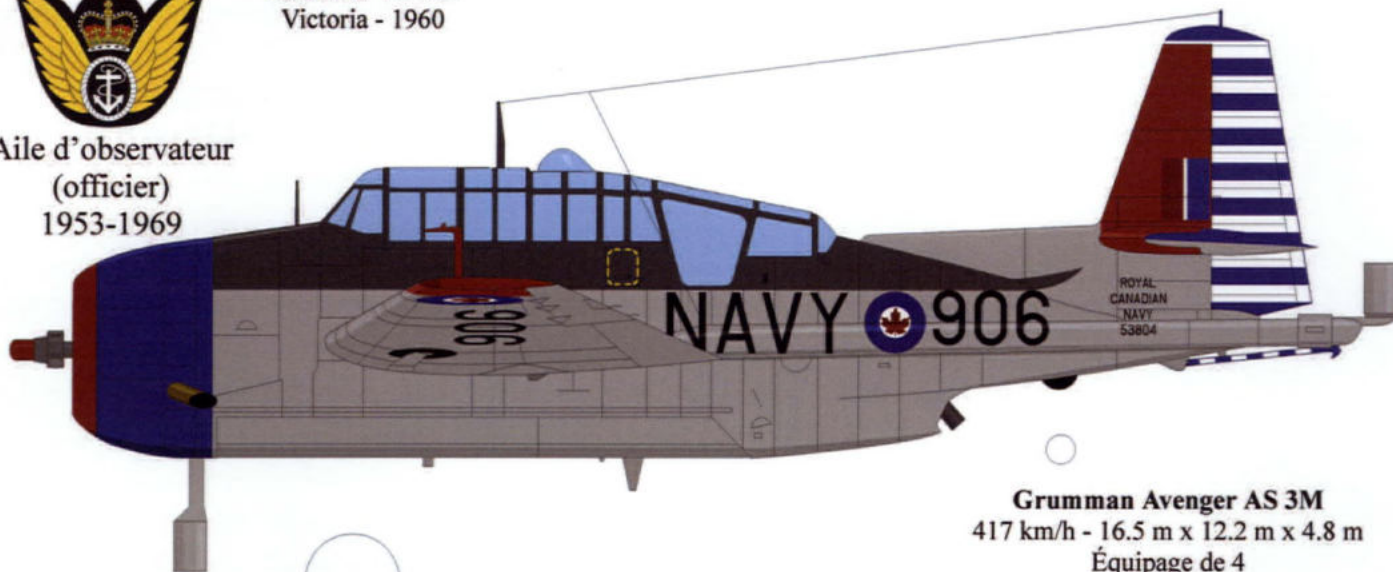


Beechcraft Expeditor 3NM
370 km/h - 14.5 m x 10.4 m x 2.9 m
Équipage de 2 + 5 ou 7 passagers
1588

Escadron VC 922
Victoria - 1960



Aile d'observateur
(officier)
1953-1969



Grumman Avenger AS 3M
417 km/h - 16.5 m x 12.2 m x 4.8 m
Équipage de 4
53804 / 906
Escadron VC 920
Toronto - 1959



Aile d'observateur
1953-1969



Aile de pilote
1953-1969



North American Harvard
290 km/h - 12.8 m x 8.8 m x 3.5 m
Équipage de 2
2913 / 825
Escadron VC 923
Québec - 1956



Illustration par Karl Gagnon 2010

Aéronefs de la Réserve aéronavale.

opérationnelle : démocratisation de la marine pour qu'elle reflète la façon dont les Canadiens se voyaient et percevaient leur culture, élimination des coutumes et traditions fastidieuses du style de vie naval, participation des Réservistes à des croisières attrayantes et stimulantes. Au cœur de cette démocratisation était la notion que l'ensemble du personnel devait pouvoir profiter des mêmes possibilités d'instruction et d'avancement. (Dans les années 1950, par exemple, presque la moitié du corps des officiers était composé d'anciens militaires du rang.) Par-dessus tout : quelle que soit la gravité de la situation budgétaire, les dirigeants jugeaient important de maintenir en fonction les divisions de la Réserve — même si les bases et unités de la Force régulière devaient fermer lors de compressions draconiennes. En fait, quelques unités de la Réserve fermèrent tout de même leurs portes durant l'alarmante période qui suivit la guerre, pour rouvrir par la suite sous la pression de l'opinion publique. Après tout, c'était dans les divisions de la Réserve que se trouvaient les citoyens-marins de la localité.

Les années 1950 virent un retour de la confiance dans les cercles navals, avec des plans de construction de nouveaux navires pour remplacer les vieux bâtiments du temps de guerre. Marc Milner baptisa cette période d'optimisme « les jours heureux⁶ ». Après la rapide baisse du nombre de navires et des effectifs à la fin de la guerre, les autorités envisageaient maintenant une hausse. Un rapport remis au Parlement en octobre 1951 indiquait en fait que le personnel des forces armées avait plus que doublé depuis 1949 : il était passé de 42 000, son point le plus bas, à plus de 84 000. Plus de 35 000 de ces militaires s'étaient engagés depuis le début de la guerre de Corée, en juin 1950. Bien entendu, la plupart d'entre eux étaient dans l'Armée de terre, mais la marine avait connu une croissance proportionnellement équivalente : d'environ 8 000 hommes et quelque 15 navires opérationnels à 12 000 hommes et 28 navires opérationnels. Ce même rapport indiquait que d'autres navires étaient en construction, notamment un brise-glace (le NCSM *Labrador*), quatorze dragueurs de mines, quatorze navires d'escorte et cinq bâtiments garde-barrière.

Dans cet heureux climat, le directeur de la Réserve navale annonça de nouvelles attentes. Dans ce qui a peut-être été un moment d'inattention en juin 1952, il révéla l'objectif de la Marine d'atteindre les 20 000 officiers et matelots et 100 navires pour 1954. (Il est révélateur que presque 70 pour cent de la capacité des 16 chantiers navals canadiens était monopolisée pour des contrats de la marine.) Il ajouta que la Réserve serait alors composée de 8 000 à 10 000 hommes. Comme le fait remarquer Milner, « c'est cette expansion, autant que les facteurs économiques et politiques relatifs à la construction navale, qui créa finalement le lien entre la MRC et le pays⁷ ». On peut dire la même chose en ce qui concerne la Réserve navale.

L'accroissement du recrutement et des effectifs reflétait le concept de « tableau des effectifs de guerre », c'est-à-dire le nombre de réservistes navals entraînés jugé nécessaire pour renforcer la Force régulière au début d'hostilités. Mais il y aurait toujours un profond fossé entre ce tableau (7 500) et le nombre réel de membres de la Réserve. En avril 1951, il était de 3 769. (En 1980, il n'était plus que de 2 850, soit une baisse de 23 pour cent.) Comme le ministre de la Défense nationale en informa le Parlement cette année-là, ce qui limitait la croissance de la Réserve navale, c'était le nombre de navires que la Marine pouvait déployer chaque année pour l'instruction en mer du personnel de la Force régulière et de la Réserve. Cet énoncé est essentiel, car il permet de distinguer le caractère de la Réserve



1955 : des membres du VC 920, l'escadron de la Réserve aéronavale attaché au NCSM *York*, font atterrir un de leurs Avenger à l'aéroport de Downsview, lors d'un entraînement d'apportage sur porte-avions.



Ministère de la Défense nationale COND-2864

navale de celui de la Milice de l'Armée de terre. En effet, alors qu'on faisait appel à la Milice pour intervenir en appui à des organismes d'intervention d'urgence, à des programmes de défense civile et à l'aide au pouvoir civil, la Réserve navale demeurait un élément intégré à la Force régulière.⁸

Les tensions internationales créaient à présent un sentiment d'urgence. Les intrigues d'espionnage, le spectre d'une guerre atomique et le déclenchement de conflits ouverts, comme la guerre de Corée, commencèrent à façonner la planification de la politique. Au printemps de 1953, l'amiral de la côte du Pacifique, ainsi qu'on appelait l'amiral responsable de la flotte de la côte Ouest, expliqua la nouvelle situation stratégique à la presse : « Le succès de la marine du Canada en rapide croissance repose sur sa capacité à intervenir en mer avec peu ou pas de préavis. » Une Force de réserve bien entraînée était cruciale pour la défense nationale. Même si le Canada ne pouvait plus bâtir une flotte importante comme il l'avait fait durant la guerre précédente, expliqua l'amiral, une clé du succès était « la qualité avant la quantité ». Il ressortait le vieux concept des jours de compressions, mais avec un sens différent. Les réservistes devaient être formés aux principales tâches de la Force régulière. Cela signifiait s'entraîner à un rôle de combat de la Force régulière dans une marine essentiellement orientée vers la lutte anti-sous-marine.

Ce que cela signifiait en pratique nous est illustré par l'exemple d'une des plus petites divisions de la Réserve au pays, le NCSM *Malahat* de Victoria. Installée au début des années 1950 dans l'historique Customs House, dans l'arrière-port de la ville, son bassin devint le mouillage permanent d'un dragueur de mines de classe Algerine, le NCSM *Sault Ste. Marie*. Entré en service en 1943, il avait, comme d'autres navires de sa classe, joué un rôle de

destroyer, protégeant les convois contre la menace que représentaient les sous-marins ennemis. Appartenant à une classe qu'on considérait comme un instrument majeur de la lutte anti-sous-marine, il permit aux réservistes locaux d'acquérir un peu d'expérience pratique durant leur instruction en mer. (De 1955 à 1958, il assura le même service sur la côte Est, passant l'été sur les Grands Lacs pour former les réservistes.) En plus de son éventail complet de programmes d'instruction, le *Malahat* contrôlait deux annexes : l'escadron aérien VC 922 de la Réserve navale, basé à Patricia Bay (trois bimoteurs *Beech Expediter* et dix-huit pilotes) et, bien sûr, les trente aspirants-officiers de l'UNTD du Victoria College.

Lors de l'instruction à terre, les réservistes du *Malahat* participaient normalement à un ambitieux programme donné un soir de semaine. Ce programme portait, par exemple, sur la navigation astronomique pour les officiers de marine, sur l'impact de la guerre nucléaire pour les charpentiers de marine et les constructeurs navals, sur le pilotage (navigation côtière) pour les officiers subalternes, sur le matelotage pour les manœuvriers et sur les problèmes liés au dragage de mines pour les électriciens. Cette instruction traduisait le désir de faire de chaque division de la Réserve une force bien équilibrée. Autrement dit, chaque division devait former un équipage complet. Selon le plan, les principales compétences des réservistes étaient le dragage de mines, l'escorte et la patrouille côtière. Pendant ce temps, la « flotte de réserve » composée de navires de temps de guerre désarmés et mis en disponibilité armée était au mouillage à Esquimalt et à Halifax. L'idée était qu'en cas d'urgence nationale, le gouvernement ordonnerait à la marine de mobiliser ses réserves et de les envoyer sur l'un de ces navires. Ainsi, complètement intégrés à la flotte régulière, les réservistes viendraient accroître la puissance de combat de la MRC. Mais la logistique nécessaire à la mise en œuvre de ce concept était extrêmement complexe. Les problèmes étaient énormes et le moindre d'entre eux n'était pas les défis techniques de la réactivation de navires laissés sans entretien et quasiment oubliés pendant des mois, voire des années. Tout aussi grave

était la réticence des employeurs de libérer leurs « citoyens-marins » pour le service naval. Aucune politique gouvernementale n'a d'ailleurs réglé ce dernier problème à l'échelle nationale.

En fin de compte, la Réserve navale toucha les navires de la classe Porte. Conçus pour ouvrir les barrières des barrages anti-sous-marins, ils étaient équipés d'un canon de 40 mm à l'avant. Ces robustes bateaux de 389.2 tonnes aux allures de chalutier servirent de plate-forme d'instruction pour toutes sortes de métiers importants : navigation, mécanicien diesel, matelotage, logistique et communications, notamment. Baptisés du nom des portes des fortifications françaises de Québec et Louisbourg (les NCSM *Porte Saint-Louis*, *Porte de la Reine*, *Porte Québec*, *Porte Dauphine* et *Porte Saint Jean*), leurs équipages étaient entièrement formés de réservistes. Mis en

Des pilotes d'hélicoptère de la UNTD en service naval continu (CND) pendant la patrouille dans l'Arctique du NCSM *Labrador* en août 1956, visitent un poste de traite de la baie d'Hudson. De gauche à droite : Gordon Rennie, directeur de magasin de la Compagnie de Baie d'Hudson, Ltr(P) John MacNeil et Ens1(P) Glyn C. FitzGerald.



Ministère de la Défense nationale LAB-1622.



service en 1951–1952, ils y restèrent après modifications jusqu'en 1996. Les NCSM *Porte Saint-Louis* et *Porte Saint Jean* furent affectés à Halifax, les NCSM *Porte Quebec* et *Porte de la Reine*, à Esquimalt. (En 1974, ils furent rejoints sur la côte ouest par le NCSM *Porte Dauphine* qui avait été loué au ministère des Transports.) Tout ce temps, le rôle de la Réserve navale demeura le renfort de la flotte et les patrouilles côtières.

En 1953, on créa un nouveau commandement de la Réserve navale, le commandant des Divisions navales, mieux connu sous l'acronyme de COND, pour Commanding Officer Naval Divisions. Établi sur le site de la division extrêmement active de Hamilton, le NCSM *Star*, il pouvait travailler plus étroitement avec le Great Lakes Training Centre (Centre d'instruction des Grands Lacs) qui y avait été fondé l'année précédente. Rebaptisé par la suite NCSM *Patriot*, le COND dura jusqu'à sa fermeture lors de l'unification des Forces canadiennes, en 1968. Il dirigeait les opérations estivales de la flotte d'instruction des Grands Lacs. Cette flotte était principalement composée des bâtiments garde-barrière NCSM *Porte Saint Jean* et *Porte Saint-Louis*, ainsi que de l'ancien ravitailleur de l'Aviation royale du Canada le NCSM *Scatari*. Commandés par de jeunes lieutenants de vaisseau de la Réserve navale et chargés principalement de l'instruction des matelots de la Réserve, ces navires parcouraient les Grands Lacs dans le cadre de croisières de deux semaines. Ils permettaient ainsi aux Réservistes d'effectuer leur période annuelle d'instruction. L'équipage « permanent » du navire était en grande partie composé de réservistes qui servaient à bord durant les quatre mois du calendrier d'opérations. (Occasionnellement, cependant, un chef mécanicien ou un cuisinier de la Force régulière pouvaient venir les appuyer, si nécessaire.) L'instruction à la navigation et à la manœuvre respectait les normes de la Force régulière : ravitaillements à couple, exercices de manœuvres tactiques anti-sous-marines et de communications, et navigation de nuit en formation tous feux éteints. À la fin de l'été, les officiers jugés prêts par leur commandant pouvaient passer l'examen en vue de l'obtention du très recherché « WK » (certificat de chef de quart). Ce certificat témoignait de leur capacité à assurer le quart tant en mer qu'au port.

Les navires ne revenaient pas toujours à Hamilton à la fin d'une croisière de deux semaines. Ils prolongeaient parfois leur mission vers divers ports du Canada ou des États-Unis. Des groupes de stagiaires venus de partout au Canada convergeaient vers Hamilton pour venir mettre une dernière touche à leur équipement et à leur uniforme avant d'être acheminés par autobus naval au mouillage où leur navire les attendait. Là, ils relevaient les stagiaires du contingent précédent, qui retournaient à Hamilton par le même moyen avant d'être réacheminés à leur domicile. Les stagiaires se rappelleraient longtemps l'euphorie de la navigation dans le réseau des lacs, du passage du canal Welland et de la rencontre de navires venus du monde entier. Ils apprenaient également que les conditions de navigation sur les Grands Lacs pouvaient être aussi exigeantes qu'en haute mer.

Les essais de puissantes bombes nucléaires menés par la Grande-Bretagne (1952), les États-Unis (1952) et l'Union soviétique (1953), puis le lancement par l'URSS des premiers satellites artificiels Spoutnik I et II en 1957, changèrent irrévocablement la donne stratégique. La course à l'arsenal nucléaire et à la suprématie spatiale était lancée. Déjà au milieu des années 1950, on avait commencé à s'inquiéter en Amérique du Nord et en Europe des retombées radioactives, alors que les signes de l'enfoncement du monde vers une

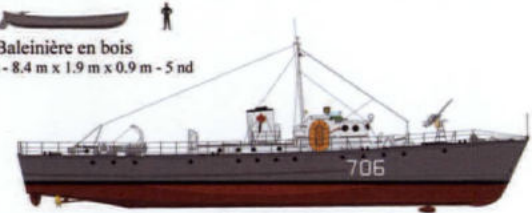


NCSM *Scatari*
162.5 tonnes - 29.5 m x 10 m x 3.3 m - 11 nd



Classe YMS-400
NCSM *Cordova*
325 tonnes - 41.5 m x 7.5 m x 2.4 m - 15 nd

Baleinière en bois
1.5 tonnes - 8.4 m x 1.9 m x 0.9 m - 5 nd



Classe Fairmile-B
NCSM *Beaver* (II)
79 tonnes - 34.1 m x 5.4 m x 1.5 m - 20 nd



Classe Porte
NCSM *Porte Saint Louis*
429 tonnes - 38.3 m x 8.1 m x 3.9 m - 11 nd

Bateau de 25 pieds à moteur diesel
2.3 tonnes - 7.6 m x 2.1 m x 1.3 m - 7 nd



Classe Llewellyn
NCSM *Llewellyn*
228 tonnes - 36.4 m x 6.7 m x 2.6 m - 9 nd

Bateau de service de 46 pieds
5.5 tonnes - 14 m x 3.8 m x 0.9 m - 10 nd



Classe Bird
NCSM *Loon*
66 tonnes - 28 m x 5.2 m x 1.6 m - 14 nd



Classe Bangor (Diesel)
NCSM *Brockville*
590 tonnes - 49.4 m x 8.5 m x 2.6 m - 16 nd



Classe Algerine
NCSM *Sault Ste Marie*
990 tonnes - 68.6 m x 10.8 m x 3.3 m - 16 nd

Illustration par Karl Gagnon 2010



Troisième Guerre mondiale assombrissaient la politique publique. Malgré l'apparition de l'arme nucléaire, les stratèges militaires continuaient de voir tout nouveau conflit planétaire essentiellement comme une reprise de la Deuxième Guerre mondiale. La technologie de guerre était un thème important du débat public, surtout après le lancement, en janvier 1954, du premier sous-marin d'attaque nucléaire des États-Unis, le USS *Nautilus*.

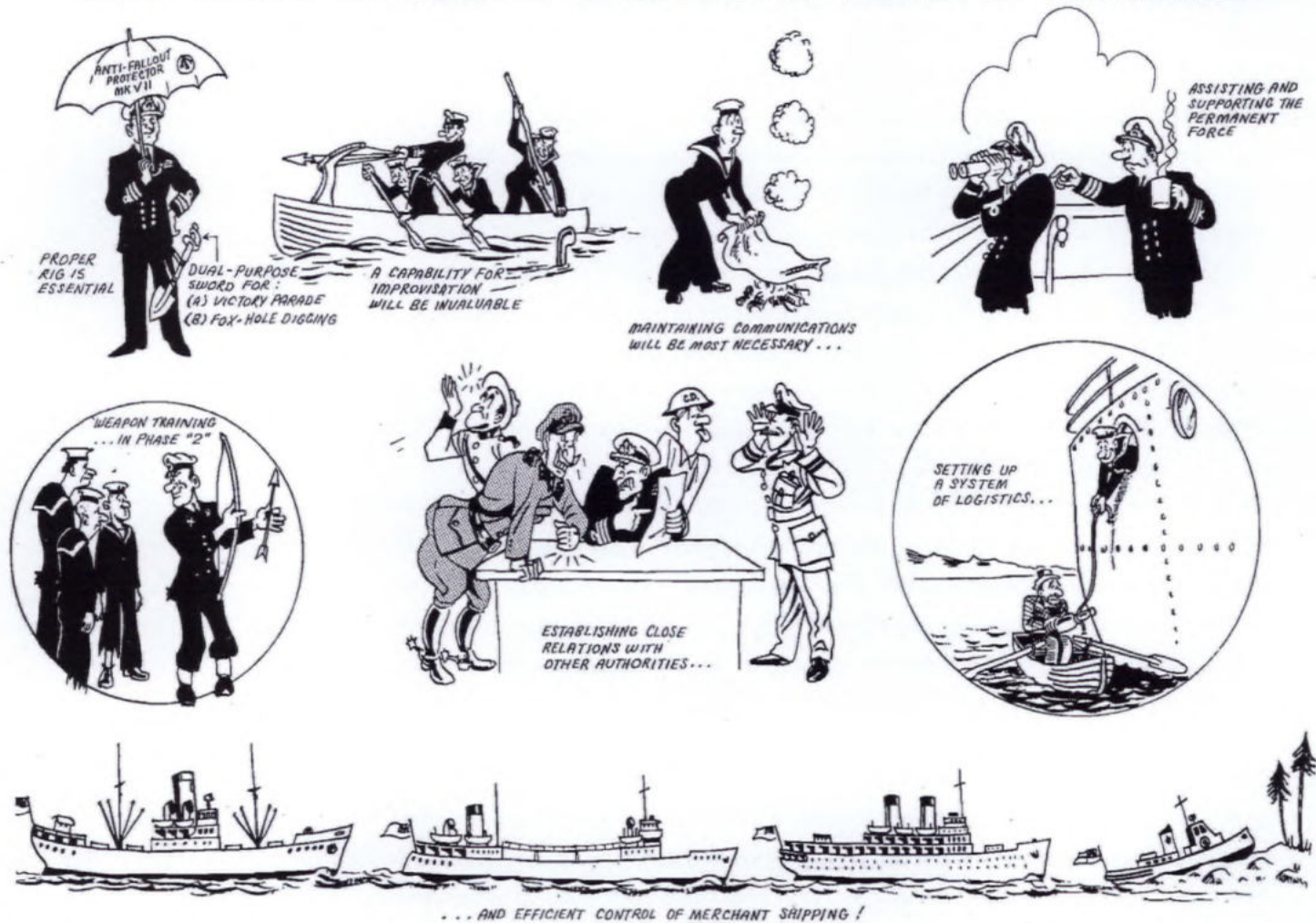
Le 4 décembre 1957, le ministre de la Défense nationale, George R. Pearkes, VC, déclara devant le Parlement : « Une Troisième Guerre mondiale commencerait par une soudaine et violente attaque thermonucléaire d'une grande intensité, qui proviendrait de plusieurs directions et qui serait lancée par divers moyens. Il n'y aurait vraisemblablement que peu ou pas de préavis [...] Nous n'aurions pas le temps de nous mobiliser ou de nous renforcer. » D'autres voix au Canada firent écho à cette lugubre prévision. Certains observateurs ne voyaient aucune défense possible contre une guerre thermonucléaire; c'était l'Armageddon. Il n'y avait pas de rôle militaire valable pour le Canada, insistaient d'autres. Mais Pearkes n'était pas convaincu que toute défense était impossible dans un monde nucléarisé — malgré la hausse vertigineuse des coûts de la technologie militaire. Réfléchissant sur les grands enjeux de la défense nationale — y compris le budget — il formula une nouvelle politique pour les forces de la Réserve navale. En cas d'urgence, insista-t-il, leur rôle resterait le renfort de la flotte existante. Cela signifierait non seulement renforcer les équipages de la Force régulière pour doter les navires de leur effectif de guerre, mais aussi remplacer certains réguliers à terre. Fait notable, il justifia les réductions d'effectifs en ressortant le vieil argument des compressions : « Nous insistons sur la qualité plutôt que sur la quantité. »

En 1957, les « jours heureux » étaient terminés, et la marine mit les voiles vers les eaux inconnues de l'ère nucléaire. Elle médita sur le matériel coûteux qu'elle ne pouvait s'offrir. À un moment, par exemple, elle voulut obtenir ses propres sous-marins nucléaires, car elle considérait que c'était le meilleur moyen de contrer la puissante flotte sous-marine soviétique. Bien entendu, le Canada n'avait pas les moyens de s'offrir de telles armes. Pas plus que de mettre à niveau ses ressources aéronavales, ni même de les entretenir. Les économies budgétaires devinrent le mot d'ordre. Une des premières décisions du gouvernement minoritaire de Diefenbaker en 1958 fut de retirer 100 millions de dollars du budget de la défense, mesure suivie d'autres coupes draconiennes. En 1960, le budget de la marine avait atteint ses limites. Des flambées internationales comme la crise des missiles de Cuba en 1962 ponctuèrent la planification et le débat navals.

La nouvelle incertitude stratégique et tactique se refléta dans ce que certains journalistes appelèrent le *New Look* de l'instruction des Réservistes de la marine. Comme l'exprima le commandant de la Réserve navale, le Commodore E. W. Finch-Noyes, cette nouvelle image signifiait l'abandon de l'ancien système de spécialisation pour une instruction générale dans tous les secteurs. On jugeait que la technologie empêchait dorénavant les réservistes d'atteindre les normes de la Force régulière dans les différents métiers spécialisés. C'était du moins la raison officielle. Mais derrière cette tentative de restructuration se trouvait un fait dérangeant : le gouvernement n'était pas persuadé que le Canada avait les ressources financières pour combattre dans ce nouveau type de guerre.

En 1963, le gouvernement de l'époque n'avait véritablement aucune idée de la marine qu'il voulait, sauf qu'elle devait être typiquement canadienne — et coûter le moins cher

The Role of the RCNR in a Future Conflict



If commanding officers of naval divisions were a little more in the event of a spot of bother, their worries must have been allayed by the above illustrated thesis. Lt. Jack Thornton, RCNR, of Discovery, had withdrawn from his Naval Lore Corner long enough to sketch the shape of things to come as a contribution to the COs' conference at COND last fall.

Équipe du Patrimoine de la Marine canadienne.

Cette bande dessinée du Lieutenant Jack Thornton, parue dans le numéro de janvier 1962 du magazine de la MRC Crowsnest, illustre la recherche permanente d'un rôle. Thornton sera plus tard commandant de la division de la Réserve navale de Vancouver, le NCSM *Discovery*, avec le grade de capitaine.

possible. C'est ainsi qu'en avril 1963, peu de temps après avoir été nommé ministre de la Défense nationale, Paul Hellyer entreprit une étude des trois services armés. Il était poussé par deux préoccupations fondamentales. Premièrement, le bureau du ministre avoua devant la presse que le gouvernement était loin d'être convaincu que les armes et l'équipement disponibles permettraient de faire face à des conflits pouvant survenir à tout moment au cours des vingt années à venir. Deuxièmement, l'impression d'inertie se dégageait du ministère de la Défense nationale. Dans l'esprit du ministre, le MDN était une bureaucratie sans imagination qui n'avait pas suivi le rythme des progrès technologiques et scientifiques de la société moderne. Malgré ces évolutions radicales, expliqua-t-on au bureau du ministre, il ne semblait pas y avoir de transformation comparable des forces armées. Selon le ministre, elles « continuaient à se préparer à combattre selon les normes de 1939, voire de 1914 ». Le jugement était dur, car, dans le cas de la marine, la lutte anti-sous-marine, l'escorte des convois et le dragage de mines demeuraient des tâches réalistes et essentielles. Cependant, pour les étrangers à la profession navale, elles semblaient représentatives de leaders tournés



vers le passé. Mais le ministre Hellyer lança l'« opération Cutback » et le Vice-amiral H. S. Rayner réagit non seulement en retirant des navires du service et en réduisant de moitié le Programme de formation des officiers de la Force régulière, mais également en diminuant la Réserve navale à 2 700 hommes, tous grades confondus.

Les divisions de la Réserve navale partout au Canada furent durement touchées : cinq fermèrent et tous les escadrons de la Réserve aéronavale furent dissous. Les grosses unités — comme le NCSM *Discovery* à Vancouver, le NCSM *Chippawa* à Winnipeg, le NCSM *York* à Toronto ou le NCSM *Donnacona* à Montréal — survécurent, mais non sans quelques blessures. Le NCSM *Malahat* de Victoria fut un des plus sévèrement touchés. Les réductions budgétaires entraînèrent sa fermeture complète et le départ de ses 180 réservistes et 30 aspirants-officiers de l'UNTD, ainsi que la dissolution de son escadron d'aéronavale, le VC 922. (Les compressions causèrent également la dissolution de l'escadron aérien VU 33 de la Force régulière à l'aéroport de Victoria.) Certains électeurs auraient sûrement été d'accord avec le député de Kootenay West, qui traduisit l'état d'esprit du moment face à ces coupes. En sabrant le budget du ministère de la Défense nationale, déclara-t-il devant la Chambre des communes en 1963, « le gouvernement a concentré son attention sur le bon ministère, celui qui offrait les plus grandes possibilités d'économies des fonds nécessaires aux programmes constructifs sur le plan social ». Mais la loyauté était grande et de nombreux réservistes qui avaient été coupés par les restrictions budgétaires acceptèrent de rester, sans solde ni rémunération.

Le transfert des bâtiments garde-barrière à la Réserve prépara le terrain pour une relation fondamentale. Sur cette photo, les NCSM *Porte Saint Jean* et *Porte Saint-Louis* font route en formation, le 15 juillet 1962.



Sur le plan national, l'état alarmant de la Réserve navale n'était pas une préoccupation publique particulièrement importante à cette époque. En tout cas, le sujet n'attirait pas les médias. À l'occasion, cependant, l'intérêt local pointait le bout de son nez dans la presse. C'est ce qui se produisit en 1963, lorsque David Walter Groos, député de Victoria de 1963 à 1972, se leva pour prononcer son premier discours. Officier de la marine à la retraite, et plus tard secrétaire parlementaire du ministre de la Défense nationale, il connaissait bien

le service dans lequel il avait servi avec distinction. La marine, fit-il valoir, devait rester forte afin de contrer les sous-marins soviétiques. À cet égard, il regrettait profondément la fermeture d'une division de la Réserve comme le *Malahat*.

Comme prévu, le *Colonist* de Victoria se pencha sur les difficultés des réservistes dans son édition du 7 décembre 1963, seul journal du temps à le faire. Dans son éditorial, il fustigea le gouvernement, lui rappelant les graves répercussions qu'aurait sur la Force régulière « l'abolition ou la réduction de la Réserve et des formations auxiliaires ». Le *Colonist* rappela la vieille doctrine maritime. Les Réserves, prétendit-il, étaient le principal moyen de renforcer la flotte en temps de crise. Elles étaient également la base du recrutement rapide qui suivrait nécessairement. Une fois dissoutes, poursuivit-il, elles seraient difficiles à reconstituer. Plus particulièrement, l'éditorial se concentrait sur le rôle des citoyens-marins dans le façonnage de la volonté nationale : seule une Force de

réserve pouvait « entretenir la volonté de l'élément civil de prendre part au rempart de la défense nationale ».

Le Livre blanc sur la Défense de 1964 marqua le début d'une phase qui, de l'avis général, allait être la plus traumatisante de l'histoire navale canadienne. Cette phase fut marquée par un âpre débat. Lorsque le 15 février 1965, la marine amena le pavillon blanc — le pavillon qu'elle avait hérité en 1910 de la *Royal Navy* — pour hisser à sa place le nouveau pavillon canadien, elle rompit virtuellement ses liens avec la tradition britannique. Le seul vestige visible restant de son « anglicitude » aux yeux du public était le sigle désignant les navires, NCSM. Cette étape prit fin avec l'unification des Forces canadiennes, le 1^{er} février 1968. Ce qui avait autrefois été la Marine royale du Canada était à présent l'élément Mer d'une force unifiée. Elle fusionnait avec l'élément Terre (l'ancienne Armée de terre) et l'élément Air (anciennement, l'Aviation royale du Canada) pour former un seul et même service — maintenant vêtu de vert. Avec plus qu'un soupçon d'humour macabre, des réservistes



Avec permission, S. J. Churlish.

L'ancien côtoyant le nouveau. Le carré du NCSM *Porte de la Reine* à l'été 1974 prenant la « pose Nelson ». Même six ans après l'unification, les marins portent encore un mélange de l'ancienne tenue de la MRC et de le nouvel uniforme vert des FC. De gauche à droite, au dernier rang : Doug Hone, Henry Mark, Rick Rushton; au premier rang : Dean Belton, Bill McElroy, Michael Hadley, Stu Churlish.



adaptèrent le nom d'une marque populaire de légumes en conserve et se baptisèrent « les Joyeux géants verts ».

Mais, graduellement, le balancier commença à revenir et la situation des divisions de la Réserve navale devint plus favorable au recrutement et à l'instruction. Les divisions qui avaient été fermées et dont les biens avaient été liquidés furent rouvertes au bout de deux ou trois ans. Pourtant, tout en admettant que certains réservistes puissent obtenir des compétences de spécialistes, en grande partie au moyen de service dans la Force régulière, la politique insista sur le principe de généralisation. Toutefois, la guerre froide donna naissance à une spécialité à laquelle les réservistes de tous grades pouvaient être formés sans avoir à partir en mer : le contrôle naval de la navigation commerciale. Face à la possibilité d'invasion de l'Europe par l'armée soviétique, l'OTAN envisagea d'avoir à réapprovisionner le continent depuis l'Amérique du Nord. Les sous-marins nucléaires de l'URSS, puissants, rapides et capables de plonger à de grandes profondeurs, voudraient « sans aucun doute » couper ces voies maritimes de communication, tout comme l'avaient fait les *U-boot* allemands en 1939–1945. La clé de la survie de l'Europe était de nouveau les convois et leur escorte. Et, tout comme durant la Deuxième Guerre mondiale, les réservistes navals seraient entraînés à gérer les bâtiments marchands dans des havres sûrs et à la planification de leur arrivée, en toute sécurité et à l'heure, dans les ports européens, après avoir traversé des mers dangereuses.

Les Réservistes furent les derniers marins à recevoir l'uniforme vert des forces maintenant unifiées. Le processus fut à la fois graduel et exécuté à contrecœur. (La communauté navale internationale avait mis le Canada en garde contre l'unification.) C'était plus qu'une question d'esthétique. L'identité, le but et le patrimoine de la Réserve navale étaient en jeu. Pendant quelques années, les prises d'armes apparurent aux observateurs (et aux militaires eux-mêmes) comme des rassemblements disparates. Quelques réservistes avaient reçu leur uniforme vert, alors que les autres portaient toujours la vieille tenue bleue, voire l'ancienne tenue d'été kaki. Seul aspect positif de l'omniprésent humour noir de la vantardise des Réservistes : tout au long des sombres années de l'expérience maladroite de Hellyer — qui finalement se solda par un échec — ils avaient maintenu le « bleu marine » en vie dans les forces armées. Les réservistes qui avaient résolument tenu le coup durant ces années de vaches maigres finiraient par vivre une certaine renaissance navale dans les années 1970. Et dans la décennie suivante, ils reporteraient le bleu. Mais le bleu était en fait noir et l'uniforme serait taillé sur le modèle de la marine américaine. Une nouvelle identité avait été construite.

Notes

1. James Lamb, *The Corvette Navy: True Stories from Canada's Atlantic War*, Toronto, Macmillan, 1977, p. 174.
2. Voir Michael L. Hadley, « The Popular Image of the Canadian Navy », dans *A Nation's Navy: In Quest of Canadian Naval Identity*, Montreal and Kingston, McGill-Queen's University Press, 1996, éd. Michael L. Hadley, Rob Huebert et Fred Crickard, 35–56.
3. Le Capitaine de frégate F. E. « Freddy » Grubb, de la MRC, avait écrit ces « règles » (comme les appelèrent des générations d'officiers de la marine) afin de consigner la façon dont se

comportaient effectivement les officiers de la Marine royale du Canada des années 1930 au début des années 1950. Intitulées *Some Naval Customs and Social Practices*, ces notes de cours non datées (un polycopié de 32 pages en format 8,5 x 14) sont à présent un objet de collection. Il les avait d'abord présentées (fort probablement au début des années 1950) sous forme de cours divisionnaire, c'est-à-dire d'un cours destiné aux officiers subalternes donnant les grandes lignes de la culture qui allait être la leur. Les « règles » étaient descriptives (elles détaillaient ce qu'était dans les faits la coutume du Service naval) et non normatives (elles ne précisaient pas ce qu'il fallait faire). Comme Grubb l'affirme dans sa conclusion : « Tout civil bien élevé, simplement en suivant les règles [de civilité, de courtoisie et de bonnes manières] qu'on lui avait inculquées durant sa jeunesse, pourrait s'en sortir dans la Marine sans trop attirer l'attention, et il lui faudrait très peu de temps pour apprendre les quelques cas particuliers. »

4. Voir Marc Milner, « The Historiography of the Canadian Navy: The State of the Art », dans *A Nation's Navy*, éd. Hadley et coll., 23–34.
5. Voir, par exemple, Michael A. Hennessy, « Fleet Replacement and the Crisis of Identity », dans *A Nation's Navy*, éd. Hadley et coll., 131–53.
6. Pour un examen approfondi du contexte de la Force régulière sur le sujet, voir Marc Milner, *Canada's Navy: The First Century*, Toronto, Buffalo, London, University of Toronto Press, 1999, 199–280.
7. *Ibid.*, 216.
8. Ce n'est qu'à la fin des années 1960 que la Réserve navale, à titre d'élément embarqué de la Force régulière, fut menacée d'avoir à adopter les mêmes genres de rôles que la Milice, comme l'aide au pouvoir civil. Énoncé sous forme de politique officielle, ce changement radical de rôle démoralisa de nombreux réservistes expérimentés, qui se retrouvaient à présent face à l'éventualité d'avoir à servir comme fantassins. L'idée fut brièvement mise à l'épreuve lors de la Crise d'octobre de 1970, alors que la Milice (avec quelques marins de la Réserve) fut envoyée avec l'Armée de terre pour répondre à une insurrection appréhendée. La Crise d'octobre avait été déclenchée par les enlèvements et le meurtre, très médiatisés, perpétrés par le Front de libération du Québec (FLQ).

La quête de la pertinence : 1968–1990



Ian Holloway

L'histoire de la Réserve navale au cours des vingt-cinq dernières années de la guerre froide est à l'image de celle des vingt-cinq premières. La Réserve était alors une organisation en quête d'une mission, en grande partie parce que la politique de défense du Canada était dans une grande mesure détachée de la réalité au cours des années 1970 et 1980. L'énoncé officiel de la posture de défense du pays était contenu dans le Livre blanc rédigé après l'unification, *La défense dans les années 70*. Ce document comportait de nombreuses lacunes, dont la moindre n'était pas son reniement virtuel *de facto* de l'engagement du Canada envers le principe de sécurité collective en Europe, qui était le fondement même du traité de fondation de l'OTAN. En ce qui concerne la Réserve navale, *La défense dans les années 70* comportait une omission particulièrement grave. En effet, contrairement à nombre de ses alliés — la Grande-Bretagne, les États-Unis et l'Australie, notamment — le Canada n'assignait pas à sa Réserve navale un rôle officiel dans la structure de défense. Pourtant, et c'est là que réside le paradoxe, à compter du milieu de la guerre froide jusqu'à sa fin, on peut soutenir que c'est la Réserve navale qui apporta la plus importante contribution du Canada à l'objectif de surviabilité européenne de l'OTAN. Ceci, grâce à son rôle de premier plan dans le contrôle naval de la navigation commerciale.

Comme on l'explique au chapitre précédent, les années 1960 n'avaient pas été tendres envers la Réserve navale. Le gouvernement Pearson n'avait qu'une mince idée du genre de marine qu'il souhaitait, sauf qu'elle devait être typiquement canadienne et coûter le moins cher possible. Mais avec du recul, car à l'époque ce n'est certainement pas ce qu'on voyait, c'est peut-être une bénédiction pour la Réserve qu'on l'ait laissée peiner dans une relative

obscurité. Le principal travail de la Réserve navale au cours des années 1970 et 1980 fut d'organiser sa propre destinée. Elle put ainsi offrir aux Forces canadiennes, et par extension à la population canadienne, un service combattant bien mieux entraîné, bien plus capable sur le plan opérationnel et bien plus *pertinent* que ce que le Canada méritait probablement.

À la fin des années 1960, la Réserve navale comptait 16 divisions : l'Ontario en comptait six; le Québec, et la Colombie-Britannique en avaient chacun deux; l'Alberta, la Saskatchewan, Terre-Neuve, la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick et le Manitoba en possédaient chacun une. En règle générale, les officiers pouvaient appartenir à quatre branches, les matelots, à une poignée de métiers. Bien sûr, il y avait des exceptions, car on trouvait parmi les officiers quelques médecins et infirmières, et même un petit nombre de musiciens. Mais la plupart des officiers appartenaient à l'ancien corps des officiers de marine — renommée Mar SS (opérations maritimes de surface et sous-marines) — à la logistique (l'ancienne branche de l'approvisionnement), à l'administration, ou étaient aumôniers. Certains, provenant de la Force régulière, étaient ingénieurs, comme en fait certains premiers maîtres et maîtres qui avaient également intégré la Réserve après leur retraite et qui avaient les qualifications pour être chef mécanicien à bord des bâtiments garde-barrière. Les possibilités offertes aux femmes — les Wrens, comme on continuait à les appeler couramment — étaient limitées. Ce n'est qu'à la fin des années 1970 qu'elles furent autorisées à servir en mer, et dans les années 1980 que tous les métiers leur furent ouverts. En matière

Une image qui définit l'époque.

Les bâtiments garde-barrière NCSM *Porte de la Reine* (184) et *Porte Québec* (185) durant un exercice de ravitaillement en mer.



Ministère de la Défense nationale ETC88-1413-21.



d'infrastructures, la Réserve navale fut tout au long de cette période le parent pauvre de la marine régulière — qui était évidemment elle-même démunie si on la compare à ses consœurs des autres pays de l'OTAN.

La majorité des divisions de la Réserve navale étaient logées dans des bâtiments qui dataient de l'entre-deux-guerres, ou qui étaient l'héritage du boom immobilier de la guerre. Le NCSM *Brunswick*, la division de Saint John (Nouveau-Brunswick), par exemple, était logé dans l'ancienne écurie d'un régiment d'artillerie de campagne. Le *Scotian*, la division d'Halifax, était installé dans ce qui avait été une station de l'Aviation royale du Canada — et était aussi éloigné de l'arsenal qu'on puisse l'être dans la péninsule d'Halifax. Quant aux navires eux-mêmes, ou ce que les réservistes appelaient cyniquement le « bout pointu », la capacité maritime de la Réserve navale se résumait, jusque dans les années 1990, à cinq vieux bâtiments garde-barrière aux allures de chalutiers et à un ancien patrouilleur de la division maritime de la GRC, le NCSM *Fort Steele*. Les bâtiments garde-barrière avaient beau avoir été le *nec plus ultra* en matière de défense portuaire au début des années 1950, vingt ans plus tard, ils avaient perdu toute fonction de combat naval qu'ils aient pu avoir antérieurement.

En fait, ces bâtiments garde-barrière étaient un bon outil pour enseigner aux marins et aux officiers subalternes les compétences de base du matelotage, de la lutte contre les incendies à bord, de la navigation et de la mécanique diesel. Tout d'abord, comme le fit remarquer un commandant, c'étaient de « vrais » navires; ils possédaient une plage arrière, un pont de pavillons, un gaillard d'avant et un compartiment de barre, ainsi qu'un pont de coffre assez spacieux pour y accueillir l'ensemble de l'équipage lors des rassemblements. Même s'ils ne mesuraient que 38,3 mètres de la proue à la poupe, on pouvait les utiliser lors d'exercices navals. L'autre avantage de ces navires en matière d'instruction était leur complet archaïsme. Pratiquement tout à bord, sauf les moteurs, fonctionnait à l'« énergie manaulique » (*handraulic power*), comme disaient les marins. Presque aucune fonction n'était automatisée, à l'exception de la radio, du radar de base et de l'échosondeur à stylet. Mais ils permettaient tout de même au réserviste d'affiner ses compétences au pilotage pendant une traversée en faisant le point toutes les six minutes ou de roder ses compétences à la manœuvre en formation serrée.

De plus, du fait de la configuration de ces bâtiments, le service prolongé à bord ne pouvait qu'imposer une certaine résilience. Par exemple, au poste d'équipage, les couchettes étaient disposées en groupes de quatre les unes au-dessus des autres et les armoires étaient moins de la moitié moins grandes que dans les autres unités de la flotte. Pour manger, on devait aller chercher son assiette à l'écoutillon de la cuisine juste devant la plage arrière, emprunter un pont découvert vers le gaillard d'avant, puis descendre une échelle raide qui menait à la cafétéria. Inévitablement, le temps de s'asseoir, le repas était froid ou trempé, ou les deux. Pour satisfaire un autre besoin primaire, jusque dans les années 1980, les poulaines (latrines) sur les bâtiments garde-barrière consistaient en deux toilettes situées dans le gaillard d'avant. Elles n'avaient pas de porte et étaient séparées par une simple cloison d'acier. Les officiers, en revanche, disposaient d'un petit carré où ils prenaient leurs repas et d'un cabinet de toilette comportant une poulaine et une douche. Il faut toutefois noter que les conditions sur le *Porte Dauphine* étaient un peu meilleures, car le navire avait été prêté au ministère des Transports pour une grande partie de sa vie avant la fin des années 1970. Il

Des marins du NCSM *Unicorn* travaillent le maniement de l'ancre sur un bâtiment garde-barrière durant une fin de semaine d'instruction (janvier 1973).



Ministère de la Défense nationale ET-75-149.

avait été réaménagé à des fins non militaires et offrait un certain luxe comme une cafétéria à l'arrière de la coquerie et des poulaines avec portes. Le ministère des Transports avait également élargi la timonerie pour pouvoir l'équiper d'une confortable table à cartes et d'installations pour le pilotage aux instruments (navigation au radar par faible visibilité), et avait fait construire une passerelle enveloppante devant la timonerie qui permettait de passer d'un aileron de la passerelle à l'autre. Du point de vue du commandant, c'était le bonheur total.

À la lumière de ces informations, il semble rétrospectivement encore plus étonnant de voir jusqu'où ces navires se rendaient. En 1974, sous le commandement du Capitaine de corvette Don Hope, le *Porte Dauphine* se rendit des Grands Lacs à Esquimalt, en passant par Halifax et le canal de Panama — un voyage qui conféra un statut légendaire à tous ceux qui l'ont fait. Les bâtiments garde-barrière basés sur la côte Ouest mettaient fréquemment le cap au nord, vers l'Alaska, ou au sud, vers San Francisco. Les bâtiments de la côte Est, eux, se rendaient souvent à Boston. Et chaque automne, après l'instruction d'été, un des navires de la côte Est participait à un déploiement de grande envergure dans le fleuve Saint-Laurent et les Grands Lacs. À l'occasion, les navires de la côte Est poussaient même jusqu'aux



Bermudes (*Bermadu*, comme les surnommaient les marins). C'était ce que de nombreux réservistes appelaient la « marine des bateaux à cochons », par allusion autodénigrante à la courageuse « marine de corvettes » de la Deuxième Guerre mondiale. Les membres de l'équipage du *Porte Saint Jean*, le plus vieux des bâtiments garde-barrière, avaient l'habitude de se vanter que leur navire était le seul encore en activité dans la flotte canadienne à avoir déjà été un Navire canadien de Sa Majesté masculine (le roi George VI était mort en février 1952).

Malgré tout, il y avait dans la Réserve navale tout au long des années 1970 et 1980 une joie de vivre palpable, même si le taux de roulement y était presque toujours extrêmement élevé. Néanmoins, la plupart des gens qui y servirent durant cette période se rappellent avec une infinie tendresse le temps où ils étaient des *Shad*. *Shad* était le sobriquet attribué aux réservistes par les réguliers, les premiers étant l'ombre (*shadow*, en anglais) des seconds. C'était à l'origine un surnom péjoratif, mais les réservistes se l'approprièrent pour se distinguer de ce qu'ils appelaient avec dédain les « RFP » (*Regular Force Pukes*, ou Salauds de la Force régulière). L'humour était très présent, même s'il tendait plutôt vers l'humour noir. Un été de la fin des années 1970, par exemple, les insignes des bâtiments garde-barrière de la côte Est se firent faire des t-shirts portant l'inscription *Frères de l'âge de pierre*, pour se moquer gentiment du slogan *Frères de l'ère spatiale* que les relations publiques de la marine avaient conçu pour les tout nouveaux destroyers de classe Tribal. De même, sur la côte Ouest, les réservistes imitèrent les « dauphins » portés par les sous-mariniers et les plongeurs-démineurs en créant des insignes représentant deux figures porcines en position inclinée. Et reprenant les graffitis d'abri de canon dessinés par les réservistes navals pendant la guerre, l'équipage du NCSM *Porte Quebec* peignit la face hilare d'un énorme cochon sur l'hiloire de la passerelle. De tels actes de petite rébellion abondaient. Il était rare, par exemple, de ne pas voir le pavillon blanc bien en évidence lors d'une réception dans un mess de la Réserve navale. Et un maître particulièrement corpulent de la Réserve navale continua jusqu'en 1977 à porter l'ancien uniforme bleu marine, au motif (en partie spécieux) qu'il ne trouvait pas d'uniforme vert à sa taille. Dans le même esprit, certaines divisions accordaient officieusement la permission de porter l'ancien uniforme lors de la dernière soirée d'instruction avant Noël, en contravention manifeste à l'esprit et la lettre des nouveaux ordres sur la tenue.

La Réserve foisonnait de « personnages ». Chaque division avait un certain nombre de membres, généralement des premiers maîtres d'expérience ou des capitaines de corvette à qui une promotion avait échappé, dont les excentricités vestimentaires ou les affectations de comportement ajoutaient au charme d'appartenir à l'organisme. Leur originalité créait une formidable cohésion entre les réservistes. Comme le fit remarquer un observateur contemporain, une division de la Réserve navale ressemblait plus à certains égards à un régiment de l'Armée de terre qu'à une unité navale.

L'isolement institutionnel de la Réserve par rapport à la marine régulière dans les années qui suivirent l'unification donna naissance à un curieux genre de snobisme inversé. Durant cette période, la Réserve navale se considéra comme la gardienne de la tradition navale. Ce sentiment s'exprima de diverses manières subtiles — et moins subtiles : apparition régulière (quoiqu'illégale) du pavillon blanc ou scrupule avec lequel on respectait la forme au

Faisant contraste avec le surnom de « Frères de l'ère spatiale » des nouveaux destroyers de classe Iroquois et leur allure du début des années 1970, les garde-rats sur les aussières du NCSM *Porte Saint-Louis*, pince-sans-rire, mettent ce dernier au rang des « Frères de l'âge de pierre ». À couple se trouve le NCSM *Fort Steele*.



Ministère de la Défense nationale / HC82-140.

mess, voire un détail infime comme le port de guêtres par l'instructeur en artillerie de défilé (ou en fait, l'utilisation même du titre « instructeur en artillerie »). Il est facile de se moquer de cette prétention, mais c'était un rôle que les réservistes prenaient très au sérieux.

Jusqu'au milieu des années 1980, la majeure partie de l'activité de la Réserve navale n'avait qu'une valeur militaire limitée. L'accent était plutôt mis sur le développement de l'esprit de corps. En 1973, par exemple, pour marquer le 50^e anniversaire de la fondation de la RVMRC, la Réserve navale mit sur pied une expédition de navigation de trois semaines pour descendre les 1 400 milles entre Yellowknife et Tuktoyaktuk, sur la mer de Beaufort, par le fleuve Mackenzie. Le périple s'effectua à bord de deux baleinières navales de 8,2 mètres (battant, bien entendu, le pavillon blanc à l'arrière). Simultanément, des équipages de la Réserve navale entrèrent dans le passage du Nord-Ouest, dans l'Arctique oriental, sur deux bâtiments garde-barrière, le *Porte Saint Jean* et le *Porte Saint-Louis*. La même année, le 10th *Minesweeping Squadron* de la *Royal Navy* (dont les équipages étaient largement composés de membres de la *Royal Naval Reserve*) se rendit à Halifax pour une grande fête célébrant ce même anniversaire. Pour couronner les festivités, le NCSM *Star* de Hamilton organisa les premières régates nationales annuelles de la Réserve navale, en octobre 1973. Ces régates



se poursuivirent jusqu'au début des années 1980. Durant quelques années, elles furent accompagnées d'activités hivernales, notamment un tournoi de curling et une fête sportive pendant le Carnaval d'hiver de Québec. Autre occasion pour la Réserve navale d'entretenir son moral : la compétition annuelle pour l'obtention du « Destroyer d'argent », trophée instauré en 1952 par le Vice-amiral Harold Grant, ancien chef d'état-major de la marine. Ce prix, une reproduction plaquée argent sterling d'un destroyer d'escorte de classe St. Laurent, était remis chaque année à la meilleure division de la Réserve navale. La compétition était passionnée et son abandon dans les années 1990 causa énormément de regrets dans les rangs des anciens. Rien de tout cela ne fit beaucoup pour la défense du Canada, mais le plaisir était toujours au rendez-vous.

Ce que d'aucuns appelèrent l'esprit « cercle sportif » de la Réserve navale se traduisait également dans la mission opérationnelle accomplie avec grand succès dans les années 1970 et 1980. Trois ans après les célébrations du 50^e anniversaire, en 1976, la presque totalité de la Réserve navale fut mobilisée pour les Jeux olympiques de Montréal. Certains réservistes servirent sur le site olympique principal, à Montréal, mais un vaste contingent — qui se surnomma « la marine de Davies », d'après le nom de l'officier responsable, le Capitaine de frégate Hal Davies — servit au bassin des régates olympiques à Kingston (Canadian Olympic Regatta Kingston, ou CORK). Cette image de la Réserve navale — un corps auxiliaire aux accents d'opérette — était encore renforcée par la participation de la Réserve aux tattoos. Le premier des tattoos canadiens de l'ère moderne avait eu lieu en 1967, à l'occasion du Centenaire du Canada. Composé de membres des trois armées, ce tattoo avait traversé le pays d'un océan à l'autre. En 1980, pour célébrer son 70^e anniversaire, la marine organisa un autre tattoo qui parcourut le pays, cette fois avec des intonations navales évidentes. Si ce tattoo incluait des représentants de toutes les branches de la marine (en fait, de toutes les branches des Forces canadiennes), une partie considérable de la compagnie itinérante (et de l'équipe de soutien) provenait de la Réserve navale. Chose certaine, il y avait toujours des réservistes auxquels on donnait la possibilité de servir dans des unités de la flotte régulière. Et au début des années 1970, un certain nombre de réservistes se joignirent à l'Armée de terre, dans le cadre de missions de maintien de la paix des Nations Unies au Moyen-Orient. En outre, des réservistes des « métiers de soutien » — cuisiniers, magasiniers, adjoints médicaux et commis — étaient régulièrement employés dans des postes de la Force régulière. Pourtant, rien ne permet d'affirmer que la Réserve navale canadienne ait joué dans les années qui suivirent la très déféctueuse expérience de Hellyer un rôle défini dans la structure défensive du Canada.

En 1971, la principale source de recrues de la Réserve navale et, par conséquent, le caractère même de cette dernière changèrent radicalement. Cette année-là, le gouvernement lança le Programme

La diversité à l'œuvre pendant un exercice de lutte contre les incendies à bord du NCSM *Fort Steele* en 1977. À bien des égards, la Réserve navale montra la voie à la Force régulière pour ce qui est d'amener les femmes et les membres des communautés ethniques en mer.



Ministère de la Défense nationale IHC77-335.



Ministère de la Défense nationale ISC86-312

La mécanicienne diesel de 1^{re} classe Henia Malinowski, des Wrens, règle le moteur du YFL-104 Pogo, l'annexe de la division de la Réserve navale d'Ottawa le NCSM Carleton, en mai 1986.

d'emplois d'été pour étudiants (PEEE). Celui-ci fut rebaptisé plusieurs fois avec les années, mais la plupart des gens l'appelaient le « programme d'été ». Financé conjointement par le secrétariat d'État et le ministère de la Défense nationale, chaque élément de la Réserve des Forces canadiennes exploitait sa propre variante. Le programme offrait aux jeunes Canadiens l'occasion de suivre huit semaines d'instruction militaire générale en juillet et en août. Bien qu'ils n'aient eu aucune obligation de s'enrôler dans la Réserve par la suite, de nombreux stagiaires le firent. Et ils le firent tant que, du milieu des années 1970 jusque bien avant dans les années 1990, la Réserve navale profita d'un afflux constant de recrues chaque automne. Mais ce programme s'avéra une lame à double tranchant. D'un côté, la Réserve navale, à tous les échelons de la hiérarchie, était probablement l'élément le plus instruit des Forces canadiennes. À une époque où l'on pouvait encore entrer dans la Force régulière avec seulement une huitième année, la majorité des réservistes navals avaient fréquenté

l'université, y compris les militaires du rang, ou « troupes », comme on les appelait. Il n'était pas rare de rencontrer, disons, un manoeuvrier de la Réserve navale qui dans le civil était technicien de laboratoire ou comptable. Ou encore un matelot de 2^e classe microbiologiste. Et il y a cet incident célèbre (ou tristement célèbre, du point de vue de la Marine régulière) du début des années 1980, alors que le commandant du NCSM *Preserver* confessa qu'il préférait le briefing météo quotidien qu'il recevait d'un de ses matelots de 1^{re} classe réservistes à ceux du personnel météorologique affecté au navire (dans le civil, le matelot en question était météorologue professionnel). Les épisodes de ce type — ou d'une de ses variantes — étaient nombreux et firent des merveilles pour le moral des réservistes. En même temps, toutefois, à la fin des années 1970, la Réserve navale était devenue *de facto* une marine strictement estivale. De mai à août, les côtes étaient inondées de réservistes, particulièrement la côte Ouest. Mais pendant les trois autres saisons, seul un petit noyau de réservistes régulièrement employés demeurait en service actif, ceux qu'on appelait les *Permasbads*. Nombre de ces « ombres permanentes » de la Force régulière étaient en fait des réguliers qui s'étaient joints à la Réserve lors de leur retraite. Et leur quantité permettait à peine de constituer les équipages de deux bâtiments garde-barrière. Cette particularité donnait à la Réserve une allure de colonie de vacances.

Presque toute l'instruction structurée de la Réserve navale était dispensée séparément de celle de la Marine régulière. Comme on l'a noté, le programme d'été constituait la principale porte d'entrée de la Réserve, à la fois pour les officiers potentiels et pour les matelots. Les matelots qui aspiraient par la suite à intégrer le carré se portaient candidats au Programme de formation universitaire-officiers de réserve. Ce programme était une sorte de successeur,



un parent pauvre toutefois, des anciennes divisions universitaires d'instruction navale des années 1940 et 1950. Pour les officiers navigants, le cheminement vers le statut de « qualifié » nécessitait trois étés complets d'instruction avant d'obtenir un BWK, ou certificat de chef de quart. Ce certificat attestait que l'officier était qualifié pour prendre en charge un navire, en mer comme au port. À l'exception de quelques semaines le premier été, le volet navigant de cette instruction se déroulait sur une combinaison de bâtiments garde-barrière et d'autres embarcations de petite taille (et non armées). Mais quelle que soit la taille du bateau, le BWK était une récompense que seul un candidat particulièrement consciencieux pouvait obtenir. L'instruction du premier été était en majeure partie commune à toutes les branches, mais les officiers des autres branches allaient ensuite suivre leur formation estivale dans des établissements à terre. Pour les branches de soutien, cela signifiait généralement des bases de l'Armée de terre.

Pour les militaires du rang, le schéma d'instruction était légèrement plus simple. L'été suivant le programme d'été était occupé par une nouvelle période d'instruction militaire générale. Pour la majeure partie des années 1970 et 1980, elle durait six semaines et était suivie d'un cours élémentaire dans leur métier de trois à quatre semaines. Quelques individus vraiment chanceux pourraient renchérir sur la perfection et passer un peu de temps en mer et, pour certains stagiaires *extrêmement* privilégiés, ce temps en mer pouvait même s'effectuer à bord d'un destroyer. Pendant que le (ou la) réserviste poursuivait ses études universitaires, il passait les étés suivants à suivre des cours plus avancés dans son métier, des périodes de formation en cours d'emploi (FCE) et à servir sur des bâtiments garde-barrière. Après quelques années, un marin pouvait être choisi pour le cours de chef subalterne (CCS), préalable à une promotion au grade de matelot-chef. La norme de ce cours était élevée et le taux d'échec était généralement important. Pour être promu maître, il fallait suivre le cours de sous-officier supérieur; mais à ce stade, la plupart des marins sélectionnés réussissaient. Pourtant, le système fonctionnait de manière très autonome et en vase clos, et il nous serait impossible d'exagérer à quel point le cycle d'instruction de la Réserve navale était conçu de façon à se conformer au calendrier universitaire. Bien qu'il fût possible de s'enrôler dans la Réserve sans être étudiant à temps plein, il était très difficile de répondre aux exigences d'instruction quand on ne l'était pas. Au bout de quelques années, le non-étudiant avait presque inévitablement pris un gros retard sur ses collègues, ce qui avait évidemment un effet néfaste sur son moral. Le taux d'attrition parmi les réservistes non étudiants tout au long des années 1970 et 1980, et jusque dans les années 1990, était de presque 100 pour cent au cours des deux ou trois premières années.

Ceci pourrait laisser penser que la Réserve navale canadienne n'était qu'un fardeau pour le budget de la défense pendant la période qui suivit l'unification. Ce sentiment n'était d'ailleurs pas rare chez les officiers navals réguliers et chez les bureaucrates du ministère de la Défense. Mais, chose étrange, c'est cet isolement institutionnalisé qui servit de terreau

Lorsqu'elle fut promue au grade de commodore pour assumer le poste de conseillère principale de la Réserve navale, Laraine Orthlieb devint le premier officier général féminin des Forces canadiennes [photo de 1989].



Avec permission, Laraine Orthlieb.

et d'engrais permettant aux graines de la renaissance professionnelle de la Réserve navale de germer, de s'enraciner et de fleurir. Les historiens professionnels parlent de la théorie dite du « grand homme », selon laquelle toute réorientation et tout changement sont rendus possibles par des personnages d'envergure qui agissent comme catalyseurs. Il va bien sûr sans dire que la résurrection de la Réserve navale en tant qu'entité préoccupée par le combat et par les opérations réelles s'effectua grâce à une volonté collective *dans toute* l'organisation — et grâce au fait que l'institution de la défense s'était rendue compte du potentiel de la Réserve. Néanmoins, deux officiers en particulier méritent des éloges pour avoir provoqué un rehaussement des normes professionnelles. Le premier est le Capitaine de corvette Don Arnaud qui, en 1977, fut nommé officier responsable du NCSM *Patriot*, un établissement d'instruction de la Réserve navale situé à Albert Head, près d'Esquimalt. (*Patriot* avait été le nom d'un des deux premiers destroyers de la marine de 1920 à 1928; il avait ensuite été porté par le quartier général de la Réserve navale dans les Grands Lacs de 1953 à 1968.) Comme nous l'avons vu, les programmes d'instruction du NCSM *Patriot* étaient en grande partie des affaires internes. Le *Patriot* des années 1970 mettait bien plus l'accent sur la façon purement navale de faire les choses que tout autre établissement d'instruction de la Force régulière. Ceci, bien entendu, nourrissait le sentiment de la Réserve

Les stagiaires d'un cours de contrôle naval de la navigation commerciale visitent le Centre de gestion du trafic maritime de Chebucto Head (Nouvelle-Écosse), en août 1975.



Ministère de la Défense nationale H75-157.



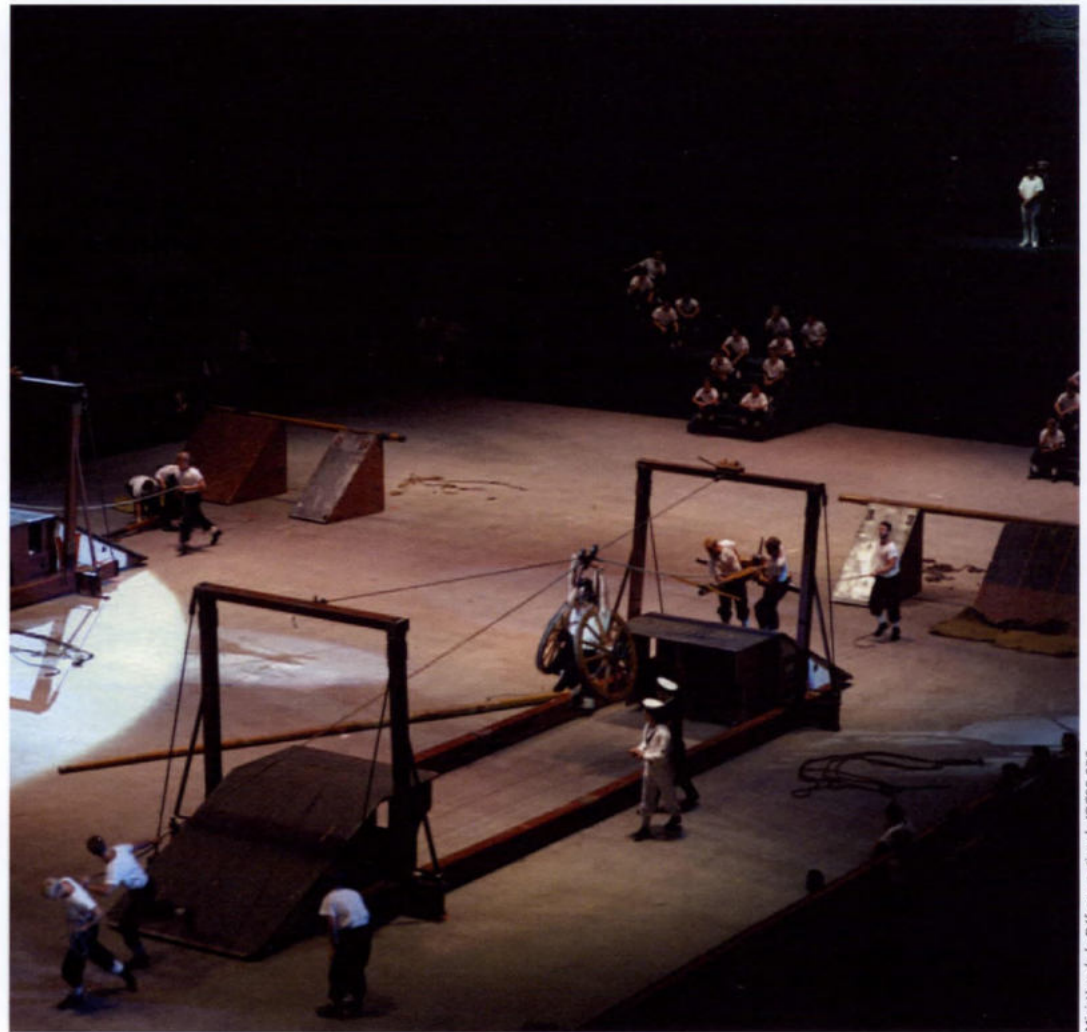
d'être la gardienne de la tradition navale au Canada. Mais dans presque tous les domaines, le *Patriot* fut une réussite phénoménale. Les normes y étaient intellectuellement exigeantes et la résistance physique qu'exigeait l'instruction faisait naître chez ceux qui la réussissaient un sentiment d'avoir accompli quelque chose. Cependant, l'apport le plus grand peut-être du *Patriot* — qui ne vécut qu'une demi-douzaine d'années avant d'être en grande partie fermé — fut qu'il instaura une confiance organisationnelle au sein même de la Réserve navale. La Réserve avait toujours eu des officiers et des matelots compétents; le *Patriot* montra qu'elle pouvait aussi être un organisme compétent.

Le deuxième des « grands hommes » dont les efforts aidèrent à insuffler une nouvelle vie professionnelle dans la Réserve navale fut le Capitaine de corvette Ernie Moffatt. Moffatt était en fait un officier de la Force régulière qui avait été nommé officier d'état-major (Instruction) au Quartier général de la Réserve navale en 1980. Il était entré dans la Marine dans les années 1950 comme matelot de 3^e classe et avait été formé comme armurier. Il était, selon la vieille expression navale, entré au carré par « le trou de l'écubier » (en anglais, « *through the hawsepipe* », par la petite porte). La Réserve navale n'était pas une inconnue pour Moffatt. Avant d'être affecté au Quartier général de la Réserve navale, il avait en effet commandé l'Unité d'entraînement de la Réserve (Atlantique), la formation à laquelle appartenaient les bâtiments garde-barrière de la côte Est et le NCSM *Fort Steele*. Il connaissait donc l'organisme qu'il intégrait. À son arrivée au Quartier général, il s'adjoignit une équipe d'anciens premiers maîtres de la MRC, qui s'attaqua à la réécriture des normes d'instruction de la Réserve navale. Arnaud et Moffatt contribuèrent tous deux à implanter une certaine mesure de sérieux guerrier dans la culture de la Réserve, une caractéristique qui lui manquait grandement depuis la guerre de Corée.

Les années 1970 et 1980 virent s'accroître les possibilités offertes aux femmes dans la Réserve navale. Au début des années 1970, les Wrens étaient surtout employées dans l'administration, le service médical, l'approvisionnement et les cuisines. Mais à la fin des années 1980, des officiers féminins servaient comme chef de quart en mer et des marins féminins occupaient des postes opérationnels au Quartier général de l'OTAN. Et le plus étonnant, c'est que le plus haut gradé de toute la Réserve navale était une femme. En 1989, le Capitaine de vaisseau Laraine Orthlieb, d'Edmonton, fut en effet promue au grade de commodore et nommée conseillère supérieure sur la Réserve navale auprès du commandant de la marine, devenant la première femme officier général d'une marine du Commonwealth.

Le cœur de l'expansion du rôle des femmes dans la Réserve fut un petit groupe de Wrens d'élite employées dans les communications et appelées « auxiliaires de communication » (ou « *Comm Supps* », selon leur diminutif anglais). Il n'y a jamais eu plus d'une centaine de *Comm Supps* qualifiées à la fois dans la Réserve, mais elles étaient toutes bien formées et extrêmement appréciées par les membres de la Force régulière. Elles donnèrent aux femmes ce qu'on peut appeler une « crédibilité opérationnelle » dans la marine de la guerre froide. Grâce à elles, à partir du milieu des années 1970, les femmes furent admises à des métiers jusque-là exclusivement masculins. En même temps, signe avant-coureur de leur nomination dans des unités de la flotte de la Force régulière, les Wrens commencèrent à être affectées à des bâtiments garde-barrière. Un capitaine de vaisseau à la retraite de la Réserve navale se rappelle un jalon particulièrement mémorable qu'il vécut alors qu'il commandait un bâtiment

Les réservistes ont fréquemment préservé les traditions navales, comme lors de la « Course au canon » annuelle effectuée avec des pièces de campagne navales, autrefois utilisées lors de débarquements. Ici au Maple Leaf Gardens, à Toronto, le 1^{er} août 1985.



Ministère de la Défense nationale IJCB5-256.

garde-barrière en 1978–1979. Tard un soir après que son bateau fut sorti du port d'Esquimalt, il entama sa ronde de nuit. Quelle ne fut pas sa surprise de s'apercevoir que la salle des machines était entièrement occupée par des femmes!

En 1985, la marine se lança dans un effort concerté pour se faire mieux connaître des francophones. C'est ce qu'on a appelé le projet « Présence navale au Québec », ou PNAQ (étudié de façon plus détaillée au chapitre 8). Mais puisqu'il était impossible en pratique de déplacer des unités de la flotte régulière des côtes, le principal élément moteur de ce programme fut la Réserve navale. Le PNAQ amena le déménagement du quartier général de la Réserve navale d'Halifax à Québec et la mise en service de quatre nouvelles divisions de la Réserve navale, à Chicoutimi, Sept-Îles, Trois-Rivières et Rimouski (les NCSM *Champlain*, *Jolliet*, *Radisson* et *D'Iberville*). Après un certain temps, une partie de l'instruction de la Réserve fut également transférée à Québec, dans un nouvel établissement baptisé École navale des Forces canadiennes Québec. Il est juste — mais politiquement incorrect — de dire qu'à l'origine, le projet était profondément impopulaire chez les matelots (militaires du rang) de la Réserve navale, au moins en dehors des deux divisions existantes du Québec. À un moment où les réservistes commençaient à penser en termes opérationnels, il semblait rétrograde d'éloigner physiquement la Réserve de la marine régulière. Un loustic demanda



même : « Pourquoi est-il permis d'avoir un établissement appelé NCSM *Montcalm* (la division de Québec), mais pas HMCS *Wolfe*? » Cependant, la composante navale de la Conférence des Associations de la Défense appuyait cette mesure. Fait intéressant, et important, l'élément naval de cette Conférence était presque entièrement composé d'officiers de la Réserve navale. Encore aujourd'hui, il reste des défis linguistiques associés au PNAQ parce que, qu'il y ait deux langues officielles ou non, la langue de travail de la plupart des opérations navales chez nos alliés demeure l'anglais. Mais il est également juste de dire que le PNAQ a représenté une étape essentielle pour donner une image de réalité au service naval canadien chez les francophones. En outre, la relative facilité avec laquelle la Réserve navale finit par s'adapter à sa nouvelle identité d'organisme basé à Québec est un phénomène qui pourrait être étudié avec profit dans d'autres ministères.

Un domaine de véritable engagement opérationnel que la Réserve navale maintint tout au long de cette période est le Contrôle naval de la navigation commerciale (CNNC). La Réserve navale en avait hérité tout naturellement, car c'était le descendant direct de l'organisation des convois qui avait été la pièce maîtresse du travail de la RVMRC pendant la Deuxième Guerre mondiale. Passé sous la direction de l'OTAN pendant la guerre froide, le CNNC finit par être reconnu comme un champ de spécialité de la Réserve navale. Le Centre d'instruction au CNNC d'Halifax devint donc une sorte de domicile opérationnel

Le commandant du Commandement maritime, le Contre-amiral Douglas Seaman Boyle, effectue l'inspection annuelle de la salle des opérations du NCSM *Scotian*. De gauche à droite : le Maître de 2^e classe Fred Devlin, le Capitaine de frégate Bruce Waterfield, l'Amiral Boyle, le Capitaine de corvette John Palmer, le Capitaine de frégate Rowland Marshall (cmdt du *Scotian*), le Capitaine de frégate L. A. Cormier et la Lieutenant Barbara Morris.



Ministère de la Défense nationale HS74-1451.

pour la Réserve navale. Il existait une spécialisation en CNNC pour les officiers et, pour y faire écho, on créa en 1981 un métier particulier pour les militaires du rang : opérateur de contrôle naval. Avant que les femmes puissent servir régulièrement en mer, le CNNC était l'un des seuls domaines opérationnels qui leur étaient ouverts.

Tout au long des années 1970 et 1980, la Réserve navale s'enthousiasma de plus en plus pour le CNNC. Sur la côte Ouest, par exemple, les relations de voisinage entre le NCSM *Malahat* de Victoria et son homologue de la US Naval Reserve à Seattle donnèrent lieu à un premier exercice international, au départ non officiel, appelé opération Spring Thaw. Cette initiative tirait parti du programme hivernal de fin de semaine des bâtiments garde-barrière, qui constituait un fait saillant de l'instruction d'hiver. L'idée qui sous-tendait ces exercices hivernaux était de permettre aux divisions de l'intérieur du pays de s'envoler vers la côte la plus près pour suivre une instruction en mer. Bien sûr, en raison de son climat plus doux, la côte Ouest était plutôt favorisée. Tout de même, chacune de ces fins de semaine voyait une division atteindre la côte pour prendre la mer. C'est ainsi que, par exemple, un vendredi en fin d'après-midi, les réservistes du NCSM *Chippawa* de Winnipeg pouvaient prendre place à bord d'un appareil de transport Hercules de la Force aérienne pour se rendre directement à Victoria, puis montaient dans des autobus navals en direction de l'arsenal. Là, après des vérifications de sécurité en mer par la Force régulière, ils embarquaient à bord des bâtiments garde-barrière et prenaient la mer. Ils rentraient au port le dimanche et rentraient chez eux le soir même de la même façon qu'ils étaient arrivés.

L'opération Spring Thaw s'arrimait à ce système en utilisant le congé de Pâques. En prévision de cette longue fin de semaine, les officiers de CNNC américains et canadiens préparaient les ordres d'appareillage pour la traversée Esquimalt-Port Angeles (États-Unis) et retour. Les bâtiments garde-barrière (et divers petits navires canadiens et embarcations américaines) formaient un convoi escorté par la Force régulière (des dragueurs de mines jouant le rôle de destroyers). Un officier naval supérieur canadien à la retraite agissait comme commodore de convoi. On utilisait le jeu de rôle pour reproduire toutes les situations de combat : briefings de renseignement, réunion des patrons de navires marchands, arrivées dans des conditions hostiles (« champs de mines » dans le port américain de destination), lutte contre un incendie à bord et lutte contre les avaries et, bien sûr, simulations d'attaques de sous-marins. Et pendant tout ce temps, les réservistes qui ne participaient pas directement à l'exercice de convoi s'entraînaient à leurs tâches habituelles à bord. D'autres exercices à grande échelle se tenaient également chaque année. Certains étaient uniquement canadiens; d'autres se déroulaient conjointement avec des forces alliées de Réserve navale, ce qui permettait à la Réserve canadienne de roder et d'améliorer ses compétences. À la fin des années 1980, l'organisation canadienne de contrôle naval de la navigation commerciale était largement reconnu au sein de l'OTAN comme étant de tout premier plan. Et les officiers et les matelots supérieurs de CNNC canadiens étaient très recherchés pour participer à la direction et pour former le personnel lors des exercices de CNNC dirigés par les Américains et les Britanniques. À l'époque, le « ravitaillement de l'Europe » était encore une clef de voûte de la stratégie de guerre froide.

Une fonction naturellement apparentée au CNNC, mais qui avait été longtemps négligée, ressuscita durant cette décennie : l'organisation des commodores de convoi. En effet,



l'OTAN avait réalisé au milieu des années 1980 qu'elle avait oublié la science de l'escorte des navires marchands pour traverser l'océan en présence de forces navales et aériennes hostiles. Ironiquement, cette prise de conscience se produisit à un moment où les procédures de déplacement de tels navires pendant un conflit avaient été considérablement perfectionnées et où les marines régulières continuaient à améliorer leurs tactiques de lutte anti-sous-marine. Ainsi, à partir de la fin des années 1980, l'OTAN commença à essayer de réapprendre comment bien convoier des ensembles de navires de caractéristiques différentes et qui n'avaient pas l'habitude de naviguer en groupe. Le chef canadien de l'organisation des commodores de convoi était un autre des « grands hommes » de la Réserve navale, le Capitaine de vaisseau Rex Guy. Guy avait été officier de la marine marchande au début de sa carrière navale, servant dans des convois (sur des pétroliers à haut risque, rien de moins) pendant la Deuxième Guerre mondiale. Après la guerre, il s'était engagé dans la Marine royale du Canada et, à sa retraite de la Force régulière, était passé dans la Réserve navale pour prendre la barre du programme visant à revitaliser l'organisation des commodores de convoi. Rex Guy était un homme énergique. En fait, peu de personnes qui ont servi sous ses ordres n'ont pas, à un moment ou à un autre, essayé des propos cinglants de sa part. Pourtant, il inspirait une loyauté et une affection formidables chez ceux qui le connaissaient. Le fait que le Canada soit devenu l'un des leaders reconnus de l'OTAN en matière de procédures de convoi est en très grande partie dû à ses efforts. La mission de Guy était de former une cohorte de commodores de convoi. Il s'agissait pour la plupart d'amiraux à la retraite de la Force régulière. Mais pour l'assister dans cette tâche, il s'était associé un petit groupe de réservistes. C'étaient principalement des officiers des branches Mar SS et CNNC et des matelots supérieurs du métier des signaleurs. Ensemble, ils formaient un cadre d'experts en convois de l'ère nucléaire. Il peut à présent sembler ironique que tout cela se soit produit dans les dernières années de la guerre froide, mais le degré de professionnalisme et de dévouement au sein de l'équipe des commodores de convoi à cette époque était effectivement extraordinaire.

Le succès de l'organisation des commodores de convoi s'étendait bien au-delà de son strict domaine professionnel. En effet, l'Organisation établit un pont entre l'expertise opérationnelle de la Réserve navale, matérialisée par le CNNC, et le travail quotidien du personnel naviguant de la marine régulière. L'œuvre du Capitaine de vaisseau Guy connut la consécration en 1993 lors d'un important exercice de l'OTAN auquel participèrent les principales flottes des États-Unis, du Canada et de la Force navale permanente de l'OTAN. Fait notable, le pivot de l'exercice était un groupe de huit membres de la Réserve navale



Ministère de la Défense nationale / I0C90-18-10.

Loin de sa base, le NCSM *Porte Saint Jean* entre dans le port de Toronto pour de l'entraînement avec le NCSM *York* en novembre 1990. À noter la nouvelle passerelle enveloppante.



Ministère de la Défense nationale ISCS90-2072.

Ce groupe d'officiers, dans le carré du NCSM *Porte de la Reine* en juin 1988, montre le changement de tenue, avec le retour à un uniforme naval distinctif.

canadienne qui formaient l'équipe du commodore de convoi. Leur tâche était de diriger un convoi de navires marchands en une traversée d'eaux « hostiles » avec comme point culminant son entrée, sous opposition, dans le port défendu de Norfolk (Virginie). Ce sont des événements comme celui-là qui montrèrent sans aucun doute possible que la Réserve navale pouvait occuper une place importante dans la structure globale de défense du Canada.

Vers la fin des années 1980, alors que l'organisation des commodores de convoi arrivait à maturité, la Réserve navale assumait une troisième responsabilité opérationnelle : l'organisation maritime de défense côtière. La défense côtière était une mission qui — comme les tactiques de convoi — était depuis longtemps négligée par la Force régulière. Pour la Réserve navale, la défense côtière ouvrait tout un nouveau monde de possibilités. En 1989, la Marine fit l'acquisition de deux navires ravitailleurs de plates-formes pétrolières qu'elle baptisa NCSM *Anticosti* et *Moresby*. L'*Anticosti* et le *Moresby*

devaient former le cœur d'un nouvel élément navigant de la Réserve navale consacré spécifiquement à la défense côtière, en attendant l'achèvement de la construction d'une douzaine de navires spécialement conçus pour ce rôle. Les nouveaux bâtiments de défense côtière de classe Kingston, d'après le nom du premier d'entre eux, le NCSM *Kingston*, commencèrent à se joindre à la flotte en 1996 (le dernier entra en service en 1999). Pendant ce temps, les vénérables bâtiments garde-barrière étaient définitivement retirés du service. Le NCSM *Porte Dauphine* fut le premier à partir, en décembre 1995, suivi successivement par le *Porte Saint Jean* et le *Porte-Saint Louis* en mars 1996, puis par le *Porte Québec* et le *Porte de la Reine*, en décembre de la même année. Ainsi fut rompu le dernier lien fonctionnel entre l'ancienne Réserve de l'époque de la guerre et la Réserve navale du nouveau millénaire.

L'habileté avec laquelle la Réserve navale s'acquitta de ses trois rôles opérationnels justifia ce qui fut appelé le concept de la Force totale. Dans les années 1990, on ne pratiquait pas moins l'humour noir que vingt ans plus tôt, et il n'était pas rare d'entendre la nouvelle vision décrite comme le « concept de la Farce totale ». Mais personne ne contesta l'objectif de tisser la Force régulière et la Réserve (ainsi que leurs homologues des deux autres armées) en un tout cohérent. À l'aube des années 1990, la Réserve navale entra dans sa période de plus importante transformation de l'après-guerre. Le sentiment de merveilleux isolement et de snobisme inverse avait fait son temps; tout comme la « marine d'été ». Et par-dessus tout, c'en était fini du système d'instruction maison. Il avait été remplacé par un programme visant à rendre les normes de la Réserve et de la Force régulière, si ce n'est parfaitement identiques, au moins complémentaires et interchangeables. Ce changement apportait certes son propre lot de défis, mais au moins, la Réserve navale canadienne avait à nouveau une raison opérationnelle d'exister.



Illustration par Karl Gagnon 2010



NCSM Fort Steele PB-140
85 tonnes - 36 m x 6.4 m x 2.1 m - 20 nd



Classe Porte
NCSM Porte de la Reine
429 tonnes - 38.3 m x 8.1 m x 3.9 m - 11 nd



Voilier de 14 pieds classe 420
0.1 tonne - 4.2 m x 1.7 m x 0.2 m - 15 nd



Baleinière en fibre de verre
1.1 tonne - 8.4 m x 1.9 m x 0.9 m - 5 nd



Sidney PB-195
30.6 tonnes - 16.8 m x 4.3 m x 1.4 m - 14 nd



Pogo YFL-104
14.5 tonnes - 11 m x 3.1 m x 1.2 m - 7 nd



Egret M-925
9.9 tonnes - 12.2 m x 3.4 m x 1 m - 20 nd



Service PB-198
9.1 tonnes - 14.9 m x 4.4 m x 1.1 m - 10 nd



Crossbow PB-197
65 tonnes - 14.6 m x 3.7 m x 1.2 m - 7 nd



Classe Detachment de 75 pieds
Standoff PB-199
70 tonnes - 22.9 m x 5.2 m x 1.8 m - 15 nd



Classe Ville
Youville YTL-588
18 tonnes - 12.2 m x 3.2 m x 1.4 m - 8 nd



Canot Pneumatique
0.1 tonne - 3.8 m x 1.7 m x 0.2 m - 20 nd



YFU-118
13 tonnes - 14 m x 3.9 m x 1.5 m - 9 nd



Wildwood YTL-553
43 tonnes - 17.1 m x 5 m x 2.4 m - 12 nd



Aviso en fibre de verre
0.8 tonne - 4.3 m x 1.6 m x 0.9 m - 20 nd



Embarcation pneumatique à coque rigide (EPCR)
2.3 tonnes - 7.3 m x 2.7 m x 1.8 m - 28 nd



Classe Detachment de 65 pieds
Acadian PB-194
45.5 tonnes - 19.8 m x 4.5 m x 1.7 m - 10 nd



Classe YAG de 75 pieds
YFB-320
81 tonnes - 22.9 m x 5.6 m x 1.2 m - 11 nd



Classe "R"
Rapid PB-142
119 tonnes - 29.1 m x 6.1 m x 2.2 m - 20 nd

Des navires de la
Réserve navale
pendant les années
1970 et 1980.

« Ce n'est plus la Réserve
navale de papa » :
Missions de pointe
et force totale :
1989–2010



Bob Blakely

Deux événements internationaux façonnèrent l'évolution de la Réserve navale dans l'ère postmoderne : l'étonnante fin de la guerre froide en 1989 et la destruction dramatique du World Trade Center en 2001. Comme d'autres pays, le Canada fut pris par surprise. Le Livre blanc sur la défense de 1987, *Défis et engagements*, avait été le premier examen de la défense réalisé par le gouvernement en seize ans. Au mieux, il était déconnecté de son époque, car il traitait de sujets touchant la guerre froide qui seraient hors de propos deux ans plus tard; ces sujets étaient voués à disparaître, tout comme le mur de Berlin et l'Union soviétique. Si le Livre blanc sur la défense suivant (1994) abordait certains éléments de l'après-guerre froide et prétendait refléter un consensus national, c'est dans son Livre blanc de 2005, intitulé *Énoncé de politique internationale du Canada : Fierté et influence : notre rôle dans le monde*, que le gouvernement exposa une nouvelle vision. Plaçant la défense dans le contexte de la politique étrangère, ainsi que du commerce et de la coopération internationaux, il signalait son intention d'introduire d'importants changements. Pour citer le ministre de la Défense nationale, le document « définit une nouvelle politique bien adaptée aux réalités du monde de l'après-guerre froide et de l'après-11 septembre ».

Premier cours de formation en dragage de mines de la Réserve en français, à bord du NCSM *Anticosti* en août 1992.



Ministère de la Défense nationale HC92-5-20.

En énonçant ce qu'il appelait une « nouvelle vision », le Livre blanc insistait sur « les compétences opérationnelles générales et spécialisées [...] tant du personnel de la Force régulière que de celui de la Réserve ».

Un élément essentiel de cette nouvelle vision était la notion de « Transformation ». Bien sûr, la transformation et le changement ne sont pas étrangers à l'être humain et à ses institutions. Mais écrit avec un « T » majuscule, ce terme correspondait à une politique organisationnelle et d'instruction. « La force navale, disait-on du temps de Nelson, ne s'établit pas en un jour; lorsqu'elle est acquise, il n'est pas non plus possible de la conserver sans éprouver les plus grandes difficultés et sans une attention sans relâche.¹ » Il faut du temps pour créer une marine, davantage pour la former et plus encore pour élaborer des tactiques efficaces. En fait, beaucoup plus de temps encore est nécessaire pour enseigner aux gouvernements comment utiliser la plus stratégique des armes. Pour la Réserve navale, la Transformation a été longue et ardue et, dans une certaine mesure, elle est toujours en cours. Le terme fait d'abord référence à la restructuration des forces armées en vue d'accroître leur efficacité, leur efficacité et leur souplesse. Au sens large, il signifie adapter les forces à un monde dont la sécurité était menacée par le terrorisme international. Comme une récente



étude le révèle, il s'agit d'initiatives qui « comprennent la création d'une Force opérationnelle permanente de contingence pour le déploiement rapide d'une force militaire à l'étranger, une structure de commandement modifiée de façon à refléter l'accent accru mis sur la défense de la patrie elle-même et un effectif plus important dans le domaine des forces d'opérations spéciales », c'est-à-dire, dans le dernier cas, qui permette de renforcer les mesures anti-insurrectionnelles.² Sur le plan personnel, elle nous a obligés, nous réservistes, à nous dépasser et à surmonter nos propres partis pris, et à surmonter un certain préjugé de nos partenaires de la Force régulière qui laissait entendre que nous ne sommes pas réellement qualifiés. Chose importante, elle nous a également obligés à nous débarrasser du « mythe de la Milice », en vertu duquel il n'est pas nécessaire de conserver des forces armées bien entraînées. Selon ce principe erroné, les soldats et les marins à temps partiel ont toujours constitué la meilleure ligne de défense en cas d'urgence, grâce à leurs talents et à leur patriotisme innés. Aucun entraînement particulier ne leur est nécessaire. Cette attitude mène à une mauvaise préparation en temps de paix.

Par opposition, le concept politique appelé *Transformation* souligne le professionnalisme des forces de Réserve (et leur besoin de se professionnaliser encore plus). La Transformation a teint la Réserve navale de nombreuses façons. Elle a eu des effets sur son commandement, sur ses équipements, sur son but, sur sa conscience de sa propre valeur et sur sa capacité à participer de façon appréciable à la défense maritime du Canada. Pourtant, malgré la couleur et le dynamisme que la Réserve peut apporter, son énoncé de mission actuel est plutôt terne : « Fournir au Commandement maritime le personnel qualifié nécessaire à la dotation en personnel des éléments de combat et de soutien, afin de permettre au Canada d'atteindre ses objectifs en temps de paix, de crise ou de guerre. » Cet énoncé diffère très peu de l'objectif de la Réserve pendant la Deuxième Guerre mondiale et la guerre froide. Dans une certaine mesure, la capacité réelle de la Réserve à répondre aux espoirs et aux attentes de la marine a augmenté de façon exponentielle. Pourtant, son énoncé de mission n'en révèle rien. Il ne saisit ni les changements subtils intervenus dans ses rôles et missions divers, ni le processus qui s'est poursuivi à mesure que la Réserve grandissait en maturité. Un processus vers lequel nous nous tournons à présent.

Le Livre blanc de la défense de 1987, *Défis et engagements*, demandait une marine équilibrée, fondée sur une ou deux classes principales de navires et capable de réagir aux réalités que devrait affronter l'OTAN. Mais, même si le plan était entièrement mis en œuvre, la marine ne serait pas en mesure d'intervenir pour toutes les préoccupations du Canada concernant sa souveraineté. Des neuf initiatives maritimes, bien peu ont survécu, et la plupart de celles qui ont perduré revenaient — en théorie — à la Réserve

En prévision de son nouveau rôle, un réserviste canadien (à droite) écoute un officier de la Royal Naval Reserve lui expliquer l'équipement de dragage de mines, à bord d'un navire britannique, en juillet 1989. Remarquez l'uniforme de l'officier canadien, à présent taillé sur le « modèle américain » et qui a conservé un vestige de l'uniforme vert de l'unification : les « œufs brouillés » sur la visière de la casquette des capitaines de corvette. Comme c'était le cas pour l'« ancienne » Marine canadienne, l'officier britannique de ce grade devra attendre une promotion avant de porter cette « coiffure d'huile ».



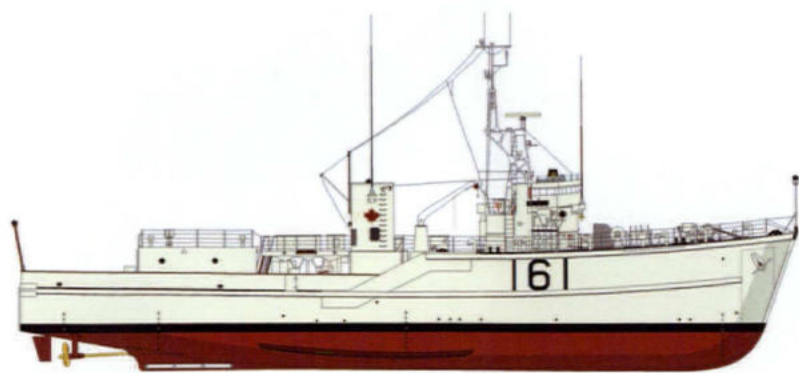
Ministère de la Défense nationale/SC69-429.

La fin de la guerre froide amena de nombreuses occasions d'assurer le maintien de la paix en mer et, pour les réservistes, de mettre en pratique leurs compétences sur les petits navires, comme celles du Lieutenant de vaisseau Carl Tremblay, ici à côté de l'ex-navire de patrouille soviétique de classe Stenka dans lequel il était observateur de l'ONU le long de la côte cambodgienne du golfe de Thaïlande, pendant l'Opération Marquis, de juin à octobre 1993.

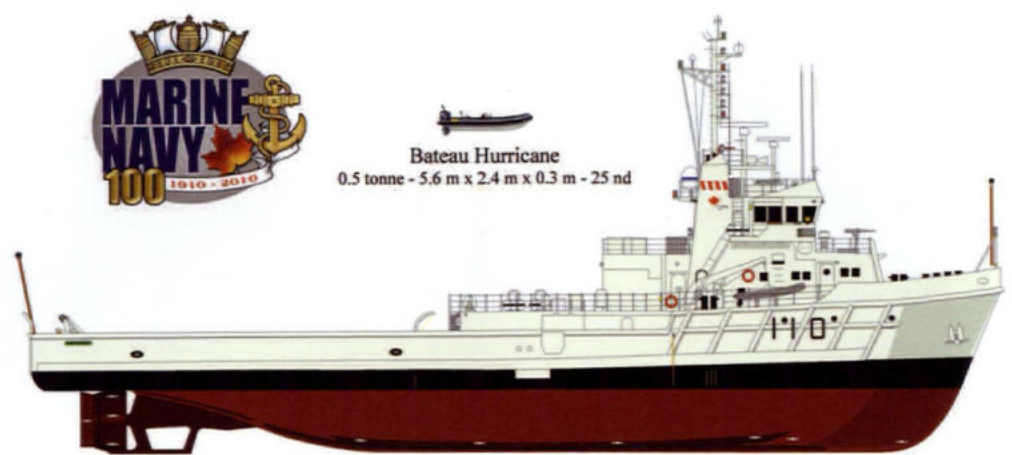


Avec permission, Carl Tremblay.

navale. Face à la puissance navale soviétique, le Livre blanc prévoyait l'acquisition de nos propres sous-marins nucléaires. Bien entendu, nous n'avons jamais eu ces sous-marins, et l'annulation du remplacement des sous-marins diesels-électriques nous a obligés à maintenir les vieux sous-marins de classe Oberon en service bien au-delà de leur vie utile. Avec le temps, tout cela nous a conduits à l'acquisition des quatre sous-marins de classe Upholder « légèrement usagés », dont la mise en service complète demeure un défi. Le Livre blanc prescrivait une deuxième escadrille de frégates canadiennes de patrouille et annulait la troisième. Il autorisait un nouvel aéronef embarqué (NAE) qui, après de nombreux faux départs, est peut-être maintenant en projet. (Le NAE est en fait un hélicoptère embarqué à bord d'un destroyer ou d'une frégate qui accroît considérablement la capacité du bâtiment à exécuter des opérations.) Un nouvel aéronef de patrouille maritime (APATMAR) — un aéronef basé à terre et doté de capteurs extrêmement perfectionnés conçus pour la surveillance de surface et sous-marine — était aussi dans les plans. Et l'antique *Tracker*, conçu comme avion embarqué à bord de porte-avions, devait être modifié et affecté à un rôle de surveillance à moyenne portée. (Cet appareil a été mis aux rebus quand le Livre blanc a perdu de sa pertinence, et n'a jamais été remplacé.) Le Livre blanc de 1987 envisageait toutes sortes d'équipements futuristes : navires équipés de SURTASS (système de sonars de surveillance en réseau remorqués) et — signe avant-coureur de ce qui allait arriver — un système de sonars fixes pour l'Arctique visant la détection du passage de sous-marins.

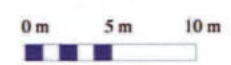


Classe Bay
NCSM *Thunder* PB-161
390 tonnes - 46.3 m x 8.5 m x 2.4 m - 16 nd



Bateau Hurricane
0.5 tonne - 5.6 m x 2.4 m x 0.3 m - 25 nd

Classe Anticosti
NCSM *Anticosti* MSA-110
1,076 tonnes - 58.2 m x 12.5 m x 5.2 m - 13.5 nd



Canot pneumatique de 10 personnes
0.26 tonne - 4.7 m x 1.9 m x 0.3 m - 20 nd



Classe Kingston
NCSM *Summerside* (II) MM-711
970 tonnes - 55.3 m x 11.3 m x 3.4 m - 15 nd

EPCR avec la première arche
2.5 tonnes - 7.3 m x 2.7 m x 1.8 m - 28 nd

EPCR avec la seconde arche
2.4 tonnes - 7.3 m x 2.7 m x 1.8 m - 28 nd

Illustration par Karl Gagnon 2010



Classe Orca
Orca PTC-55
210 tonnes - 33 m x 8.2 m x 2 m - 18 nd

C'est là que la Réserve navale fit son apparition dans le paysage de la défense. Car, comme le reconnaissait le Livre blanc de 1987, le Canada ne possédait plus de capacité de lutte contre les mines (LCM). C'est-à-dire qu'il était très vulnérable face à un ennemi équipé de façon plus primitive, mais déterminé et disposant d'un véhicule vecteur (une petite embarcation, par exemple) et de mines. La réponse à une telle menace fut le programme de navires de défense côtière (NDC). Les NDC seraient des navires modernes et capables d'intervenir dans le milieu dangereux de la LCM et de la défense côtière. Mais ils seraient construits selon des normes commerciales plutôt que navales. Ils seraient tout en acier (surprenant pour des navires destinés à draguer des mines magnétiques) et leurs équipages proviendraient de la Réserve navale. Les Forces canadiennes dans leur ensemble deviendraient une force totale, et les Réserves (de l'Armée de terre, navale, aérienne et « autres ») passeraient de 23 500 à 90 000 membres. Ceci, prétendait-on, faciliterait le renforcement des Forces canadiennes pour de multiples engagements et donnerait aux divers éléments de la Réserve leurs propres rôles et missions. La Réserve navale devait mettre en service deux autres divisions et créer l'organisation maritime de défense côtière (OMDC). Le but de cette dernière était de regrouper, en cas d'urgence, tous les moyens maritimes du Canada — Garde côtière et Pêches, par exemple — sous un commandement naval centralisé. Il était aussi de permettre des liaisons plus poussées avec les États-Unis pour la protection des côtes nord-américaines.

Il n'était pas rare à l'été 2008 de voir des navires de la Réserve et de la Force régulière opérer de conserve, comme ici le NCSM *Shawinigan* (à gauche) qui rejoint le NCSM *Toronto* pour l'opération Nanook dans la baie Frobisher.





Avec permission, Marta Mullins.

La Capitaine de corvette Marta Mullins, première femme à être nommée commandant d'un navire de guerre canadien, « chez elle » sur la passerelle du NCSM *Kingston*.

Le concept de l'OMDC était conforme à la réorientation de la défense du Canada définie par le Livre blanc, qui passait du milieu de l'Atlantique et du front de l'Europe centrale aux eaux territoriales. Cependant, la stratégie dite des trois océans — Atlantique, Arctique et Pacifique — insistait sur le fait que la sécurité maritime du Canada ne se limitait pas aux côtes canadiennes. En effet, la marine canadienne devait être capable d'interdire l'accès à ses eaux dans ces trois océans, dans le cadre des exigences prévues de la sécurité de l'Occident : la « capacité d'interdiction des mers », qui tenait compte des préoccupations de sécurité ailleurs dans le monde. Par exemple, le Livre blanc envisageait des patrouilles dans l'Arctique menées par des sous-marins nucléaires. Fait notable, cela fut la première véritable reconnaissance de la sécurité maritime dans le Nord depuis les voyages du brise-glace de la marine le NCSM *Labrador* dans les années 1950. Ces sujets n'étaient pas abordés dans les livres blancs de 1964 et de 1971.³

Entre-temps, le *United States Naval Institute* avait demandé en 1994 aux commandants des marines du monde ce qui, selon eux, allaient être les principaux développements navals de la prochaine décennie.⁴ Les réponses comportaient de notables points communs : i) le besoin de forces polyvalentes équilibrées; ii) l'importance de la technologie et du commandement, du contrôle, des communications et du renseignement; iii) l'importance en constante évolution des opérations interarmées et multinationales; iv) l'importance croissante des rôles nationaux dans les secteurs côtiers; et enfin v) la nécessité d'agir dans des limites budgétaires. Ces éléments se fondaient déjà dans le concept de la force totale.

C'est dans ce contexte que la Réserve navale entama le processus officiel de Transformation, avec un grand « T », même si, comme nous l'avons vu, le Livre blanc de 1987 avait en fin de compte été dépassé par les événements. Plusieurs chefs d'état-major de la Force

Des marins de la Réserve navale et des soldats de la Milice disposent des sacs de sable pour protéger les maisons menacées lors de la crue de la rivière Rouge en mai 1997.



Ministère de la Défense nationale IS297-069

maritime successifs appuyèrent énergiquement ce processus de Transformation. En effet, alors que la milice mourait à petit feu et que les escadrons de Réserve aérienne étaient sacrifiés afin de pouvoir conserver les éléments de la Force régulière, la marine investissait dans la Réserve navale. Dans les faits, elle protégea la Réserve du pire des coupes budgétaires qui découlèrent de la fin de la guerre froide. Cet investissement créa un sentiment de « marine unique », du moins au sein de la Réserve navale. Il semblait évident aux réservistes que, contrairement au passé alors qu'ils prenaient la mer à bord de désuètes pièces de musée, les amiraux les percevaient maintenant tout autant comme « leurs marins » que n'importe quel matelot de la Force régulière. Cette reconnaissance donna un énorme, mais en grande partie méconnu, coup de fouet au sentiment de professionnalisme chez les marins de la Réserve.

La perspective de vraies missions qui donneraient aux réservistes l'occasion de naviguer et d'effectuer un travail de grande importance navale et nationale, à bord de navires dignes de ce nom, déclencha un changement visible dans l'idée d'être réserviste. Cette évolution se traduisit par un intérêt renouvelé pour l'aspect professionnel de l'état de marin. Dans les divisions de la Réserve, les réservistes à temps partiel commencèrent à préparer et à réussir les examens de commandement en mer et à cumuler du temps en mer en vue d'obtenir leur certificat de chef de quart. Ils s'étaient rendu compte qu'ils pouvaient maintenant aller en mer sur de vrais navires et jouer un rôle véritable. La plupart de ceux qui cherchèrent à obtenir un commandement en mer se disaient : « Bien, peut-être qu'on va vraiment nous laisser commander les nouveaux navires; et si c'est le cas, je ne veux pas qu'on puisse nous ressortir qu'il n'y a pas assez de réservistes qualifiés. » Ce n'était peut-être pas une raison



altruiste, mais elle était efficace. Cette recherche des connaissances nécessaires à un marin créa des conflits au sein de la Réserve navale, car les jeunes officiers qualifiés pour le commandement, affichant avec suffisance leur nouveau savoir (je sais que c'était le cas, car j'étais l'un d'eux) n'avaient que bien peu de temps pour les officiers supérieurs réservistes de longue date qui n'avaient jamais obtenu les qualifications de leur classification. En fait, le monde militaire ne leur avait jamais offert les mêmes possibilités que celles dont profitaient leurs jeunes collègues; quant à la marine, elle s'était contentée de les voir simplement se présenter semaine après semaine pour maintenir en vie les divisions à terre de la Réserve navale. C'est ce qu'ils firent, et nous aurions dû leur en être reconnaissants. Mais, avec l'ingratitude de la jeunesse, ce n'est pas ce qui se produisit. Bien sûr, les marins de la « génération des bâtiments garde-barrière » avaient exercé des pressions depuis les années 1970 pour en arriver exactement à ce type de changement crucial. En participant à l'Association de la défense maritime, la composante navale de la Conférence des associations de la défense, les réservistes avaient en réalité représenté les intérêts de l'ensemble de la marine sur la scène politique. Ils avaient insisté non seulement en faveur du programme de frégates de patrouille, mais aussi pour le remplacement de toute urgence de leurs « gardes-barrières » bien aimés. Mais quand la relève finit par arriver, ils étaient trop vieux pour naviguer à son bord.

Cette recherche du corpus de connaissances maritimes se transforma immédiatement en une quête pour le volet combat de l'entreprise. L'une alimenta l'autre. Au même moment, la lutte contre les mines et l'organisation maritime de défense côtière donnèrent une justification pour apprendre ce qui fait fonctionner une marine. C'était la première fois depuis une génération que des réservistes pensaient aux disciplines de combat. L'organisation maritime de défense côtière eut une vie relativement brève, mais son impact fut substantiel. Son successeur, la défense portuaire, commença sous une forme que beaucoup voyaient comme à peine mieux que du camping appliqué. En effet, les premières unités de défense portuaire (baptisées par la suite unités de sécurité portuaire, ou USP) visaient à protéger

Cette photo de 2004 de l'équipage de la division d'Ottawa le NCSM Carleton contraste énormément avec le cliché du chapitre 3.



des lieux éloignés et le faisaient dans des tentes, en tenue de combat de l'Armée de terre et en utilisant des cuisines de campagne. Avec le perfectionnement de la doctrine, quelqu'un finit par réaliser qu'il était beaucoup plus probable que les réservistes défendent un port ou un mouillage important qu'une « tête d'épingle » perdue dans la nature. En effet, si on est capable de défendre le port d'Halifax, on n'a aucun problème à défendre un bled perdu. Mais ce travail devint peu à peu une tâche pour des réservistes de classe A, c'est-à-dire de réservistes à temps partiel qui s'entraînent chaque semaine, la fin de semaine et pour une partie de l'été. Or, ces réservistes de classe A contribuèrent de façon importante à la défense côtière du pays. La sécurité portuaire est devenue pour la flotte une source de personnel compétent et susceptible d'être armé et déployé dans le cadre d'événements tels que les secours lors des inondations de Winnipeg, le forum de la Coopération économique Asie-Pacifique (APEC) et l'opération Port Guard. Pour cette dernière, des efforts concertés furent déployés pour doter une unité de sécurité portuaire complète, qui devait être préparée, qualifiée et déployée pour protéger un groupe aéronaval de la marine nationale française. Mission accomplie!

Alors que l'ère des bâtiments garde-barrière tirait à sa fin et qu'ils étaient remplacés par les navires de défense côtière, une série de questions surgissait dans les divisions de la Réserve navale : d'où viendraient les équipages de ces nouveaux navires? Qu'est-ce qu'une personne employée à temps partiel peut raisonnablement apprendre, retenir et exécuter? Un nombre considérable des cadres moyens de la marine s'inquiétaient réellement de ce dernier point. Les équipages à temps plein des bâtiments garde-barrière dissipèrent ce doute. C'est ces réservistes qui devinrent le cadre de dotation en personnel des dragueurs de mines auxiliaires — les NCSM *Moresby* et *Anticosti* — puis des premiers NDC. L'*Anticosti* (ex-*Jean Tide*) et le *Moresby* (ex-*Joyce Tide*) étaient entrés dans la marine en tant que navires annexes obtenus usagés. D'une longueur de quelque 58 mètres et déplaçant 976 tonnes, ils

Tout au long de récents déploiements outre-mer, comme ici durant l'opération Apollo dans le golfe Persique en novembre 2001, la Marine a pu profiter des compétences linguistiques de réservistes issus de diverses communautés culturelles.





Avec permission, Shaun Perry

Alors que la majeure partie de la flotte de surface était engagée outre-mer, c'est la flotte de la Réserve qui ramena la Marine dans l'Arctique.

étaient assez gros pour qu'un noyau de marins puisse s'y entraîner à utiliser l'équipement mécanique de dragage de mines. La marine se les était procurés pour assurer la transition entre les bâtiments garde-barrière et les navires de défense côtière modernes (NDC).

Finalement, la transition se déroula bien mieux que prévu. Les premiers navires furent armés et commandés par des réservistes qui mirent temporairement en veilleuse leur activité professionnelle civile et qui s'en tirèrent extrêmement bien. Fait significatif, cependant, les doutes au sujet de ce qu'on pouvait attendre d'un marin à temps partiel ont refait surface avec l'étude des navires de patrouille extracôtiers de l'Arctique (NPEA). Ce défi sera relevé et surmonté exactement de la même façon.

Les derniers bâtiments garde-barrière furent retirés du service en décembre 1996, à Esquimalt. Le même jour, le NCSM *Ottawa*, la dernière des frégates canadiennes de patrouilles (FCP) et le NCSM *Nanaimo*, le premier NDC de la côte Ouest, intégrèrent la Flotte du Pacifique. Les bâtiments garde-barrière furent remplacés par des NDC armés par des équipages extrêmement professionnels qui suivent des règles d'engagement, utilisent des armes chargées et effectuent des tâches réelles. Ces « règles » sont des ordres donnés au commandant d'un navire ou d'une unité, qui l'autorisent à prendre des mesures d'autodéfense et qui déterminent la force qu'il peut employer. Comme pour tout autre navire de guerre, les règles d'engagement auxquelles sont soumis les NDC sont adaptées à la mission et au risque encouru. Les NDC ont été déployés en Europe, à Hawaii et dans les Antilles. Ils sont intervenus avec nos alliés, qui ne tarissent pas d'éloges sur ce que la Réserve navale canadienne peut apporter sur le plan international.

Alors que les gouvernements canadiens successifs découvraient l'aspect de l'Arctique, ils se rendirent compte qu'il nous était impossible d'empêcher ou de réguler l'accès à l'Arctique canadien ou à la zone économique exclusive que nous revendiquons. Les premiers

Après la réorganisation des rôles et des métiers de la Réserve navale visant à mieux les harmoniser avec ceux de la Force régulière, une des qualifications uniques à la Formation qui demeurent est celle de plongeur d'inspection portuaire, une spécialité encore plus recherchée depuis les attentats du 11 septembre.

navires de guerre canadiens à pénétrer dans la baie d'Hudson en près de quarante ans furent des NDC. À Churchill (Manitoba), en 2005, ils étaient plus près de Victoria que de leur port d'attache d'Halifax. En effet, pour atteindre Churchill, ils avaient dû parcourir plus de 2 400 milles marins, la totalité dans des eaux revendiquées par le Canada. La Réserve navale sera bien plus présente dans le Nord dans l'avenir.

Il faut signaler l'apport durable du Commodore Ray Zuliani, sans doute un des réservistes les plus influents de l'époque, qui fut plus tard promu au grade de contre-amiral et nommé Chef — Réserves et cadets. Sous sa direction, l'instruction élémentaire et l'instruction de métier de la Réserve furent systématisées et rendues compatibles avec celles des officiers et membres du rang de la Force régulière. Les « deux solitudes », la Force permanente et la Réserve, devinrent des éléments interchangeables d'un tout. Ce modèle d'instruction eut un certain nombre de conséquences. Il donna par exemple à tout marin la possibilité de passer d'un élément à l'autre sans instruction complémentaire. Mais son incidence la plus importante fut que les réguliers et les réservistes s'entraînent désormais ensemble, sous des instructeurs provenant indifféremment de la Force régulière et de la

Réserve. Quand on s'entraîne selon la même norme et de la même façon, les barrières s'effondrent, l'amitié s'installe et la compréhension naît. Ce principe a grandement aidé le concept de la force totale dans la marine. Cette instruction commune s'étend bien au-delà de la formation des recrues. Elle comprend maintenant des disciplines aussi diverses que l'éducation militaire professionnelle et l'instruction au leadership.⁵ Elle aura aussi permis à au moins une classification de la Réserve de passer d'une discipline de la guerre froide « réservée à la Réserve » à la discipline très exigeante et nécessaire dont nous avons besoin aujourd'hui : le contrôle naval de la navigation commerciale. Le CNNC a toujours été une nécessité vitale pour la sécurité et la ponctualité des navires marchands, et elle l'est encore. Sa portée s'est même accrue considérablement, car la nouvelle classification du Renseignement correspond à une tâche que les membres de la Réserve navale remplissent partout sur la planète, lors de conflits éloignés de la mer; elle donne à la marine une capacité supplémentaire et rehaussée.⁶

Mais devant l'étendue de l'intégration, une question se pose : qui devrait commander la nouvelle Réserve navale? Avant 1993, la Réserve était commandée par un officier de la Marine régulière du grade de capitaine de vaisseau. Bien sûr, un commodore de la Réserve navale agissait comme conseiller



Ministère de la Défense nationale



Ministère de la Défense nationale 052010-0011-10

Le Matelot de 1^{re} classe Benjamin Neil (à gauche), manœuvrier au NCSM *Carleton* à Ottawa, et le Matelot de 3^e classe Dustin Burdett, manœuvrier au NCSM *Discovery* à Vancouver, effectuent une patrouille de sécurité dans le cadre des Jeux olympiques d'hiver de Vancouver 2010.

principal de la Réserve navale (CPRN), mais il ne s'agissait que d'un poste consultatif. Sous le leadership inspiré de la Commodore Laraine Orthlieb, CPRN à l'époque — la première femme à atteindre ce grade et ce poste — cette fonction « consultative » devint un poste de commandement. Faisant preuve d'une grande force de caractère, elle se battit contre vents et marées pour arriver à ses fins. On peut donc dire que la Force régulière a bien mieux réagi à l'idée d'avoir un réserviste comme commandant de la Réserve navale qu'elle ne l'avait jamais fait envers le CPRN. Il est à noter que dès qu'un réserviste prit le commandement de la Réserve navale, le poste de commandant adjoint revint à une série d'officiers de la Force régulière. Un certain nombre d'entre eux ont ensuite poursuivi leur ascension dans la hiérarchie navale, démontrant que le service dans la Réserve n'est pas une sinécure, mais un tremplin pour les officiers supérieurs compétents.⁷ Ce changement a été un événement heureux non seulement pour la Réserve, mais également pour les officiers de la Force régulière qui veulent aller loin et qui ont ainsi une expérience de service dans la Réserve, avec ses défauts et sa magie. L'attribution du commandement à un réserviste entraîna également la nécessité de la présence d'un réserviste parmi les officiers marinières supérieurs. Les premiers maîtres de la Formation ainsi obtenus ont complètement intégré le cadre des premiers maîtres supérieurs de la marine et ont pu offrir un leadership et une inspiration désintéressés au marin de la Réserve.

Ce que nous faisons de façon répétée pendant longtemps devient une habitude et les habitudes qui servent un objectif essentiel, soit comme élément de l'éthos d'un groupe, soit pour promouvoir un lien avec un passé glorieux, peuvent devenir des traditions. Partout au Canada, la Réserve navale donne vie aux traditions de la marine canadienne. Dans des villes comme Edmonton, Saskatoon et Thunder Bay, en plein hiver, le bal naval ou le dîner naval de la Saint-Valentin ajoutent un peu de scintillement bleu marine (ou plutôt noir marine

avec les nouveaux uniformes) et or à un paysage hivernal plutôt terne. Le volet social de la Réserve navale et son rôle de lien entre la communauté et la réalité maritime canadienne sont des fonctions profondément ancrées et essentielles. Bien sûr, à l'époque où il y avait moins de travail à faire pendant les « soirées navales », la facette sociale avait une plus grande place. Mais elle est toujours là et permet encore de rapprocher les communautés éloignées de la mer de la flotte canadienne.

Il y a des années, j'ai amené un journaliste en mer pendant presque une semaine, à bord d'un bâtiment garde-barrière dont l'équipage était formé de membres de la division de la Réserve navale le NCSM *Nonsuch*. Le récit qu'il publia n'était pas très bon en fait; il se concentrait sur les merveilles produites par la cuisine (notre cuisinier, qui préparait de fabuleux plats, est aujourd'hui capitaine de frégate et commandait, jusqu'à récemment, le *Nonsuch*). Mais ce que le reporter ne publia pas, c'est son véritable étonnement de voir des avocats, des ingénieurs, des étudiants, des gens de métier et des personnes au foyer accomplir des tâches navales sans supervision et aussi bien que n'importe quel marin professionnel. Même si la nourriture était excellente, il manqua le plus intéressant de la sortie, et l'histoire qu'il conta à ses lecteurs aurait certainement pu être meilleure! En gros, il avait passé sous silence les embruns projetés par-dessus l'étrave, le mauvais temps, les réparations des pannes auxquelles était sujette l'antique mécanique et tous ces gens qui avaient choisi de prendre le quart, avec d'autres passionnés, sur un navire en mission au lieu d'aller passer leur semaine de relâche du printemps sur les pentes de ski. Ce sont pourtant là des souvenirs dominants et impérissables pour ceux qui ont eu la chance de pouvoir le vivre.

De nombreuses questions importantes demeurent, qui compliquent les choses pour la Réserve navale. Les moindres d'entre elles ne sont pas la taille que devrait avoir la Formation

Avec la transformation des Forces canadiennes ces dernières années, les réservistes navals se sont trouvés engagés dans des tâches radicalement non traditionnelles; par exemple, le Lieutenant de vaisseau Mark Shepherd, vu ici lors de la remise des diplômes à des membres de la Police nationale afghane qu'il a aidé à former.



Avec permission, Mark Shepherd



Ministère de la Défense nationale SW2007-0288-41

et l'impact qu'aura le transfert d'un grand nombre de cadres moyens de la Réserve à la Force régulière. On se demande également comment sera traitée la question des navires de patrouille extracôtiers de l'Arctique et quelles autres tâches seront assignées à la Réserve navale. Et la liste continue. Ce qui est certain, toutefois, c'est qu'on parviendra à relever ces défis, et avec brio.⁸ La Réserve navale continuera à être la base de mobilisation de la marine, ainsi que la présence d'une marine qui s'étend d'un océan à l'autre. Les nouveaux navires de patrouille de classe Orca permettront à la Réserve navale de revenir vers le futur. Ils offriront à ses divisions la chance d'aller en mer en tant qu'unité, de la même manière qu'elles le faisaient à bord des bâtiments garde-barrière, dans le but d'entretenir leurs compétences et d'étendre le partage d'expériences qui leur donne cette cohésion organisationnelle — mais cette fois, avec un but opérationnel pour chaque sortie.⁹ Toutefois, il reste le problème des deux types de service dans la Réserve : le service de classe A et le service de classe B. Les marins en service de classe A servent une soirée par semaine, pendant l'instruction de fin de semaine et jusqu'à quatorze jours consécutifs. Ils forment la base de la Réserve navale et c'est de leur groupe que sont issus tous les autres marins de la Réserve. En revanche, les marins en service de classe B servent entre quatorze jours consécutifs et trois ans, en vertu d'un contrat. Il y a une tension dynamique entre ces deux classes. Le défi à tous les niveaux

Les NCSM *Kingston*, *Glace Bay*, *Shawinigan*, *Summerside*, *Moncton*, et *Goose Bay* effectuent des manœuvres au large de la Nouvelle-Écosse en août 2007.

de la Réserve navale consiste à gérer leurs rapports. En bref, la Réserve doit établir une passerelle entre les deux classes de service.

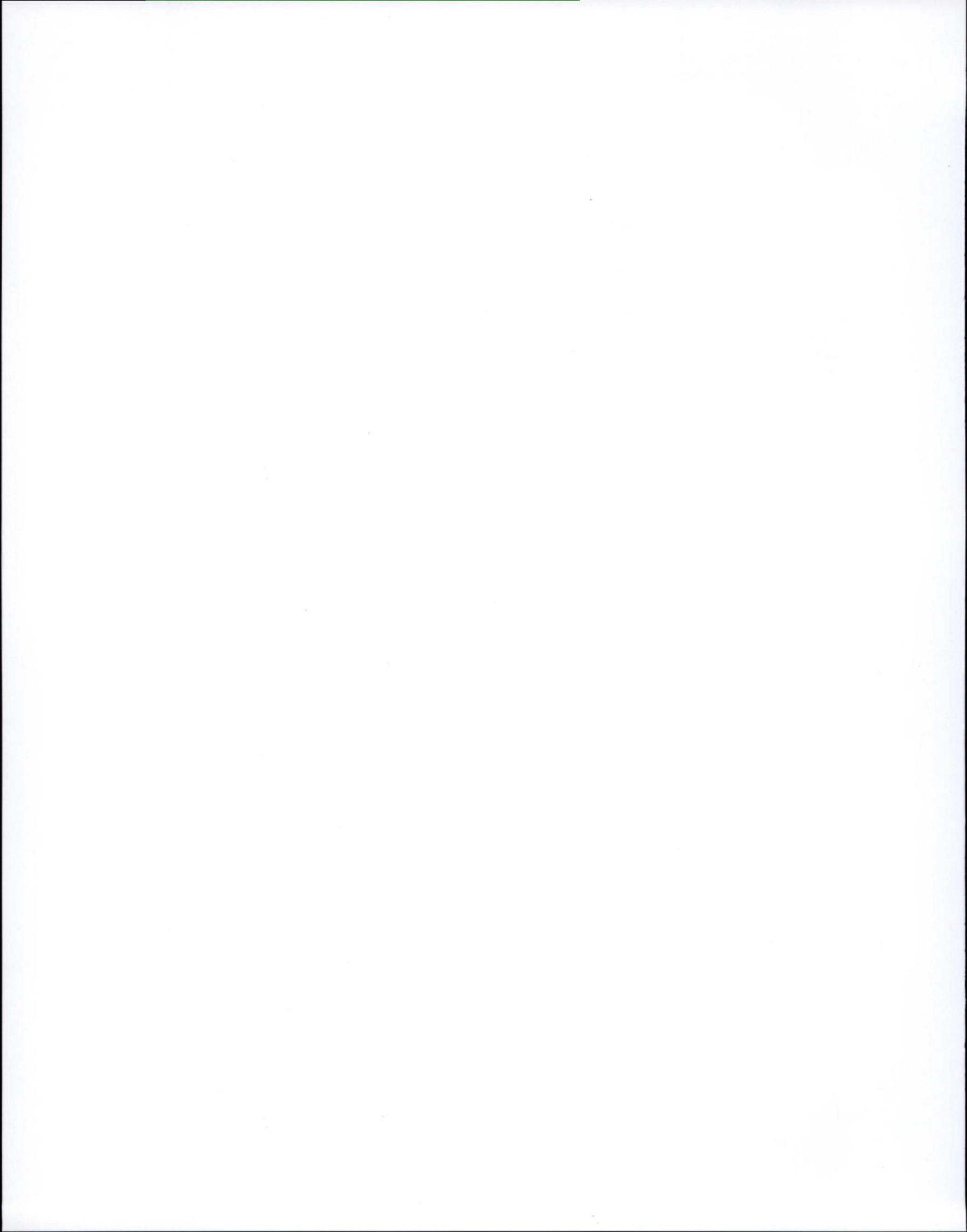
Aujourd'hui, la Réserve navale est de loin la plus rentable des Réserves canadiennes.¹⁰ C'est la seule Formation des Forces canadiennes à être présente dans les dix provinces, à être commandée par un réserviste et à offrir un équilibre raisonnable en matière de sexe et de langue. (Les proportions s'établissent à 24 pour cent de francophones et 31 pour cent de femmes.) La marine régulière la considère comme un partenaire égal. L'effectif de la Formation est complet et celle-ci assume chaque jour un peu plus de la charge d'une « marine unique ». C'est une entité dont la transformation réelle a précédé, et de beaucoup, les discussions sur la Transformation des bureaucrates du MDN. La Réserve navale continuera à évoluer, et cette évolution tiendra compte des besoins du pays, des Forces canadiennes, de la marine canadienne et des réservistes eux-mêmes. Ça devrait sûrement suffire!

Notes

1. Sir John Sinclair, *Thoughts on the Naval Strength of the British Empire*, [1782], 2^e édition, Londres, T. Cadell, 1795, 13.
2. Elinor Sloan, « Military Transformation: Key Aspects and Canadian Approaches », Calgary, Canadian Defence & Foreign Affairs Institute, décembre 2007.
3. R. B. Byers, « The 1987 Defence White Paper: An Analysis », dans *Revue canadienne de défense*, automne 1987, 16.
4. Peter W. Cairns, « Points of Departure: Towards the Next Forty Years », dans *A Nation's Navy: In Quest of Canadian Naval Identity*, Montreal and Kingston, McGill-Queen's University Press, 1996, éd. Michael L. Hadley, Rob Huebert et Fred Crickard, 351–58.
5. L'éducation militaire professionnelle est le volet intellectuel de l'éducation militaire. Elle est enseignée au Collège d'état-major et de commandement des Forces canadiennes et est axée sur les niveaux opérationnel et stratégique du combat. L'instruction au leadership destinée aux officiers, aux officiers mariniers et aux membres du rang de la marine est la même; elle est fréquemment offerte en même temps aux membres de la Force régulière et aux Réservistes.
6. Alors qu'il était encore capitaine de vaisseau, le Vice-amiral Ron Buck eut dans le groupe opérationnel qu'il commandait un jeune officier du CNNC (la Lieutenant de vaisseau, à l'époque, Kim Kubeck). En tant qu'officier du CNNC, son rôle était de dresser une image de la situation en surface et de guider hors des zones de conflit la flotte marchande neutre de l'exercice. Cela signifie consulter de l'information non classifiée sur Internet et des renseignements issus d'autres sources pour identifier les navires marchands en mer durant les exercices ou les opérations et décider s'il fallait les « intégrer ou non dans l'équation de combat ». Cela fonctionna si bien que lorsque l'Amiral Buck fut nommé chef d'état-major de la Force maritime, il créa une classification du Renseignement pour la Réserve navale qui conservait les compétences de CNNC. Les officiers de cette classification sont aujourd'hui extrêmement recherchés dans toutes les Forces canadiennes.
7. Il s'agit (comme capitaines de frégate) du Vice-amiral J.-Y. Forcier, du Contre-amiral Roger Girouard et du Commodore Viateur Tremblay. De même, ce poste permit à des francophones de grade supérieur de servir dans leur province d'origine et dans leur langue maternelle.



8. Récemment, un grand nombre d'officiers et d'officiers mariniers, certains de grade très élevé, sont passés de la Réserve à la Force régulière. Cette pollinisation croisée donne d'excellents résultats. Mais il n'en demeure pas moins que les trous créés par leur départ rendent plus difficiles l'administration de la Réserve navale et la dotation en équipage des navires.
9. L'*Orca* est un petit navire conçu pour remplacer les navires à coque de bois vieux de 50 ans à la fin de leur durée de vie en service nominale.
10. Le budget de la Réserve navale pour 2008 était de 82 millions de dollars, alors que celui de la Réserve de l'Armée de terre était de 1,4 milliard. Même en prenant une tranche considérable du budget des Formations navales de chaque côte pour l'attribuer à la Réserve navale, le coût de l'instruction des marins, de l'obtention d'équipages pour les navires et de personnel pour les Unités de sécurité portuaire est comparativement minuscule.



La présence navale au Québec



Hugues Létourneau

Le Québec est avant tout une province maritime. Cette remarque surprendra ceux qui ont l'habitude de considérer le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse et l'Île-du-Prince-Édouard comme les uniques provinces maritimes du Canada. Pourtant, le Québec possède 12 746 km de côtes, soit deux fois le total de celles des trois autres provinces. Le fleuve Saint-Laurent, cœur économique et émotif des Québécois, est composé d'eau salée à partir des Escoumins. Le Québécois moyen — à tort ou à raison — n'inclut presque jamais le terme « maritime » dans sa vision du Québec. Sans doute parce qu'il connaît peu la nature profondément maritime de sa province. On pourrait en dire autant du caractère naval du Québec. Peut-être l'ignorance des Québécois du rôle que les marines ont joué dans son histoire est-elle en partie due à une certaine défaillance de leur mémoire collective. Bien entendu, la situation est très différente pour l'Armée de terre canadienne. Sa grande renommée au Québec, surtout grâce au Royal 22^e Régiment, en est un bon exemple; et pourtant, ses exploits ont été réalisés loin du territoire canadien. Les grands événements navals, eux, se sont déroulés chez nous, au Québec, mais demeurent en grande partie méconnus. On dirait que cet « aveuglement naval », c'est-à-dire l'indifférence à la marine dans notre culture, est aussi prononcé au Québec que dans le reste du Canada.¹

La tradition maritime du Québec remonte à bien avant la Conquête. Grâce à ses forêts et à sa main-d'œuvre nombreuse, par exemple, la Nouvelle-France était un important constructeur naval pour la métropole française. Elle possédait d'impressionnants chantiers navals, notamment sur la rivière Saint-Charles et à la Place Royale. Et tous les jeunes Québécois apprennent à l'école les exploits de Pierre LeMoyne, sieur d'Iberville, qui, en 1689, captura trois navires de la *Royal Navy* britannique dans la baie d'Hudson. Si on étudie différentes époques de l'histoire de la province, on se rend compte de l'incidence des affaires maritimes sur le Québec. Par exemple, la Davie Shipbuilding fut fondée en 1825



Avec permission, Richard Gimblett

Les flottes britannique, française et américaine ancrées dans le Saint-Laurent, au pied de Québec, pour les célébrations du tricentenaire en 1908, illustrent clairement l'importance stratégique de la ville.

sur le Saint-Laurent, en face de la ville de Québec. Elle a construit toutes sortes d'embarcations, des navires à voiles aux bâtiments en acier. Pendant la Deuxième Guerre mondiale, elle a construit 35 navires de combat pour la Marine canadienne; dans les années 1970 et 1980, plusieurs destroyers et plates-formes pétrolières modernes sont sortis de ses chantiers. Il faut aussi parler de la Canadian Vickers, division canadienne d'un conglomérat britannique spécialisé dans la fabrication de navires et d'armement, qui a vu le jour à Montréal en 1911 dans le but d'obtenir des contrats de construction de navires pour la Marine royale du Canada (MRC). En 1915, elle construisit sous licence britannique les premiers sous-marins à traverser l'Atlantique par leurs propres moyens.² En 1937, Marine Industries Limited ouvrit son chantier naval à Sorel. Après de nombreux succès, elle a fusionné en 1986 avec la Davie pour former les chantiers navals MIL-Davie (aujourd'hui Chantiers Davie inc.). Entre 1993 et 1995, la nouvelle société a construit trois frégates de patrouille de classe Halifax : les NCSM *Ville de Québec*, *Regina* et *Calgary*.

On peut dire que la marine a saupoudré le Québec d'installations navales au XX^e siècle. En 1939, consciente de l'importance du Saint-Laurent en tant qu'artère commerciale, la marine créa des centres de contrôle de la navigation commerciale à Québec et à Montréal. Ceux-ci formaient une partie des organisations des Commandants de la marine dans ces villes et se concentraient sur la sécurité de la navigation. Un autre centre de contrôle de la navigation commerciale fut ouvert en 1942 sur l'île du Bic, une zone de rassemblement des convois près de Rimouski. Cette même année, la marine construisit à Rimouski une base d'entretien de l'ASDIC (sonar), le dispositif de détection sous-marine très secret qu'elle utilisait pour repérer les sous-marins ennemis. Rimouski devint également en 1944 le site du tout nouvel Institut maritime du ministère des Transports, un centre d'instruction pour les marins civils. À partir de 1940, la marine mena à partir d'un quartier général à Rivière-du-Loup des patrouilles de l'Île-aux-Coudres, dans Charlevoix, à la pointe occidentale de l'île d'Anticosti. La flottille était composée des navires *Ambler*, *Anna Mildred*, *Cleopatra* et *Eileen*. En 1941, la MRC ouvrit un centre d'instruction pour les navires marchands dotés d'un système défensif (DEMS) à l'hôtel Place Viger, à Montréal.³ C'était l'une des plus grandes écoles de ce type de l'Empire britannique et elle demeura en activité jusqu'à la fin de la guerre. La même année, alors qu'elle vivait une expansion phénoménale, la marine mit sur pied une essentielle école des communications à Saint-Hyacinthe. Il s'agissait d'un établissement d'envergure :

À son apogée, sa population étudiante atteignait près de 2 600 personnes; au cours de ses presque cinq ans d'existence le St. Hyacinthe a formé 9 600 marins,



“Wrens” (*Service féminin de la Marine royale du Canada*) et officiers de transmissions dans toutes les facettes des communications navales. À l’époque, le St. Hyacinthe était reconnu comme étant la plus grande école de transmissions de l’Empire britannique.⁴

L’école ferma en 1946. Le seul témoignage physique de cette période si riche en histoire et marquée par un tel bouleversement est l’avenue de la Marine, près des anciennes installations navales de la ville de Saint-Hyacinthe.

Les guerres ont toujours incité le lancement de nouvelles initiatives. En 1941–1942, la marine construisit la base navale de Gaspé, le NCSM *Fort Ramsay*, pour garder les entrées du golfe du Saint-Laurent et du fleuve lui-même. Elle y installa une station de contrôle de démagnétisation pour détecter les anomalies électriques des navires qui entraient dans le port de Québec ou en sortaient. La base était à l’origine dotée de quatre yachts armés : les NCSM *Racoon*, *Reindeer*, *Lynx* et *Vison*; le *Racoon* fut perdu corps et biens, coulé par le sous-marin allemand *U-165* près de l’île d’Anticosti.⁵ Au total, cette force d’escorte du Golfe fut composée de 19 navires : 7 corvettes, 5 dragueurs de mines *Bangor*, 6 vedettes *Fairmile* et un unique yacht armé. Avant sa fermeture à la fin de la guerre, plus de 2 000 hommes y furent affectés. La guerre au large du Québec était caractérisée par des opérations d’escorte de convois, par la circulation de navires marchands de haute mer alliés lourdement chargés et par la lutte anti-sous-marin. Et ce ne sont là que quelques exemples de ce qui se passait au Québec en matière maritime et navale.

Cependant, aucun événement naval n’a eu plus d’impact sur l’imaginaire québécois que la bataille du Saint-Laurent de 1942. En effet, quand, perçant les défenses, les sous-marins



Avec permission, Accueil Port Québec, VL2008-0108-121.

Un siècle plus tard, des navires canadiens, français, américain, britannique et irlandais rassemblés pour le Rendez-vous naval de Québec en mai 2008 au Vieux-Port, le long du complexe riverain de la Basse-ville où se trouvent le Quartier général de la Réserve navale, l’École navale des Forces canadiennes Québec et l’actuel NCSM *Montcalm*.

allemands arrivèrent à moins de 250 kilomètres de Québec, la population se rendit compte que la guerre était bel et bien rendue au Canada. À portée de canon des côtes gaspésiennes, les *U-boot* coulèrent navires de guerre et navires marchands; les riverains pouvaient voir les corps des naufragés échoués sur la plage. Les manchettes des journaux français comme anglais crièrent la saisissante vérité : le Saint-Laurent était devenu un champ de bataille naval. Après cela, personne ne pouvait avoir de doute sur le fait que le Québec était bien une province maritime, l'ennemi ayant frappé au cœur même de son territoire. Mais, fait remarquable, ce souvenir s'évanouit rapidement. Les événements de cette période avaient en grande partie été oubliés avant d'être ravivés au milieu des années 1980 par des livres et des monographies, puis par des expositions dans des musées à Rimouski et à Québec, enfin par un colloque historique commémoratif à Rimouski en 2003, coparrainé par ces mêmes musées.⁶

Si les Québécois ont oublié les événements maritimes marquants qui se sont déroulés dans leurs propres eaux, ils ont aussi oublié une belle victoire sportive de la marine : le jour de 1944 où une équipe de la Réserve navale remporta la Coupe Grey. Si la Ligue canadienne de football est aujourd'hui réservée aux équipes professionnelles, ce n'était pas le cas dans les années 1940. À cette époque, elle était régie par la *Canadian Rugby Football Union* (CRFU) et plusieurs de ses joueurs étaient des amateurs. De même, il était alors beaucoup plus facile qu'aujourd'hui de fonder une équipe, d'adhérer à une association de football et de participer à un championnat. Or, pendant la Deuxième Guerre mondiale, comme beaucoup de joueurs servaient dans les forces armées et n'étaient donc plus disponibles, plusieurs équipes de la CRFU se retirèrent temporairement de la compétition. Mais en 1944, des marins des NCSM *Donnacona* et *St. Hyacinthe* formèrent une équipe de circonstance qu'ils nommèrent le « Donnacona-St. Hyacinthe Combine », mieux connue sous le nom de « the Combines ». Aidés par les circonstances et par le destin, *the Combines* se retrouva par défaut en finale face au *Flying Wildcats* d'Hamilton, une équipe civile. (Les Québécois avaient subi une défaite sans équivoque de 12 à 1 en demi-finale face aux *Toronto Navy Bulldogs*, mais comme les *Bulldogs* ne faisaient pas partie de la CRFU, ils ne pouvaient passer au tour suivant.) C'est ainsi que, malgré l'évidente supériorité des *Flying Wildcats*, les marins des *Combines* l'emportèrent 7 à 6, une victoire qui fut qualifiée de miraculeuse par le monde du football. L'inscription sur la Coupe Grey pour l'année 1944 dit « Montreal Navy », un témoignage des efforts des marins de la RVMRC. Ce succès fut pratiquement oublié, même au *Donnacona*, l'unité victorieuse. Cependant, à l'occasion de son 50^e anniversaire, cette division de la Réserve navale fit venir la Coupe pour rétablir le lien avec son histoire. En 1995, 51 ans après la victoire de 1944, l'équipe fut intronisée au Temple de la renommée des sports des Forces canadiennes.

Pendant ce temps, motivée par la guerre froide et par la guerre de Corée durant les années 1950, la marine entreprit sa plus importante expansion en temps de paix.⁷ Elle décida d'ouvrir une école de logistique navale au NCSM *Hochelaga*, le gros dépôt d'approvisionnement naval de LaSalle, en banlieue de Montréal. Fondé le 1^{er} octobre 1955, le *Hochelaga* « ... avait une double fonction : l'entreposage de toute la gamme de provisions navales, expédiées sur demande aux autres établissements navals, et la provision des installations de formation pour la branche de l'Approvisionnement et de l'Administration de la MRC. En



Avec permission, NCSM Montcalm, CFM 2008.

La Réserve navale a créé en 1992 un groupe de reconstitution historique des compagnies franches de la Marine.

plus de centaines de marins, en poste ou inscrits à des cours, la base employait quelque 550 civils.⁸ »

Cependant, la réduction des Forces canadiennes à la fin des années 1960 et l'unification des forces armées en 1968 marquèrent la fin du NCSM *Hochelaga*.⁹ L'instruction à la logistique passa sous le giron interarmées à l'École d'administration et de logistique des Forces canadiennes, située sur la Base des Forces canadiennes Borden. L'*Hochelaga* ferma en 1970 et le terrain fut vendu à une entreprise de camionnage.

Mais si nous étudions l'histoire maritime et navale depuis la fondation de la Marine royale du Canada en 1910, un phénomène frappant saute aux yeux : bien que la présence navale au Québec soit bien plus importante que ce qu'on pense, la présence francophone dans la marine canadienne a été infime jusque dans les années 1980. La vision du fondateur de la Réserve navale en 1923, le Commodore Walter Hose, était celle d'une force de réserve nationale. Malgré cela, il est intéressant de noter que nous avons peu de preuves que cette vision prévoyait une place pour les Canadiens d'expression française. Néanmoins, Hose avait décidé de sauver la marine de force régulière du Canada de l'effondrement financier en créant un réseau de divisions de Réserve navale dans les grandes villes du pays, dont deux au Québec : Montréal et Québec.¹⁰ Bien que modeste, la mise sur pied à Québec d'une nouvelle unité, symboliquement baptisée *Montcalm* du nom du général français qui avait affronté les Anglais du général Wolfe sur les Plaines d'Abraham, assura qu'il y aurait au moins un endroit où le français serait la langue dominante. Comme un auteur l'a récemment affirmé : « [...] la création du *Montcalm* représente le retour, quoiqu'un peu timide à ses débuts, d'une marine à caractère français dans l'ancienne capitale française de

l'Amérique septentrionale¹¹ ». Son utilisation de l'expression à caractère français est révélatrice. En effet, pendant plusieurs décennies, la capitale québécoise sera le seul endroit dans la marine où le français sera la langue de tous les jours. Ailleurs, la réalité était tout autre. Les Canadiens d'expression française désirant faire carrière dans la Marine devaient relever un double défi : apprendre leur métier naval et apprendre l'anglais. Et ceux qui y parvenaient se retrouvaient aux prises avec un troisième problème : l'assimilation. Ce phénomène se vérifie encore aujourd'hui.

En 1980, arrivant à la Base des Forces canadiennes Halifax à titre de coordonnateur aux langues officielles, j'ai appris que 14 pour cent de tout le personnel de la base était francophone. Mais en fait, quelle sorte de francophones étaient-ils? Après s'être évertués à apprendre l'anglais, la plupart d'entre eux avaient littéralement dit adieu au français et avaient adopté la langue dominante, l'anglais. La plupart avaient épousé des anglophones unilingues et leurs enfants ne parlaient pas français. Ces Québécois francophones étaient tout simplement passés à autre chose. Mes tentatives pour offrir des options bilingues officielles, bien que bien intentionnées, ne reçurent qu'un accueil plutôt tiède. Un matelot-chef québécois qui avait déjà appris à fonctionner en anglais dans sa communauté, par exemple, se montra peu intéressé de savoir qu'il avait le droit de remplir sa déclaration de revenus en français, ou encore de parler avec un commis francophone au bureau des immatriculations. Comme bon nombre de francophones hors Québec, il était devenu indifférent envers la langue française. D'ailleurs, un nombre important d'anglophones y étaient hostiles. Cela veut-il dire que, pour le francophone québécois, hors du Québec, point de salut? Fondamentalement, oui. On ne peut oublier le fait que, même dans une ville théoriquement bilingue comme Ottawa, les services du chef d'état-major de la Force maritime ne fonctionnent qu'en anglais.¹²

Comme la plupart des institutions fédérales avant la *Loi sur les langues officielles* de 1969, le monde militaire reflétait de façon disproportionnée la majorité anglo-saxonne du Canada. Les unités opérationnelles de la Marine royale du Canada étaient basées à Halifax et à Esquimalt, où l'influence britannique était particulièrement prononcée. Le caractère

« anglais » de la MRC n'offrait que peu d'espoir ou d'encouragement aux Canadiens de langue française. Tous ses navires, toutes ses bases et unités fonctionnaient en anglais seulement. En 1941, dans le but d'intégrer les francophones unilingues dans une Marine qui n'admettait que la langue anglaise, la MRC mit sur pied un programme d'instruction de l'anglais au NCSM *Montcalm*, à Québec, avec peu de succès, cependant. La marine s'aperçut sans doute rapidement que Québec, où le français prédominait, n'était pas la meilleure place pour améliorer son anglais. Le programme fut transféré à la division de la Réserve le NCSM *Prevost* à London (Ontario).¹³

Mais avec le temps, les Québécois s'enrôlèrent en nombre croissant. Quelques-uns atteignirent même les sommets de la hiérarchie et obtinrent le grade de contre-amiral : V. G. Brodeur (1942), M. J. R. O. Cossette (1945), J.-Y. Forcier (2003), J. J. Gauvin (2004),



Avec permission, NCSM *Montcalm*.

Louis-Joseph-Maurice Gauvreau, qui entra dans la MRC à l'âge de 15 ans en 1910, fut le premier officier canadien-français à commander un navire de guerre de la Royal Navy (le HMS *Truant* en 1918, à la fin de la Première Guerre mondiale). Pendant la Deuxième Guerre mondiale, il servit comme Commandant de la Marine à Québec.



Avec permission, NCSM Montcalm.

L'équipe de hockey de la Réserve de volontaires de la Marine royale du Canada de 1926-27 était surtout composée de membres de la demi-compagnie de Québec. De gauche à droite, au dernier rang : Lucien Martel (défenseur), Lorenzo Simard (défenseur), Paul S. Laberge (défenseur), Rémi Bouchard (ailier droit), Noël Pelletier (arbitre); rang du milieu : Léo Demers (attaquant), F. Arthur Price (gardien), Robert Larochelle (capitaine, centre); au premier rang : Albert Lepage (attaquant), Henri Dumas (ailier gauche).

R. Girouard (2005) et D. Rouleau (2007); (on aura noté l'important l'écart de 58 ans séparant Cossette de Forcier). En 2005, le profil de la Réserve navale avait également changé, car sur ses 3 850 membres, au moins le quart étaient Québécois. Pourtant, de tous les réservistes qui sont arrivés aux postes les plus élevés, conseiller principal de la Réserve navale (CPRN) et commandant de la Réserve navale, un seul — Jean-Claude Michaud — était francophone.

Lorsque le gouvernement de Pierre Trudeau prit le pouvoir, il demanda à la marine d'essayer de créer un environnement opérationnel symbolique dans lequel les francophones pourraient travailler dans leur langue. En 1968, celle-ci désigna le destroyer NCSM *Ottawa*, basé à Halifax, navire francophone.¹⁴ Il fut remplacé dans ce rôle cinq ans plus tard par le NCSM *Skeena*. La marine tenta d'assembler un noyau de francophones sur un deuxième navire (le NCSM *Algonquin*), mais se rendit vite compte qu'elle ne disposait pas d'un effectif suffisant pour constituer un équipage sur les deux bâtiments en même temps.

C'est à ce moment que la Réserve navale entra en jeu. Vers la fin des années 1990, elle fut liée à une nouvelle classe de vaisseaux, les navires de défense côtière, appelés en anglais les *Maritime Coastal Defence Vessels*. On espérait qu'elle pourrait aider à former un équipage francophone, puisqu'elle était composée pour près d'un quart de Québécois, sur au moins un de ces bâtiments. Mais pour de nombreuses raisons, cela s'avéra impossible. De fait, même en 2008, la proportion de francophones à bord du navire désigné « français » — la frégate de patrouille le NCSM *Ville de Québec* — dépassait à peine les 65 pour cent.

Ce n'est qu'à la fin des années 1980 que l'appellation française NCSM (Navire canadien de Sa Majesté) acquit le même statut officiel que son équivalent anglais, HMCS

(Her/His Majesty's Canadian Ship) et les analyses montrent qu'il y avait alors proportionnellement un taux d'attrition bien plus élevé chez les marins francophones que chez leurs compatriotes anglophones.¹⁵ On ne pouvait nier la réalité démographique et, comme la présence du Québec *dans la marine* posait toujours problème, on se demanda alors si on ne devrait pas inverser la question : pourrait-on accroître la présence navale *au Québec*?

Bien sûr, depuis sa fondation 1923, la Réserve avait formé des réservistes de Montréal et de Québec. En 1941, l'unité appelée RVMRC Québec fut rebaptisée division de la Réserve navale NCSM *Montcalm*. En 1943, les divisions de Montréal les NCSM *Cartier* et *Montréal* fusionnèrent pour former le NCSM *Donnacona*. Alors que les compressions budgétaires draconiennes de 1964 obligèrent la marine à fermer cinq divisions de la Réserve navale (les NCSM *Chatham*, *Nonsuch*, *Queen*, *Prevost* et *Queen Charlotte*) au Canada anglais, le Québec — qui de toute façon n'avait que deux divisions — fut épargné.

Même si ces unités ne constituaient encore qu'une faible présence au Québec, les demi-compagnies — qui allaient être rebaptisées NCSM *Donnacona* et NCSM *Montcalm* — s'impliquaient avec enthousiasme dans leurs villes respectives. Comme les divisions de la Réserve ailleurs au Canada, toutes deux jouaient un rôle social important. Leurs officiers étaient des professionnels ou des gens d'affaires qui frayaient avec l'élite sociale de leur ville, quand ils n'en faisaient pas eux-mêmes partie. À Montréal, le bal naval annuel du *Donnacona* — qui s'est donné jusqu'à la fin des années 1960 — était couvert dans les pages *Société* des quotidiens de la ville (qui étaient toutefois principalement anglophones). De grands dignitaires y participaient fréquemment et il attira en 1948 non seulement le gouverneur général du Canada, mais aussi le ministre de la Défense nationale et le chef d'état-major de la Marine.¹⁶

Un des officiers de l'unité, le Capitaine de vaisseau Allan Ross Webster, siégea même à la Chambre des communes comme député conservateur tout en étant commandant de l'unité (1956–1958). Pourtant, malgré le travail réalisé par ces divisions, la présence navale au Québec continuait à passer relativement inaperçue.

Pendant sa rapide expansion dans les années 1950, la marine établit un escadron aéronaval à Québec, l'un des cinq de la Réserve navale qui volaient sur des avions Harvard. L'escadron VC 923 eut une courte existence, de juin 1955 à mars 1959. En 1952 également, la MRC mit sur pied un centre de recrutement naval à Québec afin d'enrôler davantage de Québécois. Baptisé NCSM *D'Iberville*, du nom du Français victorieux de navires britanniques dans la baie d'Hudson en 1689, il était situé dans un édifice annexé à celui qui abritait la division de la Réserve le NCSM *Montcalm*. Ce centre de recrutement demeura en activité de 1952 à 1962. Cependant, toutes les autres unités navales au Québec — les NCSM *Donnacona*, *Hochelaga* et *St. Hyacinthe* — étaient en fait des unités unilingues anglaises. Le NCSM *Donnacona* de Montréal reflétait d'ailleurs de manière disproportionnée l'influence



Victor-Gabriel Brodeur fut le premier Québécois francophone à atteindre le grade de contre-amiral.

Fils du premier ministre de la Marine, il fut parmi les premiers aspirants de marine à être formés à bord du CGS *Canada* (voir chapitre 1) et, à titre d'officier d'état-major de Walter Hose, fut responsable de la mise sur pied la Réserve navale en 1923.



de la minorité anglophone de la métropole. Le français était loin d'être reconnu et ce n'est qu'à la fin des années 1980 que le *Donnacona* devint majoritairement francophone.

Mais un vent nouveau s'était alors mis à souffler. J'étais jeune lieutenant affecté au Quartier général du Commandement maritime à Halifax dans les années 1980. Mes supérieurs me demandèrent un jour d'étudier les plans et les installations du port de Québec, afin de déterminer s'il serait possible d'y affecter en permanence un escadron de destroyers. C'était la première fois que j'entendais parler d'une toute nouvelle initiative appelée « Présence navale au Québec ». Au premier abord, une telle tâche pouvait sembler compliquée. Mais elle était en réalité très simple : il n'y avait ni quai, ni grue, ni brise-glace pour l'hiver, etc. Bref, il n'y avait aucune infrastructure de soutien. Mais avec de l'argent, conclus-je, presque tout était possible. Toutefois, le fait demeurait qu'Halifax, avec son vaste port naturel ouvert sur l'océan Atlantique, était un emplacement bien plus logique que n'importe quelle ville du Québec : c'était la réalité géographique et économique crue. Il était plus intelligent et plus économique de baser les principales unités opérationnelles de la marine en Nouvelle-Écosse qu'au Québec. L'idée d'un escadron au Québec fut ainsi définitivement reléguée aux oubliettes.

Alors, que pouvait-on faire pour que les Canadiens francophones se sentent plus chez eux dans leur marine? La solution demandait de regarder au-delà des navires, étudiant les installations à terre. Ce n'est qu'au début des années 1980 qu'un réel effort fut fait pour accroître la présence navale au Québec francophone. Gilles Lamontagne, ancien maire de Québec et alors ministre de la Défense nationale sous Pierre Trudeau, fut l'architecte d'un programme appelé « Présence navale au Québec », ou PNAQ. Ce plan en trois volets prit un peu plus de douze ans pour devenir réalité. La première phase consistait à déménager le Quartier général de la Réserve navale d'Halifax à Québec en 1984. La seconde était la création de quatre nouvelles divisions de la Réserve navale à Chicoutimi (aujourd'hui Saguenay), Rimouski, Sept-Îles et Trois-Rivières. Enfin, durant la troisième, on établirait une école navale à Québec.¹⁷ Celle-ci, semblable à celles d'Halifax et d'Esquimalt, formerait dans leur propre langue les marins francophones pour la Force régulière et pour la Réserve.

Ce plan fut mené à bien, malgré que monsieur Lamontagne se soit retiré de la vie politique active en 1984. À l'automne de cette année-là, le Canada élut un gouvernement conservateur dirigé par Brian Mulroney. Soucieux d'assurer les percées réalisées au Québec, les Conservateurs poursuivirent l'initiative de Gilles Lamontagne, particulièrement au cours des dernières années de leur second mandat, alors que Marcel Masse était ministre de la Défense. En 1984, le Quartier général de la Réserve navale fut donc effectivement transféré d'Halifax à Québec. En 1986, la marine ouvrit une nouvelle division au Québec, le NCSM *Champlain* à Chicoutimi. Cette division fut suivie en 1987 par les NCSM *D'Iberville* à



Ministère de la Défense nationale CN-6385.

Vedettes Fairmile au NCSM *Fort Ramsay*, au printemps 1945.



Membres anciens membres de
la Réserve navale rassemblés
pour la mise en service du NCSM
Champlain à Chicoutimi, le
15 août 1986.

sociale et les besoins opérationnels de la marine canadienne. L'historien Marc Milner nota : « En fait, la décision de déménager le Quartier général de la Réserve navale à Québec était politique : la marine devait se doter d'une base où les francophones pourraient vivre et travailler en milieu français.²⁰ » C'était certes une décision politique, mais c'était aussi la bonne décision à prendre dans les circonstances. S'exprimant sur la Présence navale au Québec, Gilles Lamontagne explique :

J'avais deux buts : d'abord, faire en sorte que nos marins québécois aient une place dans la marine qui leur appartiendrait; ensuite, intégrer des anglophones avec leurs confrères et consœurs francophones dans un milieu français. C'était bon pour le moral et c'était bon pour l'unité canadienne. De toute ma carrière, la création d'une vraie présence navale au Québec est une des réalisations dont je suis le plus fier.²¹

En 1992, le ministre de la Défense nationale, Marcel Masse, annonça en conférence de presse qu'une septième division de la Réserve navale, le NCSM *Salaberry*, serait fondée à Salaberry-de-Valleyfield (que ses résidents appellent tout simplement Valleyfield), en Montérégie, à une heure de Montréal.²² Dans l'attente d'un emplacement permanent pour leur division, le nouveau commandant et son équipe (il n'y avait pas encore d'équipage) accrochèrent le pavillon naval dans des bureaux aménagés dans un centre commercial. De nombreux observateurs ont dû trouver surprenante la création de cette division. J'étais alors commandant du NCSM *Donnacona*, au centre-ville de Montréal, et je me demandais bien comment une petite communauté sans université pourrait soutenir une nouvelle unité navale.

Quiconque était au fait des démarches entourant la mise sur pied d'une nouvelle division de la Réserve aurait su que la route serait ardue. L'expérience des années 1980 avec les NCSM *Champlain*, *D'Iberville*, *Radisson* et *Jolliet* était la démonstration éloquentes qu'une



division ne se dote pas d'une infrastructure du jour au lendemain. L'exemple du *Jolliet*, à Sept-Îles, est particulièrement révélateur. Les divisions de la Réserve navale comptent habituellement de nombreux étudiants au sein de leur effectif — matelots et officiers confondus. Une division comme le *Jolliet*, située dans une petite ville ne possédant pas d'université, est donc particulièrement désavantagée : les jeunes partent faire leurs études ailleurs et, en général, ne reviennent pas. Tout est donc toujours à recommencer sur le plan de la gestion, pour les officiers marinières comme pour les officiers. Idéalement, les équipes de commandement des divisions proviennent des effectifs internes de l'unité, donc de la population de la ville. Les membres avancent généralement dans la hiérarchie à mesure qu'ils acquièrent de l'expérience. Mais la réalité est souvent tout autre et le *Jolliet* a dû « importer » tous ses commandants de l'extérieur. Or Valleyfield, bien qu'elle soit située plus près d'une grande ville (et que sa population soit de 10 000 habitants supérieure à celle de Sept-Îles), n'avait pas non plus d'université et on voyait mal comment la région pourrait soutenir une division de la Réserve navale. Ces faits n'échappèrent pas aux dirigeants de la Réserve navale et c'est avec soulagement qu'ils ont accueilli un an plus tard, la nouvelle qu'à la suite de compressions budgétaires du gouvernement fédéral, le NCSM *Salaberry* ne verrait pas le jour. Le *Salaberry* était mort-né et il n'y aurait pas de septième division québécoise de la Réserve navale.²³

Dans le Québec d'aujourd'hui, marine est synonyme de Réserve navale. Depuis la fermeture du *Hochelaga* en 1970, la présence navale dans la province s'est presque exclusivement résumée aux réservistes. Comme nous l'avons vu, ceux-ci sont à présent rassemblés dans

Jean-Claude Michaud fut le premier — et à ce jour le seul — francophone à atteindre le grade de commodore dans la Réserve navale. On le voit ici, en tant que premier commandant de la Formation, accueillir le Très Honorable Jean Chrétien, premier ministre du Canada, lors de l'inauguration officielle du Complexe naval de la Pointe-à-Carcy, le 15 mai 1995.



La Musique de la Réserve navale du NCSM *Montcalm* à l'ouverture du prestigieux Championnat de football de Sport interuniversitaire canadien, la Coupe Vanier. La partie se déroulait pour la première fois au stade du PEPS de l'Université Laval, à Québec, le 28 novembre 2009.



Ministère de la Défense nationale VL2009-0238-04

six divisions de la Réserve navale, à l'École navale et au Quartier général de la Réserve navale. Cependant, le Quartier général dessert tout le Canada. Pour cette raison — caractéristique frappante dans une ville francophone à 97 pour cent —, il emploie un fort (trop fort, diront certains) contingent d'anglophones incapables de parler français.

Quiconque traite avec la marine au Québec traite nécessairement avec la Réserve navale, et les autorités furent forcées d'en prendre conscience à la suite de la Transformation des Forces canadiennes en 2005. Pendant la planification, le général qui commandait depuis Montréal la Force opérationnelle interarmées régionale réalisa rapidement que les unités navales sur son territoire ne lui appartenaient pas, mais qu'elles appartenaient en fait au Quartier général de la Réserve navale, qui relève directement du chef d'état-major de la Force maritime. En cas de crise ou de désastre au Québec, la Force opérationnelle interarmées doit collaborer avec la Réserve navale.

En pratique, il n'y a pas d'autre marine au Québec aujourd'hui. La Force régulière se concentre sur les côtes Est et Ouest, là où sont situées ses capacités stratégiques. Ce fait est bien assimilé, et le commandant de la marine donne à la Réserve navale carte blanche pour discuter avec l'Armée de terre au Québec, tout comme en Ontario et dans les Prairies. Ce n'est d'ailleurs pas surprenant, puisqu'au cours des quinze dernières années, la Réserve navale a fait des pas de géant sur la voie de la professionnalisation. Notre défi pour l'avenir est de faire encore mieux sentir la « présence navale au Québec ».

Notes

1. En plus des travaux cités dans les notes ci-dessous, le présent chapitre s'appuie sur des entrevues menées par l'auteur avec les personnes suivantes : Serge Bernier, directeur —



- Histoire et patrimoine, ministère de la Défense nationale, 4 juillet 2008, André Kirouac, directeur, Musée naval de Québec, 16 juin 2008, Gilles Lamontagne, PC, lieutenant-gouverneur du Québec (1984–1990), ministre de la Défense nationale (1980–1984) et maire de Québec (1965–1977), 7 juillet 2008. L'auteur se fonde également sur sa propre expérience.
2. Michael L. Hadley et Roger Sarty, *Tin-Pots and Pirate Ships: Canadian Naval Forces & German Sea Raiders 1880–1918*, Montréal et Kingston, McGill-Queen's University Press, 1991, 99–100, 120–21, 127–28 et 141–42.
 3. Gilbert Norman Tucker, *The Naval Service of Canada: Its Official History*, vol. II, Ottawa, King's Printer, 1952, 149-150.
 4. « St. Hyacinthe Remembered », dans *Trident*, journal du Commandement maritime, 26 mars 1986. Sur Internet au jproc.ca/rrp/st_hyacinthe.html.
 5. Michael L. Hadley, *U-boats against Canada: German Submarines in Canadian Waters*, Kingston et Montréal, McGill-Queen's University Press, 1985, 117–18.
 6. *Ibid.*; James W. Essex, *Victory in the St. Lawrence: Canada's Unknown War*, Erin, Ontario, The Boston Mills Press, 1984; Alec Douglas, Roger Sarty et Michael Whitby, *No Higher Purpose: The Official Operational History of the Royal Canadian Navy in the Second World War, 1939–1943*, vol. II, partie 1, St. Catharine's, Vanwell Publishing Limited, 2002. Un mémoire populaire rédigé en français a récemment consacré une dizaine de pages aux événements. Voir Jean-Louis Morgan et Linda Sinclair, *Ne tirez pas!*, Montréal, L'Archipel, 2008.
 7. Pour une bonne description de l'expansion de la MRC dans les années 1950, voir Marc Milner, *Canada's Navy: The First Century*, Toronto, Buffalo, London, University of Toronto Press, 1999, 199–220.
 8. Keith Glashan, *Montreal's Navy: Stories of HMCS Donnacona and its predecessors*, manuscrit non publié, Montréal, 1985, 55.
 9. Pour une bonne introduction à la branche de la logistique dans la Marine, voir Mark B. Watson, *Sea Logistics: Keeping the Navy Ready Aye Ready*, St. Catharines, Vanwell Publishing Limited, 2004.
 10. Voir William Glover, « Commodore Walter Hose: Ordinary Officer, Extraordinary Endeavour », dans *The Admirals: Canada's Senior Naval Leadership in the Twentieth Century*, Toronto, Dundurn Press, 2006, éd. Michael Whitby, Richard Gimblett et Peter Haydon, 56–68.
 11. Christian Hébert, *NCSM MONTCALM: Le français dans la Marine canadienne 1923–2008*, Sillery, Les Éditions du Septentrion, 2008, 29.
 12. Par exemple, le chef d'état-major adjoint de la Force maritime publie régulièrement un document électronique interne intitulé *This Week in Ottawa*, qui relate les activités pouvant intéresser les gestionnaires supérieurs de la communauté navale. Aucune version française n'est offerte ou envisagée.
 13. Tucker, *The Naval Service of Canada* (II), p. 277.
 14. Serge Bernier, « HMCS Ottawa III: The Navy's First French-Language Unit », dans *A Nation's Navy: In Quest of Canadian Naval Identity*, Montreal and Kingston, McGill-Queen's University Press, 1996, éd. Michael L. Hadley, Rob Huebert et Fred Crickard, 310–22.
 15. Pour une excellente source, voir Serge Bernier et Jean Pariseau, *Les Canadiens français et le bilinguisme dans les Forces armées canadiennes, Tome II, 1969–1987 : Langues officielles : la volonté gouvernementale et la réponse de la Défense nationale*, Ottawa, ministère des Approvisionnements et Services, 1991.

16. Glashan, *Montreal's Navy*, 40.
17. À l'origine, la troisième phase consistait à déménager un escadron de destroyers d'Halifax à Québec. Quand cette option fut abandonnée, elle fut remplacée par l'établissement de l'École navale.
18. L'année suivante, en 1993, la fonction fut transformée d'un poste de conseiller à un poste de commandement, au même titre que les postes de commandant des Forces maritimes de l'Atlantique et de commandant des Forces maritimes du Pacifique.
19. Le Manège militaire fut détruit au cours d'un incendie dans la nuit du 4 au 5 avril 2008.
20. Milner, *Canada's Navy*, p. 285.
21. Gilles Lamontagne, entrevue avec l'auteur, 7 juillet 2008.
22. Le ministre était accompagné à la conférence par le Capitaine de vaisseau Pierre Yans (commandant des divisions de la Réserve navale) et par l'auteur.
23. En 2006 et 2007, la Réserve navale a étudié la possibilité de réactiver le NCSM *Chatham*, à Prince Rupert (Colombie-Britannique), qu'on avait fermé en 1964. Cette fois-ci, heureusement, on envisagea la question sur le plan pratique plutôt que politique. La faiblesse de la population de Prince Rupert, combinée à l'absence d'établissement postsecondaire (Sept-Îles et Valleyfield ont tout de même chacune un cégep), a rapidement poussé les analystes à conclure qu'une division de la Réserve navale dans cette communauté n'était pas — et ne serait probablement jamais — économique.

« Mon cher amiral, en fait, c'est possible » : Réflexion sur le marin-citoyen



Fraser M. McKee

Cette chronique sur les vaillants volontaires navals du Canada, s'ouvre sur deux citations éloquentes, une tout à fait à propos, l'autre entièrement fautive. « Il n'y a rien — absolument rien — de plus agréable que de simplement faire du bateau » pouvons-nous lire en introduction, puis le « Mon cher Hose ... c'est impossible » de l'Amiral Kingsmill, au chapitre 1. Si la première souligne la mythologie et l'attrait vivants de la vie de marin, la deuxième sous-estime le véritable potentiel des marins-citoyens dont cet ouvrage raconte l'histoire. Chaque fois qu'ils ont la possibilité chargée de promesse de « faire du bateau », les réservistes navals réussissent encore aujourd'hui — plus que jamais, sauf pendant la Deuxième Guerre mondiale — à s'épanouir dans le service en mer. (On pourrait toujours ergoter et se demander si « faire du bateau » est bien la meilleure façon de traduire leur sens de l'engagement professionnel.) Après près d'un siècle d'existence et d'expérience, ils ont prouvé que l'Amiral Kingsmill avait de beaucoup sous-estimé leur avenir; car l'histoire a montré que c'était en fait possible.

Une autre citation serait tout à fait appropriée pour l'étude de ce livre. Dans son récent *Champlain's Dream* (2008), une « brique » sur le réserviste naval français qu'était Samuel de Champlain, David Hackett Fischer pose les questions suivantes : « Qui était-il? D'où venait-il? Qu'a-t-il fait? Quelle influence a-t-il eue? Pourquoi devrions-nous nous intéresser à lui? » Si nous remplaçons « il » et « lui » par « ils ou elles » et « eux ou elles », ces questions

Une équipe de pièce de la RNRVC effectue l'exercice au canon de 12 livres pendant la Première Guerre mondiale.



Ministère de la Défense nationale PMRI 73-083.

Le premier contingent de la demi-compagnie de Hamilton de la RVMRC à se rendre sur la côte pour sa formation, en 1923.



Ministère de la Défense nationale CV-3164.

nous amènent au cœur de cet ouvrage commémoratif sur la Réserve navale et au caractère des hommes et des femmes qui, presque 400 ans plus tard, sont les successeurs directs de Champlain.

Un coup d'œil même superficiel aux différents chapitres de ce livre fournit déjà des réponses à ces questions. Oui, nous devrions nous intéresser à ces hommes et à ces

femmes. Oui, ils ont eu une réelle influence (pour reprendre le terme d'Ian Holloway, ils étaient et sont toujours « pertinents »). En des temps de grave danger, ils formaient plus des trois quarts de la Marine du Canada et, grâce à l'enseignement et au leadership des « réguliers » de la MRC, ils furent la puissance de la marine. Fait important, ils venaient — et viennent encore — de villes, de villages et de régions rurales s'étendant de la côte Est de Terre-Neuve à la côte Ouest de l'île de Vancouver. Et le présent ouvrage est entièrement consacré à raconter qui ils étaient.

Depuis ses débuts extrêmement modestes, presque imperceptibles, en



1913, la Réserve navale et ses membres — les marins-citoyens du titre du présent tome — ont lentement établi une présence nationale. Avec seulement des problèmes occasionnels (et généralement d'intérêt purement local), la Réserve est devenue partie intégrante de l'organisation de défense du Canada, ainsi qu'une ressource locale en cas d'urgence intérieure. Même une lecture rapide des chapitres précédents révèle l'étendue du dévouement personnel envers un idéal. Au déclenchement de deux grandes guerres, les rangs d'une poignée de volontaires pratiquement non rémunérés ont pris une expansion énorme pour devenir une force sur laquelle il fallait compter. Ils ont formé le principal élément de la « Marine » de tradition populaire, les réguliers leur enseignant les rudiments en quelques semaines ou quelques mois bien insuffisants. Au début, comme nous avons pu le voir, cette instruction était en grande partie une formation en cours d'emploi. La paix revenue, ces volontaires qui passaient souvent inaperçus persévèrent « contre vents et marées », comme on dit. Leur travail fut rarement apprécié à sa juste valeur, tant par leur gouvernement que par la population dans son ensemble. Pour paraphraser la devise de l'Aviation royale du Canada, *Per ardua ad astra*, on pourrait dire que pour la Réserve navale, ce fut *Per ardua a mare*, à travers les embûches, jusqu'à l'océan.

Le Canada est bordé par trois océans : deux côtes longues et ouvertes à l'est et à l'ouest et un océan nordique, dont l'immensité et l'ouverture s'accroissent encore avec le recul des glaces. À cela vient s'ajouter la voie maritime du Saint-Laurent, qui traverse le continent sur un tiers de sa longueur, permettant au trafic de haute mer de circuler entre les Grands Lacs et l'océan Atlantique. Il ne devrait y avoir aucun doute que le Canada est une nation maritime. Même si notre flotte marchande n'est pas énorme, notre existence et notre prospérité dépendent grandement de ces océans, que nos biens soient transportés dans des soutes canadiennes ou non. Et il ne devrait y avoir aucun doute non plus que la liberté de circulation en mer dépend de notre présence navale.

Il faut savoir qu'établir une présence navale, ce n'est pas seulement envoyer des navires de combat en mer, c'est aussi convaincre le contribuable que ces navires sont nécessaires. Sinon, le pays est constamment à la merci des autres, que ce soit de pays puissants comme les États-Unis, la Chine, l'Inde et le Japon, ou d'adversaires mineurs dont la capacité et la zone d'influence s'accroissent. Les attaques du 11 septembre à New York ont mis en lumière le fait que des menaces peuvent venir des plus petits pays ou des plus petites factions, et souvent pour des raisons mal comprises.

Et, tout comme au début de la Grande Crise, alors que le Commodore Walter Hose faisait la promotion de sa vision, c'est toujours la Réserve, disséminée dans tout le pays, qui représente la marine dans les villes où elle est présente et qui se porte volontaire, chaque fois que c'est possible, pour un plus grand rôle naval. Les réservistes sont la minime présence



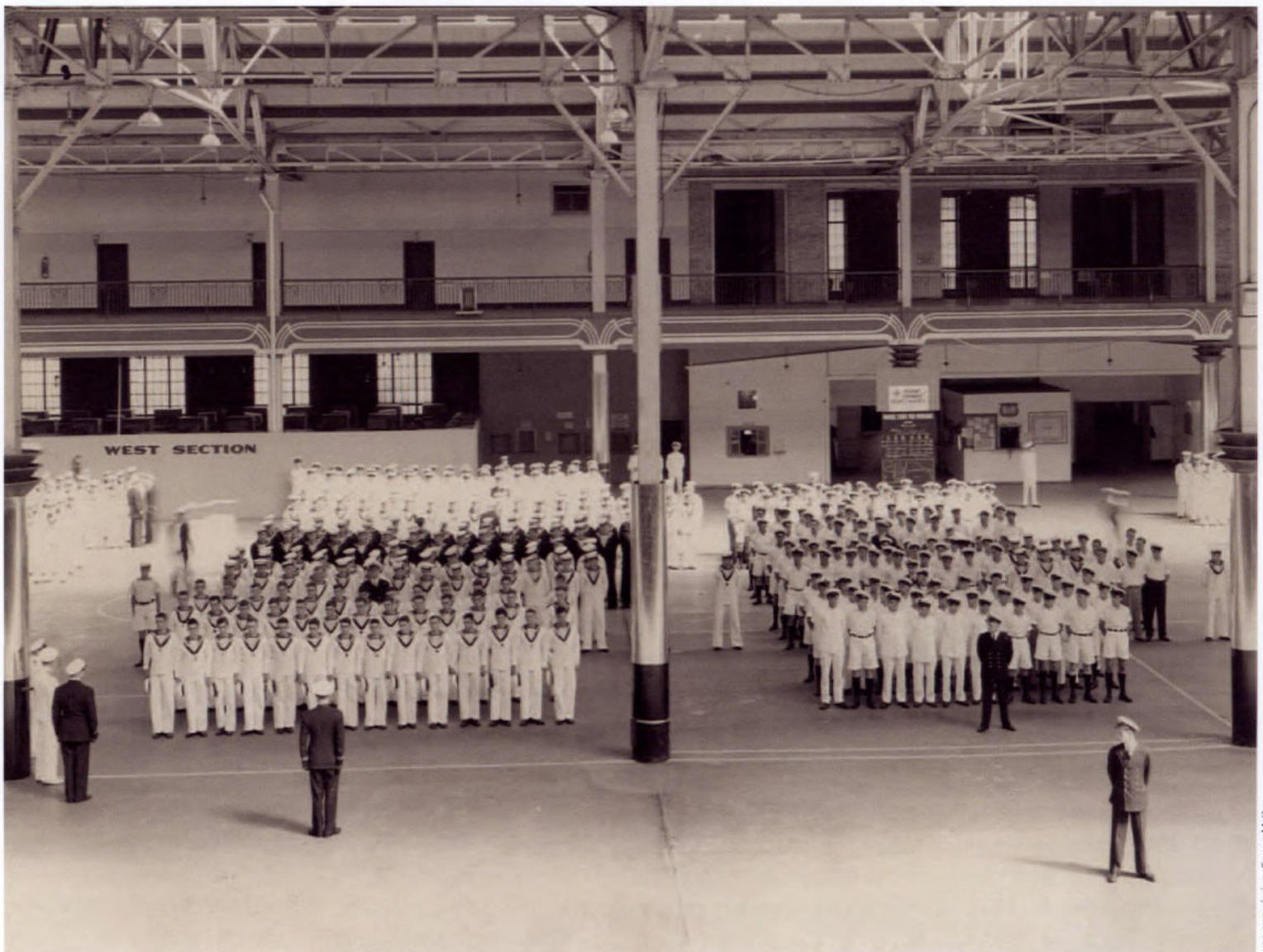
Avec permission, Fraser McKee.

Ce que devrait porter l'officier bien mis de la RVMRC des années 1930 en « grande tenue ». Pas mal pour un courtier en valeurs mobilières, qui devait même en assumer les coûts — le Capitaine de corvette G. W. Sheldon, commandant de la Compagnie de Toronto (plus tard le NCSM *York*), env. 1937.

de la marine loin des côtes. Ils sont l'assurance que la marine pourra remplir ses tâches permanentes : ils font partie de la planification du contrôle naval de la navigation commerciale, de la lutte contre les mines en mer, des communications, du soutien médical et des opérations en mer. Il ne suffit pas de faire la promotion de la marine sur les sites Web du gouvernement. Nous avons toujours besoin de marins-citoyens dans nos localités à terre pour donner de la crédibilité à une présence navale.

Pourtant, ces divisions de la Réserve navale, souvent éloignées des grands centres, ont parfois été mal comprises, y compris par leur gouvernement et, à l'occasion, par leurs propres hauts dirigeants. Au début des années 1960, au plus fort de la guerre froide menaçante, un ordre fut émis voulant que les forces navales locales, tout comme l'Armée de terre, soient prêtes à fournir assistance au pouvoir civil. De nombreux réservistes furent frappés du fait que le gouvernement venait de changer son fusil d'épaule : ils ne devaient plus renforcer la marine en cas d'urgence, mais étaient devenus des fantassins et des secouristes. On choisit des emplacements à l'extérieur des villes où, selon les scénarios officiels, les réservistes navals

Le NCSM *York* défile dans le Pavillon de l'automobile de l'Exposition nationale canadienne en juin 1944.



Avec permission, Fraser McKee.



Septembre 1970 : à la suite du passage à l'uniforme vert lors de l'unification, les officiers mariners du NCSM *York* « confient aux profondeurs » du lac Ontario leurs anciens insignes de grade et de métier de la MRC.



Avec permission, Fraser McKee.

qui auraient « survécu » à une attaque hostile devraient se rendre immédiatement afin de constituer une force de sauvetage au meilleur de leurs capacités. Le plan n'avait à l'évidence rien de naval et, du point de vue de la population locale, les réservistes étaient devenus des fantassins vêtus de bleu. Cette politique eut un sérieux effet sur le recrutement et la conservation du personnel. Si l'infanterie était effectivement ce qu'on attendait surtout d'eux, pourquoi ne pas s'engager directement dans les Calgary Highlanders, Les Voltigeurs de Québec, ou le Queen's Own Rifles? Pendant ce temps, les histoires abondaient des courageux bâtiments garde-barrière prenant la mer par tous les temps, remorquant des navires en détresse dans de violents coups de vent, réussissant à pénétrer dans des ports inconnus en pleine tempête, bref, agissant comme tout marin se doit de faire. Heureusement, les responsables de la politique reconnurent leur erreur de priorité et, bien que ces plans soient demeurés en vigueur, la Réserve fut de nouveau accueillie dans la grande famille navale.

D'autres mesures apparemment innocentes, même des mesures pratiques, donnèrent lieu à la Réserve de soupçonner que les gestionnaires du quartier général de la marine, selon les termes de Kingsmill, « ne comprenaient tout simplement pas ». Le problème était généralement que l'information sur les changements mis en œuvre n'était pas transmise aux échelons inférieurs de la chaîne de commandement. Pendant un temps, le Quartier général de la Réserve navale fut en effet transféré d'Halifax, près du quartier général de la flotte, au NCSM *Patriot*, à Hamilton (Ontario), un lieu fort éloigné de la mer. Il fut par la suite transféré à Québec. C'était avant l'ère des liaisons électroniques et de nombreux commandants d'unités de la Réserve craignirent avoir été écartés et pensèrent qu'ils perdaient

contact avec la force principale. Les commandants de la Réserve habitant près d'Halifax ne pouvaient plus discuter avec leurs homologues au déjeuner, ou lors des « pleureurs » (« Weepers ») du vendredi. Il leur semblait qu'ils ne pourraient plus mettre leurs idées à l'épreuve ou aplanir discrètement les problèmes de façon officieuse, ce qui leur permettait d'éviter de perturber le fonctionnement de l'organisation. Le Quartier général de la Réserve navale est demeuré à Québec et fonctionne bien; il s'agissait seulement que tout le monde « embarque » dans le nouveau concept.

Comme l'illustrent les récits du présent ouvrage, la Réserve navale a conservé sa formidable fierté de servir, qu'elle soit appréciée par les autres ou pas. Elle s'est de plus en plus avérée être une des fondations sur lesquelles la marine dans son ensemble peut compter. Elle est le système racinaire de la marine s'étendant dans le terreau du pays tout entier. L'éthos de la Réserve navale est bien exprimé dans *The Laws of the Navy (Les Règles de la Marine)*, un poème écrit en 1896 par le Contre-amiral Ronald A. Hopwood, de la *Royal Navy*, alors qu'il était capitaine de vaisseau. Très bien connu dans les cercles navals anglo-américains, ce poème saisit les rapports et les règles morales du Service naval et conserve toute sa pertinence pour les nouvelles générations. Pour citer Hopwood (traduction partielle) :

*Voici les règles de la marine,
Non écrites, mais variées;
Et le sage les observera,
Lorsqu'il prendra la mer sur son navire. [...]*

Exercice de contrôle des avaries à bord d'un bâtiment garde-barrière durant l'ère « verte ».





Réservistes navals lors d'une patrouille de sécurité portuaire lors des Jeux olympiques de 2010 à Vancouver.

Ministère de la Défense nationale ET2009-0014-32

*De la robustesse d'un maillon
Dépend la solidité de la chaîne.
Qui sait quand vous serez mis à l'épreuve?
Alors, vivez de façon à pouvoir supporter la tension.*

Durant la majeure partie des cent ans d'existence de la marine canadienne, les « navires éloignés » de la Réserve navale ont assuré leur mission de base : être à la fois la voix de la marine à l'intérieur des terres et les suppléants de la Force régulière. À de nombreux égards, les marins de la nouvelle génération diffèrent peu des volontaires des premières heures. À l'occasion, « il peut y avoir "trop de Nelson", car les temps ont changé depuis », comme l'avance Hopwood dans son poème *Our Fathers*, un an avant le déclenchement de la Première Guerre mondiale. Mais c'est une tradition de service qui remonte à Samuel de Champlain et qui est à l'origine d'une bonne part de la fierté de servir sur laquelle doit s'appuyer la construction de l'attachement et des compétences du futur. Le *Our Fathers* de Hopwood, qui rappelle les grandes figures maritimes comme Hawkins, Frobisher et Drake, traite de marins qui ont été forgés « sur l'enclume de leur tâche » :

*Nous pouvons appeler le Dieu des batailles à genoux et prier humblement
Que le travail que nous laissons derrière nous, à la fin de notre course terrestre,
Ait la moitié de la qualité de celui nos pères.*

Notre livre n'est pas seulement l'histoire de navires et de demi-compagnies de la Réserve, ni même de quelques chefs qui avaient une vision durable. Mais, dans les mots de la devise latine de l'Association des officiers de marine du Canada, c'est l'histoire de tous ceux qui affirment ...

Maria obtinimus — Nous sommes attachés aux mers

Les vaisseaux de la Réserve navale canadienne



Carl Gagnon

Qu'est-ce qu'un vaisseau de la Réserve?

Si la question est simple, la réponse est loin de l'être. La recherche d'une définition satisfaisante nous a conduits à effectuer ce voyage jusqu'aux coins les plus reculés de notre histoire.

S'agit-il d'un navire dont l'équipage est surtout composé de réservistes? Si c'était le cas, la plupart des bâtiments de combat canadiens de la Deuxième Guerre mondiale satisferaient ce critère et cet appendice deviendrait fastidieux et en bonne partie redondant, car de nombreuses publications se sont déjà penchées sur ce sujet (*The Ships of Canada's Naval Forces*, de Ken Macpherson et Ron Barrie, étant la référence de base). À l'inverse, les vaisseaux armés par des marins de la Marine royale du Canada (MRC) pour l'instruction des membres de la Réserve de la Marine royale du Canada (RMRC) sur les Grands Lacs au cours des années 1950 et 1960 ne figureraient pas sur cette liste. Pas plus que les actuels navires de classe Kingston, puisque les membres de leur équipage permanent n'appartiennent pas toujours à la Réserve — même s'il n'y a aucun doute dans l'esprit des militaires canadiens d'aujourd'hui que ces bâtiments sont la définition même d'un « navire de la Réserve » à la fin du XX^e siècle et au début du XXI^e.

S'agit-il d'un navire qui ne soutient que la Réserve? Ici encore, les navires de classe Kingston ne seraient pas sur la liste, ayant servi de plate-forme d'instruction pour les réguliers comme pour les réservistes jusqu'à la mise en service toute récente de la classe Orca et qu'ils accomplissent des tâches de défense opérationnelle tout comme le font leurs homologues plus gros de la Force régulière. De plus, certains navires annexes attachés

aux divisions de la Réserve navale (DRN) étaient armés par du personnel permanent et assuraient l'instruction des deux catégories de marins.

S'agit-il d'un navire qui n'a pas été officiellement mis en service et qui n'est donc qu'un navire annexe attaché à une plus grosse unité de l'ordre de la DRN ou à une organisation semblable à un escadron? Voilà une définition qui ne plairait certainement pas à la plupart des réservistes navals des années 1970 à 1990, car ceux-ci ont acquis et entretenu leurs compétences sur les navires non affiliés de la classe Porte ou sur le NCSM *Fort Steele*.

S'agit-il alors d'un vaisseau sous l'autorité de la Réserve navale? Seuls les navires annexes actuels des unités entrent totalement dans cette catégorie et encore, il y a des exceptions, puisque certains d'entre eux ont été utilisés lors d'opérations nationales.

La réponse à notre question initiale peut donc être très simple ou très complexe. Tout dépend du point de vue de la personne qui décide d'y répondre. En fait, comme cette définition a varié tout au long de l'histoire de notre marine, la présente étude sera extrêmement inclusive : son but sera de dresser une liste complète des vaisseaux ayant eu un lien avec les réserves navales et de chercher à comprendre ce que ces navires ont accompli.

Un certain nombre de mises en garde sont de mise ici. Le présent appendice ne s'attardera pas à la période précédant la fondation des compagnies et demi-compagnies de la Réserve de volontaires de la Marine royale du Canada (RVMRC). En effet, sa prédécesseure, la Réserve navale royale de volontaires du Canada (RNRVC), organisée pour répondre surtout à la situation mondiale immédiate, n'était pas profondément enracinée dans les régions géographiques dans lesquelles ses compagnies recrutaient et disparut rapidement après la Grande Guerre. Contrairement à ce que certains des paragraphes précédents pourraient donner à penser, il ne couvrira pas non plus les navires de combat opérationnels de la MRC de la Deuxième Guerre mondiale, allant des torpilleurs rapides aux porte-avions — d'autres ouvrages facilement accessibles en traitent déjà —, et ce, même si, comme le fait remarquer Richard Mayne (chapitre 4), leurs équipages étaient en grande partie composés de réservistes.

Un autre objectif du présent chapitre est de rassembler en un seul endroit le plus possible de renseignements généraux sur ces navires, qui pourront guider des recherches plus approfondies avant que les détails ne disparaissent des mémoires. Ces navires ont en général été négligés, ignorés, ou à peine mentionnés dans la plupart des travaux réalisés à ce jour sur les navires de guerre canadiens. Plus inquiétant encore, nombre d'entre eux sont inconnus du personnel de la Formation même qu'ils ont servie, fait mis en évidence par les tentatives généralement stériles d'obtenir des renseignements sur ces bâtiments auprès de leurs divisions lors de cette rédaction. Ils ont bien servi la Réserve navale et méritent qu'on se souvienne d'eux.

Avant de commencer, il peut être utile que le lecteur soit informé des diverses sources utilisées pour la rédaction de cet appendice. Les ouvrages généralement accessibles au public comprennent *Ships of Canada's Naval Forces 1910–2002*, mentionné plus haut, et le livre particulièrement utile de David J. Freeman, *Canadian Warship Names*. Si quelques divisions de la Réserve navale (DRN) ont publié hors commerce l'histoire de leur unité, leur approche n'est pas uniforme et la plupart ne donnent que peu de détails sur leurs navires annexes. Les principales sources d'information sont donc les archives de la Direction — Histoire et patrimoine du ministère de la Défense nationale, surtout les dossiers de la série 81/520/8000



et les rapports historiques annuels des différentes unités. Malheureusement, il semble que les carnets d'entretien originaux des annexes, rassemblés chez le Directeur général — Gestion du programme d'équipement maritime (DGGPEM), ne sont pas facilement accessibles aux chercheurs, ce qui rend plus difficile le suivi des détails du service de ces navires.

L'ensemble le plus vaste de vaisseaux de la Réserve navale est le groupe des navires annexes attachés aux unités. Pour notre propos, un navire annexe est un petit bâtiment de soutien à un plus gros bâtiment (ou, dans le cas présent, à une « frégate de pierre »), servant à transporter des approvisionnements et les permissionnaires et remplissant diverses fonctions d'instruction. D'après cette définition, on constatera que la taille est un critère flou et que l'annexe dépend de son navire-mère pour son soutien administratif. Les annexes ont été présentes tout au long de l'histoire des réserves navales du Canada et le sont toujours aujourd'hui. Des régates et courses de canots de guerre ont été organisées partout dans la flotte et les DRN ne sont pas étrangères à cette tradition. En fait, les premiers navires de la Réserve semblent avoir été des baleinières en bois, des cotres et des voiliers; le cotre faisait partie de l'équipement standard — tout comme les carabines et un canon de campagne naval — fourni aux nouvelles unités. Relativement petits et faciles à entretenir, ces bateaux servaient à l'instruction au matelotage, à la manœuvre des embarcations... et à maintenir l'intérêt des matelots. Ils furent remplacés à mesure que l'équipement standard de la flotte était modernisé; les DRN reçurent ainsi des baleinières en fibre de verre, des vedettes rapides et des voiliers à la fin des années 1960. L'exemple le plus récent de cette modernisation est la mise en service des embarcations gonflables à coque rigide (RHIB, pour *rigid-hull inflatable boat*) et des Hurricanes, des embarcations semblables, mais plus petites. Les canots de type Zodiac de diverses dimensions sont également nombreux, tant dans la marine que dans la Réserve navale, car ils sont faciles à entreposer, à entretenir et à utiliser. Ils sont particulièrement populaires auprès des plongeurs, car leur faible franc-bord facilite l'accès à bord.

Certaines divisions ont conservé et entretenu des baleinières après leur retrait officiel à la fin des années 1980, soit parce qu'elles n'avaient pas encore reçu de RHIB ou de Hurricanes, soit pour disposer d'embarcations manœuvrables par quiconque détenait une qualification pour petites embarcations. Les exceptions étaient accordées au cas par cas et les DRN étaient averties que l'entretien des embarcations ou de leur moteur ne devait pas coûter un sou de plus à l'État. Mais, au cours des années 1990, la combinaison RHIB-Hurricane devint un équipement standard de toutes les divisions et, pour faire face à l'expansion du rôle de la Réserve navale, qui devait maintenant combler les trous dans les unités de défense portuaire, on équipa les RHIB d'une arche destinée à accueillir du matériel particulier en appui à cette tâche. Toutefois, le premier concept était mal équilibré et on élaborait une nouvelle arche en tenant compte des commentaires reçus et en y incorporant un appareillage de communication et un poste radar permettant aux RHIB d'agir comme mininavires d'escorte. Normalement, ces embarcations sont conservées aux DRN tout au long de l'année, mais elles peuvent être concentrées au besoin pour une urgence ou une opération. C'est par exemple ce qui s'est passé lors des inondations provoquées en 1997 par le débordement de la rivière Rouge, au Manitoba, et ce qui se passera à l'occasion des Jeux olympiques 2010 de Vancouver.

Embarcations gonflables à coque rigide. Les trois à gauche sont dotées de la toute dernière arche, alors que celle de droite a conservé l'arche d'origine.



Ministère de la Défense nationale ET2009-0014-30.

Classe : Embarcations gonflables à coque rigide (EGCR)
Déplacement : 2,1 t

Longueur hors tout : 7,3 m
Équipage : 3 personnes
Tirant d'eau : 1,8 m

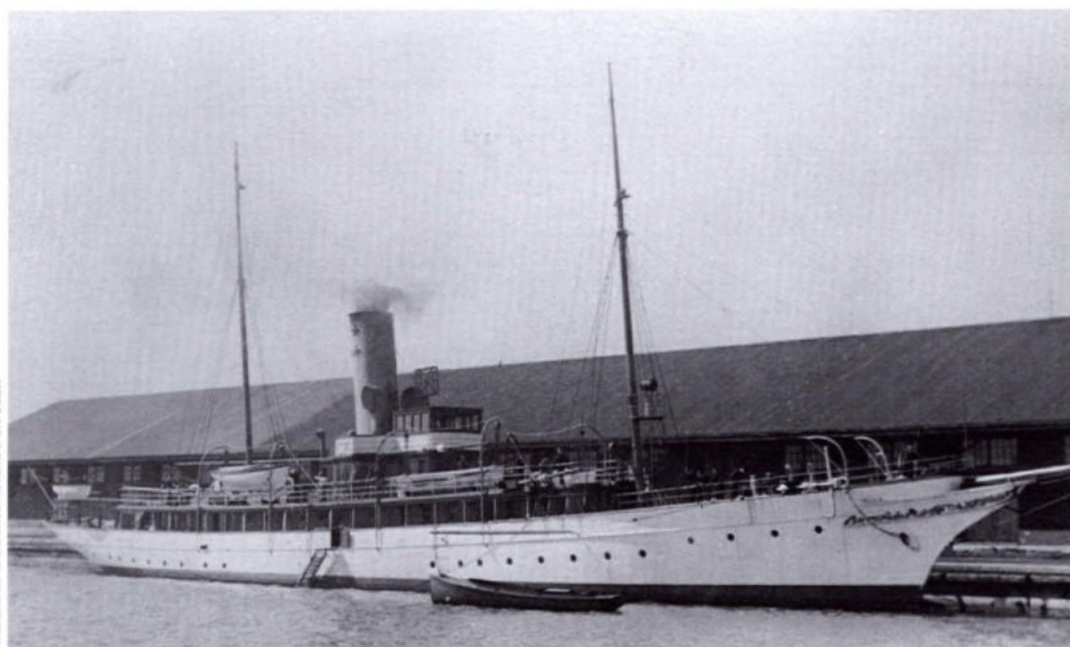
Largeur : 2,7 m
Vitesse max : 28 nœuds
Armement : aucun

Certaines des premières compagnies de la Réserve profitèrent de l'aide de citoyens et d'organismes locaux qui leur prêtèrent des navires pour l'instruction estivale, mais ce n'étaient pas des navires militaires. Par exemple, le soutien à la demi-compagnie de Charlottetown se matérialisa dès 1923 sous la forme d'un yacht privé pour l'instruction et la demi-compagnie de Saint John obtint en prêt avant la Deuxième Guerre mondiale une goélette et le cotre *Monarchy* du ministère des Océans et des Pêches. En 1938, la compagnie de Toronto acheta une goélette de pêche à l'espadon de 11,0 mètres, grée à voile, qu'un officier et trois hommes d'équipage convoyèrent depuis Halifax pour servir à l'« instruction en mer » à la division.

La première génération des « grosses » annexes attachées aux DRN fut le fruit de la nécessité. Pendant la Deuxième Guerre mondiale, certaines compagnies de la RVMRC se virent offrir ou prirent le contrôle de quelques bateaux à moteur civils, de tailles et de formes diverses, aux fins d'instruction. Les conditions d'acquisition variaient d'une unité à l'autre : cadeaux, prêts, réquisitions, généralement pour la durée du conflit. Les propriétaires préféraient la deuxième option, car, comme le carburant était rationné, ils ne pouvaient plus utiliser leur embarcation pour la navigation de plaisance. Nombre de bateaux furent ainsi prêtés pour la somme symbolique de 1 \$ par an, ce qui permettait de les faire naviguer et de les entretenir. Ces annexes offrirent aux volontaires de guerre leur baptême de l'eau et procurèrent aux unités une certaine visibilité dans la population locale. La division de Toronto compta plusieurs yachts parmi ses actifs : le *Haidee* (25,9 mètres), de novembre 1939 à juillet 1941, date à laquelle il fut transféré au NCSM *Star*, avant d'être cédé en 1942 au NCSM *Hunter* pour le reste de la guerre, le *Pathfinder* (45,7 mètres), de mai à novembre



1941, avant qu'il soit transféré au NCSM *Star* pour le reste des hostilités, le *Venetia* (68,9 mètres), de septembre 1941 à septembre 1945, et l'*Eyolfur* (7,3 mètres), de février 1944 à avril 1945. En juillet 1941, le NCSM *Cataraqui* prit possession du *Magedona*, un yacht à vapeur de 42,1 mètres appartenant à monsieur George Fulford, de Brockville (Ontario), qu'il utilisa comme navire d'instruction après l'avoir remis à neuf. Le NCSM *Star* posséda le *Whisper* (ex-*Nancy*), un bateau à moteur de 31 pieds, de juillet 1944 à août 1945. Le NCSM *Prevost* exploita une seule annexe pendant la guerre, le *Shirl*, un yacht de 13,7 mètres, d'août 1943 à janvier 1946. Au début du conflit, le second du NCSM *Discovery* prêta à sa division son yacht de 45 pieds pour 1 \$ par an. Les divisions de Montréal possédaient aussi des annexes : le NCSM *Montreal* avait un yacht de 34,8 mètres baptisé *Montreal II* et un autre nommé *Jellicoe*, qui furent par la suite transférés au NCSM *Donnacona*, où le *Montreal II* fut rebaptisé *Donnacona II* en octobre 1943. Ces annexes servirent respectivement d'avril 1940 à juin 1942 et d'août 1941 à novembre 1946. (Nous n'avons pu trouver aucune information quant à une possible annexe au NCSM *Cartier*.) Le NCSM *Montcalm* put compter sur le *Millicette*, un yacht de 25,9 mètres, de mai 1941 à novembre 1945. Le NCSM *Carleton* exploita le yacht à moteur de 11,6 mètres *Attaboy*, appartenant à Thomas Fuller, alors lieutenant de vaisseau, de juin 1941 jusqu'en septembre 1943, date à laquelle il fut rendu à son propriétaire. À partir du 15 juillet 1943, le NCSM *Griffon* put également utiliser un ketch privé de 13,7 mètres (dont le nom est inconnu) pour l'instruction deux après-midi par semaine et, plus tard ce même mois, il reçut en don un canot pneumatique gréé de 6,1 mètres pour l'instruction à la navigation. En juin 1944, le NCSM *Scotian* utilisa le bateau de plongeurs n° 3, de 19,5 mètres, qui pouvait accueillir 15 membres d'équipage. Après la guerre, à la fin de 1945, la plupart de ces annexes furent soit rendues à leur propriétaire original, soit vendues. Il faut aussi noter que, lorsque la marine assumait la responsabilité de l'instruction et de l'administration des corps des cadets de la marine de la Ligue navale au cours de la deuxième moitié de 1941 (les cadets étaient considérés comme



Ministère de la Défense nationale CN-3627.

Le yacht Venetia.

une source possible de futures recrues), les annexes de nombreuses divisions donnèrent aussi l’instruction en mer aux cadets, en plus de l’instruction des réservistes eux-mêmes. C’est dans ce contexte — l’instruction en mer du chapitre de Toronto de la Ligue navale était donné à bord du gros yacht *Oriole IV*, le futur NCSM *Oriole* (480), et le NCSM *York* avait assumé la responsabilité de l’exploitation du camp d’été des cadets de la marine de la baie Georgienne — que la Marine, par l’entremise de sa division, passa tout naturellement à l’étape suivante et réquisitionna le yacht pour la durée des hostilités. Il fut donc affrété pour 1 \$ par an, jusqu’à ce qu’il soit rendu à la Ligue navale en septembre 1946.

La paix revenue, la MRC démobilisa des dizaines de milliers de réservistes enrôlés pour la durée des hostilités et consacra son énergie à ses aspirations de « marine de haute mer ». Dans ses plans, la Réserve ne servait qu’à renforcer les forces permanentes au besoin. Il n’est mentionné nulle part que la MRC envisageait de faire construire une classe distincte de navires pour la RMRC dans le cadre de la reconstitution de l’organisme en 1947. Certaines DRN reçurent cependant des moyens maritimes : des remorqueurs portuaires de la classe *Ville* (construits pendant la guerre, il ne faut pas confondre cette classe avec la classe de remorqueurs des années 1950; dans les dossiers, on utilise la dénomination « *Ville* (ancienne) » à cette fin), une classe distincte de bâtiments de service de 14,0 mètres et d’autres bâtiments dont nous traiterons maintenant.

Voyons tout d’abord les bâtiments de service (HC, pour *harbourcraft*) de 14 mètres. Ils avaient l’avantage d’être relativement normalisés et de construction récente. Nombre d’entre eux étaient destinés à la Réserve navale, mais les dossiers qui subsistent ne permettent d’en apparier qu’un petit nombre à une division précise : le NCSM *Chippawa* possédait le HC-314 en janvier 1946, le *Brunswick* prit possession du HC-231 en octobre 1946 et le *Scotian*, du HC-224 en janvier 1946; le HC-268 alla au *Prevost* de 1946 au milieu de 1950, puis passa au *Cabot*; le *Queen Charlotte* possédait le HC-267 en novembre 1945, le HC-258



Le NCSM *Montreal II* offert par Joseph Simard et Samuel Bronfman pour servir de navire d’instruction de la Marine.



Ministère de la Défense nationale HS-0019-2

Le HC-211.

en janvier 1946 et prit possession du HC-212 en juin 1946 et du HC-256 en septembre de la même année; le *Griffon* disposait du HC-221 avant qu'il ne soit transféré à Esquimalt en 1946; le HC-211 fut attribué au *Montcalm* jusqu'en juin 1946, date à laquelle il fut transféré au *Cataraqui*, où il rejoignit le HC-311 et le HC-314; le *York* disposait du HC-312 et du HC-313 en mars et reçut le HC-209 en juillet 1946; enfin, le HC-261 fut transporté par chemin de fer au *Hunter* en décembre 1946.

Un certain nombre de cotres diesels de 7,6 mètres furent aussi assignés aux DRN au cours de l'année qui suivit la fin de la guerre : le HC-222 fut mis à l'eau par le *Unicorn* en mai 1946, mais il avait servi au *Chippawa* pendant la guerre; le *Brunswicker* hérita du HC-341, le HC-282 prit le chemin du *Chippawa*, le *Griffon* acquit le HC-283 et le *Donnacona*, le HC-321. Un autre bateau de service de 7,6 mètres (dont le nom est inconnu) fut assigné à la division de Corner Brook (Terre-Neuve), le NCSM *Caribou*, avant d'être vendu et de revenir à Halifax lors du désarmement de la division en 1958, accompagné de deux baleinières de 8,2 mètres et d'un dériveur léger de 4,3 mètres.

Il y eut également le navire à moteur de 8,5 mètres le HC-116, ex-*Queen Bee*, qui, après avoir été employé comme canot de l'amiral à Esquimalt pendant la guerre, fut transféré au *Malahat* où il servit jusqu'en décembre 1952, date à laquelle il reprit le rôle qu'il avait eu pendant la guerre. Le *Scotian* utilisa également le YMT-177 en 1948, avant que celui-ci passe sous le contrôle du commodore de Terre-Neuve à la fin de 1949. Certaines DRN reçurent aussi des bateaux de service de 4,9 mètres comme annexes après le conflit : le HC-349 pour le NCSM *Discovery* et le HC-350 pour le NCSM *Chippawa*. Dans les mois qui suivirent la fin des hostilités, le *Discovery* utilisa également le chaland de débarquement de

15,9 mètres le LC-9 et le NCSM *Chatham*, de Prince-Rupert (Colombie-Britannique), prit en charge le YC-8 en mai 1947.

Classe : Bateau de service (HC)	Longueur hors tout : 14 m	Déplacement : 5,0 t
Largeur : 3,8 m	Tirant d'eau : 0,92 m	Équipage : 3 personnes
Vitesse max : 10 nœuds	Armement : aucun	

Les plans d'instruction des nouvelles recrues de la RMRC et des divisions universitaires d'instruction navale (UNTD, pour *University Naval Training Division*) se concrétisèrent par la fondation du Great Lakes Training Centre (GLTC, Centre d'instruction des Grands Lacs) à Hamilton (Ontario), en 1952. Deux navires de classe Porte, rejoints plus tard par le remorqueur NCSM *Scatari* (514), y étaient basés pour l'instruction à bord de la saison estivale, et des navires de guerre de la Flotte — destroyers de classe Tribal, frégates de classe Prestonian, dragueurs de mines de classe Bangor et même les très modernes destroyers des classes St. Laurent et Restigouche — se rendaient sur les Grands Lacs presque chaque été. Les navires embarquaient des groupes de stagiaires pour des sorties de deux semaines entre l'embouchure du fleuve Saint-Laurent et la tête des Grands Lacs. Les divisions situées à proximité de la mer disposaient d'ententes semblables sur les deux côtes.

Classe : Scatari	Type : Remorqueur	Longueur hors tout : 29,5 m
Largeur : 7,4 m	Tirant d'eau : 3,3 m	Équipage : 14 personnes
Déplacement : 147,4 t	Vitesse max : 11 nœuds	Armement : aucun

Le NCSM *Scatari*.



Le NCSM *Sault Ste Marie*.

Le NCSM *Sault Ste Marie* (176) fut le plus gros navire annexe assigné à une division de la Réserve navale. Premier dragueur de mines de classe Algerine à avoir été mis en service dans la MRC (le 24 juin 1943, pendant la Deuxième Guerre mondiale), il avait été construit, comme tous les autres navires de cette classe au Canada, par la Port Arthur Shipbuilding Ltd (Port Arthur fusionna par la suite avec Fort William pour former la ville moderne de Thunder Bay, Ontario). Après avoir servi comme escorte océanique pendant la guerre, il fut désarmé et mis en réserve le 12 janvier 1946, puis remis en service le 7 mai 1949 en tant que navire d'instruction assigné au NCSM *Malabat* jusqu'à la fin de 1954. Le *Sault Ste. Marie* fut utilisé de façon intensive pour l'instruction (ses croisières l'amènèrent jusqu'en Californie), pour le recrutement et comme ambassadeur communautaire. Il fut désarmé le 10 janvier 1955, mais fut remis en service le 8 novembre pour rentrer à Halifax. Le NCSM *Sault Ste. Marie* fut désarmé de nouveau en octobre 1958 et ferrailé en 1960 à Sorel (Québec).

Classe : Algerine	Type : dragueur de mines	Armement : 1 canon de 102 mm, 8 (4 x II) canons de 20 mm, 1 mortier Hedgehog et des grenades sous-marines.
Longueur hors tout : 68,6 m	Largeur : 10,8 m	
Tirant d'eau : 2,6 m	Équipage : 107 personnes	
Déplacement : 900,0 t	Vitesse max : 16 nœuds	

Autre navire unique dans sa classe, le NCSM *Cordova* (158), qui avait été auparavant le YMS-420 de la U.S. Navy, fut acheté par la MRC le 3 décembre 1951 pour servir de plate-forme d'instruction en vue de l'arrivée prochaine des dragueurs de mines de classe Bay.

Il était toujours en réserve quand, en février 1952, le commandant du NCSM *Discovery* demanda s'il pouvait être mis en service en tant que navire d'instruction pour sa division. Cette demande fut approuvée et le bâtiment, après avoir subi un carénage, fut mis en service dans la MRC le 9 août 1952 à Esquimalt; le jour même, il partait pour Vancouver. Le *Cordova* servit d'annexe et de navire d'instruction au *Discovery* pendant deux ans et demi. Il était utilisé pour les croisières d'instruction de fin de semaine ou pour de courts exercices au large de Vancouver. Chaque année, il entreprenait une croisière de plus grande envergure, au cours de laquelle il pouvait aller jusqu'à San Diego (Californie). Il fut transféré au 2^e Escadron d'instruction de la Réserve du Canada (CANRESRON 2) lors de sa formation en janvier 1955, ce qui amena un changement majeur dans ses activités, l'escadron étant basé à Esquimalt; les NCSM *Brockville* et *Digby*, deux dragueurs de mines de classe Bangor, faisaient aussi partie de cet escadron, commandé par un officier supérieur responsable. Il continua à former les réservistes, mais avait un équipage de la force permanente; ses croisières devinrent plus longues et on mettait davantage l'accent sur le dragage de mines. Il fut détaché au 2^e Escadron de dragage de mines du Canada le 19 septembre 1956, jusqu'à son désarmement le 12 avril 1957. En 1992, le NCSM *Cordova* fut coulé pour devenir une épave de plongée au Porteau Cove Provincial Park, situé à une quarantaine de kilomètres au nord de Vancouver.

Classe : YMS	Type : dragueur de mines	Armement : 1 canon de
Longueur hors tout : 41,5 m	Largeur : 7,5 m	40 mm et 2 de 20 mm
Tirant d'eau : 2,4 m	Équipage : 30 personnes	(2 x 1)
Déplacement : 294,8 t	Vitesse max : 15 nœuds	

Un autre type de navire plus gros fut utilisé comme annexes de division : deux dragueurs de mines de classe Llewellyn, qui avaient été désarmés à la fin de la guerre. Le premier de



Le NCSM *Cordova*.

Ministère de la Défense nationale E-32247



cette classe, le NCSM *Llewellyn* (141), fut remis en service en 1949 pour servir en tant qu'annexe au NCSM *Brunswicker* à Saint John (Nouveau-Brunswick). Enfin désarmé le 31 octobre 1951, il fut vendu en 1957 pour servir à des fins commerciales. Il sombra le 28 octobre 1960 lors d'une sortie de pêche au large du cap Breton. Un deuxième bâtiment de cette classe, le NCSM *Revelstoke*, fut transféré au ministère des Transports en décembre 1947 afin de servir de bateau-pilote dans le port de Saint John. Rendu à la Marine en novembre 1950, il fut alloué au NCSM *Cabot* le mois suivant, y entreprenant une seconde carrière bien remplie. Il partit notamment en janvier 1951 pour une croisière hivernale vers les Bermudes, rentrant à Terre-Neuve pour des croisières d'instruction estivale vers des ports et des baies de la côte terre-neuvienne et les îles de Saint-Pierre-et-Miquelon. Un moment saillant fut sa participation, le 28 août 1953, à la mise en service du NCSM *Caribou*, la division de la Réserve navale de Corner Brook (Terre-Neuve). Le NCSM *Revelstoke* fut désarmé le 23 octobre 1953 et déclaré excédentaire le 9 octobre 1956. Le *Cabot* n'eut plus de « grosse » annexe jusqu'en 1974, année où il reçut un navire en bois de 12,2 mètres, le *Langara*, transporté d'Halifax à St. John's à bord d'un bâtiment de la Garde côtière. Mais le *Langara* s'avéra ne pas être vraiment en état de naviguer et fut confiné aux opérations dans les approches portuaires. Il sombra la même année alors qu'il était au quai et fut déclaré perte totale. Le *Cabot* dut attendre une année avant d'obtenir une autre annexe.

Le NCSM *Llewellyn*.

Ministère de la Défense nationale HS-10559.

Classe : Llewellyn	Type : dragueur de mines	Longueur hors tout : 36,4 m
Largeur : 6,7 m	Tirant d'eau : 3,4 m	Équipage : 19 personnes
Déplacement : 207 t	Vitesse max : 12 nœuds	Armement : aucun

Après la guerre, la Marine conserva également sept des quatre-vingts vedettes Fairmile-B construites pendant les hostilités, pour attribution aux divisions de la Réserve. Ces bâtiments reçurent tous un nom d'animal et un insigne et furent mis en service durant la première moitié des années 1950. Six d'entre eux furent affectés aux DRN des Grands Lacs et le septième, le NCSM *Elk* (724), fut basé à Esquimalt (Colombie-Britannique). Bien qu'il n'ait pas été affecté à une DRN particulière, dans les faits, l'*Elk* fut surtout utilisé par le NCSM *Discovery*. Les six bâtiments basés sur les Grands Lacs étaient les NCSM *Beaver* (706), attaché au NCSM *Star*, *Cougar* (704), attaché au NCSM *Cataraqui*, *Moose* (711), attaché au NCSM *Griffon*, *Raccoon* (779), attaché au NCSM *Prevost*, *Reindeer* (716), attaché au NCSM *York*, et *Wolf* (762), attaché au NCSM *Hunter*. Ils étaient sous l'autorité du commandant des Divisions navales (COND, pour *Commanding Officer, Naval Divisions*) pour l'été et l'automne, mais, la saison d'instruction estivale terminée, ils retournaient à leur DRN pour y être mis au sec pour l'hiver. L'instruction à bord allait des manœuvres



Ministère de la Défense nationale 692.

Le NCSM *Beaver (II)*, de classe Fairmile-B.

d'officier de quart et de navigation côtière aux exercices de tir. La marine se départit de tous les Fairmile-B dans la deuxième moitié des années 1950.

Classe : Fairmile-B	Type : patrouilleur	Longueur hors tout : 34,2 m
Largeur : 5,4 m	Tirant d'eau : 1,5 m	Équipage : 17 personnes
Déplacement : 71,7 t	Vitesse max : 20 nœuds	Armement : 1 canon de 20 mm

Les successeurs des Fairmile furent issus d'un plan pour se doter de patrouilleurs de défense côtière en cas de guerre. Alors que 90 navires avaient été envisagés, seulement quatre furent construits, qui devinrent la classe Bird. Mis en service en novembre 1955, le NCSM *Loon* (780) devint une annexe au *Scotian* en février 1957. Il amena des réservistes et des cadets de la marine en croisières d'instruction sur le Saint-Laurent en 1961 et 1962. Les trois autres navires, les NCSM *Cormorant* (781), *Mallard* (783) et *Blue Heron* (782), furent mis en service en juillet 1956; ils participèrent à l'instruction sur les Grands Lacs avant de rejoindre Halifax. En 1963, il devint impossible de doter ces navires d'un équipage et il fallut les désarmer et les placer en réserve. Ils furent vendus en 1970. Fait intéressant, aucun d'eux ne remplaça véritablement les Fairmile en devenant annexe de DRN.

Classe : Bird	Type : patrouilleur	Armement : un canon de 20 mm et un mortier Hedgehog.
Longueur hors tout : 28,1 m	Largeur : 5,2 m	
Tirant d'eau : 1,6 m	Équipage : 21 personnes	
Déplacement : 59,9 t	Vitesse max : 14 nœuds	

Le NCSM *Granby* était un dragueur de mines au diesel de classe Bangor lancé en 1941 et mis en service le 2 mai 1942 à Lauzon (Québec). Désarmé en août 1945, il fut transféré

Le NCSM *Cormorant*.

Ministère de la Défense nationale, DNS-1928

à la Gendarmerie royale du Canada (GRC), puis racheté par la MRC en 1949. Reconstitué et ragréé comme navire modernisé d'escorte côtière, le *Granby* (180) passa l'été comme navire d'instruction des réservistes sur les Grands Lacs. De nouveau désarmé en novembre de la même année, le *Granby* fut remis en service le 19 décembre 1953, cette fois comme annexe au NCSM *Scotian*. Il servit à l'instruction en mer (matelotage, pilotage, manœuvre des navires, etc.) jusqu'au début de 1955, alors qu'il fut ragréé pour le déminage par plongeurs et transféré à l'unité de plongée de la MRC, avant d'être désarmé définitivement le 15 décembre 1966.

Son navire-jumeau, le NCSM *Brockville* (178), eut une carrière similaire : assigné brièvement à la GRC après la guerre, il revint ensuite à la MRC en avril 1951 pour être converti en navire d'escorte côtière avant d'être finalement attribué au NCSM *Scotian* comme annexe. Les deux années suivantes, il effectua des croisières d'instruction sur la côte Est, se rendant jusqu'aux Bermudes. En 1954, il alla à Hamilton (Ontario) pour participer à l'instruction estivale des réservistes navals sur les Grands Lacs. De retour à Halifax en septembre, il fit le long voyage vers Esquimalt, de concert avec le *Digby* et le *Jonquière*, pour se joindre au tout nouveau 2^e Escadron d'instruction de la Réserve du Canada (qui comprenait aussi le *Cordova*). Là-bas, il prit part à un programme intensif d'instruction des membres de la RMRC jusqu'à son désarmement, le 12 décembre 1956. Il rentra à Halifax en octobre 1958 pour être retiré du service, puis fut vendu en 1961.

Classe : Bangor (diesel)	Type : escorte côtière	Armement : un mortier
Longueur hors tout : 49,4 m	Largeur : 8,5 m	Hedgehog, 1 canon de
Tirant d'eau : 2,5 m	Équipage : 83 personnes	40 mm, 2 canons de
Déplacement : 535,2 t	Vitesse max : 15,5 nœuds	20 mm (2 x 1) et
		grenades sous-marines.



Ministère de la Défense nationale DWS-12895.

Le NCSM *Granby*.

Sans doute la classe peut-être la plus facilement identifiable à la Réserve navale de l'après-guerre, les cinq navires de classe Porte, construits dans la première partie des années 1950, avaient été conçus pour manœuvrer des filets (ou « portes ») anti-sous-marins dans les principaux ports canadiens. Il s'agissait des NCSM *Porte Saint Jean* (180), *Porte Saint-Louis* (183) et *Porte Dauphine* (186), sur la côte Atlantique, et *Porte Quebec* (185) et *Porte de la Reine* (184) sur la côte du Pacifique. Comme ils n'avaient finalement pas d'utilité comme bâtiments garde-barrière, la MRC les employa dans divers rôles mineurs jusqu'à leur désarmement et leur mise en réserve au milieu des années 1950. Ils furent réarmés au début des années 1960 pour assumer leur rôle phare de plate-forme d'instruction pour les réservistes. Le *Porte Dauphine* constitua une exception temporaire : il fut prêté de 1958 à 1974 au ministère des Terres et Forêts de l'Ontario pour servir de navire de recherche environnementale sur les Grands Lacs et peint en rouge et blanc. À son retour dans la marine, il se joignit à ses deux navires-jumeaux et au NCSM *Fort Steele* sur les Grands Lacs pour participer à l'instruction, mais fut bientôt, en mai 1978, transféré à Esquimalt (Colombie-Britannique), où il poursuivit sa mission d'instruction au sein du Groupe d'instruction du Pacifique. Les unités de la classe Porte furent les premiers navires de la Marine canadienne à être aménagés pour accueillir des membres d'équipage féminins. Jusqu'à la fin de leur



carrière au milieu des années 1990, lorsqu'ils n'étaient pas en radoub ou en réparation, ils servirent, sans faiblir, pratiquement 365 jours par année : assurant l'instruction de fin de semaine des DRN de janvier à avril, ils étaient confiés de mai à août à des réservistes à « temps plein » pour l'instruction estivale des officiers et des militaires du rang, avant de revenir à l'instruction de fin de semaine de septembre à décembre. Avec l'acquisition des navires de la classe Kingston qui se profilait à l'horizon, les trois bâtiments de classe Porte de la côte Ouest furent utilisés à temps plein comme plate-forme d'instruction pour le personnel désigné à la fin des années 1980. Dresser la liste de toutes les DRN ayant emprunté ces navires ou de tous les endroits où ils se rendirent au cours de leur carrière dépasserait le cadre du présent chapitre. Pas particulièrement bien adaptés à la haute mer, ils demeuraient généralement près de leur base, quoiqu'il vaut la peine de noter qu'il leur est arrivé de s'aventurer le long des côtes du Labrador et de la baie d'Ungava, à l'est, et jusqu'en Alaska à l'ouest. Sans oublier le cap sud, où ils ont franchi le canal de Panama. Ils furent tous désarmés au milieu des années 1990 et vendus par le Centre de distribution des biens de l'État. Le NCSM *Porte Dauphine* fut remis à neuf et on peut aujourd'hui l'admirer sur la côte Ouest, sa coque repeinte en bleu et sa superstructure en blanc, sous le nom de M.V. *Salmon Transporter*.

Le NCSM *Porte de la Reine*.

Classe : Porte	Type : bâtiment garde-barrière	Armement : aucun
Longueur hors tout : 38,3 m	Largeur : 8,1 m	(à l'origine, 1 canon de 40 mm).
Tirant d'eau : 4,0 m	Équipage : 47 personnes	
Déplacement : 389,2 t	Vitesse max : 11 nœuds	

Après la guerre, comme un large éventail de types de navires était disponible en grande quantité et qu'on acceptait la nécessité de former les réservistes et de tenir à jour leurs qualifications (même s'ils n'avaient aucun rôle clairement défini), il avait été possible de normaliser la distribution aux divisions. Mais, au début des années 1960, la situation était en train de changer. La Réserve navale n'entraînait plus vraiment dans les plans de la MRC, car la plupart des scénarios de guerre prévoyaient des attaques nucléaires surprises qui ne donneraient pas le temps de rappeler les réservistes. De plus, les coupes budgétaires diminuaient les ressources disponibles pour le fonctionnement et l'entretien de la flotte de la Réserve, qui se dégradait lentement.

Les insuffisances en matière de navires de la Réserve navale furent souvent comblées grâce à la chance. Par exemple, au début des années 1970, la division maritime de la Gendarmerie royale du Canada fut démantelée et ses navires vendus. Ces bâtiments n'étaient d'aucune utilité pour la Marine régulière, mais un certain nombre d'entre eux pouvaient être confiés aux DRN, afin de venir compléter l'effectif des annexes destinées à l'instruction locale et d'accroître la visibilité des divisions dans la communauté. Ces navires, répartis en trois catégories, gardèrent tous leur nom, mais reçurent une nouvelle marque d'étrave. Le plus gros d'entre eux était le *Fort Steele*, le seul à recevoir une commission royale, devenant ainsi le plus petit bâtiment à avoir cet honneur. Construit par la Canadian Shipbuilding and Engineering Ltd., à Kingston (Ontario), il fut assigné dès son transfert à la marine, en 1973, à l'Unité d'entraînement

de la Réserve (Atlantique), à Halifax, pour servir à l'instruction générale en matelotage. Mis en service le 29 novembre 1975 sous la désignation de NCSM *Fort Steele* (140), il fut utilisé dans les Maritimes et sur les Grands Lacs. Comme pour les bâtiments garde-barrière, les DRN pouvaient l'emprunter pour l'instruction de fin de semaine en saison morte; l'été, il était doté d'un équipage à temps plein pour la principale période d'instruction des réservistes. Le *Fort Steele* fut désarmé le 26 août 1994 et vendu par le Centre de distribution des biens de l'État.



Ministère de la Défense nationale HC06-101-1.

NCSM *Fort Steele*.

Classe : Fort Steele	Type : patrouilleur	Longueur hors tout : 36,0 m
Largeur : 6,4 m	Tirant d'eau : 2,1 m	Équipage : 16 personnes
Déplacement : 80,7 t	Vitesse max : 20 nœuds	Armement : aucun



Les deux autres lots de bâtiments issus de l'ancienne division maritime de la GRC étaient en fait deux sous-groupes d'une même classe : les navires de classe Detachment de 65 pieds (19,8 mètres) et de 75 pieds (22,9 mètres). La principale distinction entre eux était que les seconds avaient deux moteurs et étaient plus rapides. Après avoir reçu une nouvelle marque d'étrave et pris les couleurs des FC, ils furent distribués aux DRN des Maritimes et des Grands Lacs. Les navires de classe Detachment de 19,8 mètres furent alloués de la façon suivante : le *Detector* (192) au *Cataraqui*, le *Captor* (193) au *Montcalm*, l'*Acadian* (194) au *Cabot* jusqu'en 1980, puis au *Donnacona*, et l'*Adversus* (191) au *Brunswick*. Ici encore, dresser la liste de tout ce qu'ils firent et de tous les endroits où ils allèrent dépasse le mandat de ce chapitre. Mentionnons toutefois que, aménagés pour qu'on puisse y passer la nuit et équipés d'un système de communication, d'un radar et d'un échosondeur, ils constituaient une plate-forme idéale pour la tenue à jour des qualifications, pour les opérations de plongée, ou simplement pour offrir une première expérience de la vie en mer. Extrêmement bénéfiques pour le moral, ils furent particulièrement actifs dans le cadre du Programme d'emploi d'été pour les jeunes (PEEJ) au cours des années 1980 et donnèrent à la Réserve navale une grande visibilité dans les communautés en assurant la sécurité sur l'eau lors d'événements locaux comme des régates de voile, des compétitions de natation et des spectacles aériens. Nombre de ces navires ont servi lors des compétitions de voile des Jeux olympiques de 1976, à Kingston, et le PBL *Acadian* a effectué des patrouilles sur le fleuve près de Montréal lors de la crise d'Oka, en 1990 (opération SALON).

L'Acadian, navire de classe Detachment de 65 pieds.



Classe : Detachment (65 pi)	Type : patrouilleur léger	Longueur hors tout : 19,8 m
Largeur : 4,6 m	Tirant d'eau : 1,7 m	Équipage : 9 personnes
Déplacement : 41,3 t	Vitesse max : 10 nœuds	Armement : aucun

Les deux navires de la classe Detachment de 22,9 mètres étaient le *Nicholson* (196), attaché au NCSM *York*, et le *Standoff* (199), attaché au NCSM *Cabot*. Un autre navire ayant appartenu à la GRC se retrouva aussi dans la Réserve navale à la même époque, le *Sidney* (195), un bâtiment de 16,76 mètres. Plus petit, mais doté d'une vitesse comparable avec ses 14 nœuds, il fut affecté au NCSM *Discovery*. Le *Sidney* fut vendu en même temps que ses navires-jumeaux.

Classe : Detachment (75 pi)	Type : patrouilleur léger	Longueur hors tout : 22,9 m
Largeur : 5,2 m	Tirant d'eau : 1,8 m	Équipage : 9 personnes
Déplacement : 63,5 t	Vitesse max : 15 nœuds	Armement : aucun

Parmi les navires divers acquis par la Réserve navale se trouve également le *Crossbow* (197), construit en 1954 par la Russel Brothers Ltd, à Owen Sound (Ontario). Désigné initialement *YMU-116*, il servit d'annexe au NCSM *Cataraqui* dès 1969. Rebaptisé *Crossbow*, il fut affecté au NCSM *Hunter* comme annexe en mai 1977, en remplacement de l'ancienne annexe de la division de Windsor, l'*Egret* (925), un bâtiment de 12,2 mètres qui avait été donné à la division en 1970. En octobre 1978, le *Crossbow* retourna à Kingston pour y subir un vaste carénage de cinq mois à la Base des Forces canadiennes Kingston. Il revint à Windsor l'année suivante complètement métamorphosé et devenu un bien meilleur outil d'instruction. Pendant toute sa carrière, il participa à l'instruction et au programme de recrutement de la division (étendus aux membres du NCSM *Prevost* en 1990 et 1992) et effectua des visites portuaires sur les Grands Lacs à l'occasion d'événements comme des spectacles de bateaux anciens à Wallaceburg, le passage des grands voiliers à Toronto et le franchissement historique de la rivière Niagara organisé par le Musée canadien de la guerre en 1992. Le *Crossbow* fut transféré au NCSM *York* en mai 1994, mais fut retiré de la dotation navale l'année suivante.

Classe : Crossbow	Type : patrouilleur	Longueur hors tout : 14,6 m
Largeur : 3,7 m	Tirant d'eau : 1,2 m	Équipage : 9 personnes
Déplacement : 59,0 t	Vitesse max : 7 nœuds	Armement : aucun

Les navires que nous avons vus jusqu'ici étaient des annexes attachées aux DRN disposant d'un accès à la mer ou aux Grands Lacs. Mais on trouvait aussi des annexes à des endroits surprenants de l'intérieur des terres.

D'abord conçu pour servir de navire de soutien au brise-glace NCSM *Labrador*, le *Pogo* (104) fut construit par la Marine Industries Ltée de Sorel (Québec) et terminé en 1954. Lorsque le brise-glace fut transféré au ministère des Transports, la Marine conserva le *Pogo* pour l'utiliser comme vedette locale dans le port d'Halifax. En juillet 1970, le *Pogo* fut transféré au NCSM *York*, de Toronto, pour devenir l'annexe de l'unité. Au milieu des années



1970, une de ses canalisations explosa sous la ligne de flottaison, entraînant le bateau par le fond à son mouillage. Rapidement récupéré par les plongeurs du *York*, il fut renfloué, réparé et transféré à Ottawa, pour servir d'annexe au NCSM *Carleton*. Dans les années 1980, il servait au *Carleton* comme principal gros navire d'instruction et comme bâtiment de soutien à la plongée, bien que son franc-bord important ne le prédisposât pas pour ce dernier rôle. Il fut aussi utilisé dans le cadre du Programme d'emploi d'été pour les jeunes. L'âge et le manque d'entretien firent leur œuvre et, en 1993, alors qu'on le sortait de l'eau pour l'entreposer pour l'hiver, une des oreilles de levage céda et le bâtiment tomba sur l'asphalte. La courbe d'étambot se fissura et plusieurs soudures de pont se rompirent. Il fut acquis par le Musée canadien de la guerre en 1995 et demeura dans sa collection jusqu'en 2005; il fut alors transféré à la Ligue navale de la région Ottawa-Gatineau, qui l'a réparé dans l'intention de s'en servir de navire d'instruction sur la rivière des Outaouais.

Classe : Pogo

Tirant d'eau : 1,1 m

Vitesse max : 8,5 nœuds

Longueur hors tout : 11,0 m

Équipage : 6 personnes

Armement : aucun

Largeur : 3,1 m

Déplacement : 6,6 t

Le *Pogo* manœuvré par le Corps de cadets de la Marine de Gatineau.



Avec permission, Roger Crosselin.

L'annexe attachée au NCSM *Chippawa*, à Winnipeg, était à l'origine un bateau-caravane construit à Riverton (Manitoba); portant le nom de *Latinozza*, il était conçu pour naviguer sur les eaux agitées du lac Winnipeg. Acquis par la marine en 1976 pour remplacer l'ancienne annexe de la division, le *Cree* (voir plus bas), il fut renommé *Service*, d'après la devise de la DRN, et désigné *PB-198*. Durant son service naval, le *Service* participa aux exercices menés par l'unité sur le lac Winnipeg et sur les rivières Rouge et Assiniboine, et servit dans le cadre du Programme d'emploi d'été pour les jeunes (PEEJ) et des camps d'été des cadets de la marine à Hnaua et à Gimli (Manitoba). Une de ses dernières excursions eut lieu à l'occasion des Jeux d'été de l'Ouest canadien de 1990, où il ouvrit la voie au défilé naval lors de la cérémonie d'ouverture, défilé au cours duquel Son Altesse Royale le prince Edward reçut le salut. Le *Service* est demeuré l'annexe du NCSM *Chippawa* de 1976 à sa mise hors service officielle, le 27 septembre 1995. Il fut ensuite remis au Centre de distribution des biens de l'État pour être vendu; il fut finalement acheté en vue d'être transformé en bateau commercial à Terre-Neuve.

Comme nous l'avons vu plus haut, nombre de petits remorqueurs de classe Ville construits pendant la guerre ont servi d'annexes aux DRN. Un de ceux-là, le *Burrard* (582), porta les noms d'*Adamsville* et de *Lawrenceville* pendant sa carrière d'auxiliaire naval. Il fut attaché au NCSM *Discovery* jusqu'en mai 1977, puis fut transféré au NCSM *Nonsuch*, d'Edmonton (Alberta). Pour jouer ce rôle, il dut être acheminé par voie ferrée jusqu'au lac Wabamun, à environ 65 km à l'ouest d'Edmonton (le lac fait environ 24 km de long sur 8 km dans sa partie la plus large; il a une profondeur d'environ 10,5 m). Lancé à cet endroit le 20 mai 1977, il était amarré au quai de la Calgary Power pendant l'été et à celui du ministère de l'Environnement provincial l'hiver. Rebaptisé non officiellement *Norcott* par les marins locaux, il fut utilisé pour les exercices locaux et comme plate-forme d'instruction pour le PEEJ à partir de la fin des années 1970 et tout au long des années 1980. Il ne put toutefois naviguer en 1988 en raison de la sécheresse qui frappa les Prairies et qui fit baisser le niveau d'eau du lac. Il fut vandalisé deux fois en 1989 après qu'on fut monté à bord par effraction, et une fois encore en 1990. Il apparaît pour la dernière fois dans les registres du *Nonsuch* en 1990.

La plupart des autres remorqueurs de classe Ville datant de la guerre furent assignés comme annexes à des divisions situées, de façon plus générale, en bordure de grandes étendues d'eau, tels les Grands Lacs. Bien que commissionnés durant la guerre, ces petits remorqueurs furent désarmés après le conflit et utilisés comme auxiliaires ou comme annexes. Peu après la guerre, le *Listerville* (578) fut affecté au NCSM *Donnacona* avant d'être transféré au NCSM *Cataraqui* en 1979 où il fut rebaptisé *Cavalier* (578). Il demeura là — sauf pour une brève période en 1982 durant laquelle il servit à Hamilton — jusqu'à son retrait du service en 1991. Le *Plainsville* (587) fournit dès 1962 les mêmes services plus régulièrement au NCSM *Star*, à Hamilton, et fut pendant des années une figure familière de la Coupe Canada, avant qu'on ne s'en départisse au début des années 1990. Le *Marysville* (585) fut transféré au NCSM *Chatham*, à Prince-Rupert (Colombie-Britannique), en mai 1947. Le NCSM *Griffon* en posséda également un, le *Queensville* (586), de tôt après la guerre jusqu'à son élimination au milieu des années 1990. Le NCSM *Scotian* utilisa brièvement — de 1948 à son retrait du service en 1949 — le *Parksville* (591). L'*Otterville* (580) servit au



NCSM *Brunswicker* au lendemain de la guerre, jusqu'à ce qu'il soit transféré ailleurs, laissant la division avec seulement un bateau de service comme grosse annexe jusqu'à l'arrivée du NCSM *Llewellyn*. Le *Loganville* (589) servit au NCSM *Cataraqui* du début des années 1950 jusqu'à son élimination, au début des années 1990. Le *Youville* (588) n'est mentionné sur les listes du NCSM *York* qu'à compter du début des années 1960; après l'unification des Forces canadiennes en 1968, les officiers marinières du *York* tinrent à son bord un « service funéraire » pour leurs anciens insignes de service. Le *Youville* resta au *York* jusqu'à son transfert au NCSM *Champlain* en 1988, où il demeura jusqu'à son retrait en 1997 et sa vente à une entreprise commerciale. Le *Cree* (584), ex-*Lawrenceville*, servit quelques années au *Chippawa*, à Winnipeg, à partir de 1972, avant d'être désarmé. Nombre de ces petits remorqueurs furent employés lors des épreuves olympiques de voile à Kingston en 1976. Le *Lawrenceville* (*Cree*) et le *Listerville* (*Cavalier*) furent rebaptisés en 1977 afin d'éviter la confusion avec les remorqueurs de la nouvelle classe Ville qui portaient les mêmes noms. Preuve de leur robustesse et de la qualité de leur construction, plusieurs de ces bâtiments naviguaient toujours en 2007, soit comme bateaux de plaisance, soit comme navires marchands.



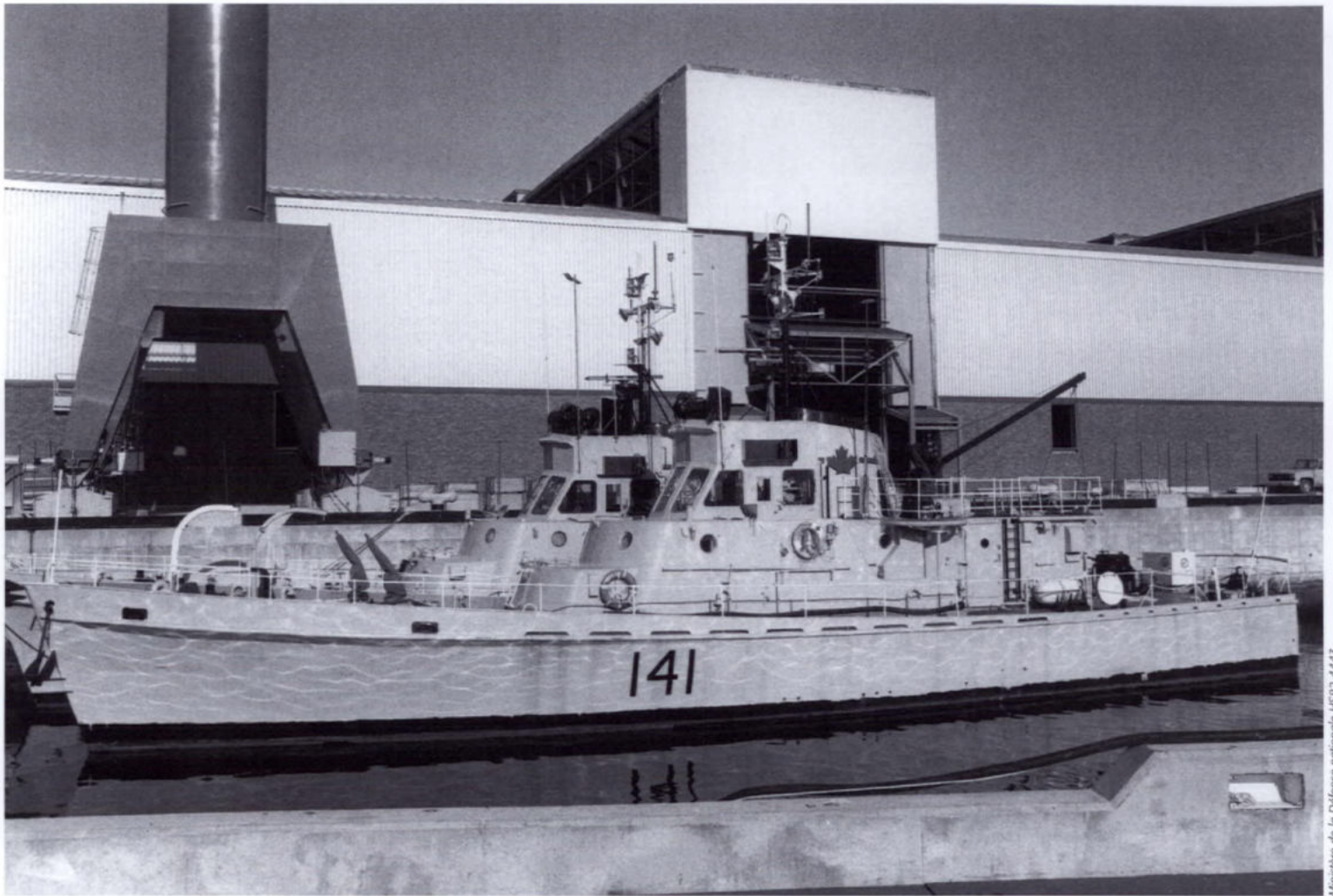
Ministère de la Défense nationale IEB0-210

Classe : Ville (ancienne/temps de guerre)
Longueur hors tout : 12,2 m
Tirant d'eau : 1,4 m
Déplacement : 16,3 t
Armement : aucun

Type : remorqueur de port
Largeur : 3,2 m
Équipage : 4 personnes
Vitesse max : 8 nœuds

Un hélicoptère Huey du 408^e Escadron hélicoptère deux techniciens SAR du pont du NAFC Burrard lors d'une opération conjointe avec les réservistes du NCSM *Nonsuch*, en septembre 1980.

Sur la côte Ouest, le NCSM *Malahat* a bénéficié au cours des années de divers petits bateaux comme annexes, en plus de ceux que nous avons déjà mentionnés. En août 1953, la division reçut la vedette de 8,5 mètres E-427, vite baptisée *Lady Malahat*. Elle disposa également du remorqueur léger YTL (pour *Yard Tug Light*) *Wildwood* (553). Construit pendant la guerre, faisant 19 mètres et déplaçant 65 tonnes, il fut prêté au *Malahat* par le capitaine du port (C Port) d'Esquimalt. Le *Wildwood* demeura au *Malahat* environ un an avant d'être retiré du service (1995–1996). Construit en 1944 comme remorqueur de lutte anti-sous-marine par la Falcon Marine Industries, de Victoria, et assigné à l'Arsenal canadien de Sa Majesté (Arsenal CSM) Esquimalt, le *Wildwood* avait auparavant servi de nombreuses années, jusqu'en 1991, au Centre d'expérimentation et d'essais maritimes des Forces canadiennes (CEEMFC) de Nanoose Bay pour la récupération des torpilles. Le *Wildwood* fut racheté peu après son retrait en 1996 et converti en navire de plaisance; il fut de nouveau mis en vente en 2008.



Ministère de la Défense nationale H582-4443.

Les NCSM *Rapid* et *Rally*.

Les plongeurs du NCSM *Discovery* étaient très actifs dans la dernière partie des années 1980 et, pour soutenir les navires de guerre en visite à Vancouver, la division acquit du C Port d'Esquimalt une petite embarcation de service de 14 mètres, le *YMU-118*. Ce bateau permit à nombre d'officiers subalternes, de manœuvriers et de plongeurs du *Discovery* de se perfectionner à la manœuvre des embarcations à une hélice. Le *YMU-118* fut légèrement modifié la deuxième année pour faciliter la récupération des plongeurs. La désignation de classe fut plus tard changée pour *YFU* et, après sa cession en tant que bien de l'État dans les années 1990, le *YFU-118* fut acheté par un ancien officier plongeur du *Discovery*, pour servir de canot automobile personnel dans la région de l'île Gambier.

La flotte de la Réserve fut considérablement améliorée en juillet 1982, quand le ministère des Transports transféra deux navires à l'Unité d'entraînement de la Réserve (Atlantique) (UER[A]), le *Rally* (141) et le *Rapid* (142), qui vinrent se joindre aux bâtiments de classe Porte et au *Fort Steele*. Ces navires étaient populaires en raison de leur vitesse et parce qu'ils ne nécessitaient qu'un équipage réduit. Ils servirent dans ce rôle jusqu'à leur retrait du service en 1992. Mise sur pied en avril 1975, l'UER(A) était la gardienne des navires assignés à l'instruction des réservistes sur la côte Est; son pendant sur la côte Ouest était le Groupe d'entraînement Pacifique, formé en janvier 1973.



Classe : R	Type : patrouilleur	Longueur hors tout : 29,0 m
Largeur : 6,1 m	Tirant d'eau : 2,2 m	Équipage : 18 personnes
Déplacement : 118,6 t	Vitesse max : 20 nœuds	Armement : aucun

La Réserve navale utilisa une autre catégorie de plates-formes d'instruction, les YAG (pour *Yard Auxiliary General*) en bois de 22,9 mètres. Vers la fin des années 1970, les YAG furent désignés navires d'instruction et rassemblés sous le contrôle de l'Unité des petites embarcations (UPE) de l'Arsenal CSM Esquimalt. Comme pour de nombreux bâtiments de la marine, leur désignation changea dans les années 1990; on les appela donc aussi « YFP ». Ils ne portaient pas de nom officiel, mais certains adoptèrent officieusement le nom d'un yacht armé du temps de la guerre (*Beaver, Raccoon, Otter, Wolf...*). Tout comme les bâtiments garde-barrière, ils pouvaient être empruntés par les DRN, en automne et en hiver, pour la fin de semaine ou pour de plus longues périodes; d'après les dossiers — certes incomplets — certains d'entre eux ont également été assignés à des divisions : le YFP-309 au *Queen Charlotte* en 1964, le YFP-319 au *Discovery* en 1967 et le YFP-306 également au *Discovery* en 1976. L'équipage requis pour leur fonctionnement était beaucoup plus petit que celui des navires de classe Porte, mais ils avaient l'avantage de comporter un nombre considérable de couchettes supplémentaires, d'être dotés de deux hélices (permettant ainsi d'effectuer des manœuvres plus compliquées) et de pouvoir être empruntés en groupes par une seule DRN, qui obtenait ainsi la possibilité d'exercer ses officiers aux manœuvres d'officier de quart et à d'autres manœuvres à plusieurs navires. Les YAG furent éliminés lorsque leurs successeurs, les bateaux de classe Orca, entrèrent en service (voir ci-dessous). Les annexes de plongée côtière, comme le YTD-8 et le YTD-10, étaient également utilisées à cette fin lorsqu'ils étaient libres.



Ministère de la Défense nationale ETC97-65-34A

Un YAG.

Classe : YAG	Type : entraînement	Longueur hors tout : 22,9 m
Largeur : 5,5 m	Tirant d'eau : 1,1 m	Équipage : 16 personnes
Déplacement : 73,6 t	Vitesse max : 10 nœuds	Armement : aucun

Tous ces vaisseaux servirent très bien leurs unités, mais leur entretien devint difficile avec les années et ils furent tous éliminés durant la deuxième moitié des années 1990, sans successeurs à l'échelle des DRN; il fallut attendre plus de dix ans avant l'acquisition des nouveaux navires de la classe Orca. Ironiquement, cela se produisit juste après une réorganisation de la Réserve navale vers la fin des années 1980, réorganisation qui exigeait des réservistes de passer bien plus de temps en mer. Transformation radicale, chaque DRN fut divisée en équipages de guerre et un poste de mobilisation fut assigné à chaque réserviste. Comme toutes les DRN ne possédaient pas le même effectif, certains équipages pouvaient être composés de membres de plusieurs divisions, mais les principaux équipages étaient les suivants : navire de surveillance côtière (NSC), avec environ 30 personnes, navire de surveillance à terre (NST) et navire de surveillance portuaire (NSP), avec quelque 10 personnes chacun, Bureau maritime de défense côtière (BMDC), avec de 25 à 30 personnes, Bureau de liaison navale (BLN), avec 3 personnes, unité de commodores de convoi (UCC), avec 6 personnes, unité de plongée, avec 10 personnes, Bureau de contrôle naval de la navigation commerciale (BCNNC), avec 20 personnes, Bureau naval d'information sur la position des navires (BNIPN), avec 12 personnes et, enfin, un cadre d'instruction d'environ 10 à 12 personnes, qui demeurait à la DRN et assurait la formation de la prochaine vague. Le besoin de passer plus de temps en mer fut la conséquence de la mise en œuvre simultanée du concept issu de la Force régulière d'« exigences de préparation au combat » (EPC), dont plusieurs ne pouvaient être validées que si elles étaient effectuées à bord d'un navire. À cause du retrait des annexes vieillissantes, le personnel basé à l'intérieur des terres devait donc se rendre plus fréquemment sur les côtes pour utiliser les navires se trouvant à Esquimalt ou à Halifax.

Les huit bâtiments de classe Orca ont commencé à entrer en service vers la fin de 2006. Ils sont faits d'acier et, bien que leur longueur hors tout ne soit que légèrement supérieure à celle des YAG, ils sont bien plus imposants et bien plus performants. Ils reprennent en grande partie les fonctions assumées auparavant par les YAG et peuvent être utilisés par les unités de la Réserve navale sur demande. Leur arrivée a également permis de décharger les navires de classe Kingston des tâches de la formation initiale des officiers subalternes. Les Orca pourraient également offrir une capacité secondaire de patrouille côtière sur la côte Ouest, sur laquelle ils sont tous stationnés. Ils ont reçu un nom officiel — *Orca* (55), *Raven* (56), *Caribou* (57), *Renard* (58), *Wolf* (59), *Grizzly* (60), *Cougar* (61) et *Moose* (62) —, mais pas la commission royale. Ils ont reçu la désignation PCT (pour *Patrol Craft Training*) pour bien indiquer leur rôle secondaire potentiel.

Classe : Orca	Type : instruction/patrouille	Armement possible :
Longueur hors tout : 33,0 m	Largeur : 8,3 m	1 mitrailleuse de
Tirant d'eau : 2,0 m	Équipage : 24 personnes	12,7 mm
Déplacement : 190,9 t	Vitesse max : 18 nœuds	



Ministère de la Défense nationale ISX2009-0034

Le Renard, navire de classe Orca.

Au cours des dernières décennies du XX^e siècle, la marine régulière conserva armés quatre des six patrouilleurs de classe Bay qui restaient pour l'instruction à l'année des officiers à Esquimalt, les deux autres étant en radoub ou hors service en rotation. En prévision de l'acquisition des navires de classe Kingston, un cinquième bâtiment de classe Bay fut activé et doté d'un équipage de la Réserve navale durant l'été pour la formation des réservistes; pendant cette période, il travaillait conjointement avec ses navires jumeaux. Cette pratique commença avec les NCSM *Cowichan* (162) en 1988 et *Chaleur* (164) en 1989, et se poursuivit jusqu'au milieu des années 1990. Tous les navires de classe Bay ont été désarmés durant la dernière partie des années 1990 et vendus par le Centre de distribution des biens de l'État.

Classe : Bay	Type : patrouille/instruction	Longueur hors tout : 46,3 m
Largeur : 8,4 m	Tirant d'eau : 2,4 m	Équipage : 38 personnes
Déplacement : 354,5 t	Vitesse max : 16 nœuds	Armement : aucun

En passant, il est mentionné ailleurs dans cet ouvrage que la Réserve navale a eu plusieurs années d'avance sur sa contrepartie régulière dans un domaine en particulier : la présence féminine au sein des équipages. Les femmes, en effet, font partie des équipages en mer des navires de la Réserve depuis le début des années 1970; cela s'est fait en général sans aucun

problème, même s'il a fallu un peu de temps avant que les bâtiments soient modifiés pour pouvoir héberger les deux sexes. Et c'est d'un navire de la Réserve, le NCSM *Kingston*, qu'une femme a été nommée pour la première fois commandante, près de cinq ans avant que la même chose ne se produise sur un navire de la Force régulière.

À la suite de la parution du Livre blanc de 1987, on attribua une nouvelle tâche à la Réserve navale : la lutte contre les mines (LCM). Cette évolution amena une modification de la définition de ce qu'était un « navire de la Réserve ». Le premier signe de cette modification fut le changement de la mission de l'UER(A), qui passa de l'entraînement pur et simple à un rôle plus opérationnel en prévision de l'arrivée imminente des navires de LCM. Également partie de ce processus, l'UER(A) fut dissoute en 1994 pour être intégrée à l'actuel Cinquième groupe d'opérations maritimes (5 GOM). Tout cela plaça un poids énorme sur les épaules du personnel à temps partiel de la Réserve, car il devait maintenant acquérir les compétences requises pour la nouvelle mission. Afin de faciliter la transition, entre autres, on activa le cinquième navire de classe Bay sur la côte Ouest, comme nous l'avons vu précédemment et, sur la côte Est, on fit l'acquisition vers la fin des années 1980 de deux ravitailleurs océaniques civils modifiés pour assurer l'instruction élémentaire dans les disciplines de combat. Désignés dragueurs de mines auxiliaires (MSA, pour *Minesweeping Auxiliary*), ces bâtiments étaient les NCSM *Anticosti* (110) et *Moresby* (112). Ils représentaient un accroissement considérable de capacité par rapport aux navires que la Réserve navale avait utilisés jusque-là en temps de paix. En effet, si les navires de classe Porte déplaçaient environ 360 tonnes, ceux de classe *Anticosti* étaient bien plus grands,



Les NCSM *Moresby*
(à gauche) et
Anticosti.

Ministère de la Défense nationale SWC93-436-14.



leur déplacement était deux fois plus important et leur autonomie, énorme. Armés en permanence par des équipages formés de réservistes, ces navires furent utilisés jusqu'à l'arrivée de bâtiments conçus spécialement pour cette mission (ceux de la classe Kingston). Lorsque ceux-ci entrèrent en service, les équipages de l'*Anticosti* et du *Moresby* furent dispersés et le *Moresby* fut transféré en 1997 sur la côte Pacifique, voyageant de concert avec le NCSM *Edmonton*. Peu après, cependant, ces deux navires durent être désarmés parce qu'il était impossible de trouver du personnel pour les doter et qu'on n'arrivait pas non plus à leur trouver un rôle approprié; ils furent tous deux vendus pour utilisation civile. Les navires de classe *Anticosti*, comme tant d'autres avant eux, avaient également servi à l'instruction des réservistes à temps partiel quand ils ne participaient pas à des entraînements ou à des exercices de dragage de mines. Ils visitèrent, ensemble ou individuellement, de nombreuses DRN dans les Maritimes, le long du Saint-Laurent et sur les Grands Lacs, en vue de remplir leur rôle de plate-forme d'instruction. De nombreux membres des équipages des MSA firent partie des premiers équipages des navires de défense côtière (NDC) lorsque ceux-ci furent intégrés à l'ordre de bataille.

Classe : Anticosti	Type : dragueur de mines auxiliaire	Armement :
Longueur hors tout : 58,2 m	Largeur : 12,5 m	2 mitrailleuses de
Tirant d'eau : 5,2 m	Équipage : 23 personnes	12,7 mm (2 x 1)
Déplacement : 976,1 t	Vitesse max : 13,5 nœuds	

En mai 1992, la Halifax Shipyards Ltd se vit octroyer le contrat de construction des 12 navires de défense côtière (NDC) de la classe Kingston. Conçus selon des normes commerciales, ils étaient destinés à mener une grande variété de ce qu'on appelle maintenant des tâches de « souveraineté » ou de « défense du territoire » : patrouilles côtières, dragage de mines, levés des fonds marins, surveillance des pêches, application de la loi, surveillance de la pollution et interventions générales, comme la recherche et sauvetage. Ces navires sont équipés de charges utiles modulaires facilement interchangeables afin de mener à bien les tâches qui leur sont attribuées. Ils ont également assuré l'instruction en mer des officiers de la Réserve et de la Force régulière, mais leur système de propulsion unique dans la Marine canadienne ne les a pas rendus populaires chez les officiers de la Régulière et ils ont été relevés de ce rôle quand les navires de classe *Orca* sont entrés en service au tout début du XXI^e siècle. Les bâtiments de classe *Anticosti*, puis de classe Kingston, ont permis à la Réserve navale d'accroître sa portée, naviguant comme ils le font partout dans le monde, par exemple en mer Baltique, sur les deux côtes du Mexique, à Hawaii et dans l'Arctique.

Les NDC sont répartis en nombre égal sur chaque côte où, sur les six navires, cinq sont normalement en activité, tandis que le sixième est en période normale d'entretien. Chaque bâtiment entreprend cette période d'entretien à tour de rôle. Les NDC basés sur la côte Atlantique sont les NSCM *Glace Bay* (701), *Goose Bay* (707), *Kingston* (700), *Moncton* (708), *Shawinigan* (704) et *Summerside* (711). Sur la côte Pacifique, il s'agit des NSCM *Brandon* (710), *Edmonton* (703), *Nanaimo* (702), *Saskatoon* (709), *Whitehorse* (705) et *Yellowknife* (706). Les navires de la classe Kingston arrivent bientôt à la moitié de leur vie utile et leur avenir est actuellement incertain : carénage ou retrait?



Ministère de la Défense nationale SW2007-0288-58

Le NCSM *Summerside* démontre la grande manœuvrabilité d'un NDC lors d'un virage à haute vitesse en marche arrière.

Classe : Kingston	Type : dragueur de mines	Armement : 1 canon de 40 mm et deux mitrailleuses de 12,7 mm (2 x 1)
Longueur hors tout : 55,3 m	Largeur : 11,3 m	
Tirant d'eau : 3,4 m	Équipage : 37 personnes	
Déplacement : 881,8 t	Vitesse max : 15 nœuds	

En fait, le sort de la classe Kingston appelle à une reformulation radicale de la question qui introduit le présent appendice : quel est l'avenir du concept de navires de la Réserve navale? Plusieurs solutions sont possibles, y compris la dotation par des réservistes des navires de patrouille extracôtiers de l'Arctique (NPEA), dont l'entrée en service est prévue pour le milieu de la prochaine décennie. Ces bâtiments, qui devraient avoir un déplacement d'environ 7 000 tonnes, une longueur de 110 mètres et une vitesse maximale de 20 nœuds, et qui devraient pouvoir embarquer un hélicoptère, seraient les plus gros navires aptes au combat à avoir accueilli des membres de la Réserve navale en temps de paix.

Classe :	Type : patrouilleur extracôtier	Armement : 1 canon de 35 mm et 2 mitrailleuses de 12,7 mm (2 x 1)
Longueur hors tout : 109,6 m	Largeur : 18,2 m	
Tirant d'eau : 7,0 m	Équipage : 45 personnes	
Déplacement : 6 940 t	Vitesse max : 20 nœuds	

S'il y a une véritable leçon à retenir de cette rapide étude, c'est que la définition de ce qu'est un navire de la Réserve navale a évolué avec la définition même de ce qu'est un réserviste. Toutes deux peuvent être très différentes dans le futur

Indicatif d'appel radio international (IRCS) Vaisseaux de la Réserve navale du Canada



(En ordre alphabétique)

NOM DU VAISSEAU	NUMÉRO DE COQUE	IRCS	CLASSE
<i>Acadian</i>	194	CGNH	Detachment 65-pi
<i>Adversus</i>	191	CGJG	Detachment 65-pi
NCSM <i>Anticosti</i>	110	CGAA	Anticosti
NCSM <i>Beaver</i> (II)	706	CZGS	Fairmile-B
NCSM <i>Blue Heron</i>	782	CGZH	Bird
NCSM <i>Brandon</i> (II)	710	CGJI	Kingston
NCSM <i>Brockville</i>	178	CYQP	Bangor (diésel)
<i>Burrard</i>	582	CGEC	Ville
<i>Captor</i>	193	CGLN	Detachment 65-pi
<i>Caribou</i>	57	CGAA	Orca
<i>Cavalier</i>	578	CGCA	Ville
NCSM <i>Chaleur</i> (II)	164	CZDS	Bay
NCSM <i>Chignecto</i> (III)	160	CGTX	Bay
NCSM <i>Cordova</i>	158	CYWV	YMS-400
NCSM <i>Cormorant</i> (I)	781	CGTN	Bird
NCSM <i>Cougar</i> (II)	704	CYXC	Fairmile-B
<i>Cougar</i>	61	CGCY	Orca
NCSM <i>Cowichan</i> (III)	162	CGZR	Bay
<i>Cree</i>	584		Ville
<i>Crossbow</i> (ex FMU-116)	197	CGJD	
<i>Detector</i>	192	CGKE	Detachment 65-pi
NCSM <i>Edmonton</i>	703	CGAW	Kingston
<i>Egret</i>	925	CFL5358	
NCSM <i>Elk</i> (II)	724	CZDL	Fairmile-B
NCSM <i>Forte Steele</i>	140	CGMQ	
NCSM <i>Fundy</i> (III)	159	CYWE	Bay
NCSM <i>Glace Bay</i> (II)	701	CGAU	Kingston
NCSM <i>Goose Bay</i>	707	CGBV	Kingston
NCSM <i>Granby</i>	180	CYQX	Bangor (Diésel)
<i>Grizzly</i>	60	CGCA	Orca

NCSM <i>Kingston</i>	700	CGJX	Kingston
<i>Lawrenceville</i>	584	CGJM	Ville
<i>Listerville</i>	578	CGKD	Ville
NCSM <i>Llewellyn</i>	141	CYZB	Llewellyn
<i>Loganville</i>	589	CGDB	Ville
NCSM <i>Loon</i>	780	CGLO	Bird
NCSM <i>Mallard</i>	783	CZCU	Bird
<i>Marysville</i>	585	CGNC	Ville (old)
NCSM <i>Miramichi</i> (III)	163	CGWY	Bay
NCSM <i>Moncton</i> (II)	708	CGJC	Kingston
NCSM <i>Moose</i> (II)	711	CYQF	Fairmile-B
<i>Moose</i>	62	CGCZ	Orca
NCSM <i>Moresby</i>	112	CGAB	Anticosti
NCSM <i>Nanaimo</i> (II)	702	CGAV	Kingston
<i>Nicholson</i>	196	CGRA	Detachment 75-pi
<i>Orca</i>	55	CGAB	Orca
<i>Otterville</i>	580		Ville
<i>Parksville</i>	591	CGKC	Ville
<i>Plainsville</i>	587	CGDK	Ville
<i>Pogo</i>	104	CGFP	
NCSM <i>Porte Dauphine</i>	186	CZGL	Porte
NCSM <i>Porte de la Reine</i>	184	CYVB	Porte
NCSM <i>Porte Quebec</i>	185	CYVO	Porte
NCSM <i>Porte Saint Jean</i>	180	CYWJ	Porte
NCSM <i>Porte Saint-Louis</i>	183	CYWS	Porte
<i>Queensville</i>	586	CGQB	Ville
NCSM <i>Raccoon</i> (II)	779	CYQT	Fairmile-B
<i>Rally</i>	141	CYQF	R
<i>Rapid</i>	142	CYQG	R
<i>Raven</i>	56	CGAM	Orca
NCSM <i>Reindeer</i> (II)	716	CYQY	Fairmile-B
<i>Renard</i>	58	CGAS	Orca
NCSM <i>Revelstoke</i>	140	CZCM	Llewellyn
NCSM <i>Saskatoon</i> (II)	709	CGJG	Kingston
NCSM <i>Sault Ste. Marie</i>	176	CYVS	Algerine
NCSM <i>Scatari</i>	514	CZFZ	
<i>Service</i>	198	CGKY	
NCSM <i>Shawinigan</i> (II)	704	CGAX	Kingston
<i>Sidney</i>	195	CGQT	Detachment 55-pi
<i>Standoff</i>	199	CGMU	Detachment 75-pi
NCSM <i>Summerside</i> (II)	711	CGJJ	Kingston
NCSM <i>Thunder</i> (III)	161	CZCY	Bay
NCSM <i>Whitehorse</i>	705	CGAZ	Kingston



Wildwood	553	CGQQ	
NCSM Wolf (II)	762	CGWR	Fairmile-B
Wolf	59	CGBP	Orca
YAG-306	306	CFH8051	YAG 75-pi
YAG-312	312	CFH8054	YAG 75-pi
YAG-314	314	CFH8055	YAG 75-pi
YAG-319	319	CFH8056	YAG 75-pi
YAG-320	320	CFH8057	YAG 75-pi
YFU-118	118		
YMT-177	177		
NCSM Yellowknife	706	CGAY	Kingston
Youville	588	CGDI	Ville



National Défense
Defence nationale



NAVAL RESERVE RÉSERVE NAVALE



Canada

Divisions de la Réserve navale



Richard Gimblett et Colin Stewart



Ministère de la Défense nationale.

L'écusson de la Réserve navale.

1. NCSM *Malahat* (1914–1920; 1944–1946; 1947–)

Devise : *Navis exercitatione parata* (Un navire préparé par l'entraînement)

La « 1^{re} Compagnie de la Réserve navale des volontaires du Canada (RNRVC) » fut formée en mai 1914 par des amoureux du service naval de Victoria qui avaient commencé à effectuer des exercices militaires en 1913. Démantelée en juin 1920, la compagnie fut rouverte en janvier 1944 en tant que quartier général divisionnaire de la Réserve navale pour l'île de Vancouver et mise officiellement en service sous le nom de NCSM *Malahat*. Le *Malahat* servit principalement de centre de recrutement de la côte ouest pendant la Deuxième Guerre mondiale. Fermé de nouveau en 1946, il fut remis en service en tant que division de la Réserve navale en avril 1947 et rapidement rejoint par l'escadron d'aéronavale VC 922, qui assura l'entraînement des équipages aériens de 1953 à 1964. Tirant parti de son expertise en mer, le *Malahat* forma des réservistes d'autres divisions et hébergea l'escadron d'entraînement de la Force régulière. Ses membres ont servi à l'étranger lors d'opérations de maintien de la paix.

Installée à l'origine dans l'historique Customs House, sur le port de Victoria, la division déménagea ensuite dans diverses installations temporaires à Esquimalt. Depuis l'inauguration, en 1992, de son nouveau bâtiment à l'entrée de l'arrière-port de Victoria, le *Malahat* accueille fréquemment des exercices de sécurité portuaire et des opérations de plongée.

COMMANDANTS

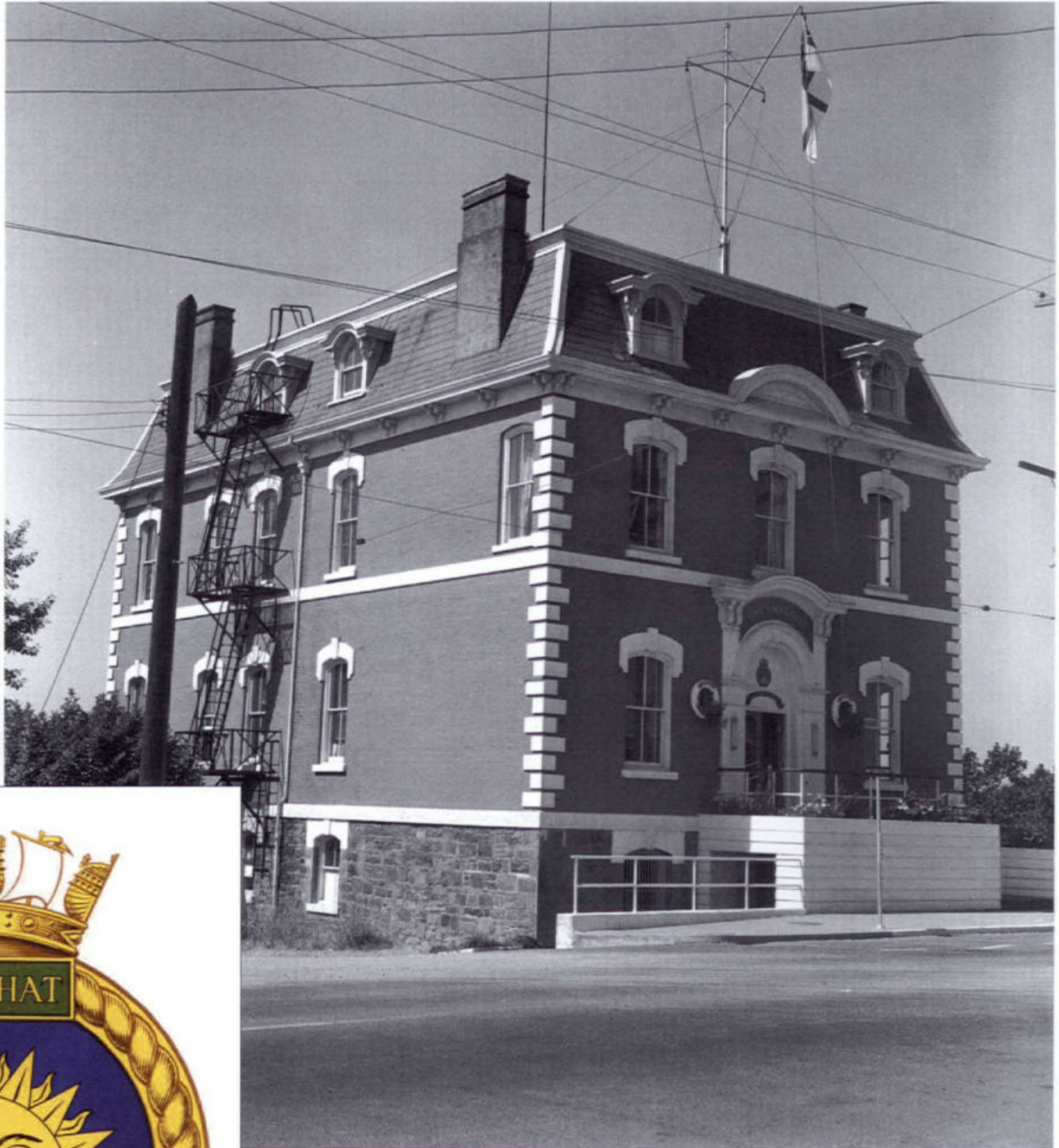
Capitaine de corvette D.S. Scott	1944–1946
Capitaine de corvette G.A. Powell	1946
Capitaine de corvette W.M. Gage	1946
(La division fut désarmée de 1946 à 1947)	
Capitaine de vaisseau R. Jackson	1947–1952
Capitaine de vaisseau G.A.V. Thomson	1952–1958
Capitaine de vaisseau J.D. Garrard	1958–1963
Capitaine de vaisseau P. Thomas	1963–1965
Capitaine de frégate W.F. Walker	1965–1969
Capitaine de vaisseau E.K. Lee	1969–1974
Capitaine de vaisseau M. L. Hadley	1974–1978
Capitaine de frégate M.B. Ellis	1978–1981
Capitaine de frégate A.R. Horner	1981–1985
Capitaine de frégate S.J. Churlish	1985–1989
Capitaine de vaisseau D.R. Macrae	1989–1992
Capitaine de frégate D.W. Craig	1992–1995
Capitaine de frégate J.J. Bennett	1995–1998
Capitaine de frégate M.B.C. Carter	1998–2000
Capitaine de frégate D.P. Gagliardi	2000–2004



Capitaine de corvette L.J. Zezza	2004–2007
Capitaine de frégate P.D. MacNeill	2007–2009
Capitaine de frégate S.V. Pokotylo	2009–

Le NCSM *Malahat* dans l'ancien bureau des douanes situé sur la rue Wharf en août 1961.

Ministère de la Défense nationale COND-7426-40.



2. NCSM *Discovery* (1914–1918; 1923–)

Devise : *Steadfast and Vigilant* (Inébranlable et vigilant)

Les magnifiques bâtiments du NCSM *Discovery* sont situés sur la pittoresque Deadman's Island, réserve militaire historique. Constituée tout d'abord comme « 2^e Compagnie de la Réserve navale des volontaires du Canada (RNRVC) » en 1914, la division fut démantelée après la Première Guerre mondiale. Réactivée à la création de la Réserve navale moderne en 1923, la demi-compagnie de Vancouver fut mise en service 1941 et baptisée NCSM *Discovery*. Son nom vient du navire commandé par le Capitaine de vaisseau George Vancouver, RN, qui était chargé des levés du fond marin sur la côte nord-ouest de l'Amérique du Nord. Centre de recrutement majeur, c'est toutefois à la fin de la guerre que l'activité du *Discovery* fut la plus intense, quand il servit de centre de démobilisation pour toute la côte ouest.

Le site de Deadman's Island est d'importance grandissante pour les opérations de sécurité maritime dans le port de Vancouver. Doté d'une hélisurface et d'un accès à la mer, il offre une capacité sécuritaire de commandement et contrôle et un emplacement idéal pour coordonner les efforts entre le ministère de la Défense nationale, l'administration portuaire et divers autres ministères fédéraux. Par exemple, en 2010, le NCSM *Discovery* a assuré la sécurité maritime pour les Jeux olympiques et paralympiques d'hiver, la plus grande opération nationale qu'ait jamais menée le Canada.

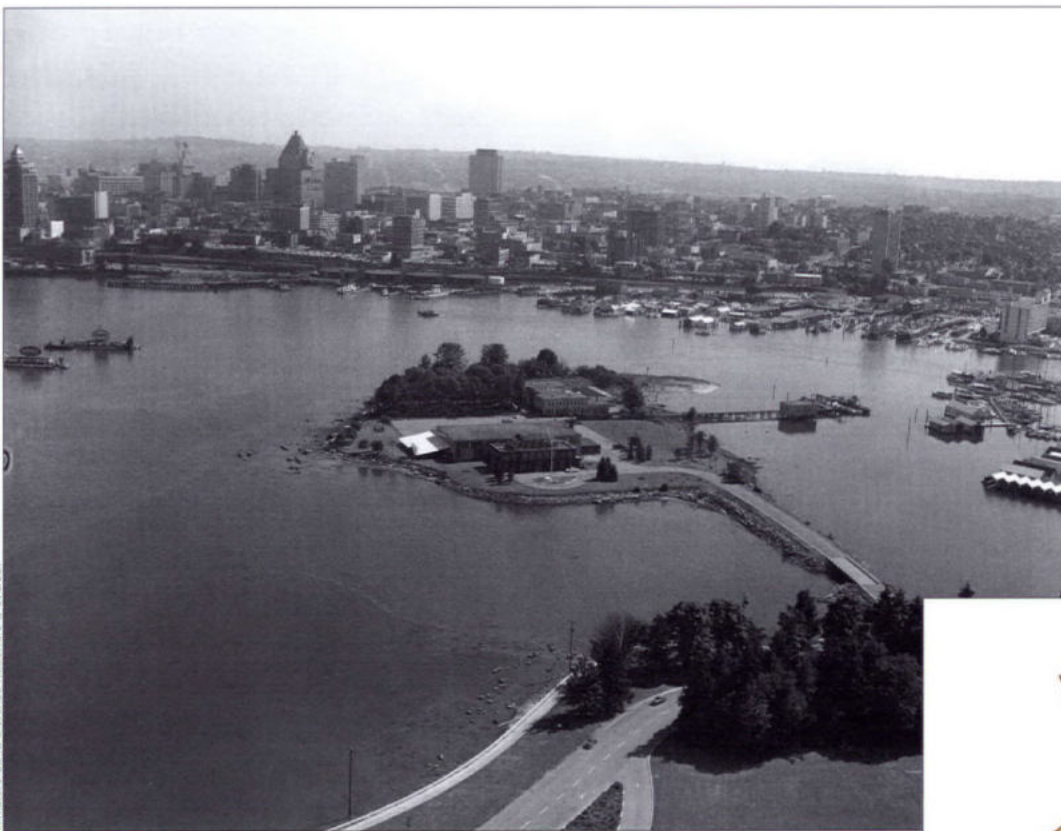
COMMANDANTS

Capitaine de frégate J.W. Hobbs	1924–1929
Lieutenant de vaisseau H.R. Wade	1929–1930
Lieutenant de vaisseau H.R. Wade	1930–1936
Capitaine de corvette C.E. Donaldso	1936–1939
Lieutenant de vaisseau J. V. Brock	1939–1939
Capitaine de corvette H.R. Wade	1939–1941
Capitaine de corvette N.C.S. Gooch	1941–1941
Lieutenant de vaisseau W.H. Richardson	1941–1942
Lieutenant de vaisseau C.S. Glassco	1942–1943
Capitaine de frégate K.C. McRae	1943–1947
Capitaine de frégate W.R. Stacey	1947–1950
Capitaine de frégate G. McDonald	1950–1953
Capitaine de frégate J.H. Stevenson	1953–1958
Capitaine de vaisseau A.W. Ross	1958–1964
Capitaine de frégate A. Holland	1964–1968
Capitaine de vaisseau D.R. Learoyd	1968–1971
Capitaine de vaisseau J.M. Thornton	1971–1975
Capitaine de frégate D.M. Johnston	1975–1978
Capitaine de vaisseau S.B. Alsgard	1978–1981



Capitaine de vaisseau J.E. Newbery	1981–1984
Capitaine de frégate R.H. McIlwaine	1985–1988
Capitaine de frégate B.A. Cook	1988–1991
Capitaine de frégate A.W.F. Hastings	1991–1993
Capitaine de vaisseau C.V. Newburn	1993–1996
Capitaine de frégate D. Eakins	1996–1998
Capitaine de corvette M. Locke	1998–2001
Capitaine de corvette K. Wan	2001–2005
Capitaine de corvette M. Fletcher	2005–2008
Capitaine de corvette E. Fisher	2008–

Vue aérienne du NCSM
Discovery en juin 1962.



Ministère de la Défense nationale E-67263.



3. NCSM *Nonsuch* (1923–1964; 1975–)

Devise : *A Campis ad Maria* (Des prairies à la mer)

Mise sur pied le 27 mars 1923, la demi-compagnie d'Edmonton logea tout d'abord dans le manège militaire local. Après son déménagement en 1939 dans ce qui avait été les écuries de la Compagnie de la Baie d'Hudson, le navire fut officiellement mis en service en 1941, sous le nom de NCSM *Nonsuch*, en hommage au ketch de la Compagnie qui avait ouvert l'intérieur du Canada au commerce.

Pendant l'automne 1946, la livraison d'un avion Swordfish à l'escadron de la réserve aérienne attaché au *Nonsuch* fit jaser quand le pilote décida de se poser à deux pas du NCSM, dans le quartier de Ross Flats, au lieu d'atterrir à l'aéroport local. La division fut une victime temporaire de la réduction des dépenses de défense et dut baisser pavillon en 1964. Elle fut remise en service en 1975 à son emplacement actuel.

Depuis sa fondation, le *Nonsuch* a participé à de nombreuses activités communautaires. Il a notamment détaché un certain nombre de ses marins pour composer l'équipage d'un navire de traite de la fourrure de style York pour l'exposition universelle de 1986 à Vancouver. Il continue à être fidèle à sa devise.

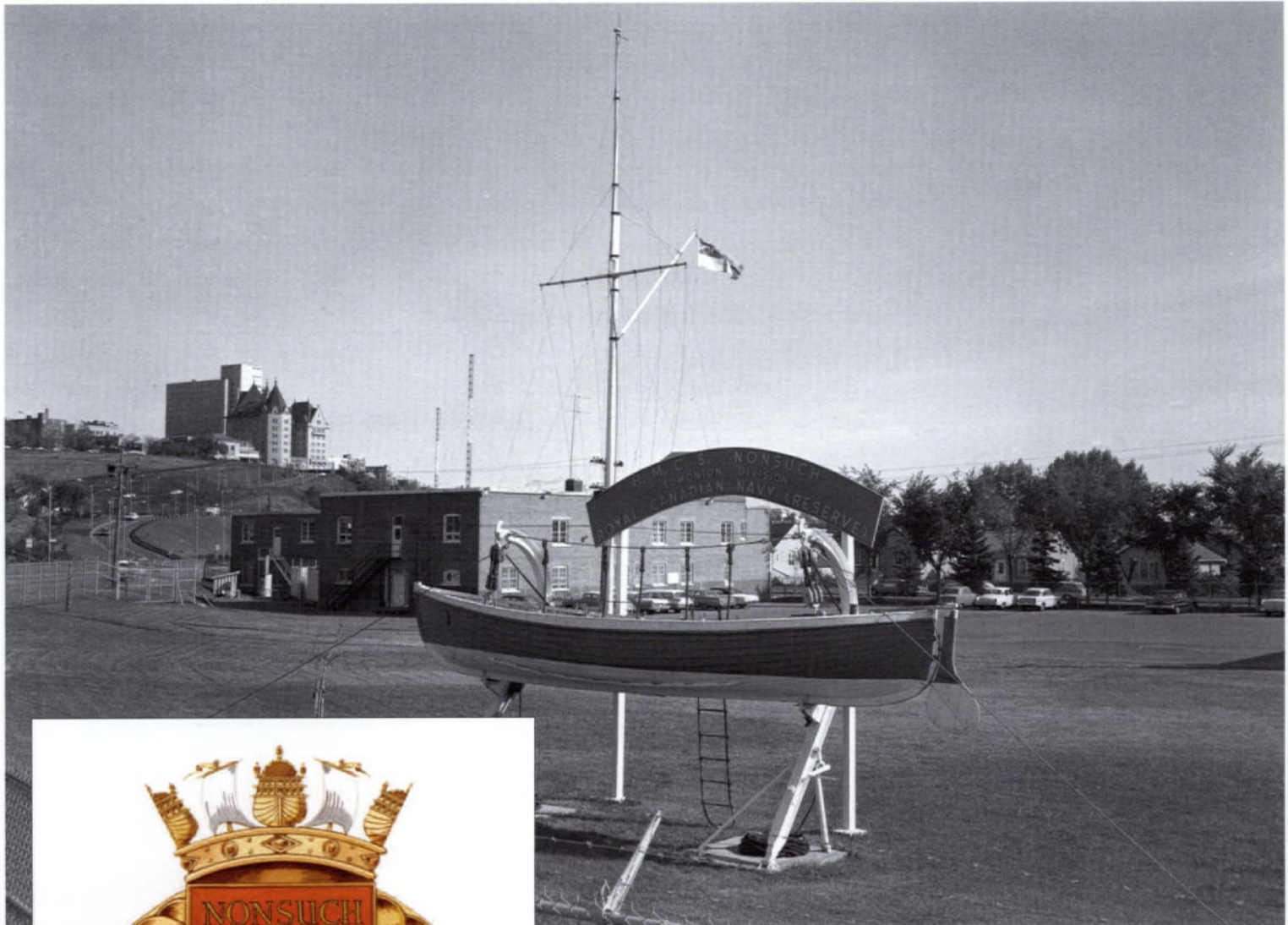
COMMANDANTS

Capitaine de frégate A.B. McLeod	1923–1938
Capitaine de corvette E.P. Shaver	1939–1941
Lieutenant de vaisseau C.S. Glassco	1941–1942
Lieutenant de vaisseau G.L. Crawford	1942–1943
Capitaine de frégate J.A. Dawson	1943–1945
Lieutenant de vaisseau W.C.C. Webster	1945–1946
Capitaine de corvette R. Steward	1946
Capitaine de frégate F.R. Pike	1946–1948
Capitaine de frégate L.R. Hoar	1948–1951
Capitaine de vaisseau G.P. Manning	1951–1955
Capitaine de frégate N.S. Cameron	1955–1958
Capitaine de frégate L.J.D. Garrett	1958–1960
Capitaine de frégate C.H. Rolf	1960–1964
(La division fut désarmée de 1964 à 1975)	
Capitaine de frégate H.F. Wallace	1975–1978
Capitaine de frégate J.M. Hinz	1978–1981
Capitaine de frégate D.B. Logan	1981–1985
Capitaine de frégate G.E. Power	1985–1988
Capitaine de vaisseau E.E. Brownfield	1988–1991
Capitaine de frégate A.S. Gent	1991–1993
Capitaine de frégate R.R. Blakeley	1993–1997
Capitaine de frégate C.R. McNary	1997–2000



Capitaine de corvette J.A. Bennett	2000–2001
Capitaine de corvette J.P. Smith	2004–2007
Capitaine de frégate C.T. Persson	2007–2010
Capitaine de corvette F.A. van Staalduin	2010–

Le NCSM *Nonsuch* occupe toujours le même immeuble comme on peut le constater sur cette photo prise en novembre 1961.



Ministère de la Défense nationale COND-7426-58

4. NCSM *Tecumseh* (Fondé en 1923)

Devise : *In pace bellum para* (Si tu veux la paix, prépare la guerre)

Fondée en mars 1923, la division de la Réserve navale de Calgary fut baptisée NCSM *Tecumseh* en 1941, d'après le nom du chef Shawnee qui servit dans les forces militaires britanniques et canadiennes durant la guerre de 1812. La division n'a déménagé qu'une seule fois et se trouve à son emplacement actuel depuis 1943.

Comme les autres divisions de la Réserve, le *Tecumseh* fut une source importante de recrues pendant la Deuxième Guerre mondiale. Elle fournit notamment le pilote d'aéronavale Robert Hampton Gray, le seul membre de la Marine à avoir reçu la Croix de Victoria. L'escadron d'aéronavale VC 924 fut attaché à la division de 1955 à 1959. Le *Tecumseh* revendique aussi l'honneur d'avoir donné aux Forces canadiennes leur première femme officier général, le Commodore Laraine Orthlieb, qui fut nommée conseillère supérieure de la Réserve navale en 1989.

Le *Tecumseh* a survécu à plusieurs difficultés après la guerre, notamment aux réductions du budget de la défense, à l'unification des forces armées et à un immense incendie en 1981. Rebâti depuis, le NCSM *Tecumseh* est maintenant une installation d'entraînement moderne. Ces dernières années, le personnel du *Tecumseh* a participé à des opérations nationales et internationales, comme l'opération Assistance en 1997 et l'opération Apollo en 2003.

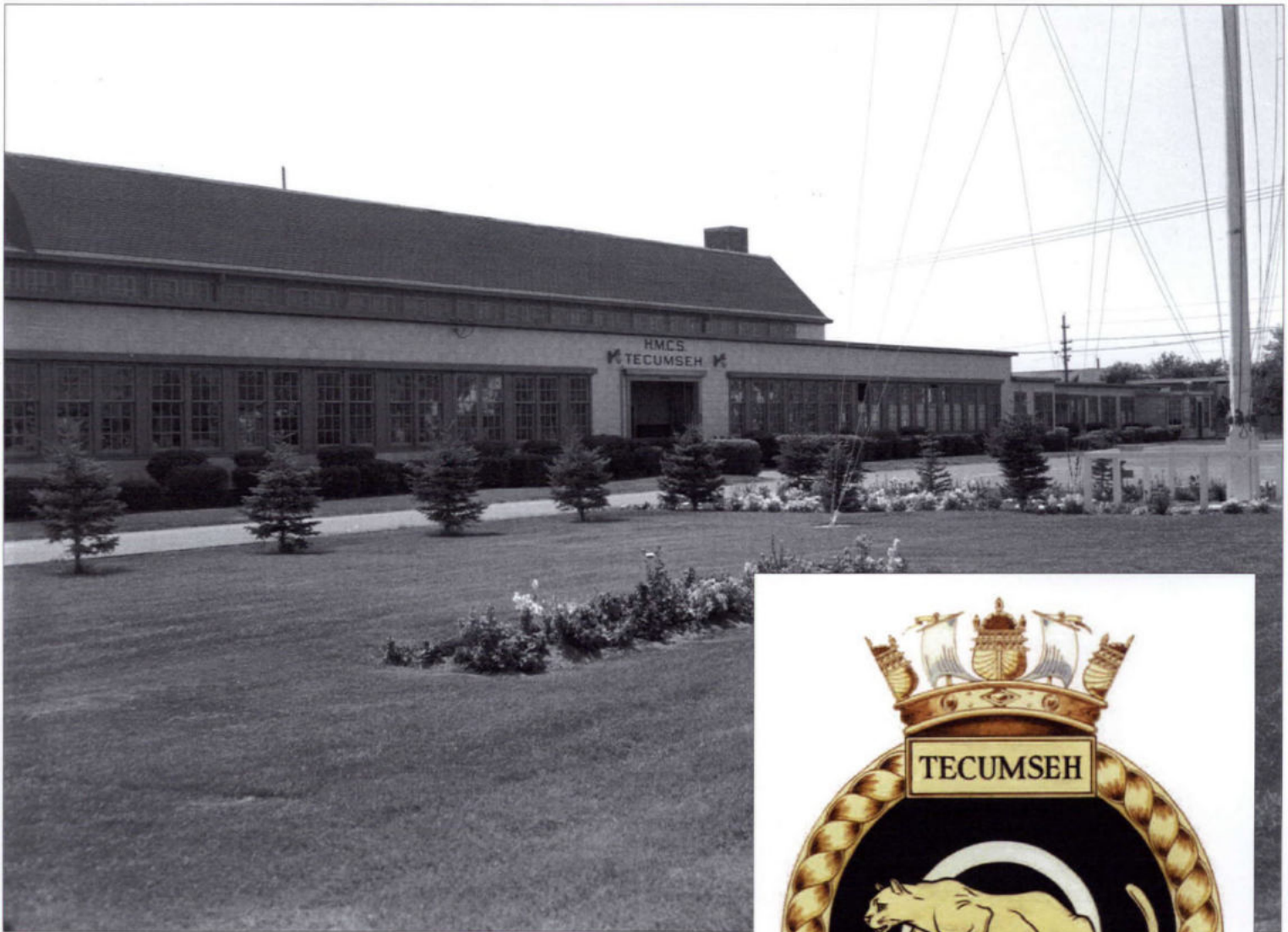
COMMANDANTS

Lieutenant de vaisseau R. Hinton	1923–1934
Lieutenant de vaisseau R. Jackson	1934–1940
Capitaine de corvette R. de Winton	1940–1941
Lieutenant de vaisseau H.D. Bulmer	1942–1943
Capitaine de corvette D. Dattels	1943–1945
Lieutenant de vaisseau D. Elliott	1945–1946
Capitaine de corvette W. Spicer	1946
Capitaine de vaisseau R. Jackson	1946–1952
Capitaine de frégate W.F. Moreland	1952–1955
Capitaine de frégate K. Wynot	1955–1958
Capitaine de frégate J.F. McKenzie	1958–1961
Capitaine de vaisseau A.R. Smith	1961–1967
Capitaine de frégate R.A.F. Montgomery	1967–1970
Capitaine de vaisseau J. Newberry	1970–1972
Capitaine de frégate B. Harasymiv	1972–1975
Capitaine de frégate A.W.G. Hale	1975–1978
Capitaine de frégate M.P. Hayes	1978–1980
Capitaine de frégate W. Evelyn	1980–1983
Capitaine de vaisseau L.F. Orthlieb	1983–1987



Capitaine de frégate G.G. McKenzie	1987–1990
Capitaine de vaisseau C.D. Waddell	1990–1993
Capitaine de frégate G.K. Wong	1993–1996
Capitaine de frégate G.A. Whitehead	1996–2000
Capitaine de corvette M.J. Ervin	2000–2003
Capitaine de corvette D.L. Carroll	2003–2006
Capitaine de corvette E.A. Shirley	2006–2009
Capitaine de corvette R.K. MacLeod	2009–

Le NCSM *Tecumseh* dans son immeuble « pré incendie » en novembre 1961.



Ministère de la Défense nationale CCND-7426-61.



5. NCSM *Unicorn* (Fondé en 1923)

Devise : *Unicus est* (Unique en son genre [sans égal])

La demi-compagnie de Saskatoon fut fondée en avril 1923, une des premières divisions de la RVMRC, sous le commandement d'un ancien combattant de la Première Guerre mondiale. La division, qui partageait au début l'espace avec la Milice dans le manège militaire local, a depuis déménagé deux fois avant d'emménager dans ses installations actuelles en 1943. Mise en service le 1^{er} novembre 1941 sous le nom de NCSM *Unicorn*, elle accueillit dans la RVMRC plus de 3000 « marins des Prairies », qui allaient servir dans la bataille de l'Atlantique, sur la route de Mourmansk, dans les Antilles, dans la Méditerranée et le jour J.

La division porte le nom d'un des premiers navires à entrer dans la baie d'Hudson, à la recherche du passage du Nord-Ouest. Elle perpétue les honneurs de guerre des bâtiments éponymes de la Royal Navy, qui servirent notamment contre l'Invincible Armada espagnole, contre Napoléon et durant la Deuxième Guerre mondiale.

Après le deuxième conflit mondial, le NCSM *Unicorn* continua à jouer un rôle de premier plan à Saskatoon et dans les opérations au pays et à l'étranger. Les marins de l'*Unicorn* servirent pendant la guerre de Corée, pendant la guerre froide et lors de missions de maintien de la paix partout dans le monde, ainsi que dans des missions d'aide humanitaire au Canada.

COMMANDANTS

Lieutenant de vaisseau J.W. McEown	1923–1924
Enseigne de vaisseau L.P. Danis	1924–1928
Lieutenant de vaisseau J.W. McEown	1928–1933
Lieutenant de vaisseau W.F. Campbell	1933–1934
Capitaine de corvette H.W. Balfour	1934–1940
Lieutenant de vaisseau C.F.R. Wentz	1940–1941
Lieutenant de vaisseau R.M. Wallace	1942–1942
Capitaine de corvette C.A.E. White	1942–1945
Capitaine de vaisseau O.K. McClocklin	1945–1956
Capitaine de frégate C. McLeod	1957–1960
Capitaine de frégate D.M. Keith	1960–1963
Capitaine de frégate E.C. Boychuk	1963–1967
Capitaine de vaisseau W.J. McCorkell	1968–1971
Capitaine de frégate R.L. Cheesman	1971–1974
Capitaine de frégate W. Borycki	1974–1977
Capitaine de vaisseau D.P. Ravis	1977–1983
Capitaine de vaisseau J.M. Dalzell	1983–1988
Capitaine de frégate T.C.D. Gordon	1988–1992
Capitaine de frégate R.L. Hanson	1992–1994



Capitaine de frégate L.A. Christ	1994–1998
Capitaine de corvette M.E.Z. Cebryk	1998–2001
Capitaine de corvette R.F. Chow	2001–2004
Capitaine de frégate L.A. Christ	2004–2007
Capitaine de frégate R.L. Hanson	2007–

Le NCSM *Unicorn* en
printemps 2010.



Avec permission, Louis Christ.



6. NCSM *Queen* (1923–1964; 1975–)

Devise : *Augusta Invictaque* (Majestueux et invincible)

Fondée en 1923 avec un effectif de 3 officiers et de 45 matelots, la demi-compagnie de Regina s'est entraînée dans diverses installations louées ou empruntées jusqu'à ce qu'elle s'installe au manège militaire de Regina dans les années 1930. Ayant connu une croissance rapide durant la guerre, le *Queen* trouva finalement le lieu qui lui convenait le 4 juin 1955, dans l'édifice Queen du parc Wascana.

Victime des réductions budgétaires du milieu des années 1960, elle dut baisser pavillon (blanc) le 30 novembre 1964 et remettre ses clés au Commandement aérien. Mais l'effort de lobbying inlassable déployé pour que la division rouvre ses portes finit par porter fruit, puisque le NCSM *Queen* fut remis en service le 1^{er} juillet 1975.

Bien qu'il soit l'une des plus petites divisions de la Réserve navale, le *Queen* s'est toujours comporté comme une grosse division, fournissant par exemple embarcations et personnel lors de la crue du ruisseau Wascana en 1926 ainsi qu'à l'occasion de l'« inondation du siècle » qui a frappé le Manitoba en 1997. En reconnaissance de l'importante contribution du *Queen* à la collectivité, la ville de Regina a renommé la rue où le navire est situé « Navy Way » et le NCSM *Queen* réside désormais au 100 Navy Way.

COMMANDANTS

Lieutenant de vaisseau A.L. Geddes	1923–1927
Capitaine de corvette A.C. Ellison	1927–1936
Capitaine de frégate A.T. Hall	1936–1938
Capitaine de corvette D.A. Grant	1938–1940
Capitaine de corvette A.C. Ellison	1940–1943
Capitaine de corvette N.L. Pickersgill	1943–1944
Capitaine de corvette F.C. Aggett	1944–1945
Capitaine de frégate N.E. Whitmore	1945–1947
Capitaine de frégate W.W. Spicer	1947–1951
Capitaine de frégate D. Clarke	1951–1953
Capitaine de frégate W. Haggett	1953–1957
Capitaine de frégate T.L. Clark	1958–1961
Capitaine de frégate W.M. Stan	1961–1964
(La division fut désarmée de 1964 à 1975)	
Capitaine de frégate R.L. Cheesman	1975–1976
Capitaine de frégate J.O. Burgess	1976–1981
Capitaine de frégate K.W. McCaw	1981–1986
Capitaine de frégate R.B. Routley	1986–1990
Capitaine de frégate P.B. Weber	1990–1994
Capitaine de corvette W.T. Bowes	1994–1997
Capitaine de corvette T.K. Daniel	1997–2001



Capitaine de corvette L.M. Mushanski	2001–2004
Capitaine de corvette J.A. Bell	2004–2007
Capitaine de corvette C.J. Thiemann	2007–

Le NCSM *Queen* occupe toujours le même immeuble comme on peut le constater sur cette photo prise en novembre 1961.



Ministère de la Défense nationale: COND-7426-15.



7. NCSM *Chippawa* (Fondé en 1923)

Devise : Service

Formé en mars 1923 comme l'une des six divisions « d'origine » de la Réserve navale, le NCSM *Chippawa* a tout au long de son histoire été fidèle à sa devise. Pendant la Deuxième Guerre mondiale, malgré son emplacement géographique (établissement naval situé le plus à l'intérieur des terres), le *Chippawa* devint la troisième source de recrues navales au Canada et fournit le deuxième contingent de volontaires pour le Service féminin de la Marine royale du Canada.

Le *Chippawa* était prêt en 1997 lorsque l'« inondation du siècle » toucha la majeure partie du sud du Manitoba. L'unité devint la principale zone de rassemblement pour les opérations en petites embarcations et reçut une mention élogieuse du Sous-chef d'état-major de la Défense, une première pour une division de la Réserve. Le NCSM *Chippawa* abrite l'une des cinq musiques de la Réserve navale et a accueilli la tournée d'été 2007 de la Musique nationale de la Réserve navale. Ces dernières années, le *Chippawa* a été à l'avant-plan du concept de la force totale, comme lors de l'hiver 2019; il a d'ailleurs envoyé plus d'une douzaine de marins en déploiement avec la Force opérationnelle Afghanistan depuis 2005.

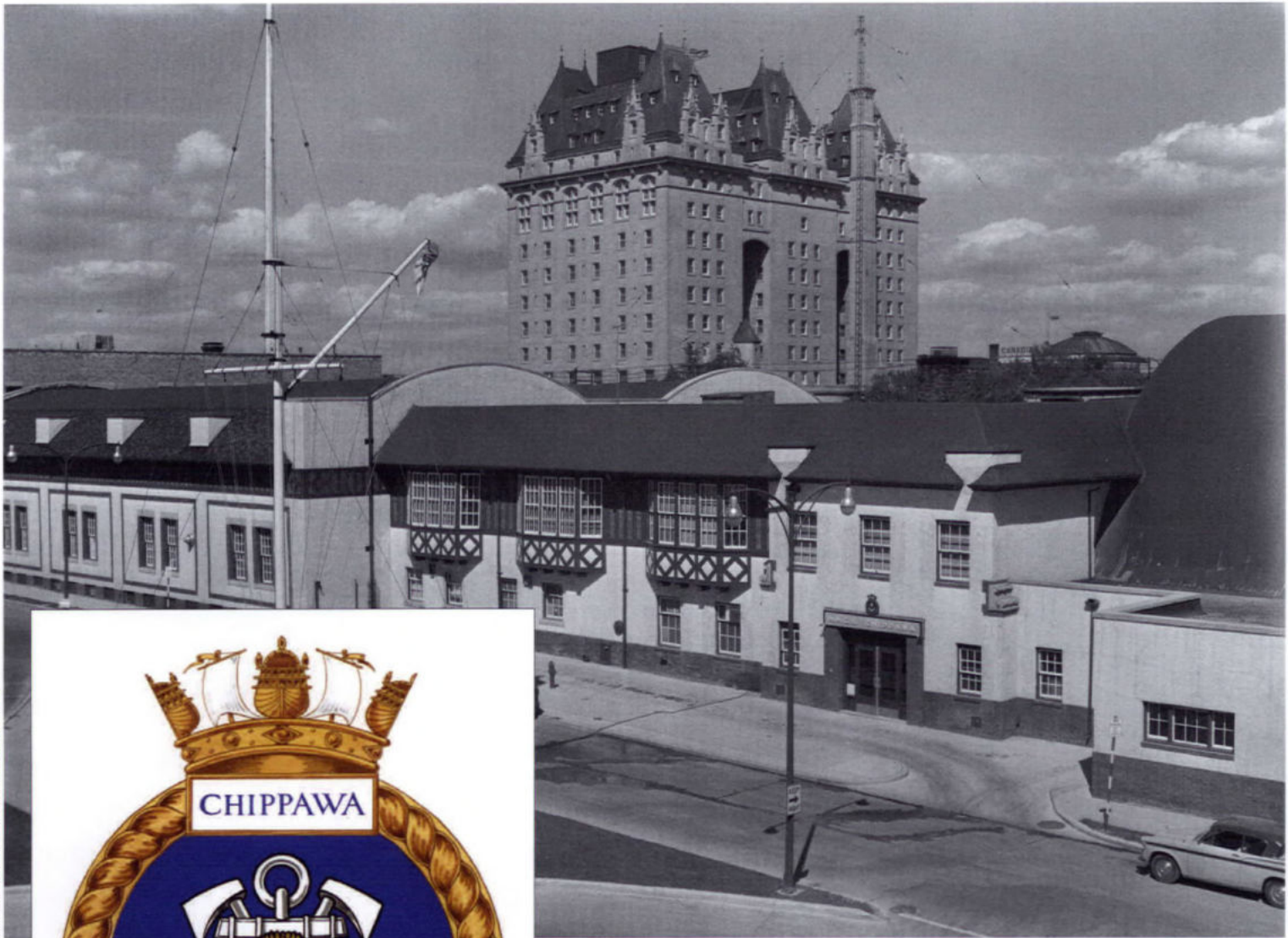
COMMANDANTS

Capitaine de vaisseau E.A. Brock	1923–1930
Capitaine de frégate H.G. Nares	1931–1933
Capitaine de corvette F.J. Kelly	1933–1936
Capitaine de vaisseau C.R. Frayer	1930–1940
Capitaine de frégate H.G. Nares	1940–1941
Capitaine de vaisseau E.T.C. Orde	1941–1942
Capitaine de frégate R.F. McRimmon	1943–1944
Capitaine de frégate G.E. Kernohan	1944–1945
Commodore J.V. Brock	1945–1946
Capitaine de vaisseau C.R. Frayer	1946
Capitaine de vaisseau H.J. Craig	1946–1948
Capitaine de corvette J. Boyd	1948
Capitaine de frégate L.D.G. Main	1949–1952
Capitaine de frégate F.H. Pinfold	1952–1953
Capitaine de vaisseau L.B. McIlhagga	1953–1960
Capitaine de vaisseau J.W. Dangerfield	1960–1966
Capitaine de vaisseau C.R. Godbehere	1966–1969
Capitaine de frégate T.S. Durham	1969–1973
Capitaine de vaisseau W.N. Fox-Decent	1973–1978
Capitaine de frégate C.E. Thain	1978–1981
Capitaine de frégate B.P. Duggan	1981–1985



Capitaine de frégate R.W Siemens	1985–1990
Capitaine de corvette E.F. Smith	1990–1993
Capitaine de frégate D.R.A. Schultz	1993–1996
Capitaine de corvette, J.O. Dawson	1996–2000
Capitaine de corvette C. Michon	2000–2004
Capitaine de corvette H.P. Collins (Heuthorst)	2004–2009
Capitaine de corvette M.R. Morlock	2009–

Vue de face du NCSM *Chippawa*
en novembre 1961.



Ministère de la Défense nationale COND-7426-21.

8. NCSM *Griffon* (Fondé en 1937)

Devise : *Prima In Lacubus* (Le premier sur les lacs)

Fondé en 1937 sous le nom de division Port Arthur de la RVMRC, le NCSM *Griffon* comme il fut ensuite renommé, doit son existence à plusieurs facteurs locaux : influence de l'industrie du transport maritime sur les Grands Lacs, particulièrement celle de la Port Arthur Shipbuilding Company, et association avec le programme des cadets de la marine. L'engouement local fut tel que la division dut établir une liste d'attente pour les recrues.

Ne possédant pas d'installations propres, la division partageait à l'origine des locaux avec la Milice au manège militaire de Port Arthur. Elle occupa ensuite provisoirement un autre endroit avant d'emménager dans ses quartiers actuels en 1944. Pendant la guerre, les marins recrutés dans les Prairies firent souvent halte au *Griffon* sur leur route vers l'entraînement sur la côte est.

Situé à l'extrémité ouest des Grands Lacs, le *Griffon* donne un important accès à la Marine à l'intérieur des terres. Il accueille fréquemment des navires de la classe Kingston et d'autres unités de la flotte de l'Atlantique lors de leurs déploiements vers la tête des Grands Lacs. En outre, l'intense activité du transport maritime dans le secteur donne à ses marins l'occasion de s'entraîner aux opérations dans un environnement maritime chargé.

COMMANDANTS

Lieutenant de vaisseau D. Black	1937–1938
Lieutenant de vaisseau J.M. Hughes	1938–1941
Lieutenant de vaisseau F.A. Bryan	1941–1943
Capitaine de corvette H.S.C. Wilson	1943–1944
Capitaine de corvette W.A. Johnson	1944–1945
Capitaine de corvette R.E. Eakins	1945
Capitaine de corvette D.W. Gardiner	1945–1946
Capitaine de corvette C.W. King	1946–1949
Capitaine de vaisseau E.O. Ormsby	1949–1956
Capitaine de frégate T.C. Luck	1956–1960
Capitaine de frégate D.H. Botley	1960–1963
Capitaine de frégate D.A. Binmore	1963–1966
Capitaine de frégate E.A. Fallen	1966–1972
Capitaine de frégate A. Tooms	1972–1976
Capitaine de frégate J.L. Bryant	1976–1980
Capitaine de frégate E.V. Dalton	1980–1983
Capitaine de vaisseau D.B. Coulson	1983–1987
Capitaine de frégate R.A. Zuliani	1987–1991
Capitaine de corvette S.L. Newman	1991–1994



Capitaine de corvette J.S. Mill	1994–1997
Capitaine de corvette K.R. Dawe	1997–2000
Capitaine de frégate E.P.A. Zuliani	2000–2004
Capitaine de corvette C.J. Marrack	2004–2007
Capitaine de corvette J.A Bell	2007–

Le NCSM *Griffon* occupe toujours le même immeuble comme on peut le voir sur cette photo prise en novembre 1961.



Ministère de la Défense nationale COND-7426-26.



9. NCSM *Prevost* (1938–1964; 1990–)

Devise : By Valour, Not Deception (Par la vaillance, non par la supercherie)

La demi-division de la Réserve de volontaires de la Marine royale du Canada (RVMRC) fut fondée à London (Ontario) le 8 août 1938, avant d'être transformée en division complète au déclenchement de la guerre, en 1939. Mis en service officiellement le 1^{er} novembre 1941, le NCSM *Prevost* porte le nom de la goélette HMS *Lady Prevost* de l'Escadron du lac Érié qui servit pendant la guerre de 1812. En 1941, 1942 et 1943, le *Prevost* remporta le Trophée de l'efficacité Commodore Walter Hose, qui en devint sa propriété permanente. Pendant la guerre, le *Prevost* servit également de centre de formation à l'anglais pour les marins francophones.

Converti en division navale permanente à la fin des hostilités en 1945, le *Prevost* conduisit l'entraînement au matelotage sur les navires basés à Port Stanley, sur le lac Érié, à 45 minutes au sud de London. En 1964, il fut désarmé pour cause de compressions budgétaires. Réactivé comme détachement du NCSM *Star* en 1978, le *Prevost* fut remis en service le 29 septembre 1990 et s'est depuis positionné comme un membre à part entière de la Réserve navale et des collectivités de London et de Port Stanley.

COMMANDANTS

Lieutenant de vaisseau E.E. Hart	1938–1940
Capitaine de corvette J.R. Hunter	1940–1943
Capitaine de corvette R.N.D. Carmichael	1944–1946
Lieutenant de vaisseau D.A. Jackson	1946–1946
Capitaine de frégate W.A. Childs	1946–1949
Capitaine de corvette T. F. Owen	1949–1950
Capitaine de frégate F.R.K. Naftel	1950–1952
Capitaine de frégate E.G. Gilbride	1952–1957
Capitaine de vaisseau G.A. MacLachlan	1957–1963
Capitaine de frégate H.W. Littleford	1963–1964
(La division fut désarmée de 1964 à 1990)	
Capitaine de frégate B.E. Lodge	1990–1993
Capitaine de frégate B.R. Struthers	1993–1995
Capitaine de frégate P.F. Earnshaw	1995–1996
Capitaine de corvette W.R. Glover	1996–1997
Capitaine de corvette M.J. Hoare	1997–2000
Capitaine de corvette M.J. Van Den Bossche	2000–2003
Capitaine de corvette J.A. Offer	2003–2006
Capitaine de frégate T.P. Gijzen	2006–2008
Capitaine de corvette J.S. White	2008–



Ministère de la Défense nationale COND-7426-19



Le NCSM *Prevest* a été rétabli dans le même immeuble comme on peut le voir sur cette photo prise en novembre 1961.

10. NCSM *Hunter* (Fondé en 1940)

Devise : *Ready When Required* (Toujours prêt)

Avec l'expansion de la Réserve navale consécutive au déclenchement de la Deuxième Guerre mondiale, on mit sur pied une division à Windsor en mars 1940. Cette division fut officiellement mise en service le 1^{er} novembre 1941 sous le nom de NCSM *Hunter*, en l'honneur d'un navire britannique qui avait servi sur les Grands Lacs pendant la guerre de 1812.

Durant la Deuxième Guerre mondiale, l'entraînement local prit une telle ampleur qu'on ouvrit un deuxième centre appelé « *Hunter II* ». En 1944, les deux *Hunter* se regroupèrent et emménagèrent à l'emplacement actuel de la division. Outre les recrues destinées à l'effort de guerre canadien, le *Hunter* forma un vaste contingent de volontaires américains d'origine polonaise (en raison de la proximité avec les États-Unis), qui furent ensuite transférés à la marine de Pologne.

En 1965 *Hunter* fut l'hôte des funérailles navales du Contre-amiral Walter Hose, le « Père de la Réserve navale »; la procession réunit sept amiraux et commodores. Le *Hunter* a connu un certain nombre de premières dans la Réserve navale, notamment la nomination en 1981 du Capitaine de corvette Marilyn O'Hearn première commandante d'une division de la Réserve navale et la nomination en 1996 du premier aumônier de la Formation.

COMMANDANTS

Lieutenant de vaisseau J. Marshall	1939–1940
Capitaine de corvette N. Bruce	1940–1942
Lieutenant de vaisseau R.K. Baker	1942–1943
Capitaine de frégate A.R. Webster	1943–1945
Capitaine de corvette A. Kirkpatrick	1945–1946
Capitaine de corvette J. Loaring	1946–1947
Capitaine de frégate B. Wilkinson	1947–1952
Capitaine de vaisseau W.G. Curry	1952–1961
Capitaine de frégate D. Charters	1961–1965
Capitaine de frégate A. Harris	1965–1968
Capitaine de frégate T. Smith	1968–1971
Capitaine de frégate F. Knight	1971–1974
Capitaine de frégate R. Del Col	1974–1977
Capitaine de frégate K. Towers	1977–1981
Capitaine de frégate M. O'Hearn	1981–1985
Capitaine de frégate W. Pastorius	1985–1988
Capitaine de vaisseau M. Pandzich	1988–1991
Capitaine de frégate R. Del Col	1991–1994
Capitaine de frégate B. Lodge	1994–1998



Capitaine de corvette D. Kazmirchuk	1998–2000
Capitaine de frégate B. Lodge	2000–2002
Capitaine de corvette P. Kelly	2002–2005
Capitaine de corvette D. Baars	2005–2008
Capitaine de corvette N. Bell	2008–2009
Capitaine de frégate P.J. Fleming	2009–

Le NCSM *Hunter* occupe toujours le même immeuble comme on peut le voir sur cette photo prise en novembre 1961.



Ministère de la Défense nationale COND-7426-39



11. NCSM *Star* (Fondé en 1923)

Devise : *Diligentia* (Diligence)

La demi-compagnie d'Hamilton de la RVMRC fut fondée le 31 janvier 1923. L'expansion de l'équipage du navire l'obligea par la suite à déménager un certain nombre de fois avant d'être logée de façon permanente sur le port. La mise en service de l'unité en tant que NCSM *Star* le 1^{er} novembre 1941 honorait une présence navale sur le lac Ontario datant de la guerre de 1812, quand le HMS *Star* avait défendu le Canada contre l'invasion américaine.

De 1943 à l'unification en 1968, le *Star* partagea ses installations avec le NCSM *Patriot*, le Quartier général du Commandement des Divisions navales (COND), prédécesseur de l'actuel Quartier général de la Réserve navale, ainsi qu'avec le Great Lakes Training Centre, qui est maintenant l'École navale d'Hamilton. Entre 1954 et 1964, le *Star* compta une sous-unité annexe à Kitchener.

La capacité du *Star* à recevoir de gros navires à son quai lui a permis d'accueillir d'importants événements et visites, comme le yacht royal HMY *Britannia* en 1959. En 2003, le *Star* fit de la place pour le NCSM *Haida*, à présent lieu historique national et hommage permanent à notre legs naval.

COMMANDANTS

Capitaine de corvette R.H. Yeates	1923–1929
Lieutenant de vaisseau W.G. Beaver	1929–1934
Capitaine de corvette H.L.G. Westland	1934–1937
Lieutenant de vaisseau J.C. Hart	1937–1940
Lieutenant de vaisseau W.R. Morrison	1940
Lieutenant de vaisseau F.E. Waterman	1940–1941
Lieutenant de vaisseau W.H.B. Thomson	1941
Capitaine de frégate J. McFetrick	1941–1944
Capitaine de frégate R. Jackson	1944–1945
Capitaine de frégate C.S. Glassco	1945–1946
Lieutenant de vaisseau R.G. Baker	1946
Lieutenant de vaisseau W.H. Adamson	1946
Capitaine de frégate S.F. Ross	1946–1950
Capitaine de frégate G.H. Parke	1950–1953
Capitaine de frégate J.H. Curtis	1953–1958
Capitaine de vaisseau W.T. Houghton	1958–1963
Capitaine de frégate R.G. Wilson	1963–1964
Capitaine de frégate H.C. Tilbury	1964–1966
Capitaine de frégate R.T. Bennett	1966–1969
Capitaine de frégate C.D. DiCenzo	1969–1971
Capitaine de frégate F.J. Lee	1971–1975



Capitaine de frégate M.J.Pandzich	1975–1979
Capitaine de frégate R.H. Bowman	1979–1982
Capitaine de frégate D. Woodliffe	1982–1985
Capitaine de frégate R.J. Williamson	1985–1988
Capitaine de frégate D.Y.S. Mark	1988–1991
Capitaine de frégate A.J.M. Woodrow	1991–1995
Capitaine de corvette P.W. Duynstee	1995–1998
Capitaine de corvette D.J. Martin	1998–2002
Capitaine de corvette N.S. Bell	2002–2005
Capitaine de corvette G.E. Swing	2005–2008
Capitaine de corvette D. Baars	2008–2010
Capitaine de corvette S.P. Gothi	2010–

Vue aérienne du nouvel immeuble du NCSM *Star*, également situé sur le front de mer d'Hamilton. Cette photo prise en novembre 1961 se trouve dans le chapitre 4.



Ministère de la Défense nationale COMD-7426-41.

12. NCSM *York* (Fondé en 1923)

Devise : Bon espoir

Fondé en tant que demi-compagnie de Toronto en avril 1923, le NCSM *York* fut officiellement mis en service en 1942. Comme la plupart des divisions de la Réserve, le *York* déménagea souvent aux tout débuts de son existence, pour enfin se fixer à son emplacement actuel en 1947. Tout au long de la Deuxième Guerre mondiale, la division se distingua comme l'un des premiers centres de recrutement naval du Commonwealth britannique, près de 17 000 hommes et femmes s'étant enrôlés dans la Marine par son intermédiaire.

Le *York* hébergea l'escadron d'aéronavale VC 920, de sa fondation en 1953 à son démantèlement en 1963. Équipé d'Avenger, le VC 920 était le seul escadron aérien de la Réserve à être qualifié pour les porte-avions.

Basé dans la plus grande ville du Canada, le NCSM *York* est un instrument essentiel de la mission de la Réserve navale, faire connaître la Marine aux Canadiens et Canadiennes, d'autant plus qu'il héberge l'une des cinq musiques de la Réserve navale. En raison de sa situation sur le lac Ontario, il a accueilli un certain nombre d'exercices et reçoit souvent des visites portuaires d'unités de la Marine.

COMMANDANTS

Capitaine de corvette G.B. Jackson	1923–27
Capitaine de frégate A.D. MacLean	1927–31
Capitaine de vaisseau W.G. Sheddon	1931–40
Capitaine de frégate A.C. Turner	1940–42
Capitaine de frégate G.C. Bernard	1942–43
Capitaine de vaisseau E.T.C. Orde	1943
Capitaine de vaisseau J.J. Connolly	1943–45
Capitaine de frégate G.F. McCrimmon	1945–47
Capitaine de vaisseau F.R. Base	1947–51
Capitaine de vaisseau R.I. Hendy	1951–55
Capitaine de vaisseau L.D. Stupart	1955–58
Capitaine de vaisseau J.W.F. Goodchild	1958–63
Capitaine de frégate P.J. Wilch	1963–66
Commodore J.W.F. Goodchild	1966
Capitaine de vaisseau T.C. Turner	1966–71
Capitaine de frégate F.R. Berchem	1971–73
Capitaine de frégate W.H. Wilson	1973–76
Capitaine de frégate D.S. Asley	1976–78
Capitaine de frégate E.E. Sparling	1978–81
Capitaine de vaisseau R.N. Baugniet	1981–85
Capitaine de vaisseau G.J. Oman	1985–88

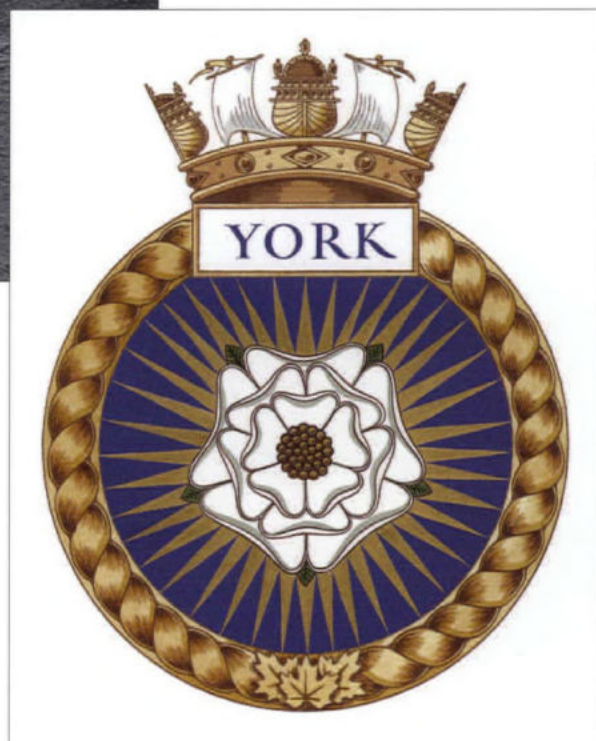


Capitaine de frégate A.E. Pitts	1988–91
Capitaine de frégate R.K. Bonnell	1991–95
Capitaine de corvette L.L. Barwick	1995–98
Capitaine de corvette P.N. Duynstee	1998–99
Capitaine de frégate H.W. McEwen	1999–2002
Capitaine de frégate K. Kubeck	2002–04
Capitaine de frégate R.L. Perks	2004
Capitaine de frégate C.J. Ross	2004–07
Capitaine de frégate M.P. Davies	2007–



Vue arrière (côté port) du NCSM York qui occupe toujours le même immeuble comme on peut le constater sur cette photo prise en novembre 1961.

Ministère de la Défense nationale CCND-7426-14



13. NCSM *Cataraqui* (Fondé en 1939)

Devise : Porta Lacuum, Portus Classis (Porte des lacs, port de la flotte)

La division navale de Kingston fut fondée au déclenchement de la Deuxième Guerre mondiale en 1939, sur le site l'ancien *Feed Mill*. Elle fut mise en service et prit le nom de NCSM *Cataraqui* le 1^{er} novembre 1941. Le NCSM *Cataraqui* a occupé plusieurs sites à Kingston et a emménagé dans son bâtiment actuel, au 24 Duty Drive, en 1992. Cet endroit situé au bord de la rivière *Cataraqui* offre un site idéal pour l'entraînement aux opérations en petites embarcations et à la plongée. Il donne notamment un accès facile au lac Ontario. Étant donné sa proximité de l'eau et d'autres installations de soutien militaires, le *Cataraqui* accueille fréquemment des exercices de sécurité portuaire régionaux et nationaux.

Le NCSM *Cataraqui* fut l'une des seules divisions de la Réserve navale à se voir attribuer un escadron d'aéronavale, le VC 921, formé en 1954 sous le commandement du Capitaine de corvette (Pilote) Allan Burgham. Cet escadron défilait comme composante du *Cataraqui* et entretenait une base d'entraînement à l'aéroport de Kingston où il vola sur Harvard jusqu'à son démantèlement en 1959.

COMMANDANTS

Lieutenant de vaisseau W.C. Rigney	1939–1940
Capitaine de corvette H.J. Plaxton	1944–1944
Capitaine de corvette W.C. Rigney	1944–1945
Capitaine de corvette W.G. Crothers	1946–1948
Capitaine de frégate H.K. Hill	1948–1950
Capitaine de corvette H.W. Webster	1950–1951
Capitaine de frégate G.M. Coleman	1951–1952
Capitaine de frégate George Whalley	1952–1955
Capitaine de frégate J.G. Chance	1955–1960
Capitaine de frégate H.G. Cheesman	1960–1967
Capitaine de vaisseau D.M. Chown	1967–1970
Capitaine de frégate J.M.S. Jacques	1970–1972
Capitaine de vaisseau D.M. Chown	1973–1975
Capitaine de vaisseau J.B. Plant	1975–1984
Capitaine de frégate A.D. Walker	1984–1988
Capitaine de frégate N.V. Payne	1988–1991
Capitaine de frégate R.N. Paquin	1991–1995
Capitaine de frégate J.A. Cotter	1995–1998
Capitaine de frégate B.E. Lodge	1998–2000
Capitaine de corvette V.K. Bambury	2000–2003
Capitaine de corvette J.A. Bennett	2003–2005



Capitaine de frégate J.P. Henault 2006–2009
Capitaine de corvette Susan Long-Poucher 2009–



Ministère de la Défense nationale COND-5522.



Le NCSM *Cataraqui* en octobre 1959. Cet immeuble fait maintenant partie du complexe sportif du Collège militaire royal.

14. NCSM *Carleton* (Fondé en 1923)

Devise : *Vincemus armis* (Avec ces armes, nous vaincrons)

La demi-compagnie d'Ottawa fut fondée en 1923, mais fut officiellement mise en service le 1^{er} novembre 1941. Elle reçut à cette occasion le nom de la goélette HMS *Carleton*, qui s'était distinguée lors de la bataille de Valcour Island en 1776. Le NCSM *Carleton* emménagea dans ses installations actuelles sur le lac Dow en décembre 1943. Pendant la guerre, quelque 4620 marins de tous grades s'y entraînèrent.

Après les hostilités, le *Carleton* continua à servir de centre d'entraînement pour les marins, les cadets et une branche du Service féminin de la Marine royale du Canada (WRCNS). Durant une brève période, de 1955 à 1958, il fut eut une sous-unité annexe à North Bay.

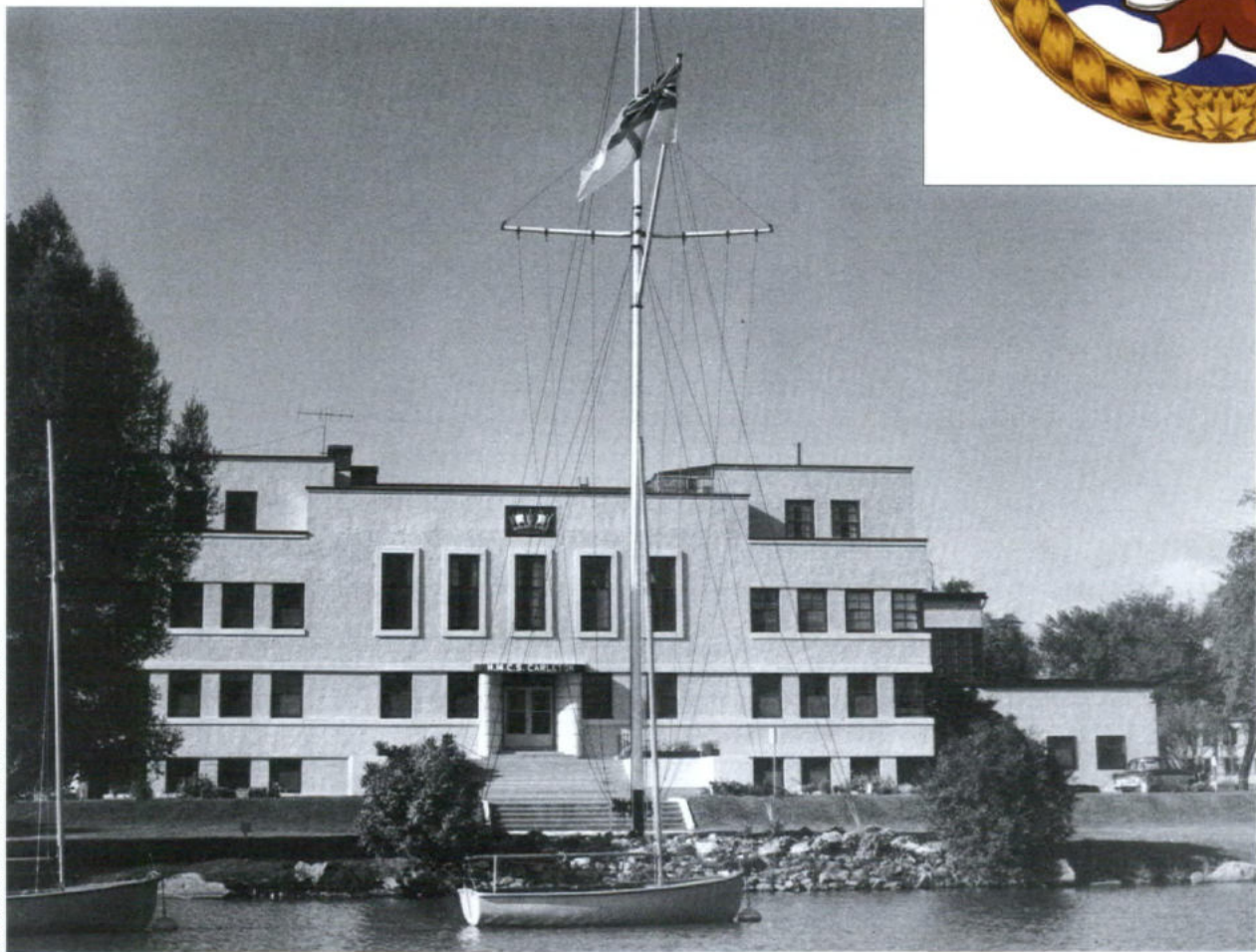
Comme les autres divisions de la Réserve navale, le NCSM *Carleton* s'implique activement dans la collectivité, participant à l'organisation de nombreux festivals et cérémonies et à des activités de charité dans la région de la capitale nationale. Fidèle au rôle qu'il avait si bien rempli durant la Deuxième Guerre mondiale, le *Carleton* continue à fournir des marins qualifiés pour les opérations nationales et internationales.

COMMANDANTS

Lieutenant de vaisseau R. Shippley	1923–1925
Lieutenant de vaisseau H.B Burney	1925–1926
Capitaine de frégate E.C. Sherwood	1926–1939
Lieutenant de vaisseau F.H. Sherwood	1939–1940
Lieutenant de vaisseau T.D. McGee	1940
Capitaine de corvette W.J.F. Hose	1940–1941
Lieutenant de vaisseau C.A.E. White	1941–1942
Capitaine de frégate W.G. Shedden	1942
Lieutenant de vaisseau D.C. MacKintosh	1942
Lieutenant de vaisseau J.G. Fraser	1942–1943
Lieutenant de vaisseau H.C. McGowan	1943
Lieutenant de vaisseau W.C.L. Barker	1943
Lieutenant de vaisseau S.P.A. Redgrave	1943
Capitaine de corvette A.A. Hargraft	1943–1944
Capitaine de corvette G.L. Bott	1944–1946
Capitaine de frégate L. Audette	1946–1948
Capitaine de frégate T.G. Fuller	1948–1951
Capitaine de vaisseau R.P. White	1951–1956
Capitaine de vaisseau W.R. Inman	1956–1962
Capitaine de vaisseau J.M. Robertson	1962–1968
Capitaine de frégate E.J. Cooper	1968–1969
Capitaine de frégate P.B. Curzon	1969–1970



Capitaine de frégate R.B. Duncombe	1970–1974
Capitaine de frégate R.J. Wilson	1974–1976
Capitaine de frégate P.J. Godbout	1976–1977
Capitaine de frégate R.N. Baugniat	1977–1978
Capitaine de frégate P.J. Godbout	1978–1979
Capitaine de frégate R.N. Baugniat	1979–1980
Capitaine de frégate J.G. Daniels	1980–1984
Capitaine de frégate G.H. Weston	1984–1987
Capitaine de vaisseau H.F. Wallace	1987–1990
Capitaine de frégate D.G. Arnaud	1990–1991
Capitaine de frégate J.M. Levesque	1991–1992
Capitaine de frégate D.G. Arnaud	1992–1994
Capitaine de frégate J.M. Levesque	1994–1995
Capitaine de frégate R.J. Thibault	1995–1998
Capitaine de frégate E.F. Boettger	1998–2001
Capitaine de frégate K.I. Sanford	2001–2004
Capitaine de corvette, R.J. Roberts	2004–2007
Capitaine de frégate D. Bancroft	2007–2009
Capitaine de frégate M.A. Hopper	2009–



Ministère de la Défense nationale COND-7426-42.

Le NCSM Carleton a légèrement changé depuis la prise de cette photo en novembre 1961.

15. NCSM *Donnacona* (Fondé en 1923)

Devise : La main dans la main

L'unité de Montréal de la RVMRC fut fondée en 1923 sous forme de deux demi-compagnies distinctes, une anglophone et une francophone, appelées respectivement « Montreal E » et « Montreal F ». Les deux fusionnèrent en une seule compagnie en 1933, pour être de nouveau séparées en 1939, afin de recevoir le fort contingent de recrues au déclenchement de la guerre. Ces deux divisions furent mises en service en 1941 sous le nom de NCSM *Montreal* et de NCSM *Cartier*, puis fusionnèrent en 1944. Entre temps, le *Montreal* avait été remis en service en 1943 sous le nom de NCSM *Donnacona*, afin libérer ce nom pour une nouvelle frégate, et ce fut le nom de la nouvelle division. En 1943 également, les deux divisions s'installèrent au 2055, rue Drummond et devinrent un élément familier du centre-ville pendant plus de 60 ans. En 1944, l'équipe de football du NCSM *Donnacona* remporta la Coupe Grey en défaisant les Flying Wildcats d'Hamilton 7–6.

Depuis, la division a servi sans interruption. Comme dans la plupart des DRN, une partie de l'équipage du *Donnacona* est en service à temps plein en mer et à terre. À l'été 2007, le NCSM *Donnacona* a déménagé dans des installations spécialement construites pour elle, au 3525, rue Saint-Jacques.

COMMANDANTS

Lieutenant de vaisseau F.C.C. Mead	1923
Lieutenant de vaisseau D.J. Desbarats	1923–1928
Lieutenant de vaisseau H.G. Gonthier	1928–1929
Lieutenant de vaisseau J.C.K. McNaught	1929–1930
Lieutenant de vaisseau T.H. Beament	1930–1934
Capitaine de frégate E.R. Brock	1934–1939
Lieutenant de vaisseau J.F. Stairs	1939
NCSM <i>Montréal</i>	
Capitaine de frégate E.R. Brock	1939–1940
Capitaine de frégate P.W. Earl	1940–1941
NCSM <i>Cartier</i>	
Lieutenant de vaisseau P.S. Major	1939–1941
Capitaine de frégate M.R. Campbell	1942–1944
NCSM <i>Donnacona</i>	
Capitaine de frégate P.W. Earl	1941–1942
Capitaine de frégate M.R. Campbell	1942–1944
Capitaine de frégate J. McFetrick	1944–1945
Capitaine de vaisseau M.R. Campbell	1945–1946
Capitaine de corvette E.P. Earnshaw	1946



Capitaine de vaisseau R.B. Warwick	1946–1947
Capitaine de vaisseau O.G.L. Holmes	1947–1951
Capitaine de frégate P.A.F. Langlois	1951–1952
Capitaine de frégate G.St.A. Mongenais	1952–1956
Capitaine de vaisseau A.R. Webster	1956–1958
Capitaine de frégate R.G. Bell	1958–1962
Capitaine de vaisseau R.G. Stapley	1962–1968
Capitaine de frégate M.S. Bistrisky	1968–1971
Capitaine de frégate W.J. Law	1971–1972
Capitaine de frégate G.R. Telfer	1972–1975
Capitaine de frégate A. Comeau	1975–1977
Capitaine de frégate R. Langlais	1977–1978
Capitaine de vaisseau P. Langlais	1978–1985
Capitaine de frégate L. Flavelle	1985–1992
Capitaine de frégate H. Létourneau	1992–1995
Capitaine de corvette P. Parker	1995–1997
Capitaine de frégate R. Dominique	1997–2001
Capitaine de corvette A.C. Grant	2001–2004
Capitaine de corvette S.M.D.R. Dethier	2004–2008
Capitaine de frégate K. Kubeck	2008–



Ministère de la Défense nationale COND-7426-20

Vue de face du NCSM Donnacona à son ancien site situé sur la rue Drummond en novembre 1961.

16. NCSM *Radisson* (Fondé en 1986)

Devise : *Fortitudo in perseverantia* (Le courage dans la persévérance)

Le NCSM *Radisson* fut nommé en l'honneur du célèbre explorateur Pierre Esprit Radisson (1636–1710). L'unité fut implantée à Trois-Rivières durant la seconde phase du projet Présence navale au Québec. La division s'organisa en août 1986 dans les locaux du Centre de recrutement des Forces canadiennes qui occupait, à ce moment, les étages situés au-dessus de l'historique bureau de poste de Trois-Rivières. En juin 1987, l'unité emménagea à l'ancienne école d'Youville, située au 175, rue Saint-Alphonse, à Cap-de-la-Madeleine. Deux jours plus tard, les 74 premières recrues étaient assermentées. La cérémonie de mise en service du NCSM *Radisson* eut lieu le 3 octobre 1987.

Le 14 décembre 1990, le Quartier général de la Défense nationale à Ottawa octroyait l'insigne héraldique du NCSM *Radisson*. On remarquera, au centre de l'insigne, l'effigie de Pierre Radisson. Derrière lui se croisent deux pagaies sur un fond jaune, traversé en son centre par trois lignes bleues ondulées symbolisant les trois rivières. Quelques mois plus tard, la devise de l'unité était octroyée.

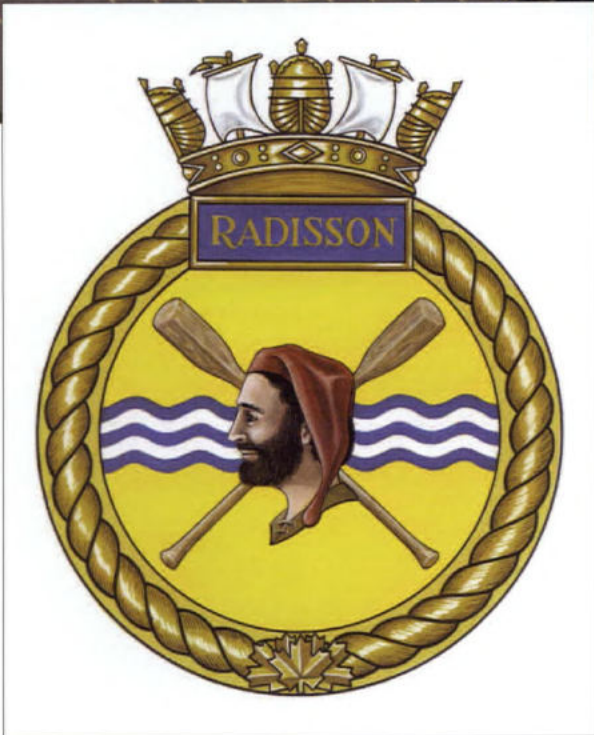
En 1992, le ministre de la Défense nationale inaugurerait le bâtiment permanent de l'unité sur l'île Saint-Christophe. Le *Radisson* ne cesse pas de progresser, et s'est vite fait reconnaître de la grande famille que constitue la Réserve navale.

COMMANDANTS

Capitaine de corvette D. Prévost	1986–1988
Capitaine de corvette B. Allard	1988–1993
Capitaine de corvette M. Charron	1993–1995
Capitaine de corvette R. Tremblay	1995–1998
Capitaine de corvette R. DeNobile	1998–2004
Capitaine de corvette M. Brisson	2004–2007
Capitaine de corvette B. Beaulieu	2007–



Ministère de la Défense nationale.



Le NCSM Radisson.

17. École navale des Forces canadiennes Québec (Fondée en 1995)

Devise : Servir la marine

L'École navale des Forces canadiennes Québec (ENFC[Q]) a ouvert ses portes en mai 1995, fruit d'un programme mis sur pied dans les années 1980 par le gouvernement du Canada pour accroître la présence navale au Québec. Son mandat initial était d'assurer la Formation des membres du cadre initial d'instructeur (FMCII) destinée aux équipages des navires de la classe Kingston. Mais il a été élargi pour inclure l'instruction spécialisée de la Réserve navale et des Forces canadiennes dans des domaines comme la logistique, le renseignement militaire ou le leadership de base. En plus de ses locaux principaux à Québec, l'École navale a un détachement d'entraînement à la BFC Borden qui assure l'instruction élémentaire des recrues.

Logée dans le Complexe naval de la Pointe-à-Carcy, au Vieux-Port, où elle partage des locaux avec le NCSM *Montcalm*, l'École navale fait partie de la vie quotidienne de la ville. De plus, elle accueille la Compagnie franche de la Marine, une unité de reconstitution historique des unités d'infanterie navale françaises qui assurèrent une partie de la défense de la Nouvelle-France.

COMMANDANTS

Capitaine de corvette P.W. Stiff	1995
Capitaine de frégate A. Nadeau	1995–2000
Capitaine de frégate J.P.R. Drolet	2000–2001
Capitaine de frégate J.A.C. Gauthier	2001–2003
Capitaine de frégate C.J. Deere	2003–2007
Capitaine de frégate R. Brisson	2007–2009
Capitaine de frégate D. Trudeau	2009–2010
Capitaine de frégate A. Fry	2010–



Ministère de la Défense nationale VIC99-109-15A



L'École navale des Forces canadiennes Québec au sein du Complexe naval de la Pointe-à-Carcy.

18. Formations et commandants de la Réserve

Après la fondation des forces de la Réserve en 1923, la direction de la Réserve appartenait au Directeur des divisions de la Réserve. Il s'agissait d'une fonction d'état-major au Quartier général du Service naval qui dépendait de ce qui allait devenir la Branche du personnel naval. L'intensification de l'effort de guerre conduisit à la création de deux postes officiels d'officiers de la Réserve : Commandant des divisions de la Réserve (CORD) au NCSM *York* à Toronto, en décembre 1942, et Chef d'état-major (Réserves) (CSOR), qui siégeait au Conseil naval, le 15 janvier 1944. Tous deux étaient responsables des promotions, des nominations, des honneurs et récompenses de la Réserve, ainsi que du maintien du moral. Ils furent abolis le 1^{er} décembre 1945.

Bien que les Réserves aient été réorganisées en 1947, le poste de Commandant des Divisions navales (COND) ne fut instauré qu'en avril 1953 et confié à un officier de la Force régulière. Initialement logé au NCSM *Star*, le NCSM *Patriot* ouvrit (également à Hamilton) en tant qu'unité distincte le 1^{er} février 1956.

L'unification des Forces canadiennes donna naissance au premier véritable poste de Conseiller principal de la Réserve navale en 1967. Il était alors détenu par un réserviste qui relevait du Commandant du Commandement maritime. Mais le projet de réorienter la Réserve navale sur l'aspect opérationnel plaidait pour la transformation de cette fonction consultative en une fonction de commandement. Ceci se matérialisa lors du déménagement du Quartier général de la Réserve navale à Québec et du lancement du concept de force totale. Cette période fut marquée par deux faits : la nomination en 1989 du Commodore Laraine Orthlieb comme conseillère principale de la Réserve navale, ce qui en faisait la première femme officier général dans les Forces canadiennes, et la création en 1993 du poste de Commandant de la Réserve navale.

Commandant des divisions de la Réserve (CORD) /

Commandant des Divisions navales (COND)

Commodore (2^e classe) E.R. Brock 1942–1945

Chefs d'état-major (Réserves)

Capitaine de vaisseau P.B. Cross 1944–1945

Capitaine de vaisseau P.W. Earl 1945

Commandants des Divisions navales (COND, officiers de la Force régulière)

Commodore K.F. Adams 1953–1955

Contre-amiral K.F. Adams 1955–1958

Commodore E.W. Finch-Noyes 1958–1960

Commodore P.D. Taylor 1960–1965

Commodore G.C. Edwards 1965–1966

Conseillers principaux de la Réserve (CPRN)

Commodore B.S.C. Oland 1967–1971

Commodore D.R. Learoyd 1971–1974

Commodore R.T. Bennett 1974–1977



Commodore T.A.M. Smith	1977–1983
Commodore W.N. Fox-Decent	1983–1986
Commodore G.L. Peer	1986–1989
Commodore L.F. Orthlieb	1989–1992
Commodore J.C. Michaud	1992–1993

Commandants de la Réserve navale (Cmdt RÉSTNAV)

Commodore J.C. Michaud	1993–1995
Commodore R. Baugniet	1995–1997
Commodore Ray Zuliani	1997–2000
Commodore W.F. O'Connell	2000–2004
Commodore R.R. Blakeley	2004–2007
Commodore J.J. Bennett	2007–



Avec permission, Kévin Jutras.

Le Quartier général de la Réserve navale à Québec. Dessus: Insigne du commandant des Divisions navales, 1956–1966.

19. NCSM *Montcalm* (Fondé en 1923)

Devise : Disponible pour servir

Une des premières unités francophones de la Marine canadienne vit le jour le 21 avril 1923. Baptisée la « *Demi-compagnie de Québec* », l'unité a alors pour mission de recruter des volontaires et de leur fournir un entraînement de matelotage. Avec le temps l'unité prend de l'expansion et en 1935 devient la « *Division de Québec* ». L'unité fut commissionnée le 23 novembre 1941 pour prendre le nom NCSM *Montcalm*. L'escadron aérien VC-923 fut établi pour permettre l'entraînement de 1954 à 1959.

L'unité joua un rôle capital au cours des années qui suivirent en tant que principale unité qui permit aux francophones de se joindre à la Marine canadienne et de participer à la Deuxième Guerre mondiale. La fin des hostilités impliqua une transformation de l'unité, mais ne représenta pas pour autant la fin de ses activités.

Après des années près de la citadelle de Québec, le NCSM *Montcalm* déménagea dans ses locaux actuels à la Pointe-à-Carcy et continue à jouer un rôle de premier plan au sein de la Réserve Navale des Forces canadiennes. L'unité se distingue par son rayonnement dans la communauté et son implication constante, notamment avec la Compagnie franche de la Marine.

COMMANDANTS

Enseigne de vaisseau C.L. Gauvreau	1923–1925
Lieutenant de vaisseau L.J.M. Gauvreau	1925
Enseigne de vaisseau J.C.A. Pettigrew	1925–1935
Capitaine de corvette J.M.E. Beaudoin-Lemieux	1935–1937
Enseigne de vaisseau J.C.A. Pettigrew	1937–1938
Capitaine de corvette F.A. Price	1938–1940
Lieutenant de vaisseau K.L. Johnson	1940–1942
Lieutenant de vaisseau R.M.S. St-Laurent	1942–1943
Lieutenant de vaisseau E.F. Noël	1943–1946
Lieutenant de vaisseau T.S.R. Peacock	1946
Lieutenant de vaisseau M.J.A.T. Jetté	1946–1947
Lieutenant de vaisseau J.B.A. Bérubé	1947–1949
Lieutenant de vaisseau E.F. Noël	1949–1951
Lieutenant de vaisseau M.J.A.T. Jetté	1951–1952
Capitaine de corvette W.G. Mylett	1952–1956
Capitaine de frégate P. Langlais	1956–1962
Capitaine de corvette W.G. Mylett	1962–1963
Capitaine de frégate J.P. Jobin	1963–1968
Capitaine de frégate P.J. Gwyn	1968–1971
Capitaine de frégate R. Langlois	1971–1974
Capitaine de frégate J. Dallaire	1974–1977



Capitaine de frégate P. Houle	1977–1981
Capitaine de frégate J.C. Michaud	1981–1986
Capitaine de frégate P. Houle	1986–1989
Capitaine de frégate J. Léveillé	1989–1993
Capitaine de corvette C.R. LeClerc	1993–1994
Capitaine de corvette P. Tessier	1994–1996
Capitaine de corvette G. Ross	1996–1998
Capitaine de frégate A. Dubuc	1998–2003
Capitaine de corvette M. Audy	2003–2006
Capitaine de frégate L. Morin	2006–2010
Capitaine de corvette É. Landry	2010–



Ministère de la Défense nationale COND-7426-23.

Vue de face des anciennes installations du NCSM *Montcalm* sur les Plaines d'Abraham en novembre 1961.

20. NCSM *Champlain* (deuxième du nom) (Fondé en 1985)

Devise : Préparer pour défendre

L'inauguration d'une unité de la Réserve navale à Chicoutimi, à présent Saguenay, non seulement marqua le début de la deuxième phase du programme « Présence navale au Québec (PNAQ) », mais contribua aussi à la revitalisation en général de la RÉSTAV. Activé en 1985 et mis en service le 15 août 1986, le NCSM *Champlain* était la première d'une série de nouvelles divisions fondées depuis des décennies. Baptisé en l'honneur du fameux navigateur et explorateur français Samuel de Champlain (1570–1635), il redonna également vie à l'un des tout premiers destroyers mis en service dans la MRC dans l'entre-deux-guerres.

Située à l'origine dans un ancien centre commercial, au 141, rue Racine Est, la division emménagea à son emplacement permanent actuel au Vieux-Port de Chicoutimi en 1993. Elle put ainsi disposer de postes à quai capables d'accueillir des navires de la Marine canadienne. En plus d'assurer l'entraînement d'hommes et de femmes pour répondre aux divers besoins de la Réserve navale et de la Marine, le *Champlain* s'implique activement dans des activités sociales, culturelles et caritatives de la région.

COMMANDANTS

Capitaine de corvette P.N. McKoegh	1985–1989
Capitaine de corvette P.A. Guindon	1989–1991
Capitaine de corvette D.W. Shubaly	1991–1993
Capitaine de frégate J.A.C. Gauthier	1993–1994
Capitaine de corvette M. Otis	1994–1996
Capitaine de corvette J.A. Auclair	1996–1998
Capitaine de corvette B. Girard	1998–2002
Capitaine de corvette R. Gauthier	2002–2006
Capitaine de corvette J.L.A. Thibeault	2006–2010
Capitaine de frégate J.A.C. Gauthier	2010–



Le NCSM *Champlain*,
au bord de la rivière,
à Chicoutimi.



Ministère de la Défense nationale B1NC95-2937



21. NCSM *d'Iberville* (deuxième du nom) (Fondé en 1986)

Devise : Ensemble

Le nom historique *d'Iberville* commémore Pierre LeMoyne, Sieur d'Iberville, marin et explorateur français né à Ville-Marie (aujourd'hui Montréal) en 1661 et décédé en 1706. Il combattit les Anglais dans la Baie d'Hudson et à Terre-Neuve (1686–1697), puis fonda la Louisiane dont il fut le premier gouverneur.

À titre d'héritage, le premier NCSM *d'Iberville* était une école navale qui vit le jour en octobre 1952 dans la ville de Québec dans le but d'augmenter la présence des francophones dans la Marine royale du Canada. L'école fut désarmée en 1961.

Le second NCSM *d'Iberville*, la présente division de la Réserve navale de Rimouski, est autorisée en juillet 1986 et formée en août. Elle est officiellement commissionnée le 14 novembre 1987 dans des installations temporaires. Son établissement faisant partie de la seconde phase du projet de Présence navale au Québec (PNAQ), lancé par le Ministère de la Défense nationale afin de recruter davantage de francophones dans la Marine canadienne et de les inciter à y faire carrière.

C'est en mai 1994 que l'inauguration officielle des installations permanentes de l'unité prit place. Situé avec des installations portuaires à Rimouski-Est, le NCSM *d'Iberville* comprend un équipage d'une centaine de personnes de la grande région de Rimouski et des environs.

COMMANDANTS

Capitaine de corvette G. Lafontaine	1986–1989
Capitaine de corvette J. B. M. S. Allard	1989–1992
Capitaine de corvette D.J. Forestell	1992–1996
Capitaine de corvette P. E. Elistive	1996–1999
Capitaine de corvette A. S. Quenneville	1999–2002
Capitaine de corvette J. A. G. Mercier	2002–2004
Capitaine de corvette M. C. D. Moutillet	2004–2007
Capitaine de frégate J.A. Claude Gauthier	2007–2010
Capitaine de corvette J.F. Leblanc	2010–



Ministère de la Défense nationale.



Le NCSM d'Iberville.

22. NCSM *Jolliet* (Fondé en 1989)

Devise : *Omnia perrumpimus* (Rien ne nous arrête)

Le NCSM *Jolliet* est la 22^e division de la Réserve navale du Canada et la dernière établie dans la Province de Québec. Il fut commissionné le 07 octobre 1989 sous la présidence d'honneur de l'honorable Mary Collins, ministre associé à la Défense nationale. Plusieurs autres dignitaires étaient présents dont le Chef du Commandement maritime, le Vice amiral R.E.D. George.

Le NCSM *Jolliet* tire son nom du grand explorateur et cartographe Louis Jolliet qui vécut entre 1645 et 1700. Il navigua dans l'Ouest canadien et découvrit le Mississipi. Il aurait même possédé quelques arpents de terre dans la région de Moisie près de Sept-Îles. Louis Jolliet mourut très pauvre sur une des îles Mingan et on croit qu'il y repose toujours. Jolliet était de ceux qui ne s'arrêtaient devant rien, d'où la devise du NCSM *Jolliet*.

Le premier édifice qui abrita le NCSM *Jolliet* était une ancienne école primaire, l'école St-Paul, située au 652 Dequen qui avait été loué de la commission scolaire. En novembre 1993 la construction des bâtiments permanents était complétée et le NCSM *Jolliet* déménagea dans ses propres locaux au 366 Arnaud. Un manège principal, un hangar à bateaux et une salle de tir forment l'ensemble du complexe.

COMMANDANTS

Capitaine de corvette D. Prévost	1988–1991
Capitaine de corvette R. Cardin	1991–1993
Capitaine de corvette J.M. Lévesque	1993–1994
Capitaine de corvette J.A. Gagné	1994–1997
Capitaine de corvette P.M. Huppé	1997–1998
Capitaine de frégate J.A.C. Gauthier	1998–1999
Lieutenant de vaisseau J.M. Cormier	1999–2000
Lieutenant de vaisseau J.A.G. (Gaston) Mercier	2000–2002
Lieutenant de vaisseau J.A.G. (Gilles) Mercier	2002–2003
Capitaine de corvette R.J.E.G. Leblanc	2003–2006
Capitaine de frégate J.C.G. Goulet	2006–



Le NCSM Jolliet.



Avec permission, Gilles Coulet.



23. NCSM *Brunswicker* (Fondé en 1923)

Devise : *Pacis tuendea causa* (Pour la cause de la paix)

Saint John était une exception parmi les divisions originales de la RVMRC, car elle fut fondée en 1923 en tant que compagnie entière de 100 marins, même si elle fut réduite en 1927 à une demi-compagnie de 50 hommes. Durant l'entre-deux-guerres, en plus de travailler ses compétences élémentaires en matelotage comme le sémaphore et les nœuds, le personnel de la compagnie s'entraînait à l'utilisation du canon Lewis de 12 livres, au fusil et au sabre. Au déclenchement de la Deuxième Guerre mondiale, l'unité devint le principal centre de recrutement et d'instruction de la MRC au Nouveau-Brunswick. Avec l'intensification du conflit, la division fut mise en service en 1941 sous le nom de NCSM *Brunswicker*, un nom associé depuis longtemps à la ville et à la province.

Le NCSM *Brunswicker* fut « temporairement » hébergé durant 27 ans dans une annexe du manège militaire Barrack Green, dans South Saint John. Ses nouvelles installations, qui furent inaugurées en mai 1995, se trouvent bien en vue sur le bord de l'eau. La participation à la vie de la collectivité et un entraînement particulièrement exigeant gardent l'équipage particulièrement actif et toujours prêt à répondre à sa devise « Pour la cause de la paix ».

COMMANDANTS

Lieutenant de vaisseau H.A. Morrison	1923–1925
Lieutenant de vaisseau P.B. Cross	1925–1937
Lieutenant de vaisseau N.J. Magnusson	1938–1939
Lieutenant de vaisseau F. Brock	1939–1940
Capitaine de frégate P.B. Cross	1940–1941
Capitaine de corvette F.B. Cooms	1941–1942
Lieutenant de vaisseau G.A.M. Brown	1942–1944
Capitaine de corvette G.M. Butler	1944–1945
Capitaine de frégate J. McAvity	1945–1945
Capitaine de corvette G.G.K. Holder	1945–1946
Capitaine de vaisseau C.H. Bonnycastle	1946–1951
Capitaine de vaisseau J.A. Mackinnon	1951–1958
Capitaine de frégate R.M. Black	1958–1962
Capitaine de frégate W. Mellalieu	1962–1966
Capitaine de frégate R.B. Macauley	1966–1969
Capitaine de vaisseau T.L. McGloan	1969–1972
Capitaine de vaisseau G.L. Peer	1972–1979
Capitaine de frégate D.W.S. Hamilton	1979–1982
Capitaine de frégate L.M. LaFontaine	1982–1982
Capitaine de frégate J.F. Montague	1982–1987



Capitaine de frégate W.F. O'Connell	1987–1991
Capitaine de corvette J.A. McCrae	1991–1995
Capitaine de corvette L.R. Brown	1995–1999
Capitaine de frégate J.M. Henderson	1999–2003
Capitaine de corvette J. P. Seyffarth	2003–2006
Capitaine de corvette S.C. Robinson	2006–2010
Capitaine de frégate E.A. Syversten-Bitten	2010–



Ministère de la Défense nationale.



Le NCSM *Brunswick*.

24. NCSM *Queen Charlotte* (1923–1964; 1994–)

Devise : aucune

La demi-compagnie de la RNCVR de Charlottetown fut fondée en septembre 1923 dans le but de marquer la présence navale à l'Île-du-Prince-Édouard. Comme nombre des premières divisions de la Réserve navales, elle partageait des installations avec des unités locales de la Milice. Elle déménagea deux fois avant le déclenchement de la guerre en 1939.

La division fut mise en service en 1941 sous le nom de NCSM *Queen Charlotte*, du nom d'une goélette britannique qui avait combattu durant la guerre de 1812. Tout au long de la Deuxième Guerre mondiale, le *Queen Charlotte* servit de division d'instruction, non seulement aux recrues locales, mais aussi aux recrues provenant d'autres divisions navales canadiennes débordées. Après la guerre, il servit de centre de démobilisation.

Même si la division avait emménagé dans un tout nouveau bâtiment en 1959, elle fut victime des compressions budgétaires en 1964, et ses installations furent remises à la Milice (elles restent connues sous le nom de Manège militaire *Queen Charlotte*). Mais dans le cadre de la revitalisation de la Réserve navale entreprise au début des années 1990, le NCSM *Queen Charlotte* fut remis en service en septembre 1994 et emménagea dans de nouvelles installations permanentes en 1997.

COMMANDANTS

Capitaine de corvette G.H. Buntain	1923–1935
Capitaine de corvette J.J. Connolly	1935–1940
Capitaine de corvette K. Birtwistle	1940–1941
Capitaine de corvette E.S. Cope	1942
Capitaine de corvette M.G. McGarthy	1942–1943
Capitaine de corvette C.P. Mackenzie	1943–1946
Capitaine de corvette D.R. Baker	1946–1947
Capitaine de corvette V.D.H. Saunders	1947–1948
Capitaine de vaisseau J.J. Connolly	1948–1951
Capitaine de corvette J.J. Trainor	1951–1952
Capitaine de corvette K.A. Mackenzie	1952–1953
Capitaine de frégate J.N. Kenny	1953–1960
Médecin-capitaine L.E. Prowse	1960–1964
(La division fut désarmée de 1964 à 1994)	
Capitaine de frégate M.D. Conroy	1994–1999
Capitaine de corvette M.J. McCormick	1999–2002
Capitaine de corvette A.A. Dale	2002–2006
Capitaine de corvette P.N. Mundy	2006–2010
Capitaine de corvette P.J. Gallant	2010–



Ministère de la Défense nationale COND-7426-54



Les anciens locaux du NCSM *Queen Charlotte* situés sur le front de mer de Charlottetown en novembre 1961.

25. NCSM *Scotian* (1925–1939; 1943–1946; 1947–)

Devise : *Fèin Earbsa Troimh Sheirbheis* (Servir c'est vivre)

La demi-compagnie d'Halifax fut hébergée de 1925 à 1939 dans l'arsenal maritime. Au déclenchement de la Deuxième Guerre mondiale, tous ses membres se portèrent volontaires pour le service actif et la division fut démantelée. Remise en service en mars 1943 sous le nom de NCSM *Haligonian*, elle servit essentiellement de centre de recrutement jusqu'à la Victoire en Europe, après quoi elle devint un centre de démobilisation définitive pour les milliers de marins revenant d'outre-mer. Le NCSM *Haligonian* fut désarmé en 1946.

Remise en service le 23 avril 1947 comme NCSM *Scotian*, la division reçut comme mission d'assurer l'entraînement à la défense en mer en 1951. Avec les années, ce mandat évolua tout comme la Réserve elle-même. Aujourd'hui, nombre de membres du *Scotian* servent à bord de navires de la classe Kingston, dans des unités de sécurité portuaire ou de coordination et orientation navales pour la navigation commerciale (NCAGS). La division a participé activement à l'opération lancée à la suite de l'écrasement du vol 111 de Swissair au large de Peggy's Cove en 1998 et a contribué aux opérations de déploiement en Afghanistan et ailleurs.

Le *Scotian* a reçu le droit de cité de la ville d'Halifax à l'occasion de son 50^e anniversaire et à emménagé dans le bâtiment moderne qu'elle occupe actuellement au sud de l'arsenal maritime en 1985.

COMMANDANTS**Demi-compagnie d'Halifax**

Lieutenant de vaisseau J.P. Connolly	1925–1931
Capitaine de corvette J.P. Connolly	1931–1937
Capitaine de frégate J.P. Connolly	1937–1939

NCSM *Haligonian*

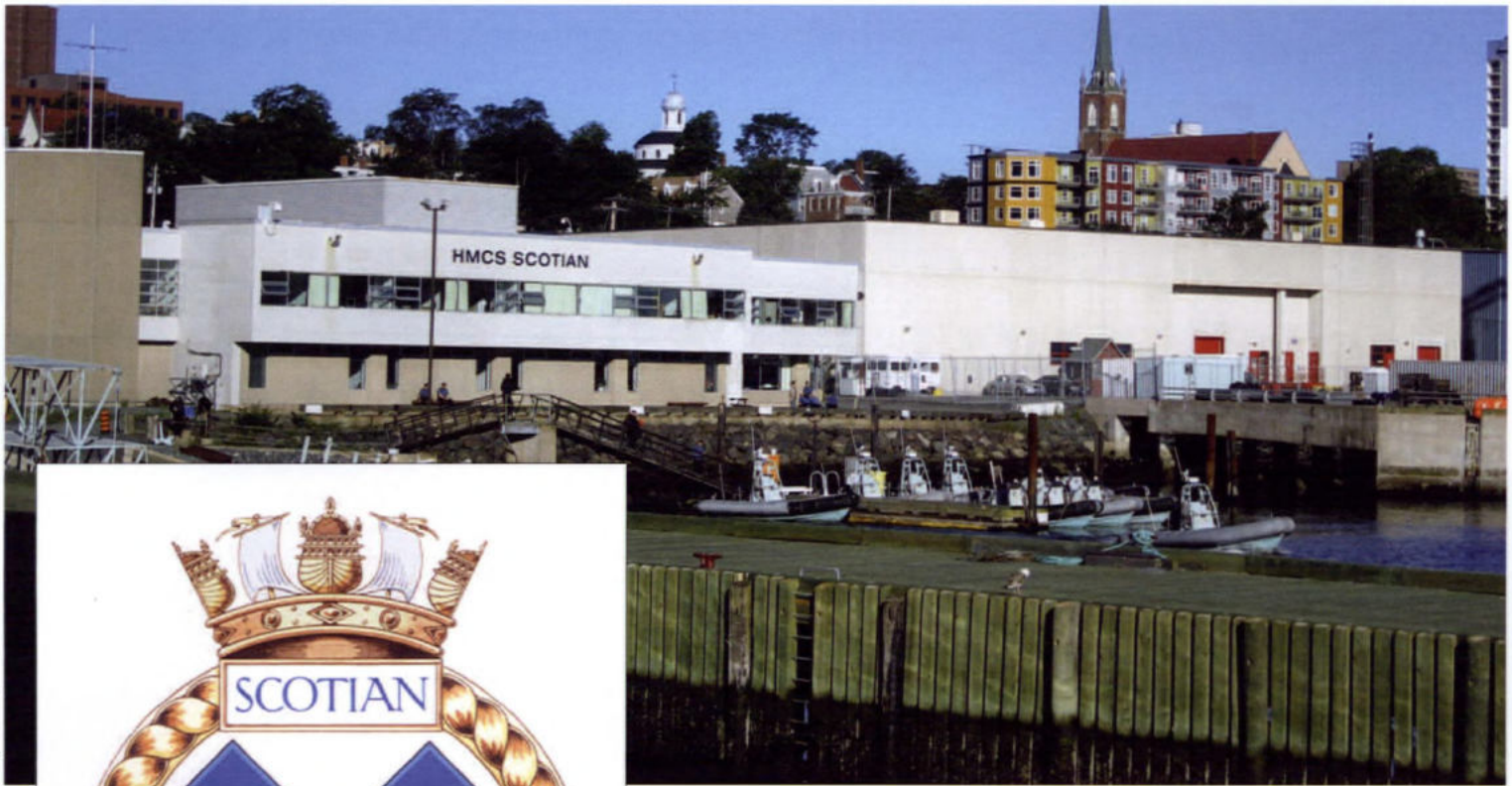
Lieutenant de vaisseau W.E. Flavelle	1943–1944
Lieutenant de vaisseau C.S. Boucher	1944
Capitaine de corvette H.S.C. Wilson	1944–1945
Capitaine de corvette J.C. Mackintosh	1945–1946

NCSM *Scotian*

Capitaine de vaisseau W.E.S. Briggs	1947–1951
Capitaine de frégate W.G. Allen	1951–1955
Capitaine de frégate D.J. O'Hagen	1955–1958
Capitaine de vaisseau G.A. Brown	1958–1963
Capitaine de vaisseau B.S.C. Oland	1963–1967
Capitaine de vaisseau D. Brownlow	1967–1971
Capitaine de frégate L.A. Cormier	1971–1974



Capitaine de frégate R.C. Marshall	1974–1977
Capitaine de vaisseau B. Waterfield	1977–1981
Capitaine de vaisseau J.T. Stuart	1981–1985
Capitaine de vaisseau J.G. MacLeod	1985–1988
Capitaine de frégate J.M.A. Brownlow	1988–1991
Capitaine de vaisseau H.L. Davies	1991–1992
Capitaine de frégate J.D.G. MacMillan	1992–1995
Capitaine de frégate M.A. Hickey	1995–1998
Capitaine de vaisseau D.A. Edmonds	1998–2002
Capitaine de vaisseau C. Walkington	2002–2005
Capitaine de frégate M.N. Cameron	2005–2007
Capitaine de frégate J. MacInnes	2007–2008
Capitaine de frégate R.H. Oland	2008–



Avec permission, Richard Gimblett.



Le NCSM *Scotian*, sur le front de mer d'Halifax – été 2010.

26. NCSM *Cabot* (Fondé en 1949)

Devise : aucune

Le NCSM *Cabot* fut mis en service en 1949 afin de représenter la Marine dans la toute nouvelle province du Canada. Initialement hébergée à Buckmaster's Field, au sein d'un quartier général interarmées, il connut une rapide croissance qui motiva son déménagement à Pleasantville, puis au quai 27 du port de St. John's. Le *Cabot* a toujours fait partie intégrante de la collectivité, assumant de nombreuses fonctions sociales et participant à de nombreuses activités sportives dont la course d'aviron lors des annuelles Régates de St. John's, une tradition récemment ravivée. Ce service communautaire s'est concrétisé, par exemple, quand le *Cabot* et ses marins ont hébergé temporairement 483 passagers coincés à St. John's à la suite des attentats du World Trade Center à New York, le 11 septembre 2001, qui ont entraîné l'interruption des vols commerciaux.

Depuis la première croisière de l'annexe de la division, le dragueur de mines de la classe Llewellyn NCSM *Revelstoke*, aux Bermudes en 1951, les marins du *Cabot* ont toujours été « Prêt oui prêt » à servir le Canada en mer comme à terre, à bord de navires — grands ou petits — de la Marine et dans des unités de sécurité portuaire.

COMMANDANTS

Capitaine de frégate H. Garrett	1949–1953
Capitaine de frégate F. O'Dea	1953–1956
Capitaine de frégate H. Garrett	1956–1960
Capitaine de frégate G.G. R. Parsons	1960–1965
Capitaine de frégate W.J. Gushue	1965–1967
Capitaine de corvette F. Riche	1967–1969
Capitaine de frégate M.R. Andrews	1969–1976
Capitaine de frégate R. Lucas	1976–1980
Capitaine de frégate E. Stack	1980–1983
Capitaine de frégate R. Lucas	1983–1984
Capitaine de frégate R. Rompkey	1984–1988
Capitaine de vaisseau E.J. Cahill	1988–1991
Capitaine de frégate Y. Hepditch	1991–1994
Capitaine de corvette J. Prowse	1994–1998
Capitaine de corvette M. Morris	1998–2003
Capitaine de corvette M. Harvey	2003–2007
Capitaine de corvette B. Walsh	2007–2010
Capitaine de corvette D.E. Botting	2010–



Le NCSM *Cabot* à son ancien site dans le quartier de Pleasantville en janvier 1964.



Ministère de la Défense nationale NFD-8141.

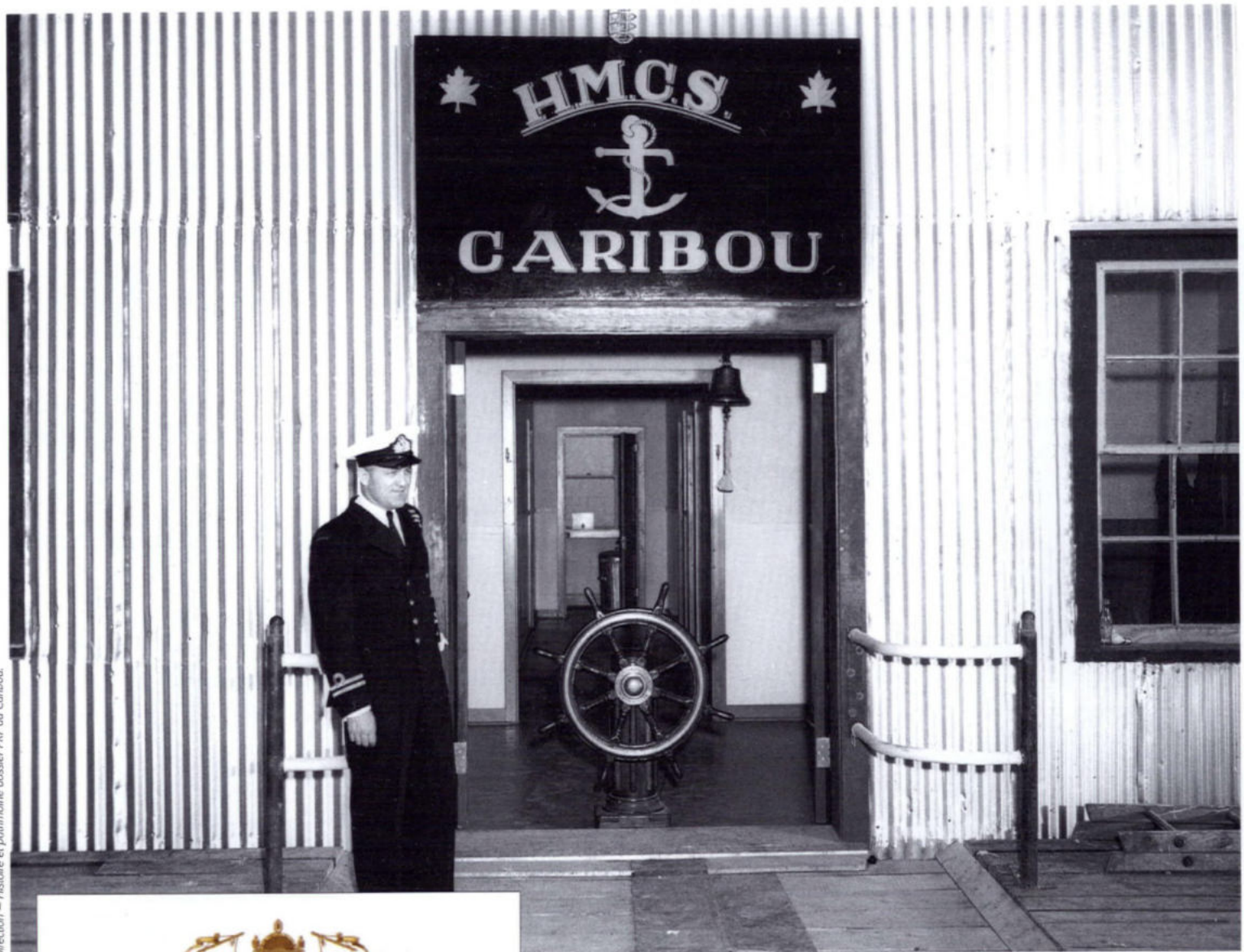
27. NCSM *Caribou* (1953–1958)

Devise : aucune

Le NCSM *Caribou* fut mis en service le 23 août 1953; c'était la deuxième division navale à être implantée dans la toute nouvelle province de Terre-Neuve. Son nom fut choisi en partie parce que cet animal est un élément notable du blason provincial et en partie pour perpétuer le nom du traversier du gouvernement de Terre-Neuve SS *Caribou* torpillé dans le détroit de Cabot le 14 octobre 1942. Située à Corner Brook, dans la baie des Îles, dans le golfe du Saint-Laurent, la nouvelle division offrait un cadre naturel pour l'entraînement sur l'eau. Malgré le soutien initial encourageant, particulièrement lorsque l'usine de papier Bowater (dont le vice-président avait été officier dans la RVMRC) fit don à la division d'une partie de son entrepôt, il s'avéra rapidement difficile de garder un intérêt suffisant pour que la division soit viable. Le NCSM *Caribou* fut désarmé le 31 mars 1958.

COMMANDANTS

Capitaine de frégate F.L. Rowsell 1953–1957
Capitaine de corvette H.W. Strong 1957–1958



Direction — Histoire et patrimoine dossier PRF du Caribou.

L'entrée du NCSM Caribou.



28. NCSM *Chatham* (1924–1926; 1929–1940; 1946–1964)

Devise : aucune

La demi-compagnie de la RVMRC de Prince Rupert (C.-B.) fut fondée en 1923, mais devant la lenteur du recrutement initial, elle fut fermée en 1926. Remise en service en 1928, son effectif était constitué en 1931 de cinq officiers et de 75 matelots. À la déclaration de la guerre, tout l'équipage du navire s'engagea pour le service actif et l'unité fut désarmée en juin 1940 et ses quartiers remis à la Fisherman's Reserve (Réserves des pêcheurs).

Peu après, l'unité renaquit de ses cendres et fut remise en service le 1^{er} avril 1942 sous le nom de NCSM *Chatham*, nom du navire qui accompagnait le HMS *Discovery* sur lequel le Capitaine de vaisseau George Vancouver, RN, explora la côte ouest de l'Amérique du Nord dans les années 1790. Cependant, pendant la guerre, le *Chatham* n'était pas considéré comme une division de la réserve et servit de centre d'aiguillage pour les convois et les patrouilles le long de la côte nord de Colombie-Britannique, jusqu'à ce qu'il soit désarmé en août 1945.

Le NCSM *Chatham* fut officiellement remis en service comme division de la Réserve navale de temps de paix le 21 octobre 1946 (anniversaire de la bataille de Trafalgar), et logé dans des installations modernes et bien plus spacieuses que son bâtiment d'avant-guerre. Toutefois, il fut de nouveau désarmé lors des compressions budgétaires de 1964.

COMMANDANTS

Lieutenant de vaisseau R.P. Ponder	1924–1926
(La division fut désarmée de 1926 à 1929)	
Lieutenant de vaisseau W. Hume	1929–1935
Capitaine de corvette W. Hume	1935–1938
Lieutenant de vaisseau L.H. Haworth	1938–1939
Lieutenant de vaisseau O.G. Stuart	1939–1940
(La division fut désarmée de 1940 à 1942 et ne servit pas de DRN de 1942 à 1945)	
Capitaine de corvette O.G. Stuart	1946–1948
Capitaine de corvette J.D. McRae	1948–1952
Capitaine de frégate T.A. Johnston	1953–1954
Capitaine de corvette J.D. McRae	1957–1958
Capitaine de corvette E.W.K. McLeod	1958–1962
Capitaine de corvette J.O. Pearson	1962–1964



Ministère de la Défense nationale E-67298

Le NCSM *Chatham* en juillet 1962.





Lectures suggérées



- Armstrong, John Griffith. *The Halifax Explosion and the Royal Canadian Navy: Inquiry and Intrigue*, Vancouver and Toronto, UBC Press, 2002.
- Bernier, Serge, Jacques Castonguay et André Charbonneau, et coll. *Québec : ville militaire, 1608–2000*, Montréal, Art Global, 2008.
- Bernier, Serge, et Jean Pariseau. *Les Canadiens français et le bilinguisme dans les Forces armées canadiennes, Tome II 1969–1987 : Langues officielles : la volonté gouvernementale et la réponse de la Défense nationale*, Ottawa, ministère des Approvisionnements et Services du Canada, 1991.
- Boutilier, James A. éd. *The RCN in Retrospect*, Vancouver, UBC Press, 1982.
- Brodeur, Nigel D. « L.P. Brodeur and the Origins of the Royal Canadian Navy, » dans *The RCN in Retrospect*, publié sous la direction de James A. Boutilier, 13–22, Vancouver, UBC Press, 1982.
- Canada. *Histoire de la Réserve navale : 1923–1998 — 75^e anniversaire de la Réserve navale du Canada*, Ottawa, ministère de la Défense nationale, 1998.
- Douglas, W. A. B. éd. *The RCN in Transition 1910–1985*, Vancouver, UBC Press, 1988.
- Douglas, W. A. B., Roger Sarty et Michael Whitby. *No Higher Purpose: The Official Operational History of the Royal Canadian Navy in the Second World War, 1939–1943*, vol. II, partie 1, St. Catharines, Vanwell Publishing Limited, 2002.
- Douglas, W. A. B., Roger Sarty et Michael Whitby. *A Blue Water Navy: The Official Operational History of the Royal Canadian Navy in the Second World War, 1943–1945*, vol. II, partie 2, St. Catharines, Vanwell Publishing Limited, 2007.
- Easton, Alan. *50 North: An Atlantic Battleground*, Toronto, Ryerson Press, 1963.
- Freeman, David J. *Canadian Warship Names*. St. Catharines: Vannell Publishing Ltd., 2000.
- Garner, Hugh. *Storm Below*, Toronto, Ryerson Press [1949], 1968.
- Gimblett, Richard. « Re-Assessing the Dreadnought Crisis of 1909 and the Origins of the Royal Canadian Navy », *The Northern Mariner/Le Marin du Nord*, vol. IV, n° 1 (janvier 1994), 35–53.
- Gimblett, Richard H. *Le Service naval du Canada, 1910–2010: Cent Ans D’Histoire*. Toronto : Dundurn Press, 2009.
- Glover, William. « Commodore Walter Hose: Ordinary Officer, Extraordinary Endeavour, » dans *The Admirals: Canada’s Senior Naval Leadership in the Twentieth Century*, publié sous la direction de Michael Whitby, Richard H. Gimblett et Peter Haydon, 56–68, Toronto, Dundurn Press, 2006.
- Glover, William. *Officer Training and the Quest for Operational Efficiency in the Royal Canadian Navy, 1939–1945*, thèse de doctorat, King’s College, London, 1998.
- Gough, Barry Morton. « The End of Pax Britannica and the Origins of the Royal Canadian Navy: Shifting Strategic Demands of an Empire at Sea », dans *RCN in Transition 1910–1985*, publié sous la direction de W. A. B. Douglas, 90–102, Vancouver, UBC Press, 1988.
- Hadley, Michael L. *U-Boats against Canada: German Submarines in Canadian Waters*, Kingston et Montréal, McGill-Queen’s University Press, 1985. (Pour la bataille du Saint-Laurent, voir en particulier « The First St. Lawrence Sorties: 1942 », 82–111, « The Battle of the St. Lawrence », 112–43 et « After Normandy », 224–48).

- Hadley, Michael L., et Roger SARTY, *Tin-Pots and Pirate Ships: Canadian Naval Forces & German Sea Raiders 1880–1918*, Montréal et Kingston, McGill-Queen's University Press, 1991.
- Hadley, Michael L., Rob Huebert et Fred Crickard, éd. *A Nation's Navy: In Quest of Canadian Naval Identity*, Montreal and Kingston, McGill-Queen's University Press, 1996.
- Hébert, Christian. *NCSM MONTCALM : Le français dans la Marine canadienne 1923–2008*, Sillery, Les Éditions du Septentrion, 2008.
- Hopkins, Anthony, éd. *Songs from the Front and Rear: Canadian Servicemen's Songs of the Second World War*, Edmonton, Hurtig Publishers, 1979.
- Hunter, Mark C., *To Employ and Uplift Them: The Newfoundland Naval Reserve 1899–1926*, St. John's, ISER Books, Memorial University of Newfoundland, 2009.
- Lamb, James. *The Corvette Navy: True Stories from Canada's Atlantic War*, Toronto, Macmillan, 1977.
- Lawrence, Hal. *A Bloody War: One Man's Memories of the Canadian Navy 1939–45*, Toronto, McClelland and Stewart, 1979.
- Lawrence, Hal. *Tales of the North Atlantic*, Toronto, McClelland and Stewart, 1985.
- Lynch, Thomas G., et James B. LAMB. *Gunshield Graffiti: Unofficial Badges of Canada's Wartime Navy*, Halifax, Nimbus Publishing, 1984.
- MacPherson, Ken, et Ron Barrie. *The Ships of Canada's Naval Forces 1910–1981*. St. Catharines: Vannell Publishing Ltd., 2003.
- Mayne, Richard. *Betrayed: Scandal, Politics and Canadian Naval Leadership*, Vancouver, UBC Press, 2006.
- McKee, Fraser. *Volunteers for Sea Service*, Toronto, Houstons Standard Publications, 1973.
- McKee, Fraser. *The Armed Yachts of Canada*, Erin, Ontario, The Boston Mills Press, 1983.
- McKillip, R. W. H. *Staying on the Sleigh: Commodore Walter Hose and a Permanent Naval Policy for Canada*, mémoire de maîtrise non publié, Collège militaire royal du Canada, Kingston, 1991.
- Milner, Marc. *Canada's Navy: The First Century*, Toronto, Buffalo, London, University of Toronto Press, 1999.
- Milner, Marc. *North Atlantic Run: The Royal Canadian Navy and the Battle for the Convoys*, Toronto, University of Toronto Press, 1985.
- Morgan, Jean-Louis, et Linda Sinclair, *Ne tirez pas!*, Montréal, L'Archipel, 2008.
- Parsons W. D., et E. J. Parsons, *The Best Small-Boat Seamen in the Navy*, St. John's, DRC Publishers, 2008.
- Stead, Gordon W. *A Leaf Upon the Sea: A Small Ship in the Mediterranean, 1941–1943*, Vancouver, UBC Press, 1988.
- Sarty, Roger. « Hard Luck Flotilla: The RCN's Atlantic Coast Patrol 1914–18 », dans *RCN in Transition 1910–1985*, publié sous la direction de W. A. B. Douglas, 103–25, Vancouver, UBC Press, 1988.
- Schull, Joseph. *The Far Distant Ships: An Official Account of Canadian Naval Operations in the Second World War*, Ottawa, Queen's Printer, 1952.
- Tucker, Gilbert Norman. *The Naval Service of Canada: Its Official History*, 2 volumes, Ottawa, King's Printer, 1952.
- Whitby, Michael, Richard H. Gimblett et Peter Haydon, éd. *The Admirals: Canada's Senior Naval Leadership in the Twentieth Century*, Toronto, Dundurn Press, 2006.
- Winters, Barbara. « The Wrens of the Second World War: their Place in the History of Canadian Servicewomen », dans *A Nation's Navy: In Quest of Canadian Naval Identity*, publié sous la direction de Michael L. Hadley et coll., 280–96, Montréal et Kingston, McGill-Queen's University Press, 1996.

Nos Collaborateurs



Bob Blakely (CD, LL.B., LL.D.) est né dans les Prairies et s'est vite intéressé à la chose nautique. Il prétend s'être engagé dans la Réserve navale parce que les filles aimaient mieux les hommes en uniforme naval qu'en tout autre type d'habit. Avocat en droit du travail de profession, plombier et monteur de conduites de vapeur de métier, dirigeant syndical par penchant et officier naval par choix, il est monté dans la hiérarchie de la Réserve navale pour enfin commander la Réserve navale du Canada de 2004 à 2007, avec le grade de commodore. « Assez chanceux pour être qualifié pour le commandement en mer, » comme il le dit, il a commandé des navires de toutes les classes armées par la Réserve navale pendant qu'il était officier en mer. Il est connu pour avoir, en 1996, donné le dernier commandement à la barre lancé sur un bâtiment garde-barrière. C'était sur le NCSM *Porte de la Reine* (qui fut également le premier navire sur lequel il servit). Sa conjointe, Geraldine Rajotte, et lui ont une famille recomposée de trois enfants, deux petits-enfants et un chat très gâté et très précoce.

Louis Christ (CD, LL.B., M.A.) s'est enrôlé dans la Réserve parce qu'elle semblait offrir un emploi d'été intéressant. Elle devint une passion. Il a servi à Esquimalt et à Halifax, mais il a fait partie, pour la plus grande partie des seize dernières années, du personnel enseignant des cours de commandement et d'état-major donnés au Collège des Forces canadiennes, à Toronto. Actuellement capitaine de vaisseau, il occupe le poste de directeur — Instruction et éducation de la Réserve navale. Louis Christ a obtenu deux mandats de commandement à la Division de la Réserve navale de Saskatoon, le NCSM *Unicorn* et a été conseiller de la branche de la logistique pour la Réserve navale. Il a étudié en histoire et en droit à l'Université de la Saskatchewan. Coureur de demi-fond réputé, il a été intronisé au Mur de la renommée athlétique de l'Université de la Saskatchewan et au Temple de la renommée sportive de Saskatoon. Il a été membre de trois équipes nationales d'athlétisme et deux fois champion universitaire national. Depuis dix ans, il travaille en marketing, en recherche et en développement commercial — au cabinet d'avocats MacPherson Leslie & Tyerman LLP depuis 2002. Louis Christ est un passionné et joue du saxophone dans un Big Band. Louis et sa femme Janet se sont mariés en 1982 et vivent un bonheur total depuis ce temps.

François Ferland (CD, B. Mus.) est musicien de formation et par inclination. Il entre au Régiment du Saguenay en 1986 comme directeur de musique, pour avoir un emploi d'été pendant les années où il enseignait la flûte à titre privé. Il entre dans la Réserve navale en 1998 et sert à plein temps au Quartier général de la Réserve navale à Québec, d'abord comme officier d'état-major — Musiques et directeur de la Musique nationale de la Réserve navale

et, depuis 2003 — après six tournées nationales et 18 étés de suite loin de chez lui — comme traducteur et réviseur. À l’approche de la retraite des FC, il se fait une joie de faire de la musique à plein temps, comme interprète et comme éditeur. Il rencontre Marie Bouret dans la chorale dont ils sont encore membres et ils se marient en 1976; ils ont deux enfants adultes, mais pas encore de petits-enfants.

Carl Gagnon (CD, B.A.) est né à Chicoutimi, maintenant Saguenay, au Québec. Il est entré dans les Forces canadiennes en décembre 1983 et à la Réserve navale en 1988. Il a été officier d’état-major des DRN NCSM *Champlain*, *Queen Charlotte* et *Carleton*, du 5^e Groupe d’opérations maritimes, de l’École navale des Forces canadiennes Québec et du projet du centenaire de la Marine canadienne 1910–2010. Il détient un baccalauréat en histoire de l’Université du Québec à Chicoutimi et a terminé ses études en vue de l’obtention d’une maîtrise. Outre son intérêt pour l’histoire militaire et navale canadienne, il a un attachement pour les arts graphiques et l’héraldique.

Richard Gimblett (CD, Ph. D.) a été un officier de carrière dans la Force régulière de la Marine. Il a notamment servi comme officier d’entraînement sur le NCSM *Porte de la Reine* à l’été 1981. Avant de devenir historien du Commandement maritime, après son départ à la retraite, il a été réserviste pendant huit mois. Il a été président de la Société canadienne pour la recherche nautique, il a participé à la rédaction du volume 1 de l’histoire officielle de la MRC (1867–1939) et a publié plusieurs travaux, dont des études sur le rôle du Canada dans le golfe Persique. Il est convaincu que sa femme Muriel l’a épousé en 1979, et le suit depuis, par curiosité, passe-temps que partagent maintenant ses filles Meaghan et Beth.

Michael L. Hadley (CD, Ph. D., MSRC) est tombé tout jeune sous le charme de la mer, alors qu’il vivait au phare de Pachena Point (Colombie-Britannique), puis alors qu’il travaillait à la Union Steamships. Inspiré par les enseignements et les histoires de marins d’un oncle terre-neuvien, il est entré dans la Réserve en 1954 comme membre de la Division universitaire d’instruction navale (UNTD). Il a ensuite servi sur des navires de sept classes différentes — des croiseurs aux sous-marins — ainsi que dans trois Divisions de la Réserve et sur le navire-école allemand *Deutschland*. Il a commandé le NCSM *Malahat* à Victoria (1974–1978) et a été patron des NCSM *Porte Québec*, *Porte de la Reine* et *Porte Dauphine*. Il s’est retiré avec le grade de capitaine de vaisseau. Dans le civil, il est professeur émérite d’allemand à l’Université de Victoria et a écrit des livres sur l’histoire navale et maritime. Pendant des années, il a joué de la trompette dans une harmonie de concert, puis dans un Big Band et un orchestre de jazz. Il a effectué son chant du cygne en 2008, avec les « vieux gars » du Kitsilano Boys Band au Showboat ‘théâtre flottant’ de Vancouver. Il vit à Victoria avec sa femme Anita et sa maîtresse — son sloop *Peregrine*.

Ian Holloway (CD, C.R., RANR à la retraite) a connu cinq marines au cours de sa carrière navale. Après de nombreuses années comme cadet de la marine, il s’est engagé dans la Réserve navale canadienne comme signaleur en 1977. Il a été promu premier maître en



1990, à vingt-neuf ans. Il fut nommé officier en dans la *Royal Australian Navy* 1998, avec le grade de lieutenant de vaisseau. Son service en mer comprend des frégates, un destroyer, des ravitailleurs, un porte-avions et trois des cinq bâtiments garde-barrière. Il a la distinction — probablement unique au sein des marines du Commonwealth — d’avoir servi comme timonier en mer pour trois amiraux différents et pour des commandants de tous les grades, du lieutenant de vaisseau au vice-amiral. À terre, il a servi dans des établissements au Canada, en Australie, en Grande-Bretagne, aux États-Unis et en Norvège. Dans le civil, Ian Holloway est doyen de la Faculté de droit de l’Université de Western Ontario. Il est membre du Barreau du Haut-Canada et du Barreau de la Nouvelle-Écosse, et dirigeant élu de l’*American Law Institute*.

Hugues Létourneau (CD, M.A.) a vu le jour à Montréal et s’est joint à la Réserve navale du Canada en 1970. Il a rempli plusieurs mandats pour la Réserve navale, dont celui de commandant de la Division montréalaise de la Réserve navale NCSM *Donnacona* de 1992 à 1995. Il a détient le grade de capitaine de vaisseau. Au civil, il a détenu des postes tels que directeur des services d’information à la Chambre de commerce du Montréal métropolitain et rédacteur principal en marketing pour la société de haute technologie montréalaise Memotec. Il détient une maîtrise en analyse politique et en administration publique de l’université Concordia, un baccalauréat en science politique de Saint Mary’s University et un certificat en immigration et en relations interethniques de l’Université du Québec à Montréal. Il est consultant et vit à Québec.

Fraser Murray McKee (CD) est né à Toronto et s’est joint à la RVMRC comme matelot de 3^e classe en mars 1943. Nommé officier un an plus tard, il a servi sur un yacht armé, sur deux navires d’escorte océaniques et dans des bases à terre. De retour à Toronto en 1946, il y obtint un diplôme en foresterie, travaillant par la suite dans les communications et la publicité jusqu’à sa retraite en 1984. Il demeura membre de la Réserve navale jusqu’en 1975, s’étant spécialisé dans la lutte anti-sous-marine, et a servi sur divers navires allant d’un sous-marin de la *Royal Navy* aux porte-avions. Il lui fut donné de commander le NCSM *Porte Saint Jean*; il s’est retiré avec le grade de capitaine de frégate. Il a été pendant seize ans rédacteur en chef de deux bulletins d’information sur la marine (successivement) pour le compte de l’Association des officiers de marine du Canada; il a écrit sept livres sur la Marine canadienne et sur sa marine marchande. Ancien président de la Ligue navale du Canada, il a aussi été président de la Grey County Historical Society et écrit des recensions de livres sur la mer pour divers journaux. Il habite Toronto et a quatre enfants, dont un est un lieutenant-colonel à la retraite de la Milice du Canada.

Richard Oliver Mayne (CD, Ph. D.) a obtenu une maîtrise ès arts à l’Université Wilfrid Laurier et un doctorat à l’Université Queen’s. Il est actuellement analyste militaire au ministère de la Défense nationale, où il est un des auteurs de l’étude sur les chocs du futur réalisée à la Direction — Sécurité future et analyse. Historien pendant huit ans à la Direction — Histoire et patrimoine, il y a fait partie des équipes de rédaction des volumes 2 et 3 de l’Histoire officielle de la Marine canadienne. Il est l’auteur de deux livres, *Betrayed: Scandal*,

Politics and Canadian Naval Leadership (2006) et un ouvrage dont il a codirigé la publication avec Richard Gimblett, Ph. D., intitulé *People, Policy and Programmes* (2008). Il a également publié de nombreux articles sur l'histoire navale canadienne. Officier actif dans la Réserve navale pendant plus de dix-sept ans, Richard Mayne a eu le privilège de servir à bord d'un grand nombre de navires et Divisions et d'occuper différents postes à terre.

W. David Parsons (M.D.) est né à St. John's (Terre-Neuve). Il obtint son diplôme en médecine à l'Université McGill en 1951. Il a pratiqué à Twillingate, à Fogo et à St. John's, avant d'étudier la médecine interne. De 1970 à 1971, il fut président de la Newfoundland Medical Association; plus tard, il fut médecin principal de district au ministère des Anciens Combattants à St. John's. Consultant au pavillon des anciens combattants, il a ainsi pu entretenir des contacts avec de nombreux anciens combattants des deux guerres mondiales. Il a servi dans le Corps-école d'officiers canadiens (COTC), dans le *Royal Air Force Transport Command* (RAFTC) et dans le Corps de santé royal canadien (RCAMC(M)); il a pris sa retraite avec le grade de major. Il est membre du comité consultatif du Royal Newfoundland Regiment. Ses publications comprennent *Pilgrimage: a Guide to the Royal Newfoundland Regiment in World War One* (1994, 2^e édition 2009) et, avec Ean Parsons, Ph. D., *The Best Small Boat Seamen in the Navy* (2008). Il a également rédigé des articles sur l'histoire militaire et sur l'histoire médicale. Il a guidé des visites du front de l'Ouest. Il est membre de la Western Front Association et membre fondateur de la St. John's Medical History Association.

Colin Stewart (CD, LL.B., M.B.A.) est l'officier de logistique au NCSM *Chippawa* à Winnipeg. Il s'enrôle dans les Forces canadiennes en 1987 puis est admis au Barreau en 1998. Commissionné du rang en 2001, il est instructeur à l'École des services médicaux de l'École navale des Forces canadiennes (Québec) et à l'école des recrues, à Saint-Jean et à Borden. Il sert au Golan en 1990, au Manitoba en 1997 pendant la crue de la rivière Rouge et, de juin à décembre 2006, comme capitaine-adjutant de l'élément de soutien en théâtre de la Force opérationnelle Afghanistan au Camp Mirage. Entre temps, il réussit à convaincre Tamara de l'épouser et, jusqu'ici, ses enfants, Titus et Siobhan, le trouvent bien cool.

Barbara Winters (CD, M.A., LL.B.) a été membre de la Réserve navale de 1980 à 1997, comme technicienne médicale, plongeuse de bord, puis officier Mar SS aux NCSM *Carleton*, *Cataraqui*, *Discovery* et *Malahat*. Elle a navigué à bord de divers bâtiments garde-barrière et dragueurs de mines et a suivi une courte période d'instruction sur le destroyer NCSM *Saskatchewan*. Elle n'a pas versé de larmes quand le navire a été sabordé pour former un récif artificiel pour la plongée près de Nanaimo (Colombie-Britannique). De toutes ses très agréables expériences dans la Réserve navale, c'est l'efflorescence des plongées de nuit et la solitude d'une mer d'encre et agitée qui lui reviennent le plus facilement en mémoire. Malheureusement, Barbara Winters a choisi le droit plutôt que l'histoire et une vie en mer à temps partiel. Quelquefois, dans la tranquille quiétude entourant l'étude d'un dossier ou la rédaction d'un avis, on peut l'entendre soupirer dans son bureau et murmurer « [...] ce qui me manque c'est le lait condensé et le café infect. »

Liste d'acronymes et d'abréviations



BAC	Bibliothèque et Archives Canada
CGS	<i>Canadian Government Ship</i> (Navire du gouvernement du Canada)
CIIFC	Centre d'imagerie interarmées des Forces canadiennes
CMC	Centenaire de la Marine canadienne
CND	<i>Continuous Naval Duty</i> (service naval continu)
CNNC	Contrôle naval de la navigation commerciale
COMAR	Commandement maritime
COND	<i>Commanding Officer Naval Divisions</i> (Commandant des Divisions navales)
CPRN	Conseiller principal de la Réserve navale
DHP	Direction — Histoire et patrimoine
DRN	Division de la Réserve navale
DUIN	Divisions universitaires d'instruction navale (voir UNTD)
EGCR	Embarcation gonflable à coque rigide (voir RHIB)
FCP	Frégate canadienne de patrouilles
GOM	Groupe d'opérations maritimes
GRC	Gendarmerie royale du Canada
HC	<i>Harbourcraft</i> (bâtiment de service)
HMCS	<i>His / Her Majesty's Canadian Ship</i> (voir NCSM)
HMS	<i>His / Her Majesty's Ship</i> (navire de la <i>Royal Navy</i>)
LCM	Lutte contre les mines
MAR SS	Officier d'opérations maritimes de surface et sous-marines
MCG	Musée canadien de la guerre
MRC	Marine royale du Canada
NCSM	Navire canadien de Sa Majesté
NDC	Navire de défense côtière
NPEA	Navire de patrouille extracôtière de l'Arctique
NR	<i>Naval Reserve</i> (voir RMRC)
OMDC	Organisation maritime de défense côtière
OTAN	Organisation du traité de l'Atlantique Nord
PEEE / J	Programme d'emplois d'été pour étudiants / des jeunes
PFUOR	Programme de formation universitaire - officiers de réserve
PNAQ	Présence navale au Québec
RGCN-O	Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest
RHIB	<i>Rigid hull inflatable boat</i> (embarcation gonflable à coque rigide / EGCR)
RMRC	Réserve de la Marine royale du Canada

RN	<i>Royal Navy</i>
RNR	<i>Royal Naval Reserve</i>
RNRVC	Réserve navale royale des volontaires du Canada
RNVR	<i>Royal Naval Volunteer Reserve</i>
RVMRC	Réserve des volontaires de la Marine royale du Canada
SCRN	Société canadienne pour la recherche nautique
UER(A)	Unité d'entraînement de la Réserve (Atlantique)
UNTD	<i>University Naval Training Divisions</i> (Divisions universitaires d'instruction navale)
UPE	Unité des petites embarcations
VR	<i>Volunteer Reserve</i> (Réserve des volontaires; voir RVMRC)
WK	<i>Watchkeeping certificate</i> (certificat de chef [brevet] de quart)
WRCNS	<i>Women's Royal Canadian Naval Service</i> (Service féminin de la Marine royale du Canada)
WRNS	<i>Women's Royal Naval Service</i> (Service féminin de la <i>Royal Navy</i>)

Index



- A**
A.H. Murray and Company, 32
Adams, Capitaine de frégate Kenneth, 74–75
Amirauté britannique, 5, 7–8, 10, 12, 20–21, 25, 27–29, 32–34, 48, 53–55
« Anglicitude », xvi, 80, 83, 98
Armed Merchant Cruisers, 25
Arnaud, Capitaine de corvette Don, 110, 219
Arsenal, 41, 43, 72, 93, 103, 114, 179, 181, 240
ASDIC (Sonar), 66, 138
Association de la défense maritime, 127
Association des officiers de marine du Canada, 158
Audette, Capitaine de frégate Louis, 70–71, 218
Aviation royale du Canada, 51, 69, 93, 98, 103, 114, 153
Avions:
 Patrouille maritime (PATMAR), 122
 Avenger, 91, 214
 Beech Expediter, 92
 Harvard, 87, 144
 Nouvel aéronef embarqué (NAE), 122
 Swordfish, 196
- B**
Baie de Suvla, 27
Baleinières, 49, 106, 161, 165
Base des Forces canadiennes Borden, 141, 224
Bataille de l'Atlantique, xvii, 81, 83, 200
Bataille du Jutland, 25, 39
Bataille du Saint-Laurent, 139
Beatty, Amiral de la flotte, comte, RN, 26
- Bermudes (« *Bermadu* »), 3, 21, 46, 105, 169, 171, 242
Bond, sir Robert, 21
Borden, Frederick, 6
Borden, premier ministre sir Robert, 38, 40, 54
Boulton, Capitaine de corvette Angus G., 75
Bourassa, Henri, 10
Branche d'Administration, 102, 141
Branche du personnel naval, 226
Brassey, Lord Thomas, 20
Brock, Capitaine Eustace, 73, 204
Brock, Commodore Jeffrey, 54
Brodeur, Louis-Philippe, 9
Brodeur, Contre-amiral Victor-Gabriel, 142, 144
Bronfman, Samuel, 164
Buck, Vice-amiral Ron, 134
Buckmaster's Field, 242
Budge, Artilleur (plus tard Contre-amiral) Patrick, 56
Bureau de contrôle naval de la navigation commerciale (BCNNC), 182
Bureau de liaison navale, 182
Bureau naval d'information sur la position des navires, 182
Burgham, Capitaine de corvette (Pilote) Allan, 216
- C**
Cabot, Jean, 19
Cadets de la marine, 163–64, 177–78
Canadian Rugby Football Union, 140
Canadian Shipbuilding and Engineering Ltd., 174
Canadian Vickers, 138
Canadianisation, xvi, 80, 88
- Cartier, Jacques, 19
Centre d'expérimentation et d'essais maritimes des Forces canadiennes (CEEMFC), 179
Centre de distribution des biens de l'État, 183
Centre de gestion du trafic maritime, 110
Certificat de chef de quart, 70, 93, 109, 126
Chamberlain, Joseph, 7
Chrétien, premier ministre Jean, 147
Cinquième groupe d'opérations maritimes (5 GOM), 184
Classe Kingston (*voir* navire de classe Kingston)
Collège militaire royal, 217
Colonial Naval Defence Act (1865), 5
Comité de défense coloniale, 7, 18
Commandant de la Réserve navale, 95, 131, 143, 226
Commandement Maritime, 113, 121, 145, 226, 234
Compagnie de Toronto, 153
Comité naval, 13, 39, 41–42, 54
Compagnies Franches de la Marine, 141
Complexe naval de la Pointe-à-Carcy, 146–47, 224, 225, 228
Conférence des associations de la défense, 127
Conférence de Washington sur le désarmement naval, 12, 14
Connolly, Capitaine de frégate Joseph P., 47
Conseil naval, 73, 226
Contrôle naval de la navigation commerciale (CNNC), xvii, 113–15, 130, 134
Contrôle naval de la navigation commerciale d'Halifax (CNNC), 113
Cook, Capitaine de vaisseau James, RN, 19

- Coordination et orientation navales pour la navigation commerciale (NCAGS), 240
 « Corps naval provincial », 3
 Cossette, Contre-amiral M.J.R.O., 142
 Coupe Grey, 140
 Cours de chef subalterne (CCS), 109
 « Crise d'Octobre », 100
 Crise de 1929 (*voir également* Grande Dépression), 33, 41
 Crise des missiles de Cuba, 95
 Critch, Matelot breveté Walter George, 31–32
- D**
- Davidson, sir Walter, 24
 Davie Shipbuilding, 137
 Davies, Capitaine de frégate Hal, 107
 Dawe, Matelot William, 35
 de Champlain, Samuel, xx, 151–52, 157, 230
Defensively Armed Merchant Ships (DAMS), 25, 27
 Demi-compagnie d'Edmonton, 196
 Demi-compagnie d'Ottawa, 52, 218
 Demi-compagnie de Charlottetown, 162, 238
 Demi-compagnie de Halifax, 47, 240
 Demi-compagnie de Montréal « E », 220
 Demi-compagnie de Montréal « F », 220
 Demi-compagnie de Québec, 144
 Demi-compagnie de Regina, 202
 Demi-compagnie de Saint John, 162, 236
 Demi-compagnie de Saskatoon, 200
 Demi-compagnie de Toronto, 214
 Demi-compagnie de Vancouver, 45, 194
 Département de la défense nationale, 52, 96–97, 108, 194
 Desbarats, sous-ministre Georges J., 9, 13, 50
 « Destroyer d'argent », 107
 Destroyer de classe Iroquois, 106
 Destroyer de classe Restigouche, 166
 Destroyer de classe St. Laurent, 107
 Destroyer de classe Town, 75, 76
 Destroyer de classe Tribal, 70, 84, 86, 105
 Deuxième Guerre mondiale, xv, xx, 19, 37, 55, 61, 77, 84, 88, 95, 105, 113, 115, 142, 160, 162, 192, 198, 200, 204, 210, 216, 236, 238, 240
 Dieppe, 67
 Division de Terre-Neuve de la *Royal Naval Reserve*, xiv, 6, 11, 19–35
 Division marine de la gendarmerie royale du Canada, 174
 Division outre-mer de la RNRVC, 12
 Divisions de la Réserve navale, 64, 73, 78, 97, 99, 103, 112, 128, 144–48, 154, 160, 190, 190–247 :
 NCSM *Brunswicker*, 103, 164–65, 169, 175, 179, 236–37
 NCSM *Cabot*, 34, 164, 169, 175–76, 242–43
 NCSM *Caribou*, 165, 169, 182, 187, 244–45
 NCSM *Carleton*, 108, 127, 131, 163, 177, 218–19
 NCSM *Cartier*, 144, 163, 220
 NCSM *Cataraqui*, 163, 165, 169, 175–76, 178–79, 216–17
 NCSM *Champlain*, 46, 112, 145–46, 179, 230–31
 NCSM *Chatham*, 144, 150, 166, 178, 246–47
 NCSM *Chippawa*, 66, 85, 97, 114, 164–65, 178–79, 204–05
 NCSM *d'Iberville*, 112, 144–46, 232–33
 NCSM *Discovery*, 68, 96, 97, 131, 163, 165, 168–69, 178, 180–81, 194–95, 246
 NCSM *Donnacona*, 64, 97, 140, 144–46, 163, 165, 175, 178, 220–21
 NCSM *Griffon*, 163, 165, 169, 206–07
 NCSM *Haida*, 70–71, 84, 212
 NCSM *Haligonian*, 240
 NCSM *Hunter*, 162, 165, 169, 176, 210–11
 NCSM *Jolliet*, 112, 146–47, 234–35
 NCSM *Malahat*, 91–92, 97–98, 114, 165, 167, 179, 192–93
 NCSM *Montcalm*, 113, 139, 141–42, 144, 146, 148, 163, 165, 175, 224, 228–29
 NCSM *Montreal*, 163–64, 220
 NCSM *Nonsuch*, 132, 144, 178–79, 196–97
 NCSM *Prevost*, 142, 144, 163–64, 169, 176, 208–09
 NCSM *Queen*, 144, 202–03
 NCSM *Queen Charlotte*, 144, 164, 181, 238–39
 NCSM *Radisson*, 112, 146, 222–23
 NCSM *Salaberry*, 146–47
 NCSM *Scotian*, 103, 113, 163–65, 170–71, 178, 240–41
 NCSM *Star*, 70, 93, 212–13
 NCSM *Tecumseh*, 193, 198–99
 NCSM *Unicorn*, 104, 165, 200–01
 NCSM *Wolfe*, 113
 NCSM *York*, 58, 64, 91, 97, 115, 153, 154, 155, 164, 165, 169, 176, 177, 179, 214–15, 226
Dominion Cruiser Fleet, 5
 Donnacona-St. Hyacinthe Combine, 140
 Dragueur de mines auxiliaire classe Anticosti, 184
 Dragueur de mines classe Algerine, 91, 167, 188
 Dragueur de mines classe Bangor, 139, 166, 168, 170–71
 Dragueur de mines classe Bay, 167
 Dragueur de mines classe Llewellyn, 168–69, 187–88
 Dragueur de mines classe YMS, 168
 Drew, Capitaine de vaisseau Andrew, 3
 Dyer, Kathleen, 23
- E**
- Easton, Alan, 83
 École navale, 112, 139, 145–46, 148, 150, 212, 224–25, 232
 École navale d'Hamilton, 212
 École navale des Forces canadiennes Québec, 112, 139, 145, 224–25
 Écrasement du vol 111 de Swissair, 240
 Éducation militaire professionnelle, 134
 Embarcation gonflable à coque rigide (*voir également* RHIB), 161
 Équipe de hockey de la Réserve de volontaires de la Marine royale du Canada, 143



Escadron aérien de la Réserve navale :

- VC 920, 91, 214
- VC 921, 216
- VC 922, 92, 97, 192
- VC 923, 144, 228
- VC 924, 198
- Esquimalt, 1, 7, 9, 11, 15, 17, 44, 60, 86, 92, 93, 104, 110, 112, 129, 142, 145, 165, 168, 169, 171, 172, 179, 180, 181–82, 192
- États-Unis, 1, 3–5, 77, 11–12, 17, 26, 29, 37, 51, 55, 93, 95, 101, 114–15, 124, 153, 210
- Exigences de préparation au combat (EPC), 182

F

- Falcon Marine Industries, 179
- Finch-Noyes, Commodore E.W., 95
- Fischer, David Hackett, 151
- Fisher, Amiral Jackie, RN, xx, 7
- Flotte de protection des pêches, 7–8
- Flying Wildcats d'Hamilton, 140, 220
- Force aérienne royale canadienne (*voir* Aviation royale du Canada)
- Force navale permanente de l'OTAN, 115
- Force opérationnelle Afghanistan, 204
- Force totale, xvii–xviii, 204
- Forces canadiennes, viii, xi, xiv, 87, 93, 98, 102, 107–09, 112, 124, 132, 134, 139–42, 148, 176, 179, 198, 222, 224–26, 288
- Forcier, Vice-amiral J.Y., 142
- Formation des membres du cadre initial d'instructeur (FMCII), 224
- Fort Waldegrave, 33
- Forum de la Coopération économique Asie-Pacifique (APEC), 128
- Frégate de classe Prestonian, 86, 166
- Frégate de patrouille, 127, 138, 143
- « Frégates de pierre », 81
- Frères de l'âge de pierre*, 105
- Frères de l'ère spatiale*, 105
- Front de Libération du Québec (FLQ), 100
- Fulford, George, 163
- Fuller, Lieutenant Thomas, 69, 163, 216

G

- Gallipoli, 23, 26, 28
- Gammon, Premier maître John T., 31–32
- Garner, Hugh, 84
- Gauvin, Contre-amiral J.J., 142
- Gauvreau, Louis-Joseph-Maurice, 142
- Gendarmerie royale du Canada (GRC), 40, 103, 171, 174–76
- Girouard, Contre-amiral Roger, 134, 143
- Graham, George, 13–14
- Grande Dépression (*voir également* Crise de 1929), xv, 11
- Grant, Capitaine de vaisseau Harold, 59, 70, 107
- Gray, Lieutenant Robert Hampton, VC, 74, 198
- Great Lakes Training Centre (Centre d'instruction des Grands Lacs), 93, 166, 212
- Green, Matelot L., 35
- Gregory, Matelot A., 35
- Griffin, Lieutenant de vaisseau A.G.S., 70
- Grippe espagnole, 39
- Groupe d'instruction du Pacifique, 172
- Groos, David Walter, 98
- Grubb, Capitaine de frégate Freddy, 82–83, 99–100
- Guerre de Corée, 90–91, 111, 140, 200
- Guerre de 1812, 2, 198, 208, 210, 212, 238
- Guerre froide, xvi–xviii, 99, 101, 111, 113–15, 119, 121–22, 126, 130, 140, 154, 200
- Guy, Capitaine de vaisseau Rex, 115

H

- Halifax, 4–5, 7, 10–12, 15, 17, 25, 28–31, 38–39, 44, 59, 67, 86, 92–93, 103–04, 106, 128, 130, 142–43, 145, 155–56, 162, 165, 167, 169–71, 174, 176, 182, 240
- Halifax Shipyards Ltd, 185
- Harbourcraft (H.C.), 164
- Haut-Canada, 3–4
- Hazen, Douglas, 11, 43
- Hellyer, Paul, 96–97, 99, 107
- Hobbs, Capitaine de corvette J.W., 49, 194
- Hope, Capitaine de corvette Don, 104

- Hopwood, Contre-amiral Ronald A., RN, 156–57
- Hose, Contre-amiral Walter J., (*voir également* « Père de la réserve navale »), vii–viii, xiv, xx, 8, 34, 40, 43, 50–51, 54, 56, 141, 144, 208, 218
- Hughes, Sam, 11

I

- « Inondation du siècle » (Manitoba en 1997), 202
- Inondations du ruisseau Wascana, 202

J

- Japon, 51, 60, 153
- Jeux d'été de l'Ouest canadien de 1990, 178
- Jeux olympiques de Montréal de 1976, 107, 175
- Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010, 131, 157, 161, 194, 210
- Johnson, Capitaine de frégate B.L. (à la retraite), 56
- Jolliet, Louis, 112, 234
- Jones, Contre-amiral George C. « Jetty », 69
- « Joyeux géants verts », xvi, 81

K

- Kerr, Amiral Walter, RN, 7
- King, premier ministre William Lyon Mackenzie, 12, 14, 41
- Kingsmill, Contre-amiral Sir Charles, RN, vii, xx, 1, 4, 9, 11, 39, 41, 43, 54, 151, 155
- Kubeck, Lieutenant de vaisseau Kim, 134, 215, 221

L

- Lamontagne, Gilles, 145–46
- Laurier, premier ministre sir Wilfrid, 5–7, 9–10, 37–38
- Lawrence, Hal, 67–68
- Legion of Frontiersmen*, 33
- Leir, Contre-amiral Richard, 88
- LeMoyne, Pierre, Sieur d'Iberville, xx, 137, 232
- Ligue navale, 5–6, 8, 47, 163–64, 177

- Livre blanc de 2005 *Énoncé de politique internationale du Canada : Fierté et influence : notre rôle dans le monde*, xvii–xviii, 119
- Livre blanc sur la défense de 1964, 98
- Livre blanc sur la défense de 1970, *La défense dans les années 70*, 101
- Livre blanc sur la défense de 1987, *Défis et engagements*, xvii, 119, 121
- Livre blanc sur la défense de 1994, 119
- Logistique (ancienne branche de l'approvisionnement), 102
- Loi du service naval de 1910, 9–10
- Loi sur la Milice de 1846, 5
- Loi sur la Milice et la Défense (1868), 4
- Loi sur les langues officielles, 142
- Lointains navires, 84–85
- Lutte contre les mines (LCM), 124, 127, 154, 184
- M**
- MacDermott, Capitaine de frégate Anthony, RN, 23–24, 30
- Macdonald, ministre du Service naval, Angus L., 47
- Mainguy, Capitaine de vaisseau Rollo, 52, 70
- MAR SS (classification d'officiers, d'opérations Maritimes de surface et sous-marines), 102
- « Marine de fer-blanc », 37
- Marine de la Pologne, 210
- « Marine des bateaux à cochons », xvi, 105
- « Marine des chiens de berger », 58, 75–76, 78
- « Marine du peuple », xv, 57–78
- Marine Industries Limited, 138
- Marine marchande, 58, 115
- Marine provinciale, 2
- « Marins des Prairies », 63, 200
- « Marins du samedi soir », xiii, 81
- Masse, Marcel, 145–46
- McNaughton, Général A. G. L., 50–51
- Mead, Lieutenant de vaisseau Frank, 17, 220
- Memorial University College, 32, 34
- Michaud, Commodore Jean-Claude, 143, 146–47, 227, 229
- Milner, Marc, 90, 146
- Moffatt, Capitaine de corvette Ernie, 111
- Mount Pearl, 23, 28–29
- Mugford, Matelot Nathan, 35
- Mulkins, Capitaine de corvette Marta, 125
- Mulroney, premier ministre Brian, 145
- Musiciens (branche), 102
- N**
- Navire d'instruction YAG (*Yard Auxiliary General*), 181–82, 189
- Navire de classe Detachment de 65 pieds, 175–76, 187
- Navire de classe Detachment de 75 pieds, 176, 188
- Navire de classe Kingston, xvi, 124, 128–29, 143, 159, 173, 183, 185–86, 206, 22, 240
- Navire de classe Porte, 92, 97–98, 102–05, 117, 128, 160, 166, 172–73, 184
- Navire de défense côtière (NDC) (*voir* navire de classe Kingston)
- Navire de patrouille classe Orca, 133, 159, 182–83, 185
- Navire de patrouille extracôtière de l'Arctique (NPEA), 129, 133, 186
- Navire de surveillance à terre (NST), 182
- Navire de surveillance portuaire (NSP), 182
- Navire marchand doté d'un système défensif (DEMS), 138
- Navires (marchands):
- Dictator*, 29
 - Duchess of Cornwall*, 29
 - M.V. Salmon Transporter*, 173
 - SS Caribou*, 244
 - SS Eric*, 29
 - SS Newfoundland*, 23
 - SS Southern Cross*, 23
 - SS Stephano*, 29
- Navires (de la marine, non-commissionné)
- Acadian* (194), 175, 187
 - Adamsville*, 178
 - Adversus* (191), 175, 187
 - Ambler*, 138
 - Anna Mildred*, 138
 - Attaboy*, 163
 - Burrard* (582), 178–79, 187
 - Captor* (193), 175, 187
 - Caribou* (57), 182, 187
 - Caroline*, 3, 17
 - Cavalier* (578), 178–79, 187
 - Cleopatra*, 138
 - Cougar* (61), 182, 187
 - Cree* (584), 178–79, 187
 - Crossbow* (197), 176, 187
 - Detector* (192), 175, 187
 - Donnacona II*, 163
 - E-427*, 179
 - Egret* (925), 179, 187
 - Eileen*, 138
 - Eyolfur*, 163
 - Grizzly* (60), 182, 187
 - Haidee*, 162
 - Jellicoe*, 63
 - LC-9*, 166
 - Lady Malahat*, 179
 - Langara*, 169
 - Latinozza*, 178
 - Lawrenceville* (584), 178–79
 - Listerville* (578), 178–79, 188
 - Loganville* (589), 179, 188
 - Magedona*, 163
 - Marysville* (585), 178, 188
 - Millicette*, 163
 - Monarchy*, 162
 - Montreal II*, 163–64
 - Moose* (62), 182, 188
 - Naden*, 49
 - Nancy*, 163
 - Nicholson* (196), 176, 188
 - Orca* (55), 182, 188
 - Oriole IV* (le future NCSM *Oriole*), 164
 - Otterville* (580), 178, 188
 - Parksville* (591), 178, 188
 - Plainsville* (587), 178, 188
 - Pogo* (104), 176–77, 188
 - Queensville* (586), 178, 188
 - Rally* (141), 180, 188
 - Rapid* (142), 180, 188
 - Raven* (56), 182, 188
 - Renard* (58), 182–83, 188

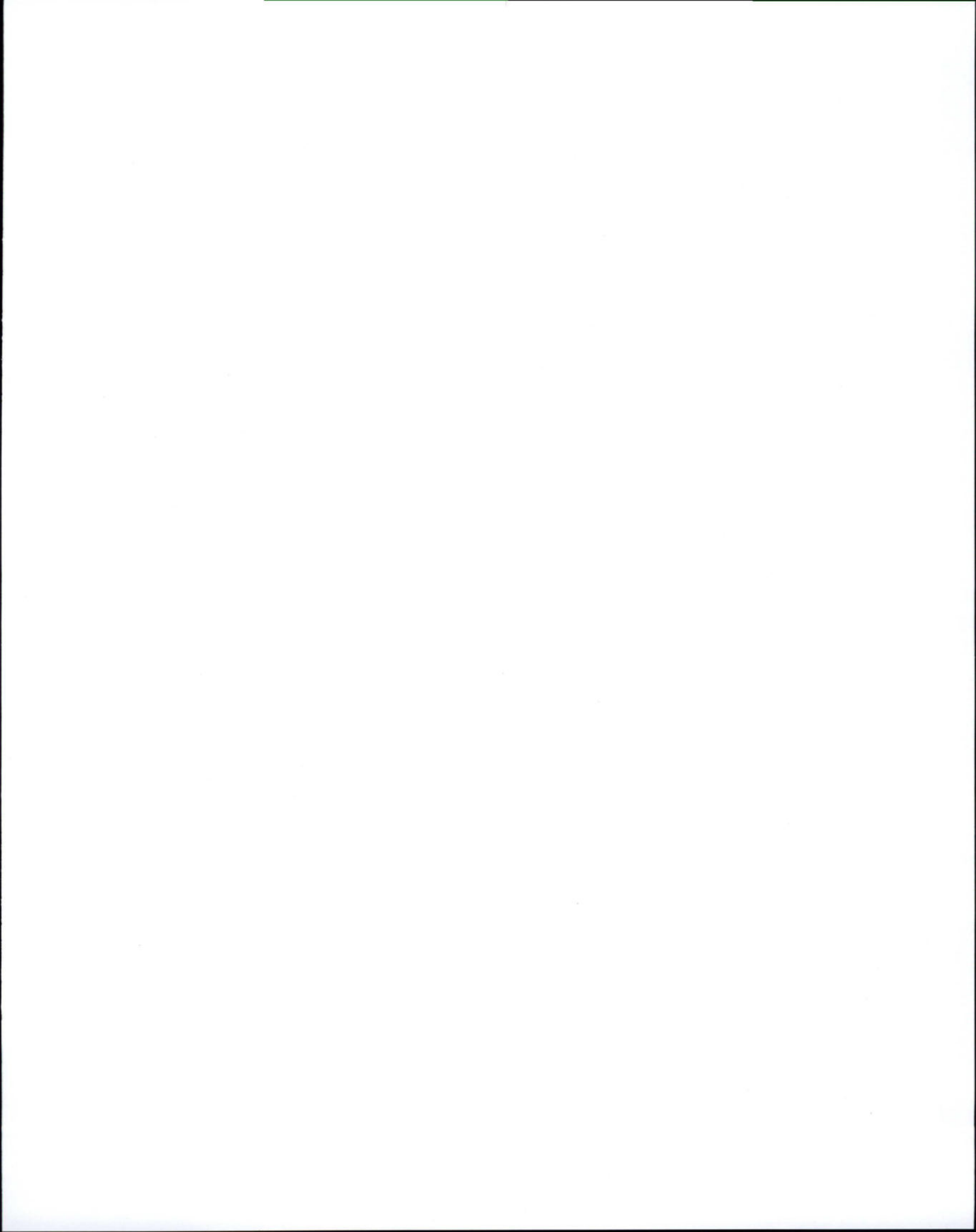


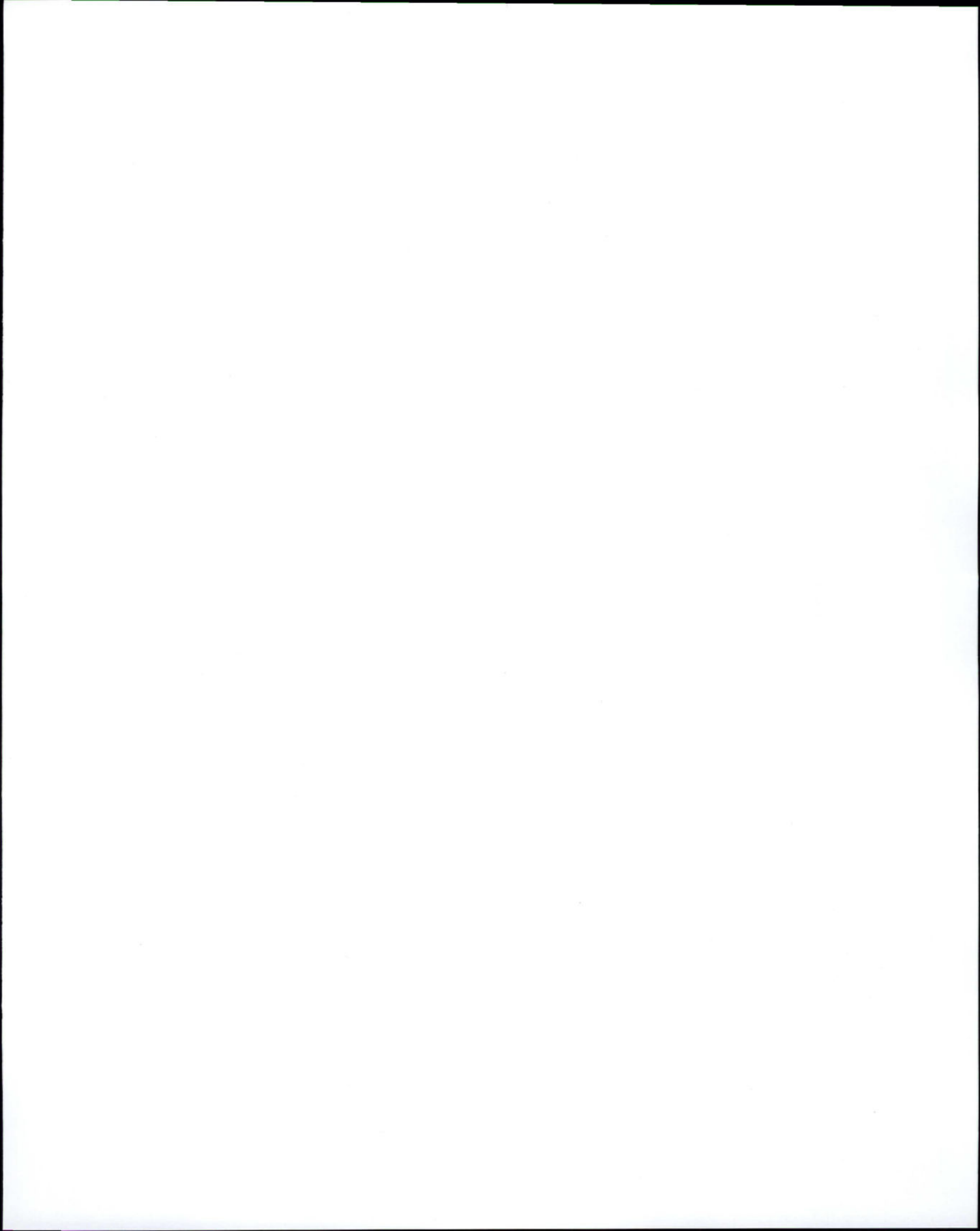
- Service* (198), 178, 188
Shirl, 163
Sidney (195), 176, 188
Standoff (199), 176, 188
Venetia, 163
Wildwood (553), 179, 189
Whisper, 163
Wolf (59), 182, 189
 YAG-306, 189
 YAG-312, 189
 YAG-314, 189
 YAG-319, 189
 YAG-320, 189
 YC- 8, 166
 YFP-306, 181
 YFP-309, 181
 YFP-319, 181
 YFU-118, 189
 YMS-420, 167
 YMT-177, 189
 YMU-116, 176
 YMU-118, 180
Youville (588), 179, 189
 YTD-10, 181
 YTD-8, 181
- Navires (de la marine, commissioné) (*voir aussi Divisions de la Réserve navale*):
CGS Canada, 3, 7, 144
CGS La Canadienne, 6
CGS Vigilant, 7, 194,
HMS Alcantara, 26, 29
HMS Bayano, 26
HMS Briton, 30, 32
HMS Calypso, 21–24, 27, 30, 32–34
HMS Charybdis (III), 2, 5
HMS Charybdis (IV), 21, 34
HMS Clan MacNaughton, 26
HMS Cornwallis, 26, 28
HMS Danae, 48
HMS Hood, 48
HMS Lady Prevost, 208
HMS Norfolk, 48
HMS Pembroke, 25, 28
HMS Rajah, 74
HMS Repulse, 48
HMS Truant, 142
HMS Victory, 25
- HMS Viknor*, 26
HMS Vivid, 25
HMT Tenby Castle, 35
HMV Britannia, 212
 NCSM *Algonquin*, 143
 NCSM *Amherst*, 70
 NCSM *Annapolis*, 76
 NCSM *Anticosti*, 116, 120, 128, 184–85, 187
 NCSM *Armentières*, 15
 NCSM *Arrowhead*, 61
 NCSM *Aurora*, 42
 NCSM *Beaver*, 169–70, 187
 NCSM *Blue Heron*, 170, 187
 NCSM *Brandon*, 185, 187
 NCSM *Brockville*, 168, 171, 187
 NCSM *Buckingham*, 86–87
 NCSM *Calgary*, 138
 NCSM *Carleton*, 108, 127, 131, 163, 177, 218–19
 NCSM *Chaleur*, 183, 187
 NCSM *Champlain*, 46, 112, 145–46, 179, 230–31
 NCSM *Chignecto*, 187
 NCSM *Chilliwack*, 69
 NCSM *Conestoga*, 62
 NCSM *Cordova*, 167–68, 171, 187
 NCSM *Cormorant*, 170–71, 187
 NCSM *Cougar*, 169, 187
 NCSM *Cowichan*, 183, 187
 NCSM *Digby*, 168, 171
 NCSM *Edmonton*, 185, 187
 NCSM *Elk*, 169, 187
 NCSM *Festubert*, 15
 NCSM *Fort Ramsay*, 139, 145
 NCSM *Forte Steele*, 103, 106–07, 111, 160, 172, 174, 180
 NCSM *Fundy*, 187
 NCSM *Galiano*, 14
 NCSM *Glace Bay*, 133, 185, 187
 NCSM *Goose Bay*, 133, 185, 187
 NCSM *Granby*, 170–72, 187
 NCSM *Haida*, 70–71, 212
 NCSM *Hochelaga*, 140–41, 144, 147
 NCSM *Jonquière*, 171
 NCSM *Kingston*, 116, 125, 133, 184–85, 188
- NCSM *Labrador*, 87, 90, 92, 125, 176
 NCSM *Llewellyn*, 169, 179, 188
 NCSM *Loon*, 170, 188
 NCSM *Lynx*, 139
 NCSM *Mallard*, 170, 188
 NCSM *Miramichi*, 188
 NCSM *Moncton*, 133, 185, 188
 NCSM *Montcalm*, 113, 139, 142, 144, 146, 148, 163, 165, 175, 224, 228–29
 NCSM *Moose*, 169, 188
 NCSM *Moresby*, 116, 128, 184–85, 188
 NCSM *Musquash*, 31
 NCSM *Nanaimo*, 129, 185, 188
 NCSM *Niobe*, 10–11, 23–24, 31, 33, 38
 NCSM *Oakville*, 67–68
 NCSM *Ontario*, 86
 NCSM *Ottawa*, 76, 129, 143
 NCSM *Patrician*, 12
 NCSM *Patriot*, 12, 15, 93, 110–11, 155, 226
 NCSM *Porte Dauphine*, 92–93, 103–04, 166, 172–73, 188
 NCSM *Porte de la Reine*, 92–93, 98, 102, 116, 172–73, 188
 NCSM *Porte Quebec*, 92–93, 102, 105, 116, 172, 188,
 NCSM *Porte Saint Jean*, 92–93, 97, 105–06, 115–16, 172, 188
 NCSM *Porte Saint-Louis*, 92–93, 97, 106, 172, 188
 NCSM *Preserver*, 108
 NCSM *Quebec*, 102
 NCSM *Raccoon*, 169, 188
 NCSM *Rainbow*, 1, 8, 10–11
 NCSM *Regina*, 138
 NCSM *Reindeer*, 139, 169, 188
 NCSM *Revelstoke*, 169, 188, 242
 NCSM *Royal Roads*, 67
 NCSM *Saguenay*, 56
 NCSM *Saskatoon*, 185, 188
 NCSM *Sault Ste. Marie*, 91, 167, 188
 NCSM *Scatari*, 93, 166, 188
 NCSM *Shawinigan*, xvi, 124, 133, 185, 188
 NCSM *Skeena*, 76, 143
 NCSM *St. Clair*, 75

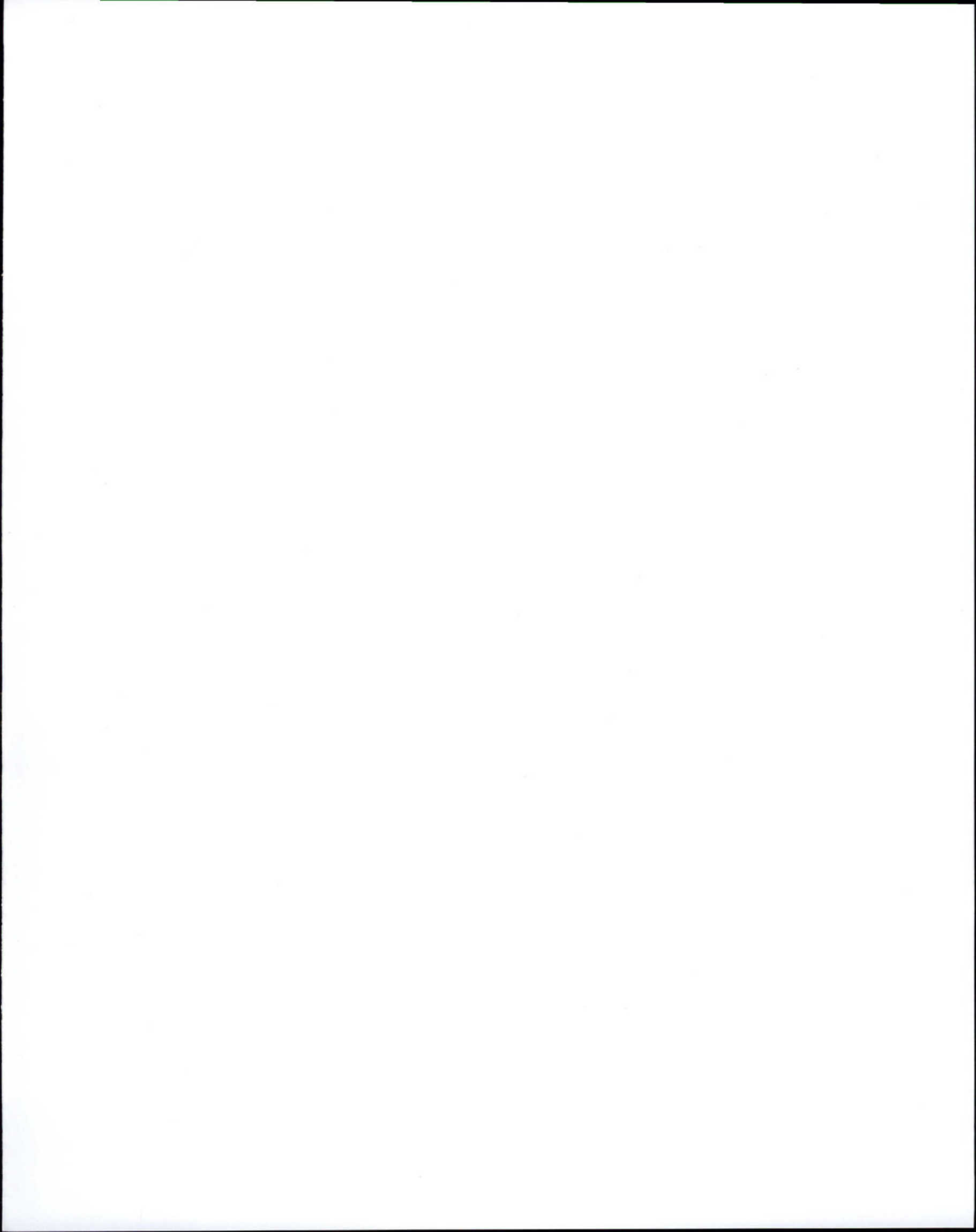
- NCSM *St. Laurent*, 75
 NCSM *Stone Frigate*, 67
 NCSM *Sudero V*, 69
 NCSM *Summerside*, 133, 185–86, 188
 NCSM *Thiepval*, 15
 NCSM *Thunder*, 188
 NCSM *Toronto*, 124
 NCSM *Ville de Québec*, 138, 143
 NCSM *Vison*, 139
 NCSM *Wetaskiwin*, 76
 NCSM *Whitehorse*, 185, 188
 NCSM *Wolf*, 169, 189
 NCSM *Yellowknife*, 185, 189
 NCSM *Ypres*, 15
 SS *Cabot*, 30
 SS *Fogato*, 30–31
 SS *Petrel*, 30
U-Deutschland, 12, 29
U-53, 12, 29
U-94, 67–68
U-151, 29
U-156, 29
U-165, 139
U-744, 69
 USS *Nautilus*, 9
 Navy Island, 2
 Nelson, Amiral Horatio, RN, xiii, xvii, xx, 82–83, 120
- O**
 Opération Apollo, 128, 198
 Opération Assistance, 198
 Opération Cutback, 97
 Opération Marquis, 122
 Opération Port Guard, 12
 Opération Spring Thaw, 114
 Organisation des convois, 113–16
 Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN), xvii–xviii, 99, 101, 103, 111, 113–15, 121
 Organisation maritime de défense côtière, 116, 127
 Orthlieb, Commodore Laraine, 109, 111, 131, 198, 226–27
- P**
 PCT (*Patrol Craft Training*), 182
- Parc commémoratif Beaumont-Hamel, 33
 Parnall, Premier-maître instructeur Charles, 47
Patriotic Association, 24
 Patrouilles extracôtiers de l'Arctique, 92, 125, 129, 133, 186
 Patrouilleur classe Bay, 183–84
 Patrouilleur classe Bird, 170
 Patrouilleur classe R, 181
 Pavillon blanc, xvii, 98, 105–06
 Pearkes, George R., VC, 95
 « Père de la réserve navale » (*voir également* Hose, Contre-amiral Walter), xiv, 11, 34, 83, 210
 Perley, George, 51
 Pieroway, Mousse, 31
 Police maritime, 5
 Politique de la défense, 101
 Pope, Enseigne de vaisseau Rufus, 56
 Port Arthur Shipbuilding Ltd, 167
 Pottle, Matelot M., 35
 Powell, Maître A.J., 67–68
 Power, Matelot John Joseph, 26
 Première Guerre mondiale, 20, 33–34, 142, 152, 157, 194
 Préfontaine, ministre de la marine et des Pêches Raymond, 6–7, 9
 Présence navale au Québec (PNAQ), xviii, 112, 137–150
 Price, Matelot F.J., 33
 Pringle, Lieutenant de vaisseau R.J.C., 69
 Programme d'emplois d'été pour étudiants / des jeunes (PEEE / J), 108, 175, 178
 Programme de formation des officiers de la Force régulière, 97
 Programme de formation universitaire — officiers de réserve (PFUOR), 88, 108
 Programme hivernal de fin de semaine des bâtiments garde barrière, 114
Projet de loi d'aide à la Marine, 10
- Q**
Q-ships, 26
 Quartier général de la réserve navale, 110–12, 139, 145–46, 148, 155–56, 212, 226–27
- Québec (province), xv, xviii, 4, 10, 15, 64, 84, 92, 102, 112–13, 137–48, 167, 170, 176, 224, 234
 Québec (ville), x, 12, 15, 17, 44, 107, 112–13, 139–42, 145, 148, 155–56, 224, 226–27, 232
- R**
 Radisson, Pierre Esprit, 222
 Raids des Fenians, 4
 Ralston, l'honorable ministre de la défense J. L., 50
 Randell, Capitaine de corvette J. T., 35
 Rapport Amulree de 1934, 33
 Rapport Mainguy (1949), 83
 Rayner, Vice-amiral H. S., 97
 Rébellion du Nord-Ouest, 4
 Régates de St. John's, 242
 Régates olympiques canadiennes (CORK), 107
 Règles d'engagement, 129
 « Règles de la marine » (*The Laws of the Navy*), xx, 156
 Reid Newfoundland Company, 32
 Remorqueur de classe Ville, 164, 178–79
 Réserve aéronavale, 89, 91, 97
 Réserve de la Marine royale du Canada (RMRC), vii, 15, 44, 47–48, 58–60, 63–64, 67, 69, 72–73, 75–76, 78, 83, 159, 164, 166, 171
 Réserve des volontaires de la Marine royale du Canada (RVMRC), vii, 83
 Réserve navale, vii–x, xiii–xviii, xx, 19, 34, 37, 43–44, 47, 49, 52, 54, 57–59, 64, 73, 77–78, 81–84, 90–103, 105–17, 119–21, 123–35, 140–41, 143–48, 152–57, 159–86, 187–88, 190–247
 Réserve navale royale des volontaires du Canada (RNRVC), vii, 9–11, 14
 RHIB (*voir également* Embarcation gonflable à coque rigide), 161
 Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest (R.G.C.N.-O.), 40
Roll Along, Wavy Navy, Roll Along, 53–54
 Rouleau, contre-amiral D., 143
 Route de Mourmansk, 84, 200

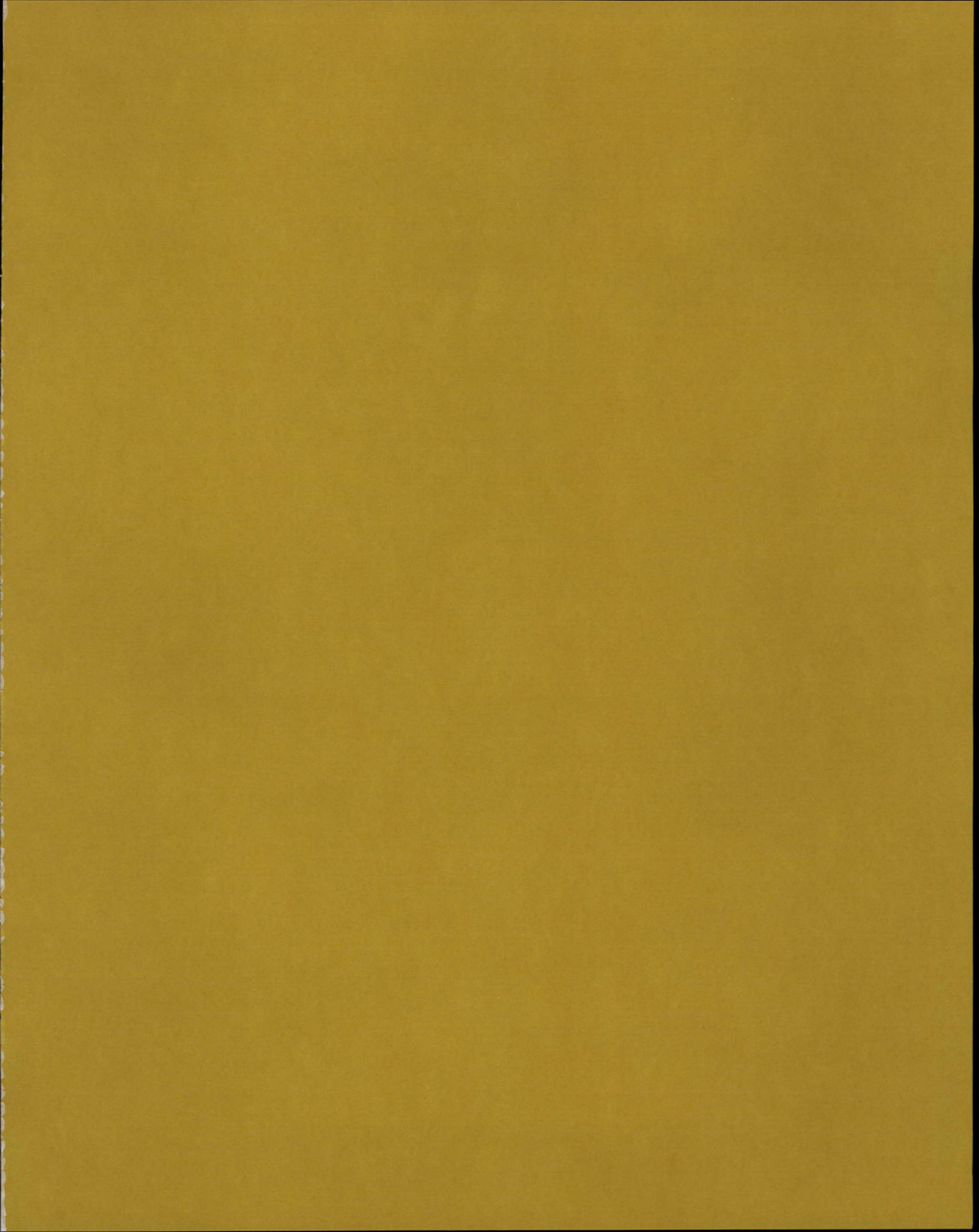


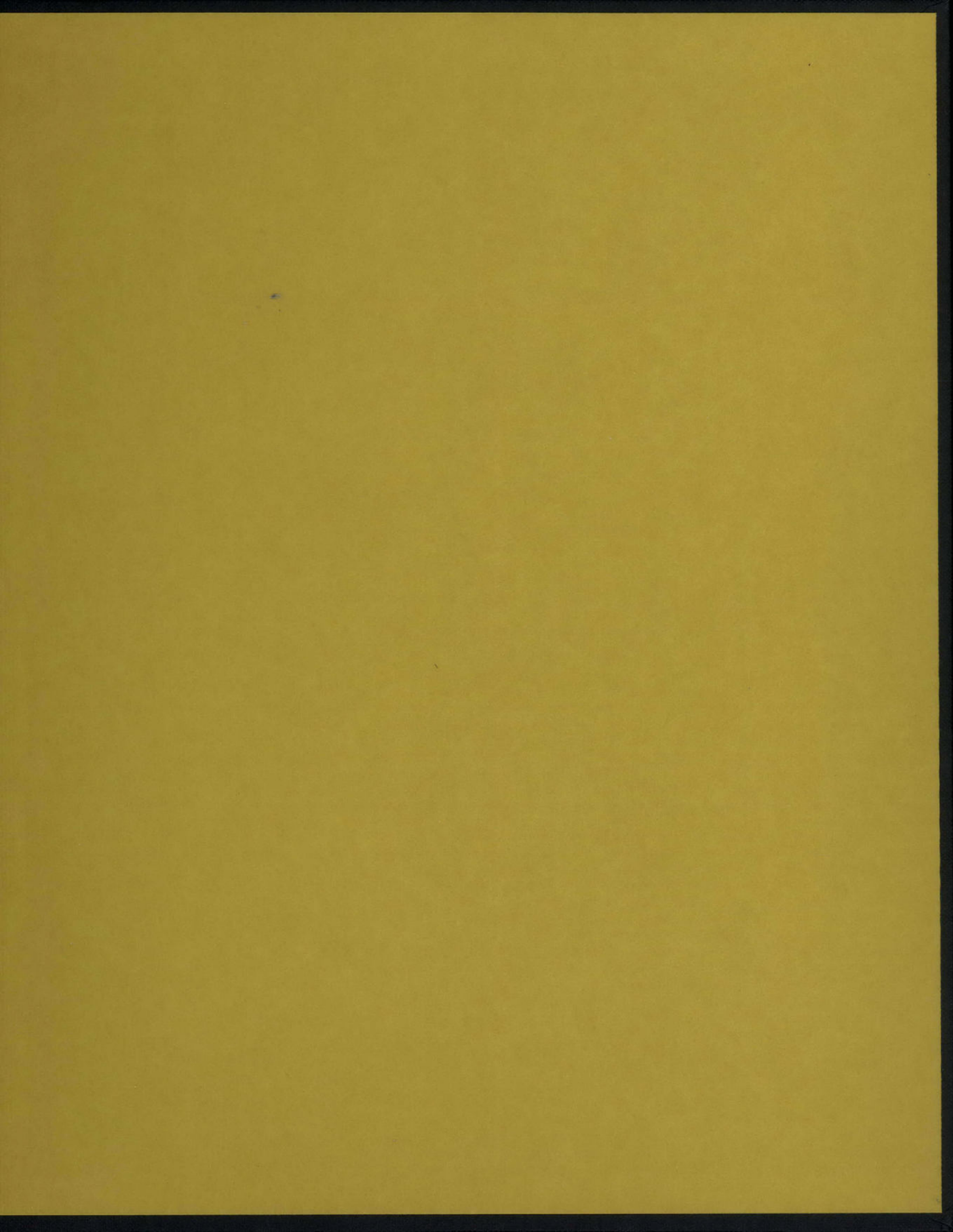
- Royal 22e Régiment, 137
Royal Navy (RN), xv, 2–5, 7–10, 12, 20–21, 23, 25–26, 30, 34, 39, 48, 50, 67, 69, 82, 98, 106, 137, 142, 156, 200
Rules for Mess Etiquette, 82
 Russel Brothers Ltd, 176
- S**
 Schull, Joseph, 84–85
 Sclater, William, 84
 Service de protection des pêches, 5–6, 9–10, 17
 Service féminin de la Marine royale du Canada (*voir également* Wrens), xviii, 60–65, 78, 139, 204, 218
 Sheldon, Capitaine de corvette G. W., 153, 214
 Shepherd, Lieutenant de vaisseau Mark, 132
 Simard, Joseph, 164
 Sinclair, Capitaine Adelaide, 61–62
 Société canadienne pour la recherche nautique (SCRN), x
 Sous-marin de classe Oberon, 122
 Sous-marin de classe Upholder, 122
 St. John's (Terre-Neuve), 19–24, 28, 30, 33–35, 65, 66, 169, 242
Storm Below, 84
 Stratégie des trois océans, 125
 SURTASS (Système de sonars de surveillance en réseau remorqués), 122
 « *Swan Song of the Reservist* », 73
- T**
 Tattoo, 107
Toronto Navy Bulldogs, 140
 Trafalgar, Bal de la Fête de, 82
 Traité de Washington, 4–5
 TRAMID (*Training Midshipmen* ou *midshipmen* en formation), 87
 Troisième Guerre mondiale, 95
 Tremblay, Lieutenant Carl, 122
 Tremblay, Commodore Viateur, 134
 Trudeau, premier ministre Pierre, 143, 145
 Transformation, xviii, 120–21, 125–26, 134, 148, 182
- U**
 Unité d'entraînement de la Réserve (Atlantique) (UER(A)), 111, 174, 180
 Unité de plongée, 171, 182
 Unité des petites embarcations (UPE), 181
United States Naval Institute, 125
 Unités de sécurité portuaire (USP), 127–28, 135, 240, 242
University Naval Training Division (UNTD), xiv, 85–88, 92, 97, 166
Untidies (« brouillons »), xvi, 85
- V**
 Vancouver, Capitaine de vaisseau George, RN, 246
 Vedette classe Fairmile, 139, 145, 169–70, 187–89
 Vere-Holloway, Lieutenant E., 33
- W**
 Walker, Commandant F. M., RN, 21
 Wallace, Capitaine de corvette D. C., 75
 Wartime Price Control Board, 61
Wavy Navy, xiii, xvi, 62, 81
 Webster, Capitaine de vaisseau Allan Ross, 144, 210
 Wickham, H. J., 5, 8–9
 Woodhouse, Capitaine de frégate J. A. E., 15, 43–44, 49
 World Trade Center, 119, 242
 Wrens (*voir également* Service féminin de la Marine royale du Canada), xviii, 60–62, 65–66, 72, 78, 102, 108, 111, 139
- Y**
 Yeates, Capitaine de corvette Ralph Howard, 17, 212
- Z**
 Zone économique exclusive, 129
 Zuliani, Contre-amiral Ray, 130, 206, 227
- #**
 2e Escadron d'instruction de la Réserve du Canada (CANRESRON 2), 168
 2e Escadron de dragage de mines du Canada, 168
 10e Escadron de croiseurs, 25–26, 30
 10th Minesweeping Squadron de la Royal Navy, 106
 11 septembre 2001, xvii–xviii, 119, 130, 153, 242





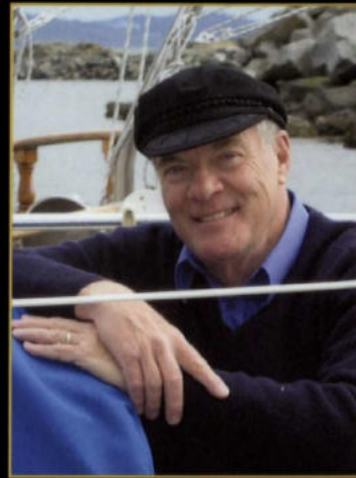








RICHARD GIMBLETT, PH. D., est l'historien de la Marine canadienne et un ancien président de la Société canadienne pour la recherche nautique. Ancien officier de marine, il a contribué au premier volume de l'histoire officielle de la Marine royale du Canada (1867-1939), *Du littoral à la mer*; il a aussi dirigé la rédaction et rédigé un chapitre de *Le Service naval du Canada, 1910-2010 : Cent ans d'histoire*, que le présent ouvrage complète. Il vit à Ottawa.



MICHAEL HADLEY, PH. D., est professeur émérite d'allemand et membre du comité de rédaction de la Société canadienne pour la recherche nautique; il a servi de nombreuses années comme officier dans la Réserve navale. Il a notamment écrit *U-Boats against Canada*, *Tin-Pots and Pirate Ships* (avec Roger Sarty) et *Count Not the Dead: The Popular Image of the German Submarine*. Il a contribué à *A Nation's Navy: In Quest of Canadian Naval Identity*, qu'il a aussi dirigé. Il vit à Victoria (C.-B.).

L'illustration de couverture de haut : Bo Hermanson, CSMA, *Bound for Sea (MCDVs)*. Avec la permission de l'Archives & Collections Society; impressions vendues au carré des officiers de la BFC Esquimalt, www.wardroom.ca/Wardroom.dll/Gifts. L'illustration de couverture du dessous : Hamish Berchem, CSMA, *Northern Patrol (classe Porte [fictif])*, avec la permission de l'Archives & Collections Society.

L'illustration de verso de haut : Distribution de la ration de rhum à bord du NCSM *Arvida*, septembre 1943. Bibliothèque et Archives Canada PA-142439. L'illustration de verso à droite : Des Wrens à St. John's, août 1944. Ministère de la Défense nationale Z-275. L'illustration de verso à gauche : Un équipage provenant du NCSM *Donnacona* à bord du NCSM *Fort Stee* (premier plan) se prépare à remorquer le NCSM *Porte Saint Jean* lors d'un exercice dans le bassin de Bedford le 31 janvier 1976. Ministère de la Défense nationale IH76-13.

Photo d'auteur (Richard Gimblett, PH. D) par Eveline Goodall. Photo d'auteur (Michael Hardy, PH. D) par Dr. David Hadley.

Conception de couverture par Jennifer Scott



DUNDURN PRESS
www.dundurn.com

Les membres de la Réserve navale sont les « cendrillons » de la Marine canadienne. Au cours des grandes guerres du XX^e siècle, ils ont assuré l'équipage de la flotte et le commandement de la plupart de nos navires de guerre. En temps de paix, les réservistes ont été le seul véritable lien entre la Marine et la majorité des Canadiens vivant loin de la mer. Ce merveilleux livre témoigne de l'importance durable de la Réserve navale pour le Canada et pour la Marine canadienne. Pour les universitaires et le public, ce livre sera un vrai régal, un ajout précieux à leur bibliothèque et un hommage mérité aux milliers de Canadiens ordinaires qui ont pris le temps de répondre à l'appel du pays.

— MARC MILNER, PH. D., L'UNIVERSITÉ DE NOUVEAU-BRUNSWICK,
GREGG CENTRE FOR THE STUDY OF WAR AND SOCIETY



\$39.95 / £24.00

ISBN 978-1554888764

