

O P É R A T I O N
A P O L L O



L'ÂGE D'OR DE LA MARINE CANADIENNE DANS LA GUERRE AU TERRORISME

RICHARD GIMBLETT



Richard Gimblett s'est retiré de la Marine canadienne, après 27 ans de service pour entreprendre une carrière d'historien indépendant et d'analyste des politiques de défense. Dans la Marine, il a servi sur des navires de diverses classes et sur les deux côtes, y compris comme officier de combat à bord du NCSM Protecteur pendant la première guerre du Golfe, en 1991. Il est co-auteur (avec le Major Jean Morin) du récit officiel de la participation canadienne à la guerre du Golfe, un ouvrage publié sous le titre de *Opération FRICTION : Golfe Persique 1990-1991. Le rôle joué par les Forces canadiennes*. Sa dernière affectation fut à la Direction de la stratégie maritime où il a participé à la rédaction de *Point de Mire : Stratégie de la Marine pour 2020*. Il travaille actuellement sous un mandat de la Direction – Histoire et patrimoine (QGDN/DHP) à la rédaction du Volume I (1867-1939) de l'Histoire officielle de la Marine royale canadienne. Il a produit des analyses navales pour la Conférence des associations de la Défense et le Conseil pour la sécurité canadienne au XXI^e siècle. Il est également chercheur associé au Centre for Foreign Policy Studies (CFPS) de l'Université Dalhousie, et vice-président de la Canadian Nautical Research Society.

(Photo, Eveline Goodall)

Publié par Magic Light Publishing, 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, 2004

Numéro de catalogue : D2-152/2003F

ISBN : 1-894673-17-4

Printed and bound in Canada

OPÉRATION APOLLO











RICHARD GIMBLETT

CE VOLUME EST DÉDIÉ AUX HOMMES ET AUX FEMMES
DE LA MARINE CANADIENNE
ET À LEUR FAMILLE

MAGIC LIGHT PUBLISHING
OTTAWA

TABLE DES MATIÈRES

- I**  **8 LA MARINE – « TOUJOURS LÀ, TOUJOURS PRÊTE »**
- II**  **22 LES ANNÉES 1990 : L'AUBE D'UN NOUVEL ÈRE D'OR**
- III**  **44 PREMIÈRE ARRIVÉE SUR LES LIEUX**
- IV**  **64 « TOUT LE MONDE SE RAPPORTE À CHARLIE ZULU »**
- V**  **86 « JUSTE UN AUTRE JOUR EN MER »**
- VI**  **106 LES NUAGES DE LA GUERRE**
- VII**  **128 EUX AUSSI, ILS ONT SERVI**
- VIII**  **152 CONCLUSION : LE SOLEIL SE COUCHE**

AVANT-PROPOS



Ce document, bien qu'il ne représente pas la version "officielle" de la contribution navale du Canada en ce qui touche la campagne anti-terroriste qui a suivi les événements du 11 septembre 2001, en est un compte rendu autorisé. Il a pour but de fournir aux Canadiens un aperçu exact de la contribution de leur marine à ce conflit majeur, à travers les yeux d'un auteur indépendant mais informé.

Un compte rendu officiel sera fourni par le Conseil de l'Histoire et de l'Héritage, en temps et lieu, utilisant non seulement des ressources canadiennes mais aussi celles de nos alliés et de nos partenaires, adaptés à la situation géopolitique présente. En attendant, je considère très important que les Canadiens aient l'opportunité de mieux comprendre la pertinence contemporaine et la crédibilité de leur Marine.

Je vois ce volume comme étant comparable au vide rempli par "Far Distant Ships" de Joseph Schull suivant la deuxième guerre mondiale. De tous les services des Forces armées canadienne, la Marine est celle la moins en vue et la moins connue de tous les Canadiens. La raison de ce manque de visibilité est en partie due au fait que la Marine fait la plupart de son travail dans des régions plus éloignées, moins accessible aux médias. Ceci dit, la Marine est un instrument de force nationale grandement flexible, pouvant répondre à un éventail de besoins, que ce soit des engagements diplomatiques ou militaires, sans devoir avoir un « pied à terre » dans le territoire souverain d'un autre pays. La simple présence de navire de guerre au large des côtes d'un pays donne un signal très puissant à ce dernier.

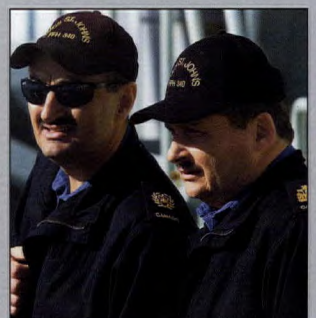
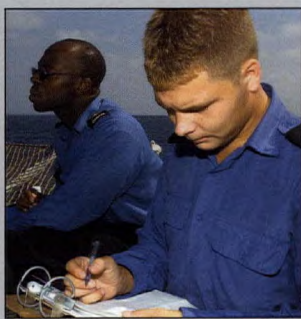
Je suis très fier de tout ce qu'ont accompli les hommes et femmes de la Marine canadienne, particulièrement quand on considère que presque tous les navires de guerre et plus de 95% des marins pouvant être déployés, ont participé à ce conflit. Certains de ces marins sont allés en mer plus d'une fois, et pour des périodes aussi longues que les voyages de l'époque des voiles!

Ce volume est dédié aux hommes et aux femmes de la Marine canadienne, et à leur famille. Sans eux, ceci n'aurait pas été possible.

Vice-amiral Ron Buck
Chef d'état-major de la Force maritime



Nos amis et notre famille



Votre Marine

Abbréviations et acronymes

24/7	activité ininterrompue, soit 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7	CTG	Commandant du groupe opérationnel
ADM	armes de destruction massive	DDG	destroyer lance-missile
ALINDIEN	Amiral commandant les forces de la Marine française dans l'Océan Indien	DDH	destroyer porte-hélicoptère
AOR	Zone de responsabilité	dét	détachement
APATMAR	aéronef de patrouille maritime	DEHELFA	détachement d'hélicoptères de la Force aérienne
ARC	Aviation royale du Canada	DPLRA	Détachement d'avions de patrouille à long rayon d'action (voir APATMAR)
ARG	Groupe d'intervention amphibie (US)	DPOEPM	Directeur – Politique, opérations et état de préparation maritimes
ASM	[Lutte, arme] anti-sous-marine	FC	Forces canadiennes
ASRFC	Agence de soutien du personnel des Forces canadiennes	FCP	Frégate canadienne de patrouille (classe Halifax)
BAM	[Déroit de] Bab el Mandeb	FFH	Frégate porte-hélicoptère
BFC	Base des Forces canadiennes	FMAR (A)	Forces maritimes de l'Atlantique
C2	commandement et contrôle	FMAR (P)	Forces maritimes du Pacifique
C3IR	commandement, contrôle, communications, informatique et renseignement	FOI2	Force opérationnelle interarmées 2
CAG	Code désignant le secteur central du golfe Arabo-persique	FOICASO	Force opérationnelle interarmées canadienne en Asie du Sud-Ouest
CAMP	Programme de maintenance aéronautique en opérations de contingence	GOO	Code désignant le Golfe d'Oman
CANUS	[conjoint] Canada-US	GRC	Gendarmerie royale du Canada
CAP	Patrouille aérienne de combat	HOA	Code désignant la région de la Corne de l'Afrique
CEMD	Chef d'état-major de la Défense	IMF	Installations de maintenance de la flotte
CEMFM	Chef d'état-major des Forces maritimes	JMSDF	Force navale d'autodéfense du Japon
CENTCOM	Commandement central US	LIO	Opération d'interception des fugitifs [Talibans et Al-Qaïda]
CHOP	changement de commandement opérationnel	M/V	navire à moteur
CNNC	Contrôle naval de la navigation commerciale	MIO	Opération d'interdiction maritime (parfois Opération multinationale d'interception)
COI	contact (radar) intéressant	MOU	Mémorandum d'entente
COMPLAN	plan des transmissions (liste des circuits et des fréquences radio)	MSM	Médaille du Service méritoire
COWAN	réseau informatique étendu de la Coalition	NAG	Code désignant le secteur nord du Golfe
CTF	Commandant de la force opérationnelle		

Remerciements de l'auteur

Même lorsque la couverture ne porte qu'un seul nom, un livre est très rarement l'œuvre d'un seul auteur. L'étendue de la matière couverte et le format ambitieux du présent ouvrage me laissent redevable à de nombreuses personnes.

Harry Harsch et Ian Parker ont non seulement collaboré à la définition du concept initial, mais ils m'ont également aidé à le développer à des intervalles importants. Ils ont su mobiliser l'esprit critique de l'Amiral Buck sans empiéter sur mon propre espace de liberté académique. Je pense que tous étaient conscients de l'importance de raconter l'histoire de l'Opération Apollo, même au prix d'un risque au demeurant plutôt réduit. D'autres membres de la Marine et de l'État-major des Forces maritimes auxquelles je dois un grand merci sont Elizabeth Kerr, Gord Peskett, Gilles Couturier, Mike Considine, Charles Hutton Brown et Paul Doucette. Michael Whitby et Ian Yeates m'ont gratifié de commentaires constructifs sur les diverses versions du manuscrit.

J'ai également pris un rare plaisir à travailler avec mon éditeur, John McQuarrie, et sa correctrice Diane Gonto. Et pour finir, je n'oublierai jamais l'hospitalité offerte par les équipages des Navires canadiens de Sa Majesté, *Fredericton* et *Iroquois*, en mai 2003.

La liste complète de tous ceux et celles qui m'ont aidé dans cette tâche serait trop longue à publier ici, et je sais que je vais être quelque peu injuste en ne mentionnant pas certaines contributions, mais je tiens à remercier particulièrement Tim Addison, Rob Bailey, Morgan Bailey, Steve Bell, Jack Backstrom, Fred Bigelow, Mary-Ellen Clark, Colin Darlington, Peter Ellis, Ralph Fisher, Dave Fortin, George Forward, , Melanie Graham, Diane Grover,

NAVCENT	composante navale du Commandement central	RNLN	Marine royale néerlandaise
NCSM	Navire canadien de Sa Majesté	ROE	règles d'engagement
NEO	opération d'évacuation de non-combattants	SAG	Code désignant le secteur sud du golfe Arabo-persique
NORAD	Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord	SAL	transport aérien stratégique
NSU	Unité de soutien national	SCEMD	Sous-chef d'état-major de la Défense
O&M	Opérations et maintenance	SITREP	compte rendu de situation
OEF	Opération <i>Enduring Freedom</i> (Liberté immuable)	SLA	Site logistique
OIF	Opération Iraqi Freedom (Liberté de l'Irak)	SLOC	lignes de communication maritimes
OPCON	contrôle opérationnel	SNFL	(STANAVFORLANT) Force navale permanente de l'Atlantique (OTAN)
optempo	rythme des opérations	SOH	Détroit d'Hormuz
OTAN	Organisation du Traité de l'Atlantique Nord	STANAV FORLANT	Force navale permanente de l'Atlantique (OTAN) (souvent abrégé en SNFL)
perstempo	incidence des absences sur le personnel	T/AQ	Taliban / Al-Qaïda
PMPA	Programme de modernisation progressive de l'Aurora	TACON	contrôle tactique
PR	Pétrolier ravitailleur d'escadre (souvent abrégé en « pétrolier »)	TAL	transport aérien logistique
QGDN	Quartier général de la Défense nationale	TAT	transport aérien tactique [sur le théâtre]
RAM	ravitaillement à la mer	TF	force opérationnelle navale
RAMP	période de repos et de maintenance	TG	groupe opérationnel naval
RAN	Marine royale australienne (Royal Australian Navy)	USN	Marine des États-Unis (US Navy)
RIMPAC	Exercice naval RIMPAC	USNIP	United States Naval Institute Proceedings
RMP	situation maritime générale	VERTREP	ravitaillement par hélicoptère
RN	Marine royale britannique (Royal Navy)	VOI	navire suspect
		Zodiac	Canot pneumatique à coque rigide

Al Harrigan, Paul Hendry, Barbara Hotte, Mike Jellinek, George Kearney, Wayne Krause, Ross Lambert, Jamie MacKay, Paul Maddison, Al Markewicz, Dave Mason, Jonathan Myers, John Orr, Tom Park, Denis Paradis, Bob Robinson, Roger Sheperd, Todd Smart, Ruthanne Urquhart, Mark Watson et Kelly Williams.

L'iconographie est évidemment un élément important dans ce genre de récit. Je ne soulignerai jamais assez le privilège que ce fut de pouvoir utiliser les peintures de John Horton et, à ce propos, il convient de souligner l'action de la Direction – Histoire et patrimoine, qui a rétabli le Programme d'arts des Forces canadiennes permettant d'encourager son oeuvre et celles d'autres artistes. Ce fut un plaisir de faire à nouveau appel aux talents cartographiques de Bill Constable et de bénéficier pour une première fois – qui ne sera, je l'espère, pas la dernière – du savoir-faire de Bob Coral en matière de graphisme.

Nous avons déployé des efforts appréciables pour donner les crédits à tous les photographes des Forces canadiennes et d'autres organismes qui ont si fidèlement couvert les opérations, mais je dois en distinguer certains pour leur particulière assistance : Lori Brown, Vic Johnson, Shawn Kent, Jonathan Kowenberg, Jean-Guy Lizotte, Sandy McClearn, John Price, Rick Ruthven, Mike Selig, Dave Shirlaw et Tom Tulloch.

Enfin, je dois remercier les personnes et les institutions qui m'ont autorisé à reproduire leur matériel couvert par un copyright ou donné accès à leur ressources : Andrew Marlatt (satirewire.com), Aaron Gairdner (Parti conservateur du Canada), US Department of Defense, Royal Navy, Royal Australian Navy, Musée de l'Aviation de Shearwater, la Presse Canadienne, Ottawa Citizen et la British Broadcasting Corporation.



I. LA MARINE – « TOUJOURS LÀ, TOUJOURS PRÊTE »

Le matin du 11 septembre 2001, le navire canadien de Sa Majesté (NCSM) *Iroquois*, un destroyer basé à Halifax, procède à des essais au large lorsque arrive la nouvelle des attentats terroristes contre le World Trade Center, le Pentagone et d'autres cibles non précisées. Le Capitaine de vaisseau Cal Mofford demande qu'on établisse immédiatement une liaison avec le commandement de la Défense aérospatiale américaine, à la fois par une liaison radio avec le NORAD et par le réseau de données du NORAD, en vue d'entreprendre des opérations éventuelles contre un ennemi non encore identifié. Les espaces aériens des États-Unis et du Canada sont rapidement fermés au trafic commercial, les vols intérieurs reçoivent l'ordre d'atterrir immédiatement et les vols transocéaniques sont détournés vers les aéroports canadiens, notamment Halifax et Gander.



Des images comme celle-ci, prise quelques instants après l'écrasement du second avion sur les tours du World Trade Center, resteront gravées dans la mémoire de millions de gens qui ont assisté avec horreur à ces événements devant leurs téléviseurs.
(Photo Canadian Press 902418)

Un marin de l'Iroquois dit au revoir à l'être cher.
(Services d'imagerie de la formation, BFC Halifax, photo du Caporal Paz Quillé HS20010716-08)





*Photo prise au cours d'un quart de routine avant les attentats du 11 septembre 2001, montrant le Capitaine de vaisseau Michael Jellinek (à droite) à sa console du centre de commandement du NORAD.
(Photo officielle du NORAD)*



Une patrouille de deux CF-18 Hornet. (John McQuarrie)

(En médaillon ci-dessus) Tir de missile SM-2 à bord de l'Iroquois. (Photo Forces canadiennes)

L'*Iroquois* se positionne en piquet radar pour surveiller les routes aériennes de la côte Est et repérer tout trafic aérien n'observant pas les trajectoires prescrites. Le concept de l'intégration de navires dans le réseau NORAD était alors relativement nouveau, mais en tant que destroyer lance-missiles, spécialisé dans la défense aérienne de zone, l'*Iroquois* dispose de missiles aériens Standard d'une portée d'une centaine de milles, et de radars de veille à longue portée,

capables de guider bien au-delà de cette distance des patrouilles aériennes de combat (CAP). Bien qu'aucune activité suspecte n'ait été détectée dans la zone de responsabilité de l'*Iroquois*, plusieurs avions furent interceptés et contraints d'atterrir ailleurs par les chasseurs canadiens CF-18 Hornet. Il ne s'agissait plus d'exercice, et la Marine canadienne se trouvait en première ligne dès le début.

Par une curieuse coïncidence, c'est un autre marin canadien qui, du quartier général du NORAD à Cheyenne Mountain, a donné l'ordre d'activer l'ensemble des défenses aériennes nord-américaines.



Pour son comportement dans l'organisation de la réaction du NORAD aux attentats, le Capitaine de vaisseau Mike Jellinek s'est mérité la médaille du service méritoire des États-Unis. En recevant cette décoration, il a souligné la part importante jouée par d'autres : « Une récompense reconnaît un seul individu, mais au centre de commandement ce matin-là, toute une équipe était aux commandes. Nous avons travaillé de concert, nous soutenant les uns les autres pour réagir adéquatement à une situation extraordinaire. C'est comme pour le commandant d'un navire. Si tout se passe bien, il reçoit des félicitations, mais s'il heurte un récif, il passe en cour martiale. »

(Photo officielle du NORAD)

Dès le début, le NORAD a été pensé comme une responsabilité combinée Canada-États-Unis (CANUS) des forces aériennes des deux nations, puisqu'il s'agissait de défendre l'espace aérien de toute l'Amérique du Nord. Vers la fin des années 1990, les militaires des États-Unis ont décidé que le personnel du NORAD proviendrait des trois environnements (Marine, armée de terre et Aviation). Le commandant adjoint canadien du NORAD, à l'époque le Lieutenant-général George MacDonald, a repris cette initiative en créant dix postes pour la marine et dix pour l'armée de terre au sein du volet canadien. Ainsi, c'est le Capitaine de vaisseau Mike Jellinek, directeur du commandement naval canadien, qui était en poste le matin où les détournements d'avions civils ont été signalés. Le secteur nord-est de la défense aérienne avait déjà fait décoller ses chasseurs et le rôle du capitaine Jellinek était d'obtenir l'approbation du commandement du NORAD pour procéder à une éventuelle interception. Comme l'état-major de combat du NORAD se trouvait déjà à son poste pour un exercice planifié, l'autorisation d'interception a été obtenue très rapidement, avant même que le premier avion ne percute le World Trade Center. Cependant, malgré un décollage dans des temps record, NORAD n'était pas conçu pour une menace provenant de l'intérieur et a été pris au dépourvu. Aucun chasseur n'était assez près pour procéder à l'interception. Improvisant rapidement, le Capitaine Jellinek a ordonné aux chasseurs d'abattre les trois autres avions de ligne détournés (dont le dernier, probablement destiné à Washington, aurait sans doute été intercepté s'il ne s'était pas écrasé dans un champ en Pennsylvanie). Pour prévenir tout autre événement, il a ordonné que les chasseurs du NORAD soient en alerte sur piste et maintiennent des patrouilles de couverture au-dessus des sites vitaux. C'était le début de l'opération baptisée *Noble Eagle*.



14 septembre : des Canadiens se joignent à un service commémoratif sur la Colline du Parlement lors d'une manifestation sans précédent de sympathie envers nos voisins américains. (Photo par Julie Oliver, Ottawa Citizen)

Cependant, si les mesures prises avaient suffi à contrer la menace immédiate, il n'était pas aussi simple de déclencher des mesures de représailles. Au cours d'une réunion d'urgence tenue le 12 septembre, les ministres des États membres de l'OTAN (Organisation du traité de l'Atlantique Nord) ont sans hésitation invoqué – pour la première fois dans l'Histoire – l'article 5 de la Charte de l'Atlantique Nord qui précise qu'une attaque contre un pays de l'OTAN sera interprétée comme une attaque contre tous les membres de l'Organisation. Des avions AWACS (Airborne Warning and Control System), dont certains avec des équipages canadiens, ont décollé de leur base en Allemagne pour participer à l'opération *Noble Eagle*.

Lorsque l'*Iroquois* est entré au port le 13 septembre pour se réapprovisionner, le ravitailleur NCSM *Preserver* effectuait des préparatifs pour partir vers New York dans l'éventualité où des secours humanitaires seraient nécessaires, comme lorsque l'ouragan Andrew avait ravagé la Floride. En l'absence de demande, les deux navires ont reçu l'ordre de « se préparer pour un déploiement de longue durée dans un avenir rapproché ». Il devrait être prêt pour recevoir le préavis d'appareillage qui sera fixé à dix jours.



Le port de Vancouver. (John McQuarrie)

Pour ce qui est de la défense des ports, la Réserve navale et la Garde côtière découvraient avec stupeur que le Canada manquait cruellement d'équipement spécialisé pour l'identification et l'inspection des conteneurs maritimes, en vue de détecter la présence d'armes de destruction massive (ADM) nucléaires, biologiques, chimiques ou radiologiques (NBCR). Ce genre de menace était jusqu'ici considéré comme trop improbable pour nécessiter une étude sérieuse, mais l'éventualité devenait soudain dangereusement réaliste.

Les services de renseignement américains et alliés ont rapidement conclu que les auteurs des attaques du 11 septembre étaient des membres du réseau terroriste Al-Qaïda. Une réponse militaire n'est cependant pas évidente lorsque l'ennemi n'utilise pas les méthodes conventionnelles. Il était cependant possible que des « cellules dormantes » d'Al-Qaïda soient en train de préparer d'autres attentats contre des symboles nationaux de premier plan, comme la Maison Blanche ou l'édifice du Parlement à Ottawa. La meilleure solution semblait être de trouver une manière de mettre les réseaux terroristes hors d'état de nuire avant qu'ils puissent lancer de nouvelles attaques. Mais comment intervenir en Afghanistan, au Soudan, en Somalie, au Yémen, en Indonésie, aux Philippines et autres pays éloignés? Comme le faisait remarquer le Capitaine de vaisseau Peter Avis, Directeur de la politique, opérations et l'état de préparation maritimes (DPOEPM), « c'était la première

fois dans l'histoire récente que l'état-major du QGDN devait simultanément déployer des forces outre-mer et assurer la protection du territoire national ». Et avec un sens de l'euphémisme typique des marins, il ajoutait « qu'avec des forces étirées à l'extrême, il est difficile de parler d'aptitude au déploiement et de soutien des forces déployées ». Il faut en effet remonter aux jours les plus sombres de la Guerre froide, ou peut-être même à la Seconde Guerre mondiale, pour trouver l'exemple d'une menace directe contre le continent nord-américain nécessitant l'emploi de forces militaires importantes pour la défense rapprochée de la mère patrie et le déploiement simultané d'autres forces contre les bases de l'ennemi au-delà des mers. Les Forces canadiennes (FC) étaient en outre épuisées par des opérations constantes de maintien de la paix un peu partout dans le monde.



Le port de Montréal. (John McQuarrie)

Le quartier général de la Défense nationale (QGDN) engagé dans un processus de « bilan de la Défense », se débattait dans un dilemme constant pour contenir l'inflation des coûts des programmes de remplacement d'équipement dans les limites de l'enveloppe budgétaire (environ 12 milliards en 2001, ce qui représentait une réduction de près d'un tiers, en dollars réels, depuis la fin de la Guerre froide, au début des années 1990). Un rapport indépendant établi au cours de l'été 2001 et livré, avec beaucoup d'à propos, quelques jours après le 11 septembre, exprimait sous le titre éloquent de « Coincé entre les deux » le fait que les FC étaient prises entre deux feux avec « ... des capacités militaires traditionnelles en constant déclin, et n'ont pas les moyens de se doter de capacités modernes ».¹

De fait, notre capacité à défendre le sol de la mère patrie, sans même parler des options d'intervention au-delà des mers, est plus que limitée. Au moment où les lignes aériennes commerciales furent autorisées à reprendre leurs vols quelques jours après le 11 septembre, l'ensemble de nos quelque 80 chasseurs CF-18 suffisaient à peine à maintenir des patrouilles de

combat 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 autour des grands aéroports canadiens. Même en faisant abstraction du fait que ces avions sont très mal équipés en communications sécurisées et ne disposent pas de munitions guidées pour leur rôle secondaire de chasseurs-bombardiers, aucun d'entre eux n'aurait pu être détaché pour la durée de l'opération Noble Eagle. Pour sa part, l'Armée de terre avait pour priorité immédiate de fournir des soldats et des batteries anti-aériennes pour la protection des infrastructures essentielles. Avec une large part de nos forces terrestres déjà déployées en Bosnie, il aurait fallu plusieurs mois pour constituer un autre groupe de combat capable de contribuer efficacement à une action terrestre un tant soit peu importante. Une analyse des options de déploiement aurait d'ailleurs clairement montré que nos forces aériennes et terrestres étaient considérablement handicapées par l'incertitude de leur destination et par la quasi-impossibilité de disposer de bases sûres pour le lancement des opérations.

¹ Conférence des associations de la Défense, *Coincé entre les deux – Une évaluation de la capacité opérationnelle des Forces canadiennes* (Ottawa, 2001).



Une journée typique dans l'Atlantique Nord. Le navire de défense côtière Kingston s'enfonce dans les vagues lors d'un exercice d'entraînement avec le groupe opérationnel qui se dirige vers la mer d'Oman pour l'opération Apollo, le 18 octobre 2001.

(DGPA/Caméra de combat JSAP, photo du Cplc Brian Walsh, ISD01-9595a)

La sécurité intérieure étant prioritaire, la Marine décida immédiatement de multiplier les patrouilles effectuées par ses navires de défense côtière (NDC), en l'occurrence bien nommés, tout en prenant des mesures d'étroite coopération avec la Garde côtière et la Gendarmerie royale.

Le vice-amiral Ron Buck, chef d'état-major de la Force maritime (CEMFM, pour les initiés) avait cependant plus d'une corde à son arc. Avec l'équipement disponible en septembre 2001, la Marine était le seul service arme des Forces canadiennes capable de porter le combat chez l'ennemi. Outre l'*Iroquois* et le *Preserver* basés à Halifax et leurs homologues respectifs, *Algonquin* et *Protecteur*, basés à Esquimalt, il disposait de la flotte des douze nouvelles frégates partagée à peu près également entre les deux océans (sept à l'Est et cinq à l'Ouest), avec des degrés de préparation variables causés par les restrictions budgétaires sur les fonds Exploitation et Maintenance (E & M).

En effet, depuis les mesures d'économie imposées au milieu des années 1990, la Marine avait dû se résigner à alterner les navires désignés pour le déploiement rapide entre les deux côtes. En cet automne 2001, c'était le tour de la côte Est de maintenir un groupe de combat à haut niveau de préparation. Une semaine seulement après les attaques terroristes, l'analyse des options préparées par les trois armes à l'intention du sous-chef d'état-major de la Défense (SCEMD) convergeait vers la constitution d'un groupe opérationnel naval comprenant un destroyer (DDG), un ravitailleur (AOR) et deux frégates (FFH) transportant chacun un détachement d'hélicoptère de la Force aérienne (DETHELFA) comme réponse canadienne la plus appropriée à cette situation de crise. Peu après les attentats du 11 septembre, l'amiral Buck donnait l'ordre de prendre « toutes les mesures nécessaires en fonction des conditions présentes » pour constituer un groupe opérationnel d'intervention et lui faire effectuer l'entraînement de préparation au combat tout en portant les autres unités navales à leur effectif de guerre.



Dix jours après avoir donné l'ordre de départ, le Premier ministre, Jean Chrétien, se rend à Halifax pour souhaiter bonne chance aux équipages du TG 307.1. On le voit ici discutant de la future mission avec le Capf Ron Lloyd, commandant du Charlottetown (à gauche, en ciré jaune). Aux côtés du Premier ministre se trouvent, à partir de la droite, le chef d'état-major de la Défense, le Général Ray Hénault (à l'arrière-plan), le chef d'état-major de la Force aérienne, le Lieutenant-général Lloyd Campbell (tournant le dos), le ministre de la Défense nationale, l'honorable Art Eggleton et le commandant des Forces maritimes de l'Atlantique, le Contre-amiral Bruce MacLean.
 (Photo NCSM Charlottetown [020])

La décision de procéder au déploiement fut finalement prise un mois après les attentats. Lors d'une rencontre à Washington avec le président George Bush, le samedi de la fête de l'Action de grâce (canadienne), le Premier ministre Jean Chrétien s'est engagé à déployer des forces canadiennes aux côtés de celles des États-Unis dans ce qui allait devenir la « Guerre au Terrorisme ». Les États-Unis commençaient leurs opérations contre Al-Qaïda et ses protecteurs, le gouvernement taliban de l'Afghanistan. Sans bases dans la région immédiate, ils ont employé une combinaison de bombardiers stratégiques à long rayon d'action et d'avions d'attaque décollant de porte-avions, afin de « ramollir » les cibles dures en vue de l'assaut par les forces locales de l'Alliance du Nord. Parallèlement, des forces spéciales étaient infiltrées par le sud du pays par bonds successifs à partir de bases dans le Golfe, à bord des porte-avions croisant en mer d'Oman, jusqu'à proximité des côtes du Pakistan, puis de là par hélicoptères Blackhawk. Ces précurseurs ont été rapidement rejoints par des Marines du groupe ARG (Amphibious Ready Group) naviguant à proximité du Pakistan.

Après la déclaration du Premier ministre à la télévision, le dimanche 7 octobre, annonçant que le Canada allait se joindre aux opérations antiterroristes, le Chef d'état-major de la Défense (CEMD), le Général Ray Hénault, lançait l'ordre d'avertissement avec un préavis de 10 jours, comme prévu. C'est également à cette occasion que le nom canadien de l'opération, Apollo, fut annoncé. Cette opération sera effectuée de concert avec l'opération *Enduring Freedom* des États-Unis. La première étape était le déploiement de nos forces navales en mer d'Oman en attendant que la zone d'opérations soit définie. Cette position d'attente du groupe de combat offrait une large gamme d'options. Un groupe de planification initial était déjà au travail au quartier général CENTCOM (US Central Command Headquarters) à Tampa, en Floride, pour coordonner les détails. Ce noyau initial devint rapidement un groupe beaucoup plus important, qui prit le nom de Force opérationnelle interarmées canadienne en Asie du Sud-Ouest (FOICASO) et dont le premier commandant fut un officier de marine, le Commodore Jean-Pierre Thiffault, car la Marine constituait l'essentiel du contingent initial (pour plus de détails, voir la chapitre VII, « Ils ont aussi servi! »).

Le lendemain, le 8 octobre, le ministre de la Défense nationale, Art Eggleton, ordonnait que la frégate NCSM *Halifax* soit détachée de la Force navale permanente de l'Atlantique de l'OTAN (STANAVFORLANT), à laquelle elle était affectée pour une durée normale de quatre mois, pour rejoindre les forces présentes en mer d'Oman. La force navale de l'OTAN était en escale régulière au port espagnol de El Ferrol, et devait appareiller le lendemain pour revenir dans les eaux de l'Europe du Nord. Comme le raconte le commandant du *Halifax*, le Capitaine de frégate Peter Ellis, « la Force a tourné vers la droite en direction du nord et nous avons pris à gauche en direction du sud ».

La traversée de la Méditerranée dans toute sa longueur, puis du canal de Suez, le 22 octobre, a été l'occasion de nombreux exercices d'alerte NBC (nucléaire, biologique et chimique), d'exercices de protection de la Force et d'autres préparations. Le transfert au commandement opérationnel (OPCON) du CENTCOM s'est fait le 24 et le *Halifax* est ainsi devenu la première unité canadienne à participer activement à la Guerre au Terrorisme aux côtés des navires de la Marine américaine déjà présents dans le théâtre des opérations. Les autres navires canadiens devaient arriver peu après.



Le 17 octobre 2001, le temps était gris à Halifax pour l'appareillage du *Charlottetown* qui allait suivre l'*Iroquois* vers la sortie du port.
(DGPA/Caméra de combat, photo – ISD01-9585a)

Les familles et les amis des marins du *Halifax* (déjà déployé), du *Charlottetown*, du *Preserver* et de l'*Iroquois* brandissent une bannière d'adieu ornée d'un ruban jaune symbole de bon retour pour le personnel militaire déployé en opérations outre-mer.
(Services d'imagerie de la formation, BFC Halifax, photo du Caporal Paz Quillé, HS20010718-01)



Le 16 octobre, le Commodore Drew Robertson, commandant de la Flotte canadienne de l'Atlantique (COMCAN-FLTLANT) signalait que son groupe opérationnel, désigné TG 307.1, était prêt à appareiller. Le lendemain matin, une petite flottille comprenant l'*Iroquois*, navire de commandement, suivi de la frégate *Charlottetown* et du ravitailleur *Preserver*, prenait la mer avec les hélicoptères embarqués Sea King, survolant le port à basse altitude avant de s'éloigner vers le large. Les navires étaient tous escortés par les panaches d'eau des bateaux-pompes et les encouragements des Haligoniens massés sur les rives du port. Leur Marine, c'est-à-dire leurs conjoints, leurs amis, leurs parents et leurs voisins, partait en guerre!

Pour les marins canadiens, ces encouragements étaient les bienvenus au départ d'une longue croisière et ils étaient également mérités pour la rapidité avec laquelle nos forces navales avaient répondu à l'appel. Le *Plan de défense*² annuel donne les directives générales des Forces canadiennes concernant les forces d'« avant-garde » et la « force principale de contingence » (FPC) pour chacun des éléments. Pour la Marine, ces forces sont respectivement une frégate déployée dans un délai de 21 jours, et un groupe opérationnel disponible à trois mois d'échéance. Grâce au Halifax, l'avant-garde fut dépêchée sur les lieux à un jour – littéralement – de préavis. Le groupe opérationnel complet prit la mer en une fraction du délai alloué. Un résultat impressionnant, fruit d'un travail acharné de tous et chacun.

² Ministère de la Défense nationale, vice-chef d'état-major de la Défense (MDN/VCEMD), *Plan de défense 2001*, disponible à l'adresse http://www.vcds.forces.gc.ca/dgsp/pubs/dplan/intro_e.asp.



Le *Preserver* (à l'avant-plan) suit le *Charlottetown* (à gauche) et l'*Iroquois* (au centre) à la sortie du port de Halifax au début du long périple qui les amènera en mer d'Oman pour l'opération Apollo.

(Services d'imagerie de la formation, BFC Halifax, photo du Caporal Paz Quillé, HS20010715-07)

Les familles et les amis font des signes aux navires du TG 307.1 appareillant pour la mer d'Oman. À l'arrière-plan, le *Preserver*. (Services d'imagerie de la formation, BFC Halifax, photo du Caporal Paz Quillé, HSC20010723-8A)









II. LES ANNÉES 1990 : L'AUBE D'UN NOUVEL GE D'OR

À Halifax, les préparatifs rappelaient la dernière participation de la Marine canadienne à un conflit, à peine une décennie plus tôt, dans le cadre de la Coalition pour la libération du Koweït. Cela se passait dans la même région du monde et, comme la première fois, c'est la Marine qui fut déployée en premier. Mais s'agissait-il vraiment de la même Marine? Il est vrai que, techniquement, le destroyer et le pétrolier étaient de la même classe, de même que les vénérables Sea King. Mais le reste de la flotte avait considérablement changé en dix ans.

Page précédente – Deux frégates de patrouille canadienne émergent de la grisaille à bonne vitesse dans l'Atlantique Nord.

(Photo Forces canadiennes)



Les observateurs de la Marine canadienne parlent des années 1955 à 1965 comme l'âge d'or. C'était la dernière décennie au cours de laquelle elle arborait le pavillon blanc de la Marine Royale Britannique, et sans doute aussi la dernière fois que le Canada possédait une Marine qui comptait sur le plan mondial. L'expérience récente des combats de la guerre de Corée a conduit la Marine à se doter du premier destroyer « Cadillac », le *St Laurent*, un navire conçu et construit au Canada, mis en service en 1955.

La flotte de l'Atlantique de la Marine royale canadienne en 1968. On distingue au fond à droite le porte-avions Bonaventure dont les hélicoptères Sea King et les avions anti-sous-marins Tracker font un passage en formation au-dessus de la flotte. L'« âge d'or » est déjà passé; le Bonaventure a perdu ses chasseurs à réaction Banshee en 1965.

(Photo Forces canadiennes)

Peu après, le *Bonaventure*, dernier porte-avions de la Marine royale du Canada, entrait en service avec son pont oblique, son hangar blindé et ses avions ultra-modernes à l'époque, des chasseurs à réaction Banshee et des bimoteurs ASM Tracker. Au plus fort de la Guerre froide, la Marine prenait de l'extension pour contrer la menace soviétique. Aux côtés des nouveaux *St Laurent*, figuraient les destroyers de la classe *Tribal* et les frégates de la classe *Prestonian* tous modernisés, ainsi que des flottilles de dragueurs de mines de la classe Bay. Au cours de la crise des missiles de Cuba, en octobre 1962, les escadrons de la côte Est furent chargés d'intercepter la flotte de sous-marins soviétiques avec l'aide des avions de patrouille à long rayon d'action du commandement maritime de l'ARC. Un an plus tard, le premier d'une série de trois ravitailleurs d'escadre était accepté, ainsi que le premier des hélicoptères Sea King, et bientôt les premiers sous-marins canadiens. Au cours de cette période, la Marine royale canadienne se situait en tête du progrès technologique. Même si l'hydroptère rapide *Bras d'Or* n'a pas eu de descendance, d'autres expériences canadiennes en matière de sonar à profondeur variable, de liaisons de données entre les navires et d'exploitation de gros hélicoptères (les Sea King) à partir de la plate-forme réduite d'un destroyer, ont ouvert la voie à toutes les marines du monde.



Un bimoteur Tracker en patrouille. (John McQuarrie)





*« Le Banshee VF-871 s'apprête à accrocher les câbles d'arrêt du Bonaventure
Peinture de Don Connolly.
Peint sur demande du Col B. Oxholm, commandant de la BFC Shearwater au début des années quatre vingt.
Don fait au Musée de l'aviation de Shearwater où la toile est visible.
www.shearwateraviationmuseum.ns.ca*

Après 1965, pendant la guerre de l'unification des services, la Marine perdit des éléments importants dans la lutte pour sa survie. Le programme de frégates lance-missiles fut annulé sans cérémonie et même le *Bonaventure* prit le chemin de la ferraille. En 1968, la Marine royale canadienne perdait son beau nom pour celui, nettement moins romantique, d'« Élément maritime des Forces canadiennes ». La mise en service des destroyers porte-hélicoptères de la classe *Iroquois*, les quatre DDH-280, au début des années 1970 – on les appelait alors les navires de l'ère spatiale – et de deux nouveaux pétroliers de la classe *Protecteur*, étaient loin de suffire pour inverser la tendance. À la fin de la décennie, les *Cadillac* arrivaient au bout de leur rouleau et la Marine canadienne était la cible de railleries dans les médias qui la qualifiaient de « flotte de baquets rouillés » et ses marins de « chauffeurs de bus » à cause de leurs uniformes un vert au lieu du traditionnel bleu. À la fin des années 1980, elle n'était plus que l'ombre d'elle-même.

Et puis Saddam Hussein décida d'envahir le Koweït. Le changement d'objectifs - de la guerre anti-sous-marine dans l'Atlantique Nord à l'application des sanctions dans le Golfe Persique – prouva que même les « baquets rouillés » étaient très polyvalents, dans la mesure où leurs équipages étaient bien entraînés et motivés. Heureusement, les programmes d'immobilisations pour la modernisation de la classe *Iroquois* et la construction d'une nouvelle classe de frégates avaient été récemment approuvés. Bien que les nouveaux navires ne soient pas encore disponibles, leurs systèmes et leurs équipements modulaires ont pu être adaptés sur les anciens destroyers. Tout au long des années 1980, malgré un rythme de production des frégates un peu plus lent que prévu, la Marine a sagement investi son budget limité dans deux secteurs essentiels : assurer la compatibilité des communications avec la marine américaine pour pouvoir participer à la guerre stratégique contre les sous-marins nucléaires lance-missiles des Soviétiques, et reconstruire l'infrastructure à terre des unités de réparation qui allaient préparer les navires pour la guerre du Golfe. Après seulement dix jours de travail intensif, une flottille de trois navires hérissés de nouveaux missiles, de canons et d'antennes satellite appareilla du port d'Halifax pour faire route vers le Golfe.

En août 1990 comme en octobre 2001, la Marine a démontré sa capacité de déployer un groupe opérationnel qui se définit comme une « force multimission à soutien mutuel » ou « une combinaison ad hoc de capacités complémentaires sur diverses plates-formes de surfaces, sous-marines et aériennes ». Pour le commun des mortels, il s'agit simplement de groupement de navires en fonction de différentes missions à exécuter. Mise à part les plates-formes à fonction unique que sont les porte-avions et les sous-marins nucléaires qui eux nécessitent ces investissements en capital très important, la plupart des navires actuels semblaient être devenus des plates-formes interchangeables pouvant être équipées de diverses combinaisons de systèmes d'armes et de moyens de détection. En fait, différents types de coque sont conçus pour être armés de différentes manières (pas seulement en quantité) du point de vue des systèmes d'armes, des moyens de détection, des moyens de communication et de l'habitabilité :

- Les croiseurs et les destroyers offrent suffisamment d'espace pour abriter un centre de commandement et de contrôle (C2), avec son personnel et son équipement, ainsi que des armes de protection de zone à longue portée (nécessairement plus encombrantes et en nombre suffisant pour pouvoir assurer la couverture d'une force).
- Les frégates et les sous-marins sont devenus les navires à tout faire de la flotte, conçus pour une longue autonomie et dotés d'armes d'autodéfense plus compactes, mais convenant pour des opérations indépendantes (les navires de défense côtière remplissent une fonction similaire dans un environnement où la menace est plus réduite).
- Les navires de soutien opérationnel sont de gros bâtiments ravitailleurs transportant suffisamment de combustibles, de munitions, de vivres et de pièces de rechange pour permettre le déploiement d'autres navires de combat pendant une période pouvant aller jusqu'à trois mois sans ravitaillement extérieur.

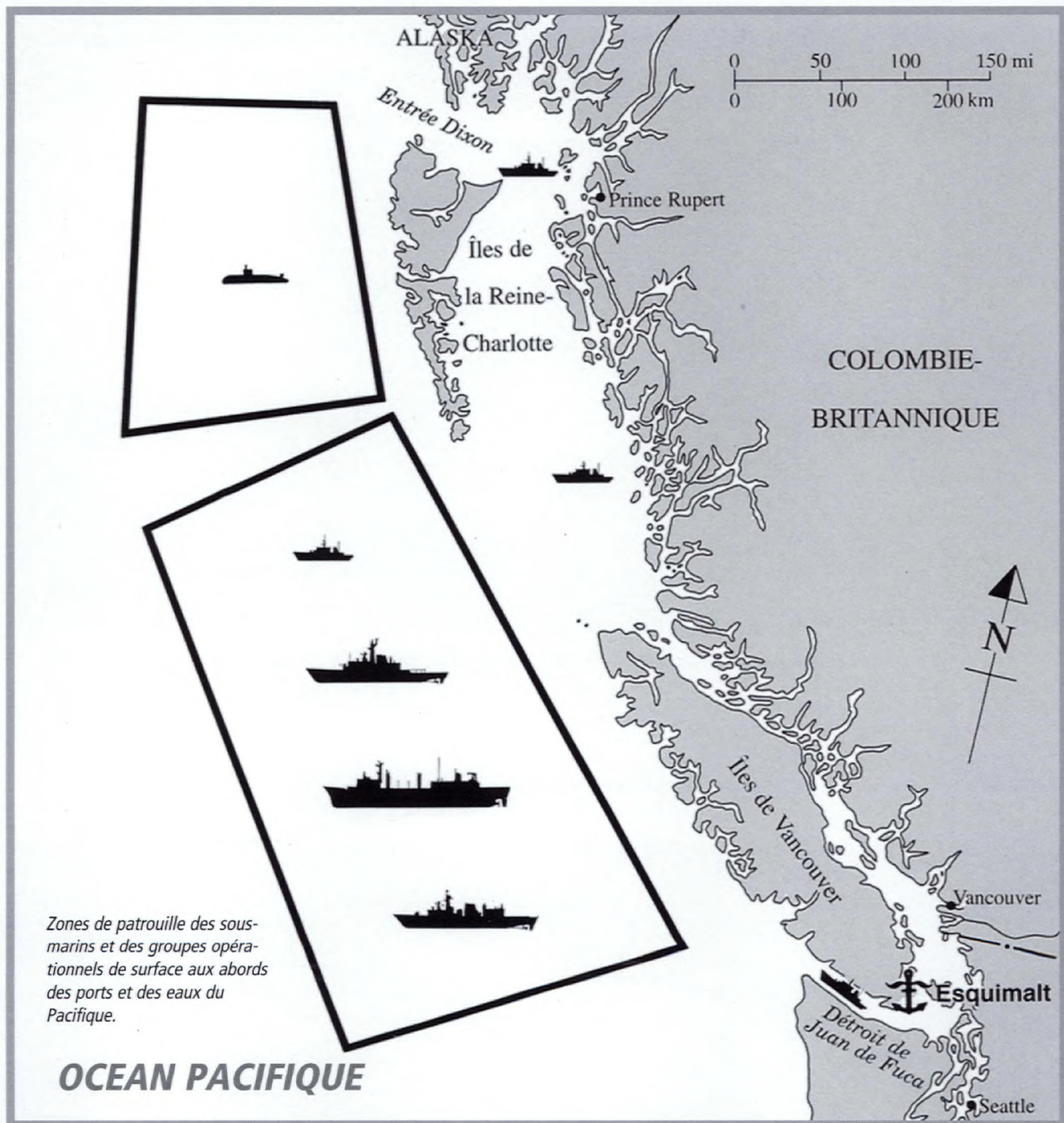
Les « trois piliers » du groupe opérationnel naval, hier et aujourd'hui : commandement et contrôle, soutien intégré et profondeur opérationnelle. En 1990 (haut) et en 2002 (bas).



Le TG 302.3, (de gauche à droite) : NCSM Athabaskan, Protecteur et Terra Nova dans le golfe Persique pour l'opération Friction, 1990-91.
(Photo Forces canadiennes, ISC90-2104A)

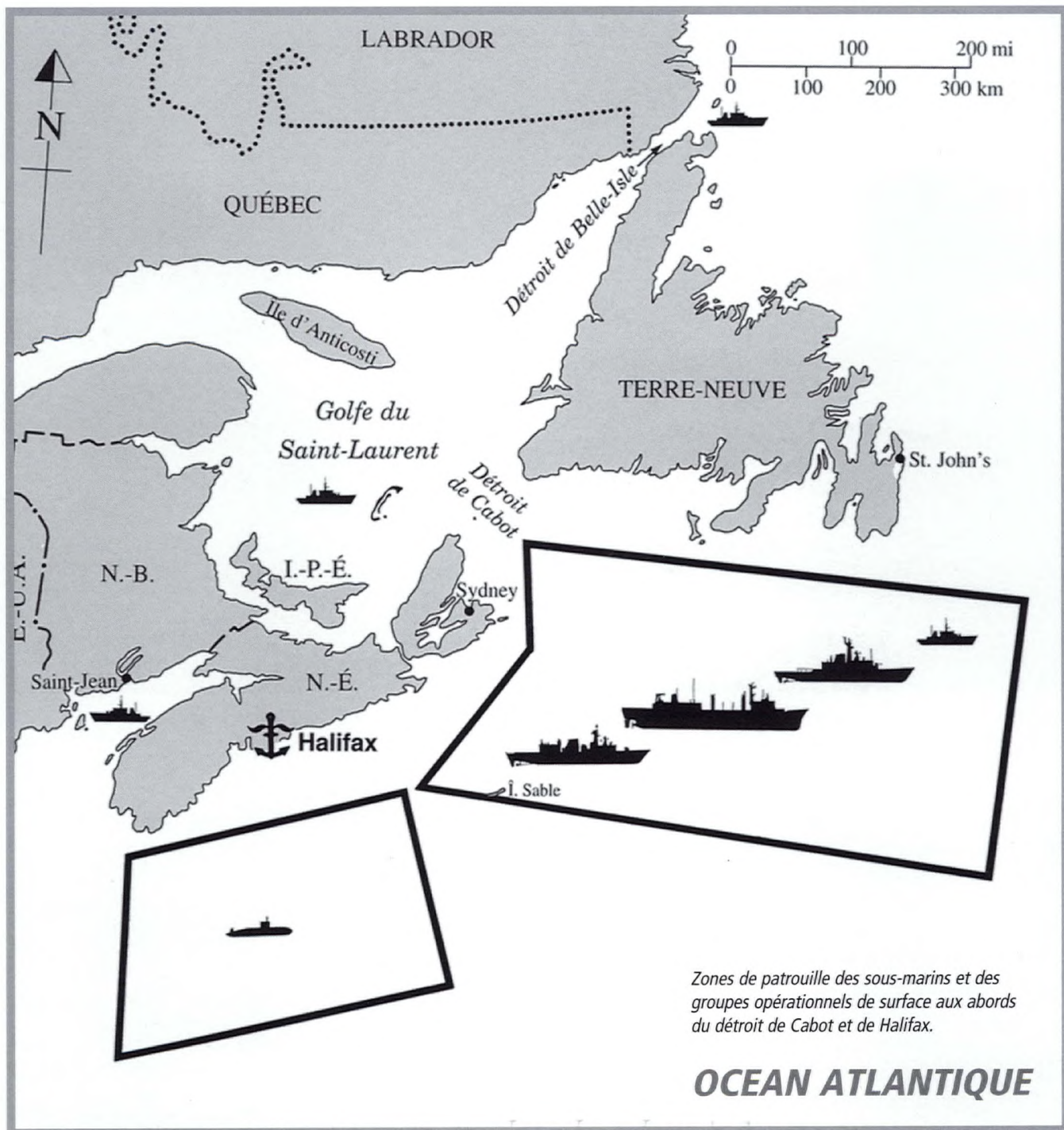
Le TG 307.1 (de droite à gauche) : NCSM Algonquin, Protecteur et St. John's en mer d'Oman, 2002.
(Photo NCSM Algonquin, HS2002-10260-03)





La disponibilité d'hélicoptères embarqués et la coopération avec des avions de patrouille maritime basés à terre – comme le CP-140 Aurora – réduisent le temps de réponse et accroissent considérablement l'étendue de la zone contrôlée par les navires opérant en mer. Une étude publiée en 1994 démontrait qu'un groupe opérationnel canadien est capable d'assurer « la surveillance en couverture continue d'une zone de quelque 192 000 kilomètres carrés (soit à peu près la superficie totale des cinq Grands Lacs) »³, en l'occurrence, l'ensemble de la mer d'Oman.

Bien que, par définition, la composition précise d'un groupe opérationnel dépende essentiellement de sa mission spécifique, le groupe naval canadien est idéalement constitué de trois éléments critiques correspondant approximativement aux capacités des classes de navires décrites ci-dessus, soit commandement et contrôle (jusqu'ici représenté par les destroyers de la classe DDG-280), profondeur opérationnelle (frégates, sous-marins et aéronefs d'accompagnement, aussi bien avions qu'hélicoptères) et soutien intégré (ravitailleur d'escadre).



Cette synergie est la condition essentielle du déploiement viable d'une force canadienne visible et capable d'opérer indépendamment dans des opérations significatives sur le plan militaire.

L'essence de la puissance navale est la mobilité sur de longues distances. Quatre-vingt pour cent de tous les pays sont bordés par une mer, et une marine déployable à l'échelle mondiale donne à un gouvernement les moyens d'agir indépendamment avec un temps de réaction bref sur les trois-quarts de la surface du globe, au moment et au lieu de son choix. La projection de forces navales est une option particulièrement attrayante comme réaction initiale en situation de gestion de crise, comme ce fut le cas sur le théâtre de l'Asie du Sud-Ouest, grâce à leur polyvalence inhérente. ⁴

³ Étude de Fred W. Crickard et Peter T. Haydon, *Why Canada Needs Maritime Forces* (Pourquoi le Canada a besoin de forces navales), Ottawa: Napier, 1994, pp. 23

⁴ Adapté de Peter T. Haydon, *Sea Power and Maritime Strategy in the 21st Century: A "Medium" Power Perspective* (Forces navales et stratégie maritime au 21e siècle : la perspective d'une puissance de rang moyenne) (Halifax, N.-É. : Dalhousie University Centre for Foreign Policy Studies, Maritime Security, Occasional Paper No 10, 2000), p. 38.



La frégate canadienne de patrouille NCSM Charlottetown manœuvre près du navire d'assaut amphibie USS Bataan.
(Photo NCSM Charlottetown, HSCHADO20102)

... Les forces navales ne peuvent pas tenir un territoire comme le font les armées terrestres. Elles ne sont pas non plus capables d'atteindre presque immédiatement les points les plus reculés du globe, comme les forces aériennes. Par contre, elles sont sans égales lorsqu'il s'agit de se maintenir au large d'une côte étrangère pendant une période indéfinie avec une capacité de combat importante... Plus particulièrement, les caractéristiques stratégiques des forces navales sont les suivantes.

- Elles sont uniques par leurs capacités de projection rapide et de maintien sur le théâtre pendant des périodes prolongées, sans l'accord des états riverains et sans la présence de systèmes complexes de soutien logistique basés à terre.
- Elles représentent une force polyvalente, capable de changer de rôle rapidement sans perte d'efficacité et sans avoir à retourner à sa base pour y être reconfigurée.
- Un navire de combat moderne peut se dégager relativement rapidement d'une situation menaçante, tout en ayant la capacité d'opérer en situation de conflit ouvert en relative sécurité et en protégeant ceux dont il a la garde.
- Les navires de guerre ont valeur de symbole en tant que prolongement juridique de la nation qui les déploie. La présence d'un navire de guerre est un signal clair des intérêts et des préoccupations d'un État (ou d'un groupe d'États, dans le cas d'une force multinationale) à propos d'une situation.



Cette séquence démontre l'étrave du NCSM Toronto qui fend la houle des Grands Bancs au retour de son voyage dans la mer d'Oman, au printemps 2002. (Photos NCSM Toronto)



Cependant, toutes marines ne sont pas nées égales du point de vue de ces critères. On considère qu'à peine une demi-douzaine de pays sont capables de constituer un groupe opérationnel national à quelques jours de préavis en vue d'une intervention indépendante à l'autre bout du monde. Reconnaisant l'importance de cette capacité relativement unique, même au nombre des autres puissances moyennes, la Marine canadienne s'était employée tout au long des années 1990 à faire connaître sa valeur à la nation. Elle a ainsi pu aborder le nouveau millénaire avec fierté et confiance, publiant à l'été 2001 un document visionnaire qui établissait les lignes de force de sa stratégie au cours du 21^e siècle.

Point de mire : *Stratégie de la Marine pour 2020* positionne résolument la Marine canadienne au sein du « troisième rang : Marine de projection mondiale moyenne », une échelle dans laquelle le premier rang est occupé par les États-Unis et le deuxième rang, par le Royaume-Uni et la France. Se fondant sur une solide compréhension des contributions historiques de la Marine à la défense du Canada et sur une appréciation réaliste des menaces futures (reconnaisant Oussama ben Laden comme l'une des principales menaces à la sécurité mondiale), *Point de mire* extrapole la théorie navale en identifiant les huit « principes directeurs d'une stratégie navale du Canada » et les futurs besoins de capacités navales qui en découlent.⁵

⁵ *Point de mire* : *Stratégie navale pour 2020* (DND, 2001). La stratégie navale pour 2020 et les huit principes sont décrits dans l'annexe A, à la fin de ce chapitre. Les lecteurs intéressés peuvent accéder à *Point de mire* à l'adresse suivante : http://www.navy.dnd.ca/mspa_news/news_e.asp?id=11

Au cours d'un exercice au large de Norfolk (Virginie) en février 2002, alors que le Fredericton se prépare en vue de son déploiement dans la mer d'Oman, le PM2 Leroy Fancy, Bosco à bord du navire, surveille l'arrivée à bord de la manche de combustible d'un pétrolier américain. Derrière la superstructure du pétrolier, on peut voir le destroyer Iroquois. Un tel ravitaillement par grosse mer et temps extrêmement froid est une manœuvre délicate. C'est l'environnement typique de l'Atlantique Nord que connaissent bien les marins canadiens.

(Photo NCSM Fredericton par le Cpl Mike Selig, HS032500d13)



Les flottes de moindre importance ont tendance à ne pas déployer de groupes opérationnels; si elles sont en mesure de déployer quoi que ce soit, elles envoient des navires individuels. La taille et le type de marine dont le Canada a besoin dépendent essentiellement d'un facteur immuable : la géographie. La plupart des pays ayant moins de zones littorales peuvent s'accommoder de défenses fixes ou de patrouilleurs côtiers rapides et de faible autonomie. Cependant, en raison de la longueur de ses côtes, de l'étendue de ses approches et de la nature inhospitalière de certaines de ses régions, le Canada a besoin de navires relativement plus imposants et offrant une bonne tenue de mer. De plus, il serait matériellement impossible de construire une flotte de navires capables de couvrir toutes les côtes en permanence. Notre Marine a donc adopté un compromis raisonnable : le déploiement d'un groupe opérationnel itinérant, capable de passer plusieurs jours ou plusieurs semaines en mer sans avoir à se ravitailler. Une conséquence de cette structure de forces est la nécessité de combiner trois éléments essentiels : commandement et contrôle, profondeur opérationnelle et autosuffisance, ce qui est la définition d'une marine capable d'opérer à l'échelle mondiale. Et cela va de pair avec notre stratégie nationale de sécurité avancée, soit que la meilleure façon d'assurer la sécurité du Canada est de résoudre les problèmes mondiaux à leur source, avant qu'ils ne puissent atteindre le territoire canadien. Ce n'est d'ailleurs qu'une variante de l'adage classique : « la meilleure des défenses est l'attaque ». Cette stratégie correspond en outre au rôle de responsabilité mondiale que le Canada s'est fixé.

Le caractère unique de notre stratégie navale découle également de la relation particulière qui existe entre le Canada et les États-Unis. Depuis la Deuxième Guerre mondiale, nos marines respectives ont travaillé de concert à assurer la défense maritime du continent-île qu'est l'Amérique du Nord. Le très haut degré d'interopérabilité navale exigé par les opérations anti-sous-marines de la Guerre froide a continué de progresser dans l'ère actuelle, que l'on pourrait qualifier de « Paix chaude ». Cependant, en dépit de cette coopération professionnelle croissante avec la Marine américaine, les responsables de la Marine canadienne ont constaté que, pour avoir une influence maximale sur les questions opérationnelles, le Canada avait intérêt à déployer ses navires et ses aéronefs en formations tactiques identifiables au pays. Particulièrement dans le cas de notre contribution à l'OTAN, les groupements nationaux offrent de sérieux avantages du fait qu'ils sont déjà parfaitement entraînés, prêts à la tâche et autonomes. Le concept du groupe opérationnel a été le principe directeur de l'engagement des forces navales canadiennes dans les opérations de la guerre du Golfe, en 1990-1991. Le caractère utile de cette contribution a été clairement démontré par le fait que le chef du groupe naval canadien est devenu le seul officier autre qu'un officier de la Marine américaine à avoir le statut de commandant opérationnel indépendant sur le théâtre des opérations.⁶ Depuis le milieu des années 90, les frégaes canadiennes de patrouille de la classe Halifax sont régulièrement déployées pour faire appliquer les sanctions des Nations Unies contre l'Irak de Saddam Hussein sous la forme d'unités parfaitement intégrées aux groupes aéronavals présents dans le Golfe.

⁶ Jean Morin et Richard Gimblett, *Operation Friction: The Canadian Forces in the Persian Gulf, 1990-1991 (Opération Friction. Golfe Persique 1990-1991. Le rôle joué par les Forces canadiennes)*, Toronto: Dundurn, 1997, page 182; Dusty Miller et Sharon Hobson, *The Persian Excursion: The Canadian Navy in the Gulf War (L'Excursion Persique, la marine canadienne dans la Guerre du Golfe)*, Clementsport, NS: Canadian Peacekeeping Press, 1995.

La notion d'« intégration » est importante, car des navires d'autres marines sont également déployés en complément de groupes de la Marine américaine, mais seuls les navires canadiens sont capables de respecter les exigences strictes en matière de communications et de compatibilité technique, au point d'être considérés comme interchangeable un pour un avec leurs homologues américains.⁷ À première vue, l'Asie du Sud-Ouest n'est pas une zone opérationnelle naturelle pour la Marine canadienne. Pourtant, depuis la guerre du Golfe de 1990-1991, elle a remplacé l'Atlantique Nord comme « second foyer » de notre Marine, dont la plupart des grands navires de surface ont passé quelque temps dans la région (voir le tableau ci-dessous). Il s'agissait toujours de déploiements de longue durée, en général six mois, dans des circonstances éprouvantes. Les marins canadiens y ont acquis une familiarité avec la région et une compétence croissante dans une gamme d'opérations navales qu'ils n'avaient pas l'habitude de pratiquer dans l'Atlantique Nord, ni dans la région Asie-Pacifique.

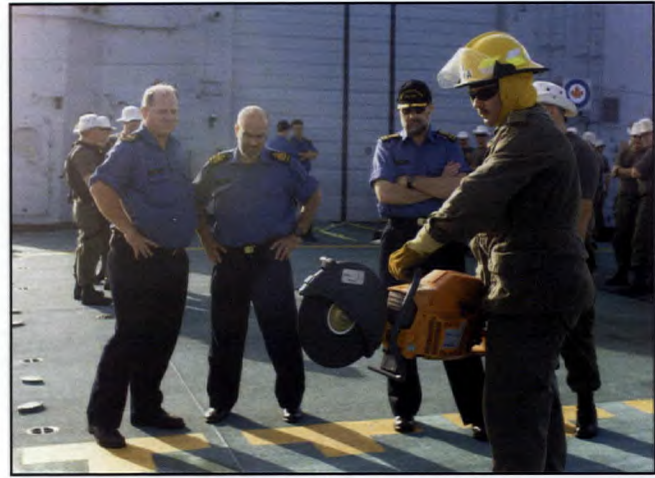


Le Winnipeg (à gauche) et le Charlottetown naviguent ensemble dans le golfe Persique le 9 mai 2001 au cours d'une période de chevauchement des déploiements dans le cadre de l'opération Augmentation. Les deux se retrouveront bientôt dans la région pour l'opération Apollo. (Photo NCSM Charlottetown, HSCHAD010509-12)

7 Lieutenant-Commander (USN) Michael Crockett, « Professional Notes: O Canada! », United States Naval Institute *Proceedings*, vol 124/12/1150 (décembre 1998), pages 65-67; et Captain (USN) Jim Stavridis, « They Got Game », USNI *Proceedings*, vol 125/6/1156 (juin 1999), pages 51-54.

Opération	Date	Navire(s)	Mission
Friction	1990-1991	<i>Athabaskan</i> <i>Terra Nova</i> <i>Protecteur</i>	Iraq expulsé du Koweït par la Coalition
Flag	1991	<i>Huron</i>	Sanctions de l'ONU contre l'Iraq
Barrier	1992	<i>Restigouche</i>	Sanctions de l'ONU contre l'Iraq
Deliverance	1992-1993	<i>Preserver</i>	Opération de l'ONU en Somalie (UNOSOM I)
Promenade	1995	<i>Fredericton</i>	Mission commerciale High-tech
Tranquility	1995	<i>Calgary</i>	Sanctions de l'ONU contre l'Iraq
Prevention	1997	<i>Regina</i>	Sanctions de l'ONU contre l'Iraq
Determination	1998	<i>Toronto</i>	Accès des observateurs de la Commission spéciale des Nations Unies
Mercator	1998	<i>Ottawa</i>	Sanctions de l'ONU contre l'Iraq
Augmentation	1999	<i>Regina</i>	Sanctions de l'ONU contre l'Iraq
	2000	<i>Calgary</i>	Sanctions de l'ONU contre l'Iraq
	2001	<i>Charlottetown</i>	Sanctions de l'ONU contre l'Iraq
	2001	<i>Winnipeg</i>	Sanctions de l'ONU contre l'Iraq

L'essentiel des interventions des navires de guerre canadiens ont été des missions d'interdiction maritime (MIO), consistant à monter à bord des navires soupçonnés de violer les sanctions imposées à l'Irak par les Nations Unies afin d'inspecter ce qu'ils transportent. Ces interventions sont appelées « arraisonnements » et sont effectuées par des « équipes d'arraisonnement ». Alors que les marines de premier plan ont une structure de forces permettant de disposer d'équipes spécialisées pour ce genre d'opérations (comme les « Seals » de la Marine américaine ou les « Royal Marines » de la Marine royale britannique), les marins canadiens sont obligés de faire preuve de polyvalence. Le fait qu'ils soient toujours présents à bord du navire constitue un indéniable avantage, mais, en cas de résistance de l'équipage du navire suspect, il faut faire intervenir des équipes de spécialistes. Au cours de ce qui devait être le dernier déploiement dans le cadre de l'opération *Augmentation*, le NCSM *Winnipeg* fut le dernier navire du groupe aéronaval de l'USS *Constellation* à disposer d'une pareille équipe dans le nord du Golfe. Le *Winnipeg* a effectué au total sept arraisonnements de force, dont deux particulièrement délicats.



Au cours de l'opération *Augmentation*, des équipes d'abordage de la Marine canadienne apprennent à aborder un navire de force. Cette photo a été prise dans le golfe Persique le 17 mai 2001 et montre, sur le pont d'envol du Charlottetown, le Matelot-chef David Coderre faisant une démonstration de la scie Husqvarna qu'il a utilisé pour découper les portes et les écoutilles métalliques fermées par les contrebandiers. Les observateurs (de gauche à droite) sont le capitaine d'armes, PM1 Tim Spring, le PM1 Richard Lupien, premier maître du commandement maritime, le Chef d'état-major de la Force maritime de l'époque, le Vice-amiral Greg Maddison (qui, après avoir remis son commandement à l'Amiral Buck, à l'été 2001, a servi comme chef-adjoint de l'état-major de la Défense tout au long de l'opération *Apollo*. Le PM1 Richard Lupien changeait de position à la même époque pour devenir premier-maître dans les Forces canadiennes).

(Photo NCSM Charlottetown, HSCHAD010517-13)



L'équipe d'abordage du Montréal s'exerce avec son semi rigide. (Photo NCSM Montréal, BP_336_2002_019-7)

⁸ Sean M. Maloney, *War With Iraq: Canada's Strategy in the Persian Gulf*, (Guerre d'Irak : Stratégie du Canada dans le golfe Persique), 1990-2002 (Kingston ON, Centre for International Relations, Queen's University, 2002).



Pendant une semaine, au printemps de 2001, le Charlottetown était le seul navire en poste dans le nord du golfe Persique. On voit ici trois membres d'une équipe mixte de la Marine américaine (USN) et la Marine argentine, empruntée du USS Mitscher pour maintenir le rythme des opérations.

(Photo NCSM Charlottetown, HSCHAD010520-24)



L'équipe d'abordage américano-argentino-canadienne entreprend la longue escalade de la coque d'un pétrolier vide.

(Photo NCSM Charlottetown, HSCHAD010503-50)



Leurs outils favoris sont affectueusement surnommés « Thelma » (la masse) et « Louise » (le coupe-boulon). (Photos NCSM Winnipeg, Cpl Dave Payne)

⁹ « Deux marins canadiens honorés pour service exceptionnel » Canada.com News, 14 mars 2003.

Un observateur a baptisé ce jeu du chat et de la souris « la guerre canadienne contre l'Irak au cours des années 1990 »⁸ mais, en raison des résistances du ministère de la Défense à publiciser les interventions de la Marine, la plupart de ces événements n'ont pas été diffusés à l'époque dans les médias canadiens. Ce n'est qu'en mars 2003 que les prouesses de l'équipage du Winnipeg ont été reconnues, lorsque le bureau de la Chancellerie de la Gouverneure générale a annoncé que la Médaille du service méritoire avait été décernée à deux marins canadiens. Au cours du printemps et de l'été 2001, le Lieutenant de vaisseau Jonathan Myers commandait l'équipe d'arraisonnement du Winnipeg, avec le Maître de 2e classe Richard Swann comme second. L'équipe du Lieutenant Myers a établi un nouveau record opérationnel : 64 arraisonnements (dont 7 de force), 162 inspections sanitaires et humanitaires, et 77 opérations de recherche de pétrole de contrebande. Les citations font état des rôles critiques joués par Myers et Swann en juillet 2001 au cours d'un incident qui a mené à la saisie de 7000 tonnes de pétrole de contrebande. Tandis que Myers conduisait « un audacieux arraisonnement sur un navire fortement armé », Swann faisait preuve d'une exceptionnelle diplomatie en désamorçant la confrontation avec un équipage de « contrebandiers agressifs, furieux et déterminés ».⁹

Les membres de l'équipe d'arraisonnement du Winnipeg de retour d'un abordage de vive force qui a valu à deux d'entre eux la Médaille du service méritoire : (à l'arrière, G à D), le M2 Richard Swann, second de l'équipe, le Mat1 Levesque, le Mat1 Glenn Bartley, le Mat2 Dave Vanderlee

le Ltv Joe Dagenais et (premier rang, G à D) le Matc Andrew Carnegie, le Mat3 Chris Davenport, le Ltv Jonathan Myers, officier d'arraisonnement, le Mat1 Sharpe et le Mat3 Greg Hofer.



Le Capitaine de frégate Kelly Williams Commandant du Winnipeg donne ses instructions pour l'arraisonnement à l'officier de la salle OP, le Ltv Richard Dowker et à l'officier d'arraisonnement le Ltv Jonathan Myers. À la fin de 2003, le Capitaine de frégate Williams a été informé qu'il recevrait lui aussi une MSM pour l'opération Augmentation.

Ces arraisonnements ne sont qu'un exemple de toutes les compétences nouvelles acquises par nos marins au cours des années 1990. Cette compétence de la Marine, culminant vers le milieu de la décennie, était l'aboutissement d'une saine gestion des programmes d'acquisition de personnel entrepris depuis les années 80, à partir d'une intime compréhension du concept de groupe opérationnel et des mérites de l'interopérabilité avec la Marine américaine, mais il faut aussi y ajouter une bonne part de chance. En effet, les capacités de la Marine avaient souffert au cours de la dernière partie de la Guerre froide, car ce n'était pas son tour de bénéficier du cycle d'approvisionnement. Chacun des futurs programmes d'acquisition (à l'exception du cas particulier des sous-marins) fut approuvé et lancé juste à la fin de la Guerre froide. Si les navires n'avaient pas été en cours de construction au moment où le Canada a décidé de percevoir les « dividendes de la paix », après la chute du Mur de Berlin, il est probable que ces programmes auraient été purement et simplement annulés, comme cela a été le cas pour le remplacement des Sea King.

Mais la construction des navires était en cours et en 1995, une flotte nouvelle et modernisée entrait en service en nombres suffisants pour entreprendre toute une gamme d'opérations délicates. On peut donc affirmer que cette année a marqué le début d'un nouvel âge d'or de la Marine canadienne. Aujourd'hui, le Canada possède une marine de classe mondiale, à des années-lumière de l'image des « baquets rouillés » des années 80.

Avec deux exceptions notables, les pétroliers-ravitailleurs et les hélicoptères, la Marine canadienne fut en large partie reconstruite au cours des années 90. À l'hiver 1991, alors que la guerre faisait rage au Koweït, la première des frégates canadiennes de patrouille, le NCSM Halifax, procédait à des essais en mer en vue de son intégration au sein de la flotte. En 1995, les douze frégates de cette nouvelle classe étaient maintenant en service et le dernier des destroyers à vapeur des années 50 (les Cadillac) quittait le service. Simultanément, les quatre destroyers de la classe Iroquois sortaient d'une mise à jour longtemps différée qui en faisait des plateformes crédibles de défense anti-aérienne avec une capacité de commandement et de contrôle (C2) que leur envient beaucoup de flottes. À l'heure actuelle, quatre sous-marins à propulsion diesel-électrique, acquis de la Marine royale britannique (ex-classe Upholder) sont en cours de conversion aux normes canadiennes et formeront la classe Victoria qui maintiendra notre capacité de surveillance et d'attaque sous-marine. Sur le plan de la défense côtière, le dernier des douze navires de la classe Kingston, fut mis en service à l'été 1999. La présence de nombreux systèmes de haute technologie a mis la Marine en concurrence directe avec l'industrie pour trouver et garder du personnel possédant l'expertise nécessaire. Les problèmes que pose ce recrutement devraient être résolus par des programmes d'amélioration de la « qualité de vie », en termes d'ajustement à la rémunération et aux conditions de service, ainsi que par la visibilité acquise par la Marine au cours de la Guerre au Terrorisme.



*Extrait du message de compte rendu journalier
du NCSM Fredericton,
du 29 mai 2003 :*

*« Commentaires du commandant :
Un endroit fascinant : aujourd'hui, on nous a offert une chèvre en
échange pour du lait. Nous leur avons laissé le lait, mais poliment
décliné l'offre pour la chèvre. »*

Le Lieutenant Jonathan Kouwenberg (à gauche) conclut l'affaire.

(Photo Ltv Jonathan A. Kouwenberg)

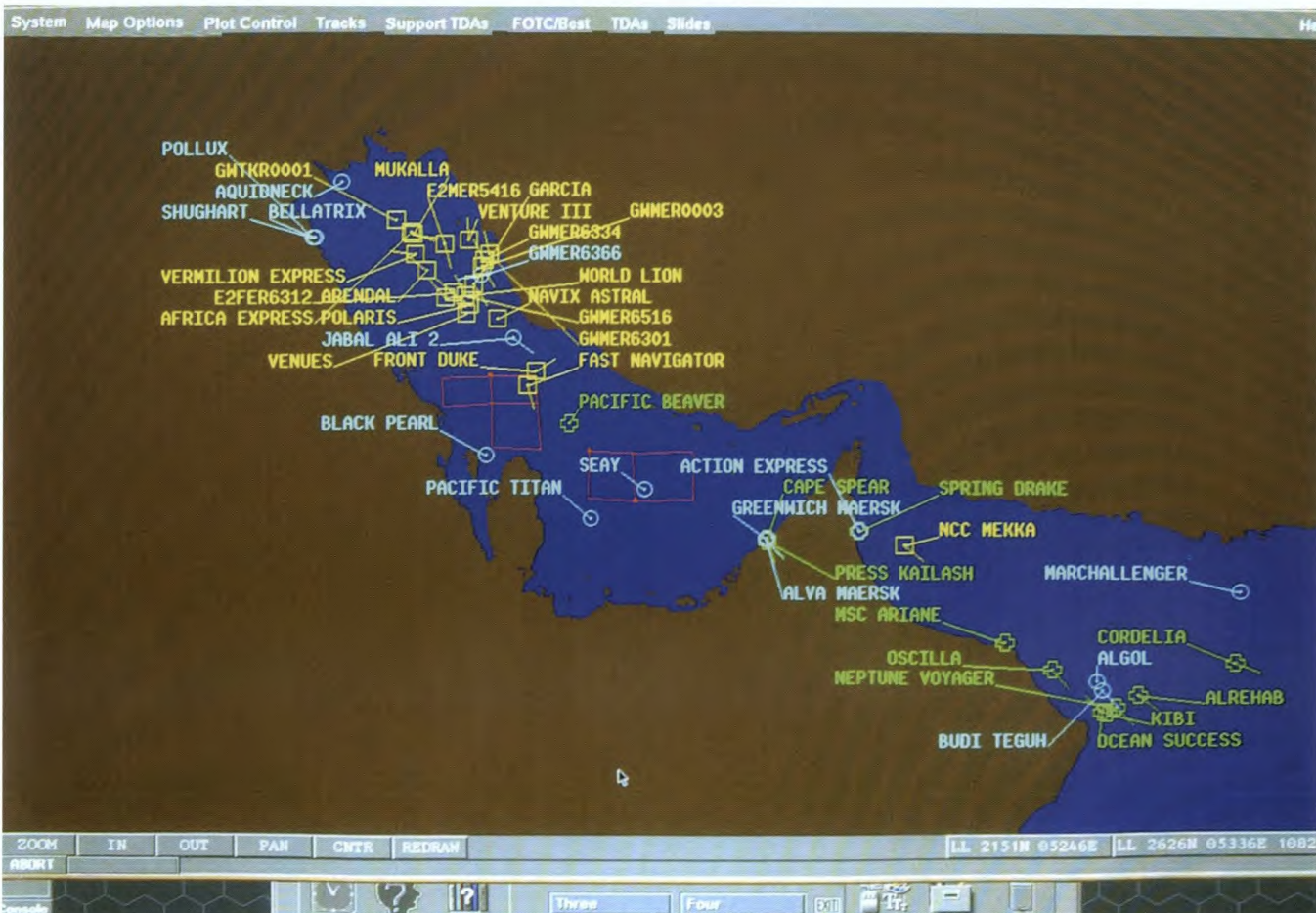
À l'aube du nouveau millénaire, la Marine canadienne s'est forgé une image de « marine de projection mondiale moyenne qui constituera pour le Canada une force polyvalente et interopérable en mesure de participer à des opérations interalliées et interarmées dans le monde. »¹⁰ Cette vision est pour une large part basée sur les succès du passé et les valeurs constantes de la puissance maritime à la portée de nations de moyenne importance, comme le Canada. Ce qui sera encore valide dans 20 ans fut démontré il y a une décennie et est actuellement mis en pratique. Au cœur de ce nouvel âge d'or, la Marine canadienne fait une différence.

¹⁰ Point de mire, page 170.



Une série de consoles dans la salle des opérations des navires canadiens permet la « fusion » high-tech d'images radar traitées superposées à des graphiques produits par la liaison de données inter-navires (échanges d'ordinateur à ordinateur), illustrant l'excellente connectivité informatique avec les navires américains et les navires alliés. En haut et à gauche, le Mat3 Wes Bennet (le plus proche) et le Mat1 Beaumont surveillent leurs écrans radar dans la salle centrale des opérations de l'Algonquin. À droite, un autre opérateur à son poste de combat au cours d'un exercice. En bas, la plus récente forme d'affichage géographique en format Web.

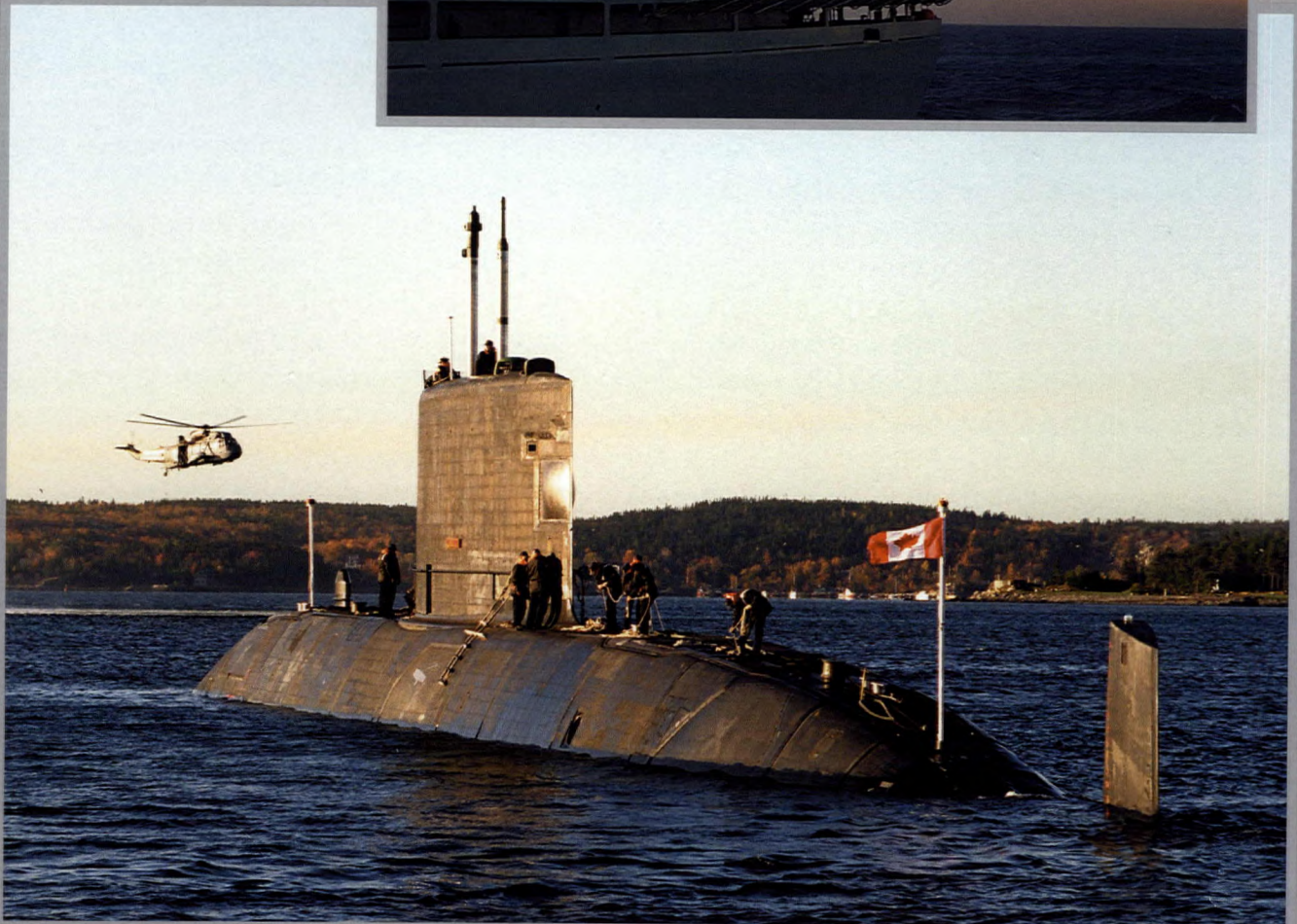
(Photo Forces canadiennes, en haut à gauche AP2002-E027-71a, en haut à droite ISD01-9605a_L, en bas HS040161d02)







Images de la Marine du Canada durant son deuxième âge d'or
(Photos forces canadiennes)



Annexe A – Point de mire : Stratégie de la Marine pour 2020

Au moment où les attentats du 11 septembre 2001 se sont produits, le document *Point de mire* venait d'être publié et n'avait pas encore été largement distribué dans la flotte. Il serait donc faux de suggérer que la Marine a consciemment suivi ses principes dans le déroulement de la guerre au terrorisme. Cependant, *Point de mire* est le reflet d'une perception des emplois traditionnels de la Marine canadienne et de la façon dont ils seront influencés par les pratiques et les technologies émergentes décrites dans la *Révolution dans les affaires militaires*. Comme l'expérience de l'opération *Apollo* a largement validé la stratégie décrite dans *Point de mire*, il a semblé utile de revenir brièvement sur cette dernière.

La stratégie navale 2020:

La Marine canadienne continuera son évolution vers une force flexible qui s'adapte à toute situation, prête à fournir au gouvernement diverses options stratégiques pertinentes, dans toute situation de crise nationale et internationale pouvant nécessiter des opérations militaires de moyenne envergure.

La marine constituera des forces aptes au combat et rapides au déploiement, souples, létales, survivables et soutenables. Les forces navales du Canada, des unités individuelles aux groupes opérationnels, seront indépendantes sur le plan tactique, mais capables de se joindre ou de s'intégrer à une force américaine ou multinationale interarmées, partout dans le monde. La marine améliorera sa capacité à déployer des forces d'avant-garde pour intervenir en cas de crise et à appuyer le déploiement rapide des principales forces d'urgence aériennes ou terrestres.

La stratégie en question repose sur les huit principes suivants :

- *Influencer à distance le cours des événements* – La capacité d'agir de manière décisive dans les eaux territoriales constitue la ligne extérieure d'une défense stratifiée du territoire national. Quand la menace d'une attaque conventionnelle directe est minime, résoudre à la source les défis qui menacent la sécurité mondiale est une façon efficace de réduire le potentiel de menaces asymétriques contre le Canada. Les ressources navales, en nombre et en type, qu'imposent l'étendue et les climats difficiles des trois océans qui bordent le pays sont également bien adaptées à des interventions ailleurs dans le monde..
- *Promouvoir la liberté générale dans le monde* – Le Canada occupe la moitié nord d'une île continent. Bien que l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) facilite le commerce au travers de la frontière qui nous sépare des États-Unis, une grande proportion de ces échanges se fait par le transport maritime et la majeure partie de nos importations et exportations avec d'autres pays doit, par définition, se faire par la mer. La prospérité future du pays repose sur la liberté de navigation, de façon que les océans continuent de servir d'autoroute et de rempart protégeant les intérêts du Canada et des états qui partagent ses valeurs.
- *Agir comme un « catalyseur » interarmées* – L'exercice de la puissance navale offre la possibilité de contrôler les conditions géostratégiques d'engagement dans une guerre. Bien que dans la plupart des conflits (qui se produisent généralement sur terre) ce soit les forces terrestres qui permettent de ramener la stabilité, la Marine est néanmoins un outil essentiel pour acheminer les troupes, pour assurer leur soutien logistique et pour fournir au besoin un appui-feu. Pour les prochaines décennies, la liberté des mers ne semble pas devoir être menacée, de sorte que les marines occidentales pourront, plus que jamais, influencer le cours des actions militaires terrestres.

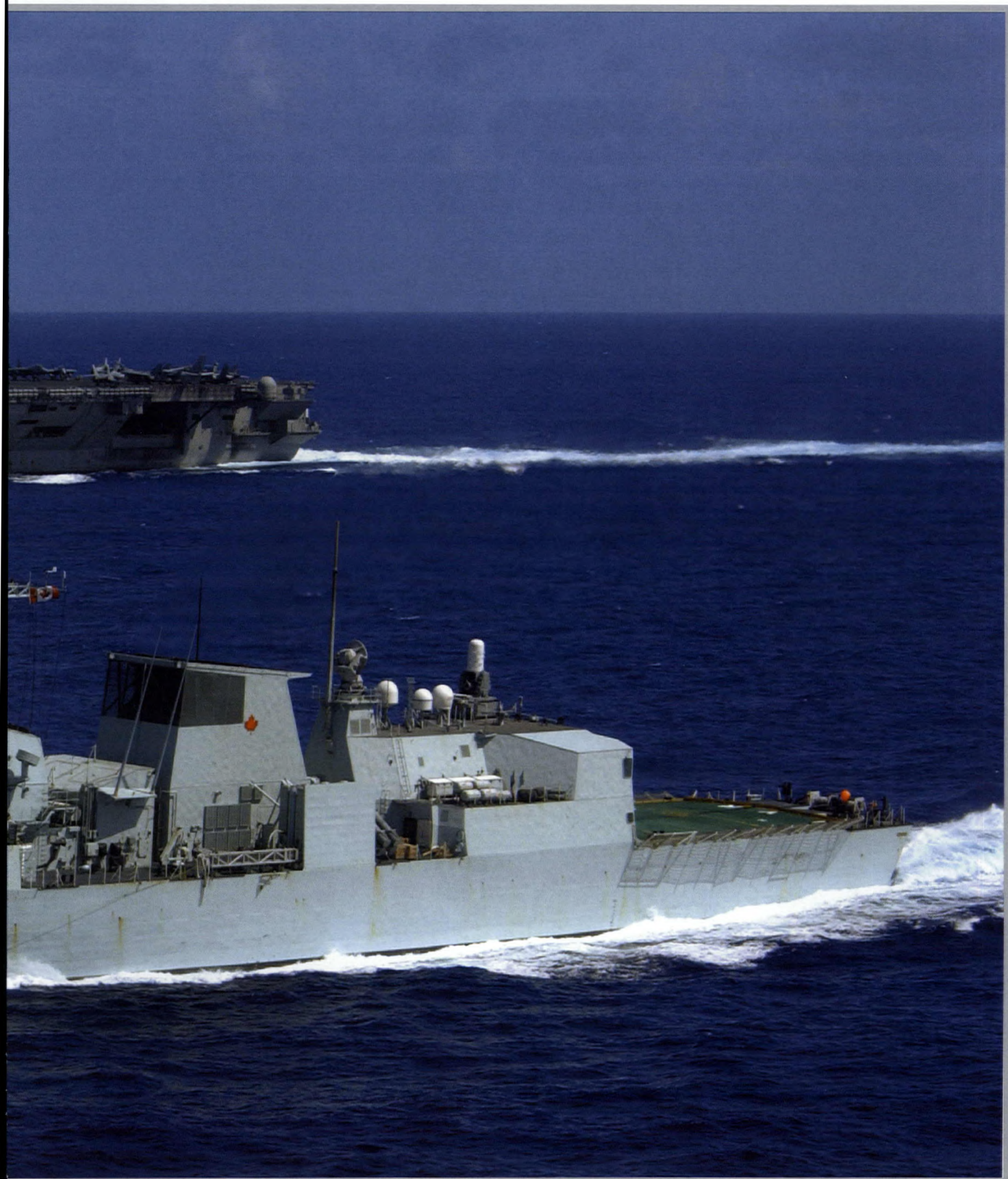
- *Pouvoir mener des opérations diverses* – Les intérêts maritimes mondiaux du Canada seront mieux servis par une capacité appropriée de contrôle des mers et d'interdiction des opérations dans les eaux territoriales, par l'exploitation d'une gamme d'occasions de gestion de crise et de diplomatie navale, et par une coopération à une échelle limitée à des opérations de projection de force. Au-delà des mers, en dépit des progrès accomplis par l'Humanité, le monde est et restera pendant longtemps, surarmé, dangereux et imprévisible. En conséquence, la Marine du Canada doit être continuellement prête à intervenir en conditions de guerre.
- *Disposer de capacités de combat polyvalentes* – S'il est vrai que des forces navales structurées pour des opérations de combat de moyenne intensité peuvent jouer un rôle policier (garde côtière), l'inverse n'est pas vrai. Une large base d'autodéfense et des capacités de « multiplication de force » sont le plus sûr moyen de garantir une réponse souple et une indépendance d'action en période de crise. Pour pouvoir jouer un rôle politique dans la gestion d'une crise, il faut parfois déployer des forces plus importantes que ce qui semble strictement nécessaire. La Marine canadienne doit donc conserver une capacité de manœuvrer un groupe opérationnel.
- *Travailler dans le cadre d'alliances ou de coalitions* – Avec la réduction des forces armées Occidentales depuis les sommets atteints pendant la Guerre froide, aucun pays (pas même les États-Unis) ne peut être dominant dans toutes les situations. Une participation significative d'un certain nombre d'états ayant des vues similaires est susceptible de tempérer les actions unilatérales que pourraient entreprendre les membres les plus puissants. Se limiter à des rôles spécialisés ou à des fonctions de soutien aurait pour effet de confiner le Canada dans le rôle d'acteur dans une éventuelle coalition et représente un sérieux handicap pour exercer ses droits de pays souverain sur ses propres eaux territoriales.
- *Assurer l'interopérabilité avec la Marine américaine* – La Marine américaine continuera de fixer les normes d'interopérabilité, car c'est autour des États-Unis qu'une coalition a le plus de chance de se former, et aussi parce que c'est le modèle choisi pour la transformation des forces armées américaines. L'interopérabilité offre un certain nombre d'avantages allant de l'efficacité d'une doctrine commune du champ de bataille à l'ouverture de marchés plus vastes pour les produits de haute technologie canadiens. Les progrès accomplis par la Marine canadienne sur ce plan sont attestés par son rôle de « passerelle » de communications au sein des forces de la coalition.
- *Disposer d'une capacité nationale pour appuyer des opérations indépendantes* – Le maintien d'une large base d'infrastructure nationale et de soutien politique sera garant de notre capacité d'action indépendante si le Canada ne peut pas compter sur ses alliés (par exemple, pour des problèmes de souveraineté nationale dans lesquels une telle assistance ne serait pas appropriée). Une telle « autosuffisance » garantit la possibilité d'une réaction navale complète, immédiate et efficace en contrant les tendances intégrationnistes de l'interopérabilité.







III. PREMIÈRE ARRIVÉE SUR LES LIEUX OPÉRATIONS (I), NOVEMBRE 2001 – AVRIL 2002



L'idée de faire appel à la Marine pour prendre action contre l'Afghanistan un pays qui, n'a pas d'accès à la mer a suscité des critiques ironiques et a été qualifiée de réponse inappropriée du Canada pour aider les États-Unis dans la Guerre au Terrorisme. Un peu comme si nous allions à un duel au pistolet avec seulement un couteau. Les faits ont cependant démontré que l'intervention canadienne cadrerait parfaitement avec la stratégie américaine pour cette campagne. Les critiques se sont rapidement révélées injustifiées, et pas seulement sur la question de savoir si le Canada pourrait ou non dépêcher d'autres forces.

Le NCSM Vancouver escorte le porte-avions USS John C. Stennis. (Photo US Navy, 020520-N-9312L-025)

Au cours des années 90, les États-Unis ont commencé à étudier la transformation de leurs forces armées lourdes et peu maniables, issues de la Guerre froide, en une structure plus légère, mais néanmoins « létale et agile », convenant mieux à une ère d'opérations de stabilisation dans un monde unipolaire. Étonnamment, c'est la Marine américaine – l'arme ayant eu le rôle opérationnel le plus réduit dans la guerre du Golfe de 1991 – qui a proposé la formule gagnante. Sa vision stratégique pour le 21^e siècle, *Forward... From the Sea* (de l'Avant...de la mer), a marqué un changement d'optique des opérations en haute mer vers des forces expéditionnaires navales capables d'influencer les événements dans les régions littorales du monde. En janvier 2000, le nouveau secrétaire à la Défense, Donald Rumsfeld, a été suffisamment impressionné par le plan pour nommer l'un de ses architectes (le vice-amiral Arthur K. Cebrowski, président à la retraite du Collège de la guerre navale) à la tête de son nouveau « bureau de la transformation ». Travaillant à partir d'une définition du mot « littoral » qui couvre une profondeur d'environ 1 000 kilomètres à partir de la côte, cette stratégie n'excluait que les régions centrales de la Russie, de l'Afrique, de l'Amérique du Sud, du Canada du Nord et des États-Unis, en principe hors de portée des missiles de croisière lancés de la mer, des attaques aériennes par les avions embarqués et des Marines transportés par hélicoptères.¹¹



Le Mat1 Dane Sharron observe la progression du Charlottetown de l'Atlantique vers la Méditerranée et, finalement, la mer d'Oman. La route parcourue est tracée chaque jour sur une carte affichée dans la coursive principale. (Photo NCSM Charlottetown, HSCHAD011101-12)

La Marine canadienne ne possédait évidemment aucune de ces capacités, mais apportait un nombre utile de navires que même la Marine américaine n'aura jamais en assez grand nombre : des frégates pour l'escorte et les tâches diverses, et un ravitailleur pour la logistique navale (deux des trois piliers du concept de groupe opérationnel). Avec la réduction des budgets militaires au cours des années 1990, la Marine américaine s'est concentrée sur les capacités « de pointe » de ses porte-avions et sous-marins nucléaires, et sur une nouvelle génération de destroyers anti-aériens Aegis (classe DDG-51 Arleigh Burke), de sorte que l'intégration des frégates canadiennes dans les groupes aéronavals américains déployés à la fin des années 90 était aussi bien à l'avantage des américains que des canadiens.¹²

Le navire amphibie USS Bataan se profile devant la côte montagneuse du Pakistan. (Photo NCSM Charlottetown [2186])



¹¹ ... *From the Sea: Preparing the Naval Service for the 21st Century* (Département de la Défense des États-Unis, septembre 1992), à l'adresse <http://www.chinfo.navy.mil/navpulib/policy/fromsea/fromsea.txt>; et *Forward... From the Sea* (Département de la Défense des États-Unis, novembre 1994), à l'adresse <http://www.chinfo.navy.mil/navpulib/policy/fromsea/forward.txt>.

¹² Revoir les articles *USNIP* sur l'intégration du NCSM Ottawa, par le Lieutenant-Commander (USN) Michael Crockett, « Professional Notes: O Canada! », *United States Naval Institute Proceedings*, vol 124/12/1150 (décembre 1998), pages 65-67; et le Capitaine (USN) Jim Stavridis, « They Got Game », *USNI Proceedings*, vol 125/6/1156 (juin 1999), pages 51-54.



L'Iroquois (à droite) suivi du Preserver au cours de leur passage dans le canal de Suez, début novembre 2001.

(Photo NCSM Charlottetown [640])

D'autres occasions d'améliorer l'interopérabilité se sont présentées lorsque des officiers de marine canadiens (ainsi que des Britanniques et des Australiens) ont été appelés à participer à une série de jeux de guerre organisés par la Marine américaine, qui se sont révélés un excellent scénario du déroulement de la campagne d'Afghanistan et, plus tard, de la seconde campagne d'Irak. Avec le troisième pilier du concept du groupe opérationnel, c'est-à-dire la connectivité au niveau commandement qu'offrent les destroyers de la classe Iroquois, les officiers américains furent impressionnés par le professionnalisme de cette Marine canadienne rajeunie, démontré au cours des grandes manœuvres de l'OTAN, de sorte qu'ils ont été progressivement acquis à l'idée que leurs forces pouvaient opérer efficacement sous un commandement canadien.

Même si les choses sont plus faciles en temps de paix, il est notoire que la Marine américaine n'accorde pas facilement sa confiance à d'autres marines. Cette restriction donne d'autant plus de relief au fait que dès le lendemain de son arrivée dans la zone des opérations au large des côtes du Pakistan, le 26 novembre 2001, le Commodore Robertson fut investi du rôle de commandant de la force de défense et d'appui aux opérations amphibies avec pour responsabilité la protection de l'unité expéditionnaire des Marines embarqués à bord des navires *Bataan*, *Peliliu*, *Whidbey Island* (constituant un Amphibious Ready Group/groupe d'intervention amphibie ou ARG) qui se rassemblaient au large des côtes pakistanaïses¹³. Le degré de préparation des Forces navales canadiennes est d'autant plus impressionnant lorsqu'on considère que le Commodore Robertson et ses navires ont entrepris leur tâche de protection sans aucune période de transition après une traversée indépendante de 8 000 milles, qui a pris un mois.

¹³ Lors des premières phases de l'opération *Enduring Freedom*, une unité expéditionnaire des Marines (MEU) comptait nominaleme nt 2 200 soldats, 4 tanks, 13 véhicules d'assaut amphibies, 22 hélicoptères, 6 avions tactiques Harrier et 6 obusiers. Chaque unité était embarquée à bord de trois navires de débarquement de l'US Navy, coordonnés sous l'appellation de « groupe d'intervention amphibie » (ARG). Pour plus de renseignement sur les ARG, le lecteur pourra consulter les sites Web officiels de l'USMC : http://www.usmc.mil/meus/meu_organization.htm, et http://www.usmc.mil/meus/meus_capability.htm

Dès son arrivée en mer d'Oman, le groupe opérationnel canadien se voit confier la protection des groupes d'intervention amphibie américains. Sur cette photo on distingue, en formation, à partir de la gauche, les NCSM Charlottetown et Iroquois, le USS Bataan (LHD 5), le USS Decatur (DDG 73) et le NCSM Halifax.

(Photo NCSM Iroquois par le Caporal Shawn Kent, HS20017025-005)



Les Canadiens sont arrivés exactement au bon moment et avec les bonnes forces, alors que les Marines débutaient leurs opérations à terre à la fin du mois de novembre. Dans le mois qui a suivi l'appareillage du TG 307.1 d'Halifax, les groupes aéronavals de la Marine américaine présents en mer d'Oman et les bombardiers à long rayon d'action des Forces aériennes américaine, décollant de l'île de Diego Garcia, d'Angleterre et même des États-Unis continentaux, ont commencé à pilonner les bastions des Talibans et d'Al-Qaïda en Afghanistan, dans le but de faciliter le soulèvement de l'Alliance du Nord. À l'époque, ce n'était qu'un souhait, même si le résultat final a été très différent des prévisions, et il semblait que les forces terrestres américaines devraient mener l'offensive décisive. Une avant-garde de l'ARG, à bord du USS *Bataan*, venait de débarquer et d'autres troupes amphibies devaient suivre peu après. À la différence d'un groupe aéronaval, qui possède son propre écran de protection formé de croiseurs, de destroyers et de sous-marins nucléaires d'attaque, les ARG des Marines n'ont généralement pas d'escorte intégrée et leur déploiement ne peut se faire que lorsque la supériorité navale est assurée. Telle que la situation se présentait, les porte-avions opérant à quelques centaines de milles des côtes étaient tout à fait capables d'assurer une large supériorité aérienne pour protéger leurs chasseurs bombardiers supersoniques. Par contre, les navires de l'ARG devaient se rapprocher beaucoup plus des côtes, en fait juste à la frontière des douze milles des eaux territoriales pakistanaises, car le territoire afghan était à la limite extrême du rayon d'action des hélicoptères embarqués. Bien que le Pakistan et son voisin, l'Inde, soient officiellement neutres, les eaux côtières recelaient de nombreuses menaces potentielles. Depuis le 11 septembre, on sait qu'un avion de ligne peut être transformé en un missile dévastateur et les zones opérationnelles étaient pratiquement à côté des routes aériennes menant de Karachi à Mumbai [Bombay]. Il fallait également prendre en compte d'autres menaces, comme la possibilité d'un petit avion, du genre utilisé pour le traitement des récoltes, répandant des poisons chimiques ou bactériologiques, et de l'intense trafic local des « boutres », de petits navires en bois, difficiles à détecter au radar, mais faciles à bourrer d'explosifs pour des attaques terroristes.



(En haut) L'équipe d'arraisonnement du Halifax qui inspecte un boutre indien, le Riddi Sagar, (le navire à l'arrière-plan est le Bataan) qui était à la dérive depuis un mois. (Photo NCSM Halifax)

(En haut) Un boutre (déjà inspecté par le Charlottetown) traverse la zone d'opération tandis que le Whidbey Island (LSD 41, le plus proche de la caméra) et le Bataan (LHD 5) (à l'arrière plan) se ravitaillent auprès du pétrolier américain Sacramento (presque entièrement caché entre les deux navires).

(Photo NCSM Charlottetown [1436])

La mission du Commodore Robertson était de parer à toutes ces menaces. Pour cela, il disposait principalement de l'*Iroquois* et du *Charlottetown*, mais de par sa nouvelle fonction de commandant du Groupe opérationnel 50.4, dans le cadre de la Coalition, il avait également autorité sur plusieurs frégates américaines et coordonnait les efforts des destroyers anti-aériens, dont certains de la classe *Arleigh Burke*. Le commandant et les marins du groupe opérationnel canadien ne le savaient pas à l'époque, mais ils entreprenaient une tâche qui les tiendrait en haleine pendant une durée sans précédent de deux mois complets en mer, c'est-à-dire toute la période d'engagement des navires amphibies assurant le soutien des Marines débarqués. Par coïncidence, cet engagement s'est terminé à la fin de janvier 2002, alors que le bataillon du Princess Patricia's Canadian Light Infantry arrivait à Kandahar dans le cadre de la relève des Marines américain par l'Armée américaine.

Mais d'autres Canadiens étaient déjà à la tâche ailleurs. Après avoir été mis sous les ordres du commandant des Forces navales américaines du commandement central (COMUSNAVCENT, ou simplement NAVCENT – son autre titre organisationnel étant Commander Task Force 50), le *Halifax* escorte des navires ravitailleurs américains et britanniques entrant et sortant du golfe Persique par le détroit d'Ormuz. Cette voie d'eau internationale très fréquentée était le théâtre de tensions depuis la guerre Iran-Irak dans les années 80, alors que l'Iran avait implanté des batteries de missiles anti-navires *Silkworm* pour harceler les pétroliers et perturber le commerce iraquien. Dans la présente crise, les intentions iraniennes étaient incertaines, faisant craindre la reprise de ces attaques, mais le *Halifax* a accompli toutes ses missions sans incident notable.

Ensuite, le NAVCENT avait prévu d'adjoindre le *Halifax* au groupe aéronaval du USS *Theodore Roosevelt* pour participer à la protection du porte-avions qui lançait des frappes aériennes contre l'Afghanistan. Cependant, le nombre limité d'armes de défense de zone (à longue portée) n'ajoutait pas de capacités appréciables au groupe et la frégate fut réaffectée à des tâches plus utiles. Le *Halifax* devait se poster en dehors des eaux territoriales du port de Fujairah dans les Émirats arabes unis, dans une vaste zone d'ancrage appelée localement le « Parking » et contenant quelque 150 pétroliers et cargos, en attente de leur tour d'entrer dans le Golfe pour charger du pétrole à l'un des nombreux terminaux. Quelques armateurs peu scrupuleux n'hésitaient pas à utiliser le Parking pour transborder discrètement du pétrole à partir de petits pétroliers sortant du golfe Persique. L'origine de ce trafic était évidemment l'Irak, objet de sanctions des Nations Unies, sanctions qui autorisaient la confiscation du pétrole de contrebande. (À l'époque, des opérations d'interdiction maritime [MIO] se déroulaient sous un commandement australien, mais aucun navire canadien n'y participait.)

En raison de l'insuffisance des forces déployées, les MIO étaient concentrées dans le nord du Golfe, mais NAVCENT avait reçu des renseignements concernant trois pétroliers qui utilisaient le Parking pour usurper du pétrole iraquien. Les profits réalisés ainsi servaient sans doute à financer les activités d'Al-Qaïda. Le contrôle de ces navires fut donc inscrit comme priorité de l'opération *Enduring Freedom*. Il s'agissait non seulement de trouver trois aiguilles dans la botte de foin du Parking, où la majorité des navires mouillaient dans les eaux territoriales (et donc hors d'atteinte des navires de guerre étrangers), mais de les discerner dans des conditions de visibilité souvent inférieures à trois milles à cause de la brume dégagée par la chaleur et l'humidité du golfe d'Oman. Au cours d'une patrouille de cinq jours durant la première semaine de novembre, le *Halifax* a procédé à l'identification visuelle de la grande majorité des navires marchands à l'ancre, en utilisant abondamment son hélicoptère *Sea King* pour prendre des photos numériques à haute définition des navires suspects. Ces photos numériques offraient l'avantage de pouvoir être immédiatement transmises par satellite au QG NAVCENT à Bahreïn pour comparaison aux bases de données de la Marine américaine. Bien que le *Halifax* n'ait jamais pu connaître l'aboutissement de ses efforts, il a été félicité par le commandant américain pour « l'excellent travail accompli dans la constitution d'une base de reconnaissance des navires fréquentant la région ».



Le destroyer japonais Maresame (au premier rang, au large à gauche) et le pétrolier Towada défilent devant le « Parking lot » au large de Fujairah, à la limite des eaux territoriales (12 milles) par un jour « clair ».

(Photo de la Force d'autodéfense maritime japonaise)

Peu après, le *Halifax* s'attaquait à d'autres tâches en évolution qui ont prouvé la valeur du déploiement de l'avant-garde du groupe opérationnel. Même si à la mi-novembre, la guerre terrestre en Afghanistan semblait progresser lentement, les principaux dirigeants des Talibans et d'Al-Qaïda avaient analysé la situation et compris qu'ils devaient quitter le pays. Leur chemin de fuite consistait à traverser les frontières peu surveillées de l'ouest du Pakistan et de l'est de l'Iran, pour tenter de s'échapper par la mer d'Oman. Selon les services de renseignements, le point de ralliement le plus utilisé était le port de Jask, en Iran. Le *Halifax* donc reçut l'ordre de patrouiller au large pour surveiller la navigation et rechercher les navires suspects d'abriter des membres d'Al-Qaïda en fuite. C'était le début des opérations d'interception de fugitifs (Talibans et d'Al-Qaïda), baptisées LIO (de l'anglais Leadership Interdiction Operation). Ces efforts ont conduit le Commodore Robertson à déclencher une opération LIO majeure les 24 et 25 novembre. Sous son commandement, l'*Iroquois*, en compagnie d'un navire français et de deux navires américains, a intercepté une flottille de dix-sept petits navires transportant plusieurs centaines de personnes en fuite d'Iran vers Oman. Des coups de semonce ont contraint les boutres à s'immobiliser et à se ranger le long des navires américains pour des contrôles d'identité. Les vérifications ont montré qu'il s'agissait de réfugiés économiques (une situation plus que commune dans la région) et tous les passagers ont été relâchés. Cependant, la présence des forces navales de la Coalition n'a pas échappé aux navigateurs locaux et a joué un rôle dissuasif de première importance.

Pendant le déroulement de cet effort, une menace nouvelle, inattendue et aux conséquences terrifiantes se manifesta. En décembre 2001, les commandants de la défense navale de la Coalition devinrent les témoins angoissés du jeu d'intimidation nucléaire entre l'Inde et le Pakistan. Opérant dans les eaux et l'espace aérien encombrés du nord-est de la mer d'Oman, les forces navales et aériennes des deux belligérants potentiels ont commencé à déployer en nombre. La Coalition devait maintenir une bonne image d'ensemble de la situation et surtout veiller à ce que les missions effectuées dans le cadre de l'opération *Enduring Freedom* ne servent pas de catalyseur ou d'accélérateur à une éventuelle escalade. Là encore, le *Halifax* s'est retrouvé dans une situation de tension, à observer le développement de la situation maritime dans une ambiance où tous les exercices de protection NBC (nucléaire, biologique et chimique) ont soudainement pris un sinistre réalisme. Le principal atout de la frégate était l'appartenance du Canada au Commonwealth, dont l'Inde et le Pakistan font également partie, ce qui permettait une médiation plus amicale que de la part d'un navire de guerre américain ou britannique. Dans ce processus, les capacités de traitement de signal et de poursuite radar des systèmes de combat de la frégate se sont révélées précieuses, et à certains égards supérieures, même à celles du système Aegis de la prochaine génération technologique. Le *Halifax* a ainsi pu fournir des observations utiles sur les mouvements des avions et des sous-marins indiens et pakistanais, ce qui était d'une importance capitale pour les efforts de la Coalition.



Des chaloupes non pontées transportent des travailleurs migrants du Pakistan vers les Émirats Arabes Unis. (Photo NCSM Toronto)



Les navires canadiens côtoyaient fréquemment les forces de la région en mer d'Oman. Ici, un Orion P-3 de la Marine iranienne vient observer de près le NCSM Charlottetown. (Photo NCSM Charlottetown [2778])

Au plus fort de la tension entre l'Inde et le Pakistan, le *Halifax* était en position de surveillance entre les forces amphibies de la Coalition et les bases navales et aériennes des deux protagonistes. Le lendemain du jour de l'An 2002, la frégate a été dépêchée sur les lieux d'un contact sous-marin fugitif enregistré par le croiseur USS *Lake Champlain*. Le *Halifax* a pris la responsabilité de ce secteur de patrouille et a commencé une recherche pour préciser le contact. À l'époque, il ne devait pas y avoir d'activités sous-marines dans les parages. Bien qu'il s'agisse d'eaux internationales, en raison du niveau de tension et de la proximité du groupe amphibie, la présence d'un sous-marin inconnu représentait une préoccupation particulièrement sérieuse. Là encore, le *Halifax* a démontré sa compétence en localisant le sous-marin à l'aide de ses sonars actifs et passifs, qui ont permis de conclure qu'il s'agissait d'un sous-marin diesel pakistanais. Le *Halifax* et son hélicoptère l'ont suivi pendant plusieurs heures pour l'éloigner du groupe amphibie et l'inciter à se replier au nord-est, vers la base d'où il venait. Le sous-marin est constamment resté en plongée et n'a répondu à aucun appel de communication. Cette interaction était particulièrement critique, car le sous-marin détecté était largement en dehors de sa zone d'opérations convenue. L'incident illustre bien le fait que la guerre anti-sous-marine n'est pas seulement un souvenir de la Guerre froide, mais peut se révéler déterminante dans certains conflits régionaux modernes. Les sous-marins « conventionnels » (à propulsion non nucléaire) se multiplient dans le Tiers-Monde et il est plus que probable que les navires canadiens en mission

dans le Tiers-monde rencontreront parfois des sous-marins potentiellement hostiles.¹⁴

Pendant ce temps, le *Preserver* apportait sa propre contribution aux efforts de la Coalition. Devant le manque chronique de navires ravitailleurs depuis l'arrivée des Canadiens dans la région, le Commodore Robertson a délégué son pétrolier à NAVCENT (CTF 53 – voir « organisation en fonction des tâches »). Au cours d'un séjour de plusieurs mois, le *Preserver* a fait des trajets semi-réguliers pour s'approvisionner dans le golfe Persique et ramener du combustible et des tonnes d'approvisionnement aux navires de la Coalition pour leur éviter d'avoir à interrompre leur mission pour faire relâche dans un port. Le *Preserver*, et plus tard le *Protecteur*, étaient particulièrement populaires auprès de la Marine américaine à cause du concept canadien du « point de service unique » offrant tout ce dont le navire avait besoin, au lieu de devoir procéder à une succession de ravitaillements avec des navires spécialisés, à la mode américaine. En statistiques, le navire canadien a effectué plus de 120 ravitaillements en mer au profit de navires canadiens, américains, français, australiens, britanniques, néerlandais et italiens, livrant près de 27 000 000 de litres de combustible et 1 380 palettes de fret, soit 203 192 kilos d'approvisionnements. En même temps, le *Preserver* a participé à l'effort général de surveillance et à des missions LIO, dont deux par arraisonnement. À ce propos, il faut noter que dans la quasi-totalité des autres marines les navires auxiliaires s'arrangent pour éviter tout engagement dans de telles opérations de « combat ».¹⁵



Tandis que le *Preserver* (à gauche) se ravitaille à un gros pétrolier américain, un hélicoptère *Sea Knight* fait la navette entre les deux pour transporter les charges que le *Preserver* distribuera aux navires américains dans le golfe Persique. (Photo NCSM Charlottetown [1046])

¹⁴ Voir « Quiet diesel subs surface as new threat » (Une nouvelle menace : les sous-marins diesel ultra-silencieux) de James W. Crawley, San Diego Union-Tribune, 22 janvier 2004, à l'adresse : http://www.signonsandiego.com/news/military/20040122-9999_1n22antisub.html.

¹⁵ Voir « Le NCSM *Preserver* et l'opération Apollo : le bilan » à l'adresse : http://www.navy.dnd.ca/mspa_news/news_f.asp?category=3&id=8, au 29 juillet 2002.



Au début de février 2002, le groupe opérationnel canadien se joint à un groupe de la Marine Royale Britannique qui opère également en mer d'Oman. On voit ici le NCSM Toronto (dernier à gauche) et le NCSM Iroquois en formation avec le porte-avions HMS Illustrious (à l'avant-plan) et son escorte.
(Photo Royal Navy, ILL2002-044C-09)

Entre temps, la contribution canadienne à la guerre au terrorisme continuait de se développer. Le prochain navire à arriver sur le théâtre était une frégate de la côte Ouest, le NCSM *Vancouver*. Avant même le 11 septembre, le *Vancouver* avait été désigné pour un déploiement dans le golfe Persique dans le cadre de l'opération Augmentation. Il devait être intégré dans le groupe aéronaval du USS *John C. Stennis* chargé d'appliquer les sanctions des Nations Unies contre l'Irak. Après les attentats, la mission du groupe *Stennis* a été avancée et réassignée à l'opération *Enduring Freedom*, pour participer aux opérations aériennes en Afghanistan contre Al-Qaïda et les Talibans. Comme cette mission était tout à fait compatible avec les autres tâches du groupe opérationnel de la côte Est, l'amiral Buck a ordonné que le *Vancouver* poursuive son déploiement dans le cadre de l'opération Apollo.

La frégate a donc quitté Esquimalt le 30 octobre pour rejoindre le groupe aéronaval *Stennis* et participer à des exercices au large de San Diego. Deux semaines plus tard (le 12 novembre), le groupe appareillait pour l'Asie du Sud-ouest via Pearl Harbor, Hong Kong et Singapour. Cette traversée du Pacifique a sans doute été l'une des plus rapides de l'histoire, à une vitesse moyenne de plus de 24 nœuds. Lors du transfert de commandement de théâtre opérationnel, le 15 décembre, il est apparu que le *Vancouver* n'était pas requis pour l'escorte du *Stennis* et que la frégate serait mieux employée dans des opérations d'interdiction maritime (MIO) auxquelles le Canada participait déjà. Les succès du *Vancouver* ont rapidement attiré l'attention des médias, et en particulier d'un site Internet satirique qui a eu au moins le mérite de mettre en lumière des idées reçues à propos des capacités de la Marine



Le groupe opérationnel canadien au début de l'été 2002, dans l'ordre, le destroyer Algonquin, la frégate St. John's et le navire ravitailleur Protector.
(Photo NCSM Algonquin, HS2002-10261-07)

canadienne (l'article reproduit dans le chapitre V « Juste un autre jour en mer »).¹⁶

Pour compléter le déploiement initial du Canada dans le cadre de l'opération Apollo, le 5 décembre, une autre frégate, le NCSM *Toronto*, appareillait d'*Halifax*. Sa mission initiale était d'aller remplacer son jumeau *Halifax* auprès de la Force permanente de l'OTAN. Le *Halifax* qui lui avait reçu l'ordre de s'engager plus directement dans l'opération *Enduring Freedom*, remplaçant en Méditerranée orientale les navires américains qui étaient eux-mêmes envoyés en renfort en mer d'Oman. Cependant, les événements évoluaient vite et le *Toronto* s'est rapidement trouvé détaché de la flottille de l'OTAN vers des climats plus chauds. La frégate était destinée à relever le *Charlottetown*, qui avait été assigné à l'opération Apollo quelques mois seulement après son retour de l'opération Augmentation dans le Golfe au premier semestre de 2001. Son équipage n'avait passé que deux mois à son port d'attache au cours de l'année précédente.



Beaucoup de badauds sur la passerelle du *Toronto* d'où on a une vue imprenable sur le porte-avions pour assister au décollage des F-14 et des F-18. (Photo NCSM Toronto)

¹⁶ Voir « Le NCSM *Preserver* et l'opération Apollo : le bilan » à l'adresse: http://www.navy.dnd.ca/mspa_news/news_f.asp?category=3&id=8, au 29 juillet 2002.

À la fin de l'année 2001, les tâches fondamentales confiées à la Marine canadienne au cours de l'opération Apollo avaient été définies. Le Commodore Robertson avec une flottille petite en nombre mais très efficace, il assumait activement les tâches suivantes :

- commandement d'un groupe opérationnel multinational;
- protection des forces et notamment des groupes d'intervention amphibie des Marines américains;
- compilation de la situation maritime générale (RMP) sur une zone géographique étendue avec de multiples contacts aériens, de surface et sous-marins dans un climat politique tendu;
- escorte de navires de la Coalition, ou autres, le long des lignes de communication maritime (particulièrement le détroit d'Hormuz);
- traque des leaders d'Al-Qaïda et des Talibans (opérations LIO);
- opérations d'interdiction maritime (MIO) pour l'application des sanctions des Nations Unies;
- intégration à des groupes aéronavals de la Marine américaine;
- ravitaillement et réapprovisionnement logistiques;
- remplacement temporaire de navires plus puissants affectés à d'autres tâches.





Le groupe opérationnel canadien déployé en mer d'Oman, 1er février 2002. Le destroyer Iroquois est en pointe, suivi du navire ravitailleur Preserver et flanqué des frégates Toronto et Charlottetown. (Photo Forces canadiennes)

La force expéditionnaire déployée représentait un bon tiers de la flotte canadienne : six des dix-sept principaux navires de surface, soit un destroyer de commandement, quatre frégates et un pétrolier ravitailleur. L'Amiral Buck prenait un risque calculé en recommandant l'engagement d'autant d'unités dès le début de l'opération *Apollo*. Mais les circonstances l'exigeaient et le monde occidental semblait être en guerre contre un ennemi particulièrement déterminé. Il apparaissait important d'avoir une présence importante du Canada dans ce conflit et la Marine représentait notre meilleure option, en fait notre seule option militaire. Pour faire autre chose que de la figuration auprès de nos alliés américains, il fallait « mettre le paquet ». Au cours des deux années qui ont suivi, les hommes et les femmes de la Marine canadienne lui ont largement donné raison.



Le Vice-amiral Ron Buck, chef de l'état-major de la Marine (à droite), accompagné du premier maître du commandement, le PM1 Serge Joncas (suivant à gauche), discute avec les membres de l'équipage du Charlottetown. (Photo NCSM Charlottetown [2419])

Cependant, le niveau d'effort initial ne pouvait être maintenu à très long terme. Le *Plan de défense* des Forces canadiennes prévoit un taux de rotation de 3:1 pour les forces déployées, c'est-à-dire que la force déployée ne devrait jamais dépasser le quart de la structure globale.¹⁷ Ce plan précise explicitement que : « Quand la cadence opérationnelle est élevée, chaque unité est déployée pendant six mois, puis rentre au Canada pour dix-huit mois avant de repartir ».

C'est une attente des plus raisonnables, mais, à l'automne 2001, la Marine ne disposait pas de ressources suffisantes pour respecter ce rapport de 3 :1, sauf dans le cas des frégates. Avec douze frégates, on pourrait théoriquement maintenir en permanence un groupe de trois frégates déployées (une de moins que le niveau atteint en janvier 2002). Cependant, la pénurie de personnel a obligé la Marine à mettre l'un de ses quatre destroyers de commandement (le NCSM *Huron*, basé à Esquimalt) en réserve de longue durée et, de toutes façons, la flotte ne compte que deux navires ravitailleurs, le *Preserver* et son homologue de la Côte Ouest, le *Protecteur*. Pour compliquer les choses, ces deux navires sont âgés de plus de trente ans et il devient de plus en plus difficile de les maintenir en état de naviguer pendant des périodes prolongées.



L'équipe de la mitrailleuse de calibre .50 en tenue de combat est prête à toute éventualité alors que le Charlottetown escorte le USS Ogden (LPD 5) dans le détroit d'Hormuz. Cette photo a été prise le 31 janvier 2002, le lendemain du jour où le président George W. Bush a déclaré, dans son discours sur l'État de l'Union que l'Iran faisait partie de « l'Axe du Mal ». (Photo NCSM Charlottetown, HSCHAD020201-002)

Dès l'envoi du premier groupe de navires vers la mer d'Oman, il apparaissait clairement que l'opération *Apollo* avait des chances de durer des années plutôt que des mois. L'Amiral Buck et son état-major se sont donc attaqués au dilemme des ressources nécessaires aux engagements.

¹⁷ DND/VCDS, *Defence Plan 2001*, au site http://www.vcds.forces.gc.ca/dgsp/pubs/dplan/intro_f.asp - 2001, p. 3-4.

Il était évident que la solution exigerait non seulement de l'imagination, mais aussi des sacrifices et du dévouement de la part des équipages. Pour la Marine canadienne, la notion diffuse de « guerre au terrorisme » s'est rapidement transformée en une vraie guerre mobilisant l'ensemble de ses effectifs disponibles. Cela dit, la perspective de voir un officier canadien exercer un commandement multinational important sur une zone géographique étendue, comme la mer d'Oman, présentait un attrait certain même au prix de quelques sacrifices sur le plan des principes.

Divers modes d'organisation possibles furent examinés autour d'un certain nombre de facteurs, en plus de la disponibilité des navires dans les différentes classes. La limitation la plus importante était évidemment le bassin restreint de personnels qualifiés pour le service en mer, soit 4 200 hommes et femmes. À l'évidence, pour le personnel de la Marine, le rythme des opérations détermine l'incidence des absences. Et certains métiers techniques dans lesquels il y a depuis longtemps des pénuries de personnel, nécessitaient une attention particulière pour éviter de « brûler » les personnes en question. Par ailleurs, tout le monde était soumis aux conditions de service des Forces canadiennes qui prévoyaient que personne ne serait renvoyé à l'étranger moins d'un an après son retour d'une affectation de six mois, à moins d'une dérogation justifiée par des circonstances exceptionnelles.

D'une manière similaire, la Marine devait également tenir compte de la faible disponibilité des ressources aériennes, non seulement à cause du vieillissement de la flotte de Sea King qui réduisait le nombre d'appareils utilisables, mais aussi des pénuries chroniques de personnel expérimenté dans certains métiers critiques (dont les pilotes et les techniciens) limitant les forces embarquées à neuf détachements d'hélicoptères, dont cinq étaient déjà déployés.

Un autre facteur était la capacité des installations de maintenance à terre (IMF Cape Scott, à Halifax; IMF Cape Breton à Esquimalt) de préparer les navires en vue de leur déploiement. Les coupures en personnel et en ressources effectuées au milieu des années 90 avaient réduit leurs moyens à un point tel que ces chantiers ne pouvaient travailler en priorité que sur un navire à la fois. En outre, il y avait le problème technique des grands carénages planifiés, qui avaient été confiés à des chantiers privés pour les opérations d'entretien à long terme dépassant la capacité des IMF. Ainsi, le *Protecteur* sortait juste de grand carénage et ne pouvait pas être opérationnel avant la fin mars 2002, alors que le carénage trop longtemps différé du *Preserver* était prévu pour octobre de la même année. En ce qui concerne l'*Athabaskan* (homologue de l'*Iroquois* sur la côte Est), il était au milieu d'une refonte et ne pourrait être remis en service qu'au printemps 2003.

*Isolé sur une pointe, le port de guerre Esquimalt est dominé par les bâtiments gris des installations de maintenance de la flotte – Cape Breton (au centre) dont les jetées facilitent l'accès aux navires, deux frégates et le ravitailleur *Protecteur*. À l'arrière-plan, on distingue un destroyer. Le reste de la flotte du Pacifique serait normalement amarré le long des jetées vides, plus en arrière dans le port. Cette scène plutôt vide était devenue normale pendant l'opération *Apollo*.*

(Photo Services d'imagerie de la formation, FMAR(P), ET2003-0069-09c)



Un autre facteur à considérer était celui des pièces de rechange et de la logistique. En particulier les stocks de certaines munitions, par exemple les leurres anti-radar – fusées lançant des paillettes de plastique métallisé pour créer un faux écho et détourner les missiles – étaient extrêmement réduits. La côte Ouest n'avait qu'un nombre limité de techniciens en approvisionnement pour mettre sur pied un site logistique avancé (SLA). Et il y avait d'autres obligations nationales, comme la participation à la Force permanente de l'OTAN, encore que, tant que l'OTAN ne participait pas directement à la guerre, l'intégration à un groupe aéronaval américain était considérée comme une utilisation plus productive des navires. L'article 5 pourrait être invoqué pour permettre au Canada de respecter ses engagements envers l'OTAN dans le cadre de l'opération *Apollo*. Finalement, une considération d'une certaine portée du point de vue du commandement national était le nombre très limité d'officiers supérieurs pouvant prendre l'opération en charge. La Marine ne dispose que de deux postes d'officiers généraux navigants (les commodores de chaque côte, agissant en tant que COMCANFLT), une faiblesse des structures par comparaison avec l'armée dont les formations sont réparties sur toute l'étendue du pays et qui possèdent plus de brigadiers-généraux (l'équivalent de commodore) que la Marine compte, au total, d'officiers généraux. Ce problème pouvait toutefois être résolu par des mesures créatives permettant de libérer certains officiers de leurs tâches d'état-major, même urgentes.

En fin de compte, les conclusions n'étaient pas trop sombres. Le groupe opérationnel de la côte Ouest était le choix évident pour la première rotation de remplacement du groupe initial venu de l'Est (désigné par « Rotation 0 » dans le calendrier des déploiements, en annexe). Il était également évident qu'il devait être sous les ordres du commandant de la flotte du Pacifique, le Commodore Eric Lerhe (COMCANFLTPAC). Par contre, l'IMF Cape Breton n'aurait certainement pas la capacité de mettre un groupe de quatre navires en état de haute préparation au cours des quelques mois restants avant le déploiement, d'autant plus qu'une frégate d'Esquimalt était déjà sur les lieux.

Il a donc décidé de réduire la composition du groupe à un navire de chaque classe, le destroyer *Algonquin*, la frégate *Ottawa* et le pétrolier *Protecteur*. La disponibilité des détachements aériens était également une considération critique, car l'*Algonquin* pouvait accueillir deux hélicoptères et le *Protecteur*, trois. Ce nombre pouvait être réduit à deux et le destroyer n'avait pas véritablement besoin d'un hélicoptère.

De plus, les problèmes de capacité des IMF et de disponibilité des hélicoptères rendaient préférable d'envoyer les navires dès qu'ils étaient prêts, plutôt qu'en un groupe opérationnel constitué, comme le préfère la Marine. Le fait est qu'il n'a pas été possible de préparer le destroyer et le pétrolier à temps pour relever leurs homologues au bout de six mois et que la frégate *Ottawa*, dont le niveau de préparation était déjà très avancé, a pu être déployée assez tôt pour servir temporairement de navire de commandement. L'indisponibilité des deux autres classes de navires a également dicté la seule option possible pour la rotation 2 à l'automne 2002 : au mieux dépêcher deux frégates de la côte Est. Et la possibilité de n'en envoyer qu'une seule a été sérieusement discutée. Au-delà de cette décision, malgré toutes les bonnes intentions de la Marine, le concept du groupe opérationnel canadien manquait terriblement de profondeur et il n'y aurait pas de navire de commandement DDG-280 après le départ de l'*Algonquin*, à moins de renvoyer l'*Iroquois* moins de six mois après son retour. Par ailleurs, l'envoi d'un autre pétrolier était hautement hypothétique (fin 2003, au mieux) et, enfin, un nombre croissant de navires devraient opérer sans hélicoptère.

La Marine a été hantée pendant tout le reste de l'opération *Apollo* par la question de l'emploi d'une frégate comme navire amiral pour le commandant du groupe opérationnel. Les commandants de la Marine américaine à NAVCENT étaient ravis de voir un officier canadien prendre la responsabilité du groupe multinational de protection des forces amphibies, particulièrement lorsque le groupe s'est vu confier des missions d'interception de fugitifs des Talibans et d'Al-Qaïda et des missions d'interdiction maritime des Nations Unies. Avec l'élargissement de la Coalition à d'autres marines, le commandant canadien a vu ses responsabilités élargies.

Les membres de la Coalition ont mis en commun leurs ressources logistiques. Pendant que le Preserver assurait le ravitaillement des navires dans le golfe Persique, le reste du groupe opérationnel canadien devait s'approvisionner auprès des navires présents dans leur zone d'opération. Sur cette photo, le Charlottetown fait le plein auprès du Bataan, tandis que Whidbey Island suit en position de sécurité.

(Photo NCS Charlottetown, HSCHAD020102-060)



Le raisonnement de NAVCENT était fondé sur les notions de compétence professionnelle et de confiance précédemment mentionnées. Une considération importante était la compatibilité des communications, qui étaient mieux établies avec les Canadiens qu'avec les autres navires alliés, principalement à cause des sévères limitations NOFORN (pas d'étrangers) imposées par le Congrès des États-Unis pour les renseignements classifiés, les équipements et les codes. Le Canada, étant déjà partenaire des États-Unis dans la défense de l'Amérique du Nord, faisait pour ainsi dire partie de la famille. Ces questions de compatibilité ont tourné au cercle vicieux du fait que la Marine américaine voulait conserver la responsabilité et la projection des forces à un niveau plus élevé que leurs alliés (généralement pour des

raisons de politique, mais aussi parce que les alliés n'avaient pas les équipements en questions) et le Canada est progressivement devenu une « passerelle de communication » extrêmement utile entre les Américains et les autres alliés engagés dans les opérations de surveillance et d'interdiction.¹⁸ Le rôle de navire de commandement nécessitait la bonne combinaison d'équipements et de personnel expérimenté dans la conduite d'une flotte. Bien que l'équipement informatique et de communication des frégates soit à peu près l'équivalent de celui des destroyers (et les différences pouvaient être comblées avec l'aide de l'IMF), le principal défi était de trouver des couchettes et des bureaux pour les 30 à 40 personnes supplémentaires de l'état-major du commodore.

Certains abordages sont plus intéressants que d'autres. Le navire précédent était chargé de 130 tonnes d'oignons, ce bouterre transporte un troupeau de moutons.

(Photo Forces canadiennes, PKTMP142)



¹⁸ Captain (USN) Phil Wisecup et Lieutenant (USN) Tom Williams, « Enduring Freedom: Making Coalition Naval Warfare Work, » US Naval Institute Proceedings, (septembre 2002), pages 52-55.



*La frégate Ottawa appareille du port d'Esquimalt pour se rendre à bonne vitesse dans sa zone d'opérations en mer d'Oman.
(Services d'imagerie BFC Esquimalt, photo du Cplc Pierre Vaudry, ETC02-0054-06)*

Les destroyers avaient été aménagés à cet effet vers le milieu des années 80, mais, devant l'escalade des coûts du programme des frégates (même au niveau de la conception), il avait été décidé de renoncer à cet aménagement sur les frégates. En fait, personne n'avait prévu une situation dans laquelle les destroyers de commandement ne seraient pas disponibles. Une autre formule possible était d'embarquer l'état-major à bord d'un navire américain pour exercer le commandement avec l'équipement de la Marine américaine, comme les officiers australiens l'ont fait pour la conduite des opérations MIO dans le nord du golfe Persique.¹⁹ Au Canada, demander une telle hospitalité aurait risqué de heurter des sensibilités politiques.

En vue de la relève de l'*Iroquois*, fixée au 1er avril, la frégate *Ottawa* a quitté Esquimalt le 17 février 2002 avec un équipage très réduit après le débarquement de tout le personnel non essentiel et en formation. Malgré cela, le commandant en second, le Capitaine de corvette Dave Steele se souvient : « nous avons installé des couchettes supplémentaires dans les zones communes des postes d'équipage et quelques personnes dormaient dans la soute d'entreposage n° 2... Un jour nous avons compté jusqu'à 258 personnes à bord, il y avait des couchettes partout. ».

¹⁹ Commodore (RAN) James Goldrick, « In Command in the Gulf, » US Naval Institute Proceedings, (décembre 2002), pages 38-41.

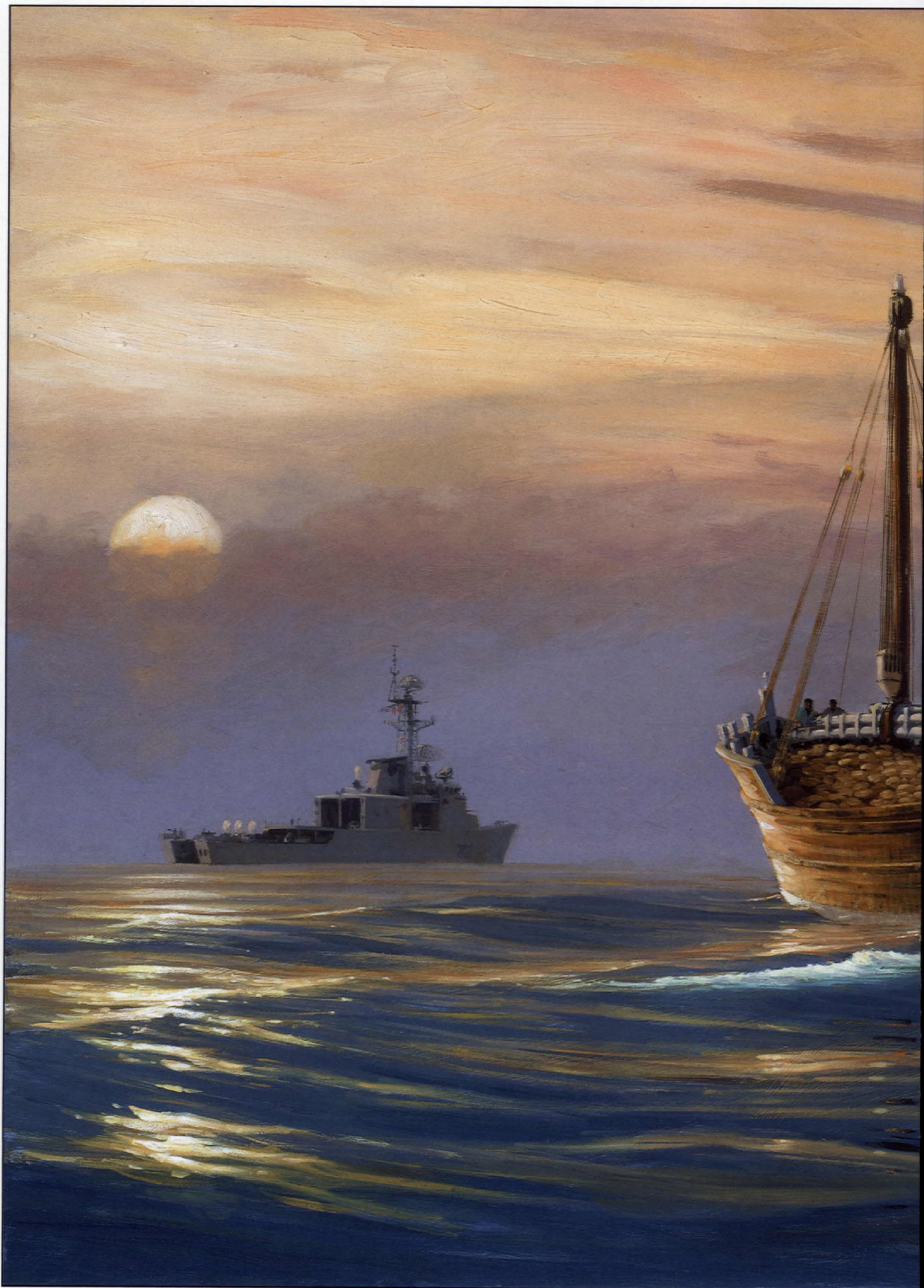
Malgré le manque de confort, il fallait « faire avec » et, comme on pouvait le prévoir, la défaite du régime des Talibans et l'effondrement d'Al-Qaïda en Afghanistan n'a pas marqué la fin de la guerre au terrorisme. Ce n'était même que la « fin du début » et lorsque les opérations se sont orientées vers la prochaine phase de cette guerre, la Marine canadienne a dû s'installer pour la durée.



Le groupe opérationnel canadien en mer d'Oman, le 1er février 2002 : le destroyer Iroquois mène le train, suivi du ravitailleur Preserver, flanqué des frégates Toronto et Charlottetown. (Photo Forces canadiennes)



Une poignée de main symbolique entre le Commodore Drew Robertson (à gauche) et le Commodore Eric Lerhe marque le changement de commandement du groupe, le 1er avril 2002, sur le pont d'envol du NCSM Iroquois. Derrière eux, les commandants des navires : (à partir de la gauche) Capv Cal Moffard (Iroquois), Capf J.B. McCarthy (Preserver), Capf Ian Paterson (Toronto) et Capf Paul Hendry (Ottawa), et le Capf Don Shubaly, chef d'état-major du groupe opérationnel. À l'arrière-plan, la frégate Ottawa qui va devenir le navire de commandement temporaire du Commodore Lerhe de commandement. (Photo Forces canadiennes, 796H8193)







IV. « TOUT LE MONDE SE RAPPORTE À CHARLIE ZULU » OPÉRATIONS (II), MAI À DÉCEMBRE 2002

Page précédente : Abordage à l'aube, par John Horton



Au cours du mois précédant l'arrivée de l'Algonquin sur le théâtre et le transfert de son pavillon de l'Ottawa à des quartiers plus vastes, le 3 mai, le Commodore Lerhe a eu le temps de faire progresser les opérations établies au cours de la Rotation 0 et de faire sa marque sur les activités courantes.

George Thomas de la Première nation d'Esquimalt, accompagne au tambour l'appareillage du destroyer Algonquin pour la mer d'Oman, le 23 mars 2002. (Photo NCSM Algonquin par le Cpl Charles Barber, ETD02-0081-07)



De son siège, le Commodore Eric Lerhe peut surveiller le développement de la situation tactique dans la salle des opérations de son navire de commandement l'Algonquin.

(Photo NCSM Algonquin par le Cpl Charles Barber, AP2002-E015-55a)

À ce moment, les responsabilités canadiennes couvraient les zones critiques du golfe d'Oman, du détroit d'Hormuz et du sud du golfe Persique (rebaptisé golfe d'Arabie par les Américains, à la fois pour ménager les sensibilités saoudiennes, mais aussi pour créer un sigle prononçable, SAG pour Southern Arabian Gulf²⁰). Pour faciliter les communications, le secteur assigné au CTG 50.4 était CZ ou « Charlie Zulu ». Au cours de l'hiver 2001-2002, d'autres pays ont rejoint la Coalition (comme la France, l'Allemagne, la Grèce, l'Italie, le Japon, les Pays-Bas et l'Espagne) et ont dépêché des navires sur le théâtre des opérations. Ainsi, un groupe opérationnel des pays d'Europe occidentale a entrepris de patrouiller les eaux de la Corne de l'Afrique à partir du port de Djibouti, une ex-colonie française. La plupart des nations voulaient cependant maintenir une certaine présence dans la mer d'Oman et, à par quelques éléments intégrés au Groupe opérationnel 50.4 sous commandement canadien, la majorité des navires européens opéraient indépendamment.

Malgré l'immensité de la mer d'Oman, l'espace disponible pour des opérations navales modernes créait des risques de frictions et il a fallu internationaliser la situation, autant du point de vue de l'efficacité opérationnelle que pour la simple sécurité. C'est le Commodore Lerhe qui a pris l'initiative en invitant les autres commandants de la Coalition à bord de son navire amiral et en leur rendant visite. Il a ainsi pu établir une certaine coordination et des procédures de division de l'espace aérien. À la mi-juin, le Commodore Lerhe signalait « j'ai les choses bien en mains dans le secteur SAG/SOH/GOO et j'exerce une autorité de fait sur les commandants des secteurs nationaux. Les navires de la Coalition qui avaient l'habitude de traverser la zone librement pour entrer et sortir du Golfe signalent désormais leur arrivée à Charlie Zulu pour s'intégrer au plan de communication et d'échange de données, et se voient affecter des tâches particulières. Tout le monde se rapporte à Charlie Zulu. »

« Tout le monde se rapporte à Charlie Zulu » : une frégate britannique en route pour rejoindre les forces de la Marine Royale Britannique dans le nord du golfe Persique. (NCSM Charlottetown [2811])



²⁰ D'une manière similaire, les autres parties du Golfe étaient désignées par les codes NAG (Northern Arabian Gulf) et CAG (Central Arabian Gulf). Ce récit reprend l'appellation géographique courante de « Golfe Persique » car nous n'avons pas à tenir compte des mêmes susceptibilités politiques.

En visite sur les navires de sa formation en mer d'Oman, le commandant des Forces maritimes du Pacifique, le Contre-amiral Jamie Fraser discute avec les membres de l'équipe d'arraisonnement de l'Ottawa.

(Photo NCSM Ottawa par le Cpl Charles Barber, AP2002-E020-44a)



À ce moment également, la participation des Forces canadiennes était à son apogée. Le 28 décembre 2001, alors qu'on discutait encore d'un éventuel déploiement des troupes canadiennes à Kandahar, le gouvernement annonçait que deux détachements aériens allaient être envoyés dans la région, un d'avions de patrouille à long rayon d'action (Aurora) et un autre d'avions de transport tactique (Hercules). Le déploiement tardif de ces moyens aériens était dû à l'impossibilité de trouver une base d'opérations et, même après leur mise en place, le pays hôte préférait ne pas être identifié. La base canadienne, connue sous le nom de Camp Mirage, était située « quelque part sur la péninsule d'Arabie ». Chaque détachement comprenait deux avions et l'histoire des Aurora est décrite plus en détail dans le chapitre VII, « Ils ont aussi servi! ». Les Aurora, bien qu'appartenant à la Force aérienne, sont un élément vital pour la surveillance et l'intervention dans les eaux canadiennes, et leurs opérations quotidiennes sont gérées par des formations de la Marine sur chaque Côte. Ainsi, en mer d'Oman comme au Canada, les Aurora font partie intégrante des opérations maritimes, à la manière des détachements d'hélicoptères Sea King.

Dès leur arrivée sur le théâtre, les Aurora ont été affectés par NAVCENT à la CTF 57 pour coordination avec les autres ressources maritimes (comprenant des avions américains, britanniques, français, néerlandais, espagnols et allemands).

Sous l'indicateur rafraîchissant de Polar Bear, la première mission Aurora se déroulait le 5 janvier 2002, à peine une semaine après leur affectation. Au début, les Aurora surveillaient le Golfe au profit d'autres opérations de la Coalition, mais au printemps ils étaient engagés plus régulièrement dans des tâches opérationnelles au-dessus du golfe d'Oman, au bénéfice du CTG 50.4. Compte tenu de la portée limitée de leur radar et de leur équipement d'imagerie thermique (FLIR) vieillissants, les avions étaient limités aux opérations de jour, mais compensaient largement ce handicap par une exceptionnelle disponibilité. Leur importance apparut clairement plus tard au cours du printemps, lorsque les autres membres de la Coalition commencèrent à réduire leurs contributions à l'opération *Enduring Freedom*. À peu près simultanément, la plupart des navires restants commencèrent à éprouver des problèmes avec leurs hélicoptères (dans le cas des navires canadiens, l'*Algonquin* a dû se résoudre à se passer de son Sea King, tandis que celui de l'Ottawa connaissait ennui après ennui, même après avoir été échangé pour celui du Vancouver qui rentrait au pays²¹). De l'avis du Commodore Lerhe, « nos deux avions [Aurora] sont devenus particulièrement précieux avec la diminution du nombre de navires et d'hélicoptères embarqués ». Les circonstances devaient démontrer l'exceptionnelle efficacité opérationnelle de la combinaison des navires et des avions de patrouille maritime du Canada.

21 Le Sea King du Vancouver avait subi une révision à bord du *Preserver*. Voir également l'article de Dean Beeby, « Breakdowns idle Sea King in Persian Gulf » (Des ennuis immobilisent les Sea King dans le golfe Persique) *National Post*, 16 décembre 2002.

Un CP-140 Aurora en patrouille. (Photo, John McQuarrie)







La frégate canadienne St. John's (tout à gauche) en compagnie du navire ravitailleur USS Seattle et du porte-avions John F. Kennedy. (Photo Forces canadiennes du Cplc Michel Durand, HS2002-10188-061)

Selon les services de renseignement, les fugitifs ne pouvaient plus s'échapper par les côtes pakistantaises et, s'il restait des membres d'Al-Qaïda ou des Talibans en fuite de l'Afghanistan, ils préféreraient se diriger vers l'Ouest à travers l'Iran pour traverser le détroit d'Hormuz et le golfe d'Oman. C'est l'une des raisons pour lesquelles le Canada s'est vu confier ce secteur. L'expansion des opérations d'interception dans le golfe d'Oman s'est traduite par une collaboration plus étroite avec les opérations d'interdiction maritime. Il en résultait l'une des principales difficultés de la tâche du groupe canadien et de son commandant au cours de l'opération *Apollo* : la question iranienne. La Coalition soupçonnait naturellement la politique de ce pays d'être largement basée sur le comportement erratique des Gardiens de la Révolution. Le problème était d'autant plus complexe que les forces régulières navales et aériennes de l'Iran, dont la conduite était très professionnelle et surveillaient de près les opérations de la Coalition à la limite de leurs eaux territoriales. Le Capitaine de frégate Harry Harsch, commandant du *Frederickton*, a parfaitement résumé la situation pour les Canadiens : « Que penserions-nous si un groupe opérationnel de navires musulmans venait s'installer brusquement sur les Grands Bancs pour régler un conflit de pêches au large de Saint-Pierre et Miquelon? ».

En plus du fait que les navires prenaient des mesures purement défensives tout en exerçant leur droit de passage dans le détroit d'Hormuz, les Canadiens ont pris bien soin de ne pas donner l'impression de violer les eaux territoriales iraniennes.

Il aurait fallu être naïf pour penser que les dirigeants d'Al-Qaïda n'allaient pas exploiter cette retenue des forces occidentales. En tout cas, Saddam Hussein n'a pas manqué l'occasion. Les efforts des MIO pour bloquer la contrebande de pétrole ont été constamment contrariés par des « forceurs de blocus » en naviguant sur toute la longueur du Golfe dans les eaux territoriales iraniennes (au cours des années 90, les ressources limitées de la Coalition obligeaient à concentrer les efforts sur la partie nord du Golfe, sans se préoccuper du sud). Les contrebandiers étaient également habiles à exploiter un autre point faible du blocus de la Coalition – l'impossibilité de patrouiller en permanence les eaux internationales du détroit d'Hormuz – pour se faufiler dans les eaux du sultanat d'Oman et se perdre dans la confusion du Parking. Le déclenchement de l'opération *Enduring Freedom* a redonné du tonus aux missions MIO avec l'arrivée d'un grand nombre de navires opérant au sud du golfe Persique et du golfe d'Oman, tandis que les missions d'interception de fugitifs, consistant à héler les navires suspects, permettaient

Selon la procédure standard, le commandant du navire explique personnellement à l'équipe d'abordage son interprétation des règles d'engagement en vigueur et précise ce qu'il attend d'une situation particulière. On voit ici le Capv Gary Paulson de l'Algonquin donnant ses instructions à l'équipe pour une mission à l'aube.

(Photo NCSM Algonquin par le Cpl Charles Barber, AP2002-E027-16a)



d'obtenir des informations complémentaires et utiles pour détecter les navires enfreignant l'embargo (voir la description des hélages dans le chapitre V, « Juste un autre jour en mer »).

Ces divers facteurs se sont combinés lors d'un incident à la mi-avril 2002 qui aurait pu facilement dégénérer, dans lequel le NCSM Ottawa a été impliqué, peu de temps après son arrivée sur le théâtre. Tout a commencé par un renseignement du NAVCENT à l'effet qu'un pétrolier suspect tentait d'échapper aux missions MIO dans le nord du Golfe en naviguant le long de la côte iranienne. L'Ottawa a été rapidement chargé de localiser et d'inspecter le navire portant le nom de M/V *Roaa*. Opérant dans la zone du golfe d'Oman connue sous le nom de l'« Aileron de requin » à cause de sa forme triangulaire au sud du détroit d'Hormuz, l'Ottawa continuait à héler les navires entrant et sortant du golfe Persique. Ces opérations de contrôle se déroulaient sans succès jusqu'à ce qu'un Aurora signale la présence du *Roaa* dans le Parking, à quelque 40 milles au sud-ouest. Le contrebandier avait incontestablement réussi son pari d'utiliser les eaux territoriales de l'Iran, d'Oman et des Émirats Arabes Unis pour éviter d'être détecté par la Coalition. Le plan de jeu était maintenant pour l'Ottawa de maintenir le contact avec le *Roaa* sans se faire repérer, jusqu'à ce que le capitaine se sente assez en confiance pour risquer le passage vers la haute mer où l'abordage pourrait se faire.

Pendant près de trois jours, brées du Parking pour compliquer la tâche des opérateurs de radar au milieu de 150 autres navires. Par une coordination précise des rapports visuels de l'*Aurora*, complétés la nuit par l'utilisation du système d'imagerie infrarouge du *Sea King* (arrimé sur le pont d'envol) et tout en restant hors de portée visuelle pendant le jour, l'Ottawa a réussi à maintenir le contact jusqu'en fin de soirée le 18 avril. C'est le moment qu'avait choisi le *Roaa* pour revenir en eaux internationales, ayant apparemment vendu tout son pétrole et cherchant à regagner le Golfe et l'Irak. La poursuite de nuit s'est terminée par un abordage spectaculaire, l'Ottawa fonçant à 30 nœuds pour prendre l'équipage par surprise avant qu'ils aient pu rendre l'abordage impossible en obturant les hublots et les panneaux. (Voir l'encadré « Genèse d'un arraisonnement ».) Dans un élan rappelant l'époque des pirates, l'équipage de prise de l'Ottawa a pris possession du *Roaa*, selon les normes, dans les eaux internationales, et l'a dirigé vers une zone de détention de la Coalition située dans le sud du golfe Persique. Tout au long de la nuit, l'équipe d'abordage est restée très vigilante pour éviter que les membres de l'équipage du pétrolier ne détruisent des preuves ou tentent de saborder le navire. Le lendemain, le *Roaa* était remis aux autorités compétentes pour une investigation plus poussée et le début d'un long processus juridique. Leur travail accompli, les marins canadiens sont revenus à leur navire, satisfaits d'avoir démontré leur rapidité d'intervention et d'avoir accumulé des preuves qui permettraient could offer links leading "to the capture of bigger foe." ²³

²³ « Genèse d'un arraisonnement », <http://www.dnd.ca/eng/index.html>, consulté le 25 juillet 2002. Voir également les courriels adressés par Steele et Souchereau à l'auteur, les 26 et 27 juin 2003.

Genèse d'un arraisonnement

Dès que le *Roaa* eut franchi la ligne des eaux internationales, l'*Ottawa* prit son poste à bâbord pour lui couper la retraite et, en pleine nuit, l'équipe d'abordage du NCSM *Ottawa* monta dans le pneumatique à coque rigide.

« L'*Ottawa* fonçait à 30 nœuds, se souvient le capitaine d'armes du pneumatique, le Matelot de 1re classe Patrick Moulden. Puis ils ont illuminé le *Roaa* avec le projecteur haute intensité au xénon du navire. Les gars sur le pont du *Roaa* ont dû être éblouis. »

Après que le commandant de l'*Ottawa*, le Capitaine de frégate Paul Hendry, eut annoncé son intention de monter à bord du *Roaa*, l'équipe d'abordage discrètement escalada la muraille du navire. Avant que l'équipage du *Roaa* n'ait pu réagir, le pont et la salle des machines étaient investis, et les gars avaient pris le contrôle du navire.

« Nous étions en alerte à deux minutes depuis 5 h 45, précise l'un des membres de l'équipe d'abordage, le Matelot-chef Bob Sackett. Le navire était aux postes d'abordage à environ 22 h. » Quand on lui a demandé ce qu'il avait ressenti à être le premier à grimper l'échelle, le Matelot de 1re classe Chet Home a répondu qu'il n'avait pas été réellement inquiet. « Nous sommes prêts à toute éventualité. Nous faisons confiance à nos coéquipiers et, si on ne nous voit pas venir, on ne risque pas de servir de cible. »

« Sur le coup, l'équipage a été vraiment effrayé, mais ils se sont un peu détendus quand ils ont compris que nous ne leur voulions pas de mal. »

Le contrôle a été établi avant que l'équipage du *Roaa* n'ait pu fixer les dispositifs anti-arraisonnement à chaque porte, hublot et écoutille : des plaques d'acier prêtes à être soudées à la moindre menace. Notre formation et un brin de créativité ont porté fruit. Ça a été un abordage d'anthologie.

Et c'était là notre mission.

L'*Ottawa* a ensuite escorté le *Roaa* jusqu'à la zone de détention, sous le commandement temporaire du Lieutenant de vaisseau Peter Sproule et la protection de l'équipe d'abordage.

« Quelle expérience! Ça nous a changé du train-train de la salle des opérations », a dit le Lieutenant de vaisseau Sproule, qui a reçu l'indicatif « Hornblower » - tirée des livres de C.S. Forester sur un marin de la RN qui a fait carrière pendant les guerres napoléoniennes. Le *Roaa* était d'une saleté repoussante, mais heureusement je n'ai eu qu'à veiller sur la passerelle et non à fouiller dans les cuisines et les poulaines. Huit heures m'ont bien suffi! »

Source : <http://www.dnd.ca/eng/index.html>, consulté le 25 juillet 2002, 08:03

24 PBS *Frontline*, « In Search of Al-Qaeda » (À la poursuite d'Al-Qaïda), diffusé le 21 novembre 2002. Accessible par le site <http://www.pbs.org/wgbh/pages/frontline/shows/search/view/> (voir la partie 5, « De Karachi au golfe d'Oman »).

Alors que le plus gros poisson, Oussama ben Laden, restait insaisissable, les Canadiens resserraient l'étau autour de leurs proies. Le 14 juillet, l'Algonquin a détecté deux présumés membres d'Al-Qaïda dans un groupe de migrants économiques qui traversaient le golfe d'Oman à bord de trois « go-fast » (hors-bord filant à plus de 40 nœuds), et l'incident est un autre exemple de bonne collaboration au sein de la Coalition. C'est *Polar Bear*, l'Aurora canadien qui a le premier détecté les trois petits bateaux au cours d'une mission de routine et la frégate française *Guépratte* qui a effectué l'interception pour une enquête initiale. Comme les règles d'engagement canadiennes étaient plus souples, l'équipe d'abordage de l'*Algonquin* a pris la relève pour un interrogatoire plus poussé, comportant la prise de photos numériques transmises immédiatement par voie électronique au NAVCENT. À la mi-journée, il faisait si chaud (humidex dépassant 50 °C) que les navires ont reçu la permission de poursuivre leur route en l'absence d'indices suspects évidents. Cependant, quelques heures plus tard, NAVCENT avait déterminé que deux des passagers afghans étaient suspects et devaient être détenus. Comme la nuit était tombée, c'est un P-3 Orion de la Marine royale néerlandaise (version améliorée du même avion de base que l'Aurora) qui a repéré les bateaux et l'hélicoptère du *Guépratte* qui est intervenu pour les immobiliser jusqu'à l'arrivée de l'*Algonquin*. Les deux suspects ont été interpellés sans incident, détenus à bord de l'*Algonquin* et transférés le lendemain sur le porte-avions *John F. Kennedy*. Quelques jours plus tard, une opération similaire rapportait une autre paire de suspects. L'opération a été diffusée dans le documentaire *Frontline* de la chaîne américaine PBS, sous le titre de « In Search of Al-Qaeda ». ²⁴



Un suspect d'Al-Qaïda est escorté sur le pont d'envol de l'Algonquin vers une cellule temporaire. (Photo NCSM Algonquin par le Cpl Charles Barber, AP2002-E022-53a)

En plus des considérations opérationnelles, faire le tri sur de petits bateaux bondés, contenant jusqu'à une centaine de personnes, posait des problèmes humanitaires et juridiques, dont la barrière de la langue. La plupart des occupants étaient des migrants économiques simplement à la recherche d'une vie meilleure et quelques-uns seulement possédaient des rudiments d'anglais. L'emploi d'interprètes urdu (Pakistan) et farsi (Iran) a permis de les tranquilliser et de recueillir des renseignements utiles. Les forces régulières de la Marine ne possèdent que très peu de personnes capables de parler ces langues, mais la Réserve qui est en prise avec la plupart des communautés ethniques du Canada a constamment fourni un nombre suffisant d'interprètes, qui se sont portés volontaires pour le service (en de rares occasions, faute de ressources canadiennes, les navires ont dû embarquer des linguistes de la marine américaine).



En juillet 2002, l'équipe d'arraisonnement de l'Algonquin inspecte un groupe de trois hors-bord transportant des réfugiés économiques et probablement des leaders d'Al-Qaïda ou des Talibans fuyant l'Afghanistan. (Photo NCSM Algonquin par le Cpl Charles Barber, AP2002-E022-46a)

Une autre difficulté était la chaleur et l'humidité étouffantes, qui rendaient très pénible le filtrage des migrants pendant plusieurs heures. Pour d'apaiser l'anxiété, les Canadiens utilisaient une chaloupe pour transférer les preuves et ramener de l'eau et de la nourriture. Par ailleurs, la notion même de preuves était assez variable entre les partenaires de la Coalition. La débâcle entourant la capture de suspects d'Al-Qaïda par les forces spéciales canadiennes de la Force opérationnelle interarmées (FOI 2) en Afghanistan a bien démontré à quel point le processus pouvait être délicat. À la différence des forces terrestres, le Commodore Lerhe a à plus d'une occasion refusé de garder une personne pour interrogation parce qu'il n'avait pas confiance dans le renseignement sur lequel la demande de détention était basée. De ce point de vue, le rôle fort du Canada a été un facteur déterminant dans la décision de NAVCENT de laisser les Canadiens définir les critères juridiques applicables aux opérations d'interception de fugitifs.



Les équipages canadiens oubliaient souvent leur rôle de policiers pour faire oeuvre de bons Samaritains, fournissant des provisions à des navigateurs en difficulté. On voit ici le Mat1 Abdul Abdi de l'Iroquois donnant du carburant à un bateau de pêche à la dérive dans le golfe d'Aden (novembre 2001).

(Photo NCSM Iroquois du Cplc Brian Walsh, ISD01-9671)



Les abordages de gros navires se poursuivaient sans relâche. L'équipe du Montréal est ici en train d'inspecter un boutre. (Photo NCSM Montréal par le Cpl Paz Quillé, BP_336_2002_026-03)



L'équipe du Winnipeg aborde un porte-conteneurs. Pendant la majeure partie de l'opération Apollo, les navires canadiens ont effectué une moyenne de deux arraisonnements par jour. (Photo NCSM Montréal par le Cpl Paz Quillé, HS025081d20)

Finalement, il y avait toujours le problème des conditions physiques de détention des suspects. Comme le dit le Capitaine de corvette Doug Young, second de l'*Algonquin*, « c'était la première fois depuis la guerre de Corée que la Marine canadienne avait sur les bras un problème de prisonniers de guerre ». Sur le plan juridique, il ne s'agissait pas vraiment de prisonniers de guerre, car Al-Qaïda n'était pas une force militaire régulière et le Canada ne reconnaissait pas le gouvernement des Talibans. Malgré cela, la Marine canadienne a estimé que, même si elle n'avait pas à respecter la lettre de la Convention de Genève, elle entendait du moins en respecter l'esprit. Bien qu'occasionnellement attachés et les yeux bandés (pour des raisons de sécurité), les détenus bénéficiaient des mêmes conditions de garde en milieu fermé, à la fois strictes et humanitaires, que tout citoyen canadien mis en détention.

À la fin de l'été 2002, et de sa période d'affectation comme commandant des opérations multinationales, le Commodore Lerhe était légitimement fier de l'évaluation de NAVCENT, à l'effet que le Groupe opérationnel 50.4 avait détecté et intercepté la quasi-totalité des mouvements de migrants illégaux dans le golfe d'Oman. « Nous avons fermé les routes maritimes d'évasion les plus évidentes aux membres d'Al-Qaïda et aux Talibans, et l'effet dissuasif semble avoir bien fonctionné. » C'est le 4 septembre 2002, une semaine avant le premier anniversaire des attentats du World Trade Center qui avait déclenché le processus d'intervention dans la mer d'Oman, que le Commodore Lerhe a remis ses pouvoirs à son successeur, le Commodore Dan Murphy.

Le Mat1 Tara Watts notant les noms des membres de l'équipage d'un boutre.

(Photo NCSM Montréal du Cplc Brian Walsh, IS2002-1615)



À première vue, le commandement de Murphy s'annonçait un peu plus calme que celui de son prédécesseur. La plupart des autres partenaires de la Coalition avaient réduit leur participation au cours du printemps, alors qu'à la fin de l'été la Marine canadienne atteignait les limites de la soutenabilité. De plus, Lerhe était rentré avec son destroyer amiral et Murphy a dû hisser sa marque sur le NCSM *St John's*, une frégate qui n'avait pas été configurée pour le rôle de commandement (en fait, même l'arrivée du Montréal, qui l'avait été, un mois plus tard, le 5 octobre, n'a pas fait une grande différence). Pourtant, la nomination de Murphy était importante. En effet, la Marine avait littéralement épuisé tous ses commandores et Murphy avait dû être promu temporairement « pour la durée de sa nomination » alors qu'il était jusqu'ici capitaine de vaisseau. Il figurait sur la liste de promotion pour 2002, et son grade de commandore lui fut confirmé le 5 novembre. Par ailleurs, la composition du groupe opérationnel devait connaître une réduction importante le 21 octobre avec le départ non remplacé du *Protecteur*. Depuis son arrivée, le 7 juillet, le pétrolier de la côte Ouest avait bien gagné son surnom de « pétrolier de combat » car c'était le seul navire ravitailleur de la Coalition à traverser régulièrement le golfe d'Oman pour se rendre dans le golfe Persique. Avec son départ, le CTG 50.4 perdait sa capacité de ravitaillement et les navires devaient compter sur des ravitaillements en mer occasionnels, mais le plus souvent il leur faudrait abandonner leur poste pour aller se ravitailler dans

Le Mat 1 Ashley Cox remonte l'échelle après avoir inspecté les fonds de la salle des machines d'un cargo.

(Photo NCSM Montréal par le Cpl Paz Quillé, BP_336_2002_012-10)



un port. Pour comble de malheur, le *Protecteur* repartait avec ses deux Sea King et les ateliers de maintenance de son grand hangar, une sérieuse perte.



Deux « go-fasts » filant à travers le détroit d'Hormuz.
(Photo NCSM Charlottetown)



Lors de ses allers et retours dans le golfe Persique, le Protecteur était attendu avec impatience par les navires de la Coalition. Le 25 août, une bannière est déployée pour annoncer au USS Hopper qu'il est le 50e « client » du pétrolier canadien au cours de son déploiement.

(Photo NCSM Algonquin par le Cpl Charles Barber, AP2002-E028-64a)

Ce n'est qu'une semaine qu'après la prise de commandement de Murphy qu'un premier événement signalait que le théâtre de l'Asie du Sud-ouest n'allait pas tomber dans la routine. Le 12 septembre, le président George W. Bush s'adressant à l'assemblée générale des Nations Unies, déclarait que « sa plus grande peur était que les terroristes trouvent un raccourci vers leurs buts insensés sous la forme d'un régime hors-la-loi leur fournissant les technologies nécessaires à la production d'armes de destruction massive ». Il mettait l'organisme international au défi en affirmant qu'il existait « un pays, un régime, combinant tous ces dangers, sous leurs formes les plus virulentes et les plus mortelles, exactement le type de menace d'agression que les Nations Unies ont été créées pour prévenir »²⁵. Dépeindre ainsi l'Irak de Saddam Hussein a eu pour effet immédiat de ranimer l'activité dans le secteur du CTG 50.4.

Tout au long de l'automne et jusqu'à la nouvelle année 2003, le Conseil de Sécurité a débattu de nouvelles résolutions contre l'Irak et les Américains ont commencé à masser des forces importantes dans la région pour exercer des pressions contre le régime. Comme la plus grande partie de ce matériel devait transiter par le détroit d'Hormuz, le Commodore Murphy a vu le trafic augmenter sensiblement dans son secteur.

²⁵ « Remarks by the President in Address to the United Nations General Assembly (Discours du président des États-Unis devant l'Assemblée générale des Nations Unies), 12 septembre 2002, au site <http://www.whitehouse.gov/news/releases/2002/09/20020912-1.html>, consulté le 7 juillet 2003.



À quai dans un port du Golfe, l'équipage du Protecteur célèbre le 33e anniversaire de la mise en service du navire (fin août 2002). Divers navires de la Coalition sont visibles en arrière-plan (principalement USN).

(DGPA/Caméra de combat par le Cpl Charles Barber, AP2002-E029-23a)

Le retour d'un pétrolier canadien en juillet 2002 a été apprécié des navires déployés en mer d'Oman.

Sur cette photo, le St. John's (à droite) vient se ravitailler auprès du Protecteur.

(Photo NCSM Algonquin par le Cpl Charles Barber, AP2002-E023-47a)



Quelles que soient les autres implications de la déclaration du président américain, autant de matériel de haute valeur militaire ne pouvait qu'attirer les frappes terroristes. Et la menace est soudain devenue très crédible lorsque le 9 octobre, le pétrolier français *Limberg* était attaqué par Al-Qaïda dans l'autre goulot d'étranglement que formait le détroit de Bab el Mandeb, devant Aden²⁶. Du coup, le nombre de demandes d'escorte de la Coalition pour la traversée de Bab el Mandeb a connu une hausse rapide. À la mi-novembre, le Commodore Murphy en avait compté 100 dont environ un tiers par les navires canadiens.

Trois attentats importants d'Al-Qaïda se sont produits au cours de la Rotation 2 : l'attaque du pétrolier français *Limberg* (en dessous), l'explosion dans un night club de Bali et l'attentat contre un hôtel de Mombassa, au Kenya. Dans ces conditions, la protection des forces était une préoccupation constante du Commodore Murphy et plusieurs visites dans des ports ont été annulées à cause de cette menace.

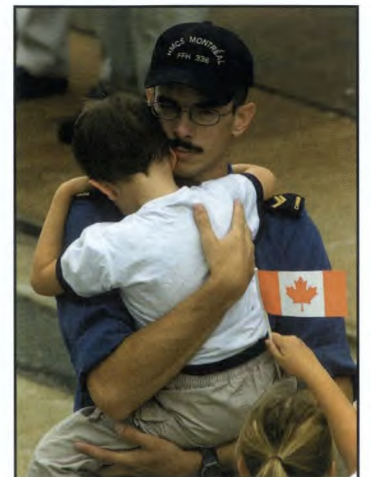
(Photo British Broadcasting Corporation)



²⁶ Alan Philips, « Al-Qa'eda behind attack on oil tanker » (Al-Qaïda derrière l'attaque d'un pétrolier), *Daily Telegraph* de Londres, le 7 octobre 2002, <http://www.news.telegraph.co.uk/news/main.jhtml?xml=/news/2002/10/07/wyem07.xml>, consulté le 26 juin 2003.

Malgré le réconfort que procuraient ces escortes rapprochées pour les capitaines de navires marchands, avec seulement 3 des 6 frégates sous son commandement, le Commodore Murphy a rapidement vu ses ressources étirées à la limite. Une solution imaginative a rapidement été trouvée avec l'emploi des hélicoptères embarqués et les avions de patrouille maritime du CTG 50.7 dans ce rôle tactique, le *Polar Bear* continuant d'accomplir ses missions avec la régularité d'une horloge. Les divers aéronefs étaient chargés de survoler le détroit d'Hormuz à des heures coïncidant avec le passage des navires militaires de la Coalition, pour compléter les efforts des frégates qui gardaient les approches ouest (golfe Persique) et sud (golfe d'Oman) du détroit d'Hormuz, prêtes à intervenir au moindre problème.

Une nouvelle rotation en mer d'Oman. Touchants adieux des membres de la famille à l'équipage du NCSM Montréal qui quittait Halifax, le 9 septembre 2002, deux jours avant l'anniversaire des attentats de New York. À la même date, le président Bush demandait aux Nations Unies un mandat pour augmenter la pression sur l'Irak (Photo NCSM Montréal par le Cpl Paz Quillé, HS025001d07)



Il a également été décidé d'employer les réservistes de l'état-major du groupe en qualité de contrôleurs de la navigation commerciale (NCS), afin d'entreprendre une analyse à long terme des schémas de circulation du trafic maritime régional, ce qui a permis d'identifier rapidement toute anomalie et de réagir en conséquence. Aux quelques rares occasions où le Commodore Murphy avait des ressources supplémentaires à sa disposition, il a pu mettre fin à des activités hostiles par des interventions préventives, soit en envoyant un groupe de frégates à toute vitesse vers la zone de l'Aileron de requin, au sud du détroit d'Hormuz. Plus rarement, il a pu s'éloigner un peu (comme le Commodore Lerhe avant lui) pour revisiter la côte est de la mer d'Oman avec un groupe d'action de surface baptisé « SAG Karachi ».

Ces incursions audacieuses avaient un double but. Tout d'abord, affirmer la présence de la Coalition dans la région pour dissuader les dirigeants d'Al-Qaïda et des Talibans de tenter de s'échapper vers la péninsule d'Arabie. Leur deuxième effet a été d'augmenter sensiblement le nombre des abordages. Au cours des quatre mois du commandement de Murphy, il y a eu deux fois plus nombre d'abordages qu'au cours des huit mois d'opérations précédents, les navires canadiens comptant pour à peu près la moitié du total de la Coalition. Certaines actions ont été fructueuses, comme l'interception par le Montréal d'un navire transportant une cargaison militaire suspecte vers l'Irak, à la fin d'octobre. Sans rencontrer de résistance de la part de l'équipage du cargo, l'équipe

d'abordage du *Montréal* a découvert cinq patrouilleurs de 24 mètres (dont trois étaient visibles sur les ponts supérieurs) pouvant avoir un usage militaire, en violation des résolutions des Nations Unies sur les livraisons d'armes.²⁷

Toute cette activité se poursuivait sur un fond de probabilité croissante de guerre contre l'Irak. À l'approche des fêtes de fin d'année, la tension a considérablement augmenté, ce qui a conduit à renforcer le groupe opérationnel canadien alors que les médias nationaux envahissaient la région du Golfe à la recherche d'un scoop. Pour la plupart, les journalistes s'alimentaient de déclarations pratiques au parfum de sensationnalisme, comme l'observation du commandant du *Winnipeg*, le Capitaine de frégate Kelly Williams, à l'effet que deux navires canadiens seraient « prêts à se joindre à une attaque américaine sur l'Irak 24 heures après en avoir reçu l'ordre » – ce délai représentant la durée de navigation des stations les plus éloignées du golfe d'Oman vers le nord du golfe Persique. Williams ne risquait pas de se tromper dans ses calculs de navigation car son navire et une grande partie de son équipage en étaient à leur deuxième séjour dans la région. Le *Winnipeg* avait quitté Esquimalt le 15 septembre, un an jour pour jour après son retour de la dernière mission de l'opération *Augmentation*, juste après les attentats terroristes de New York.

27 « Canadians intercept suspect freighter » (Des canadiens interceptent un cargo suspect), Ottawa Citizen, 1er novembre 2002.

La cabine du commandant du Montréal transformée en bureau du Commodore pour une succession de réunions avec les partenaires de la Coalition. Le Commodore Murphy est au bout de la table, à droite et en tournant de droite à gauche, on voit le Capv Paul Earnshaw (chef d'état-major du groupe opérationnel), le Capf Kelly Williams (Cmdt Winnipeg), le commandant d'un navire néerlandais, le Capf « Doc » Hatton (Cmdt Montréal) et les commandants d'un navire grec et d'un navire italien. (Photo NCSM Montréal par le Cpl Paz Quillé, HSO25120)

Une importante prise du Montréal. À l'automne 2002, le M/V Passat transportant cinq patrouilleurs de 24 mètres fut intercepté alors qu'il se dirigeait vers l'Irak en violation des résolutions de l'ONU (deux autres bateaux sont rangés dans la cale). (Photo NCSM Montréal par le Cpl Paz Quillé, HSO25054d05)





Pendant une période, le groupe n'avait plus de pétrolier canadien. Le St John's doit se ravitailler auprès d'autres navires de la Coalition. On le voit ici attendant son tour pour aller éteindre sa soif auprès du USS Seattle. (Photo NCSM St John's par le Cpl Charles Barber, AP2002-E016-41a)

Fallait-il accompagner les opérations contre l'Irak et pour quelles missions sont des questions qui resteront sans réponse. Cependant, le Capitaine de frégate Williams avait fait partie de l'équipe de la Direction de la stratégie maritime qui a élaboré *Point de mire* (après son retour au Canada et sa promotion au grade de capitaine de vaisseau, il allait prendre la tête de cette Direction à Ottawa). Comme son commodore, il savait que l'un des principes de la stratégie navale du Canada est qu'en situation de crise à l'étranger, il est essentiel d'envoyer des forces navales capables de faire plus que de montrer le pavillon et de se défendre. Le Canada a fait de nets gains diplomatiques auprès de nos alliés en contribuant matériellement à l'accomplissement d'opérations conjointes et combinées. C'était précisément le but de notre participation et du commandement canadien du Groupe opérationnel 50.4. Lorsque les planificateurs du CENTCOM se sont penchés sur le problème de l'Irak, NAVCENT faisait entièrement confiance à la Coalition dirigée par les Canadiens pour garder la « porte de derrière ».



La Marine est une grande famille, mais certains équipages sont plus proches que d'autres. Une grande partie de celui de la frégate St. John's provient de Terre-Neuve.

(Photo Forces canadiennes, HS2002-10353-01)

Calendrier de déploiement lors de l'opération *Apollo*

	2001				2002								2003																		
	Sep	Oct	Nov	Déc	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Jun	Jul	Aoû	Sep	Oct	Nov	Déc	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Jun	Jul	Aoû	Sep	Oct	Nov	Déc			
Cmdt FOIC EEA (Tampa)			Commodore Jean-Pierre Thiffault				Brigadier-General Michel Gauthier				Brigadier-General Angus Watt				BGen Dennis Tabbernor																
CTG			Commodore Drew Robertson				Commodore Eric Lerhe				Commodore Dan Murphy				Commodore Roger Girouard																
Navire/Dét aérien																															
FMAR (A)																															
IROQUOIS			Captv Cal Moffard / CH12438																												
ATHABASKAN																															
HALIFAX			Capf Peter Ellis / CH12405																												
TORONTO						Capf Ian Paterson / CH12401																									
CHARLOTTETOWN			Capf Ron Lloyd / CH12441																												
ST JOHN'S									Capf Brendan Ryan / CH12443																						
MONTREAL													Capf Doc Hatton / CH12426																		
Ville De QUEBEC																															
FREDERICTON																										Capf Harry Harsch / CH12410					
PRESERVER			Capf J.B. McCarthy / CH12416 & 408																												
FMAR (P)																															
ALGONQUIN									Captv Gary Paulson / s.o.																						
VANCOUVER			Capf Jim Heath / CH12429																												
OTTAWA						Capf Paul Hendry / CH12440[29]																									
WINNIPEG													Capf Kelly Williams / CH12431																		
REGINA																					Capf Bill Truelove / s.o.										
CALGARY																											Capf Dan Mackeigan / CH12419				
PROTECTEUR									Capf Sandy Bellows / CH12404 & 417																						
Dét patrouille mar.						Lcol John Mitchell				Lcol Jack Backstrom				Lcol Fred Bigelow																	

Légende:

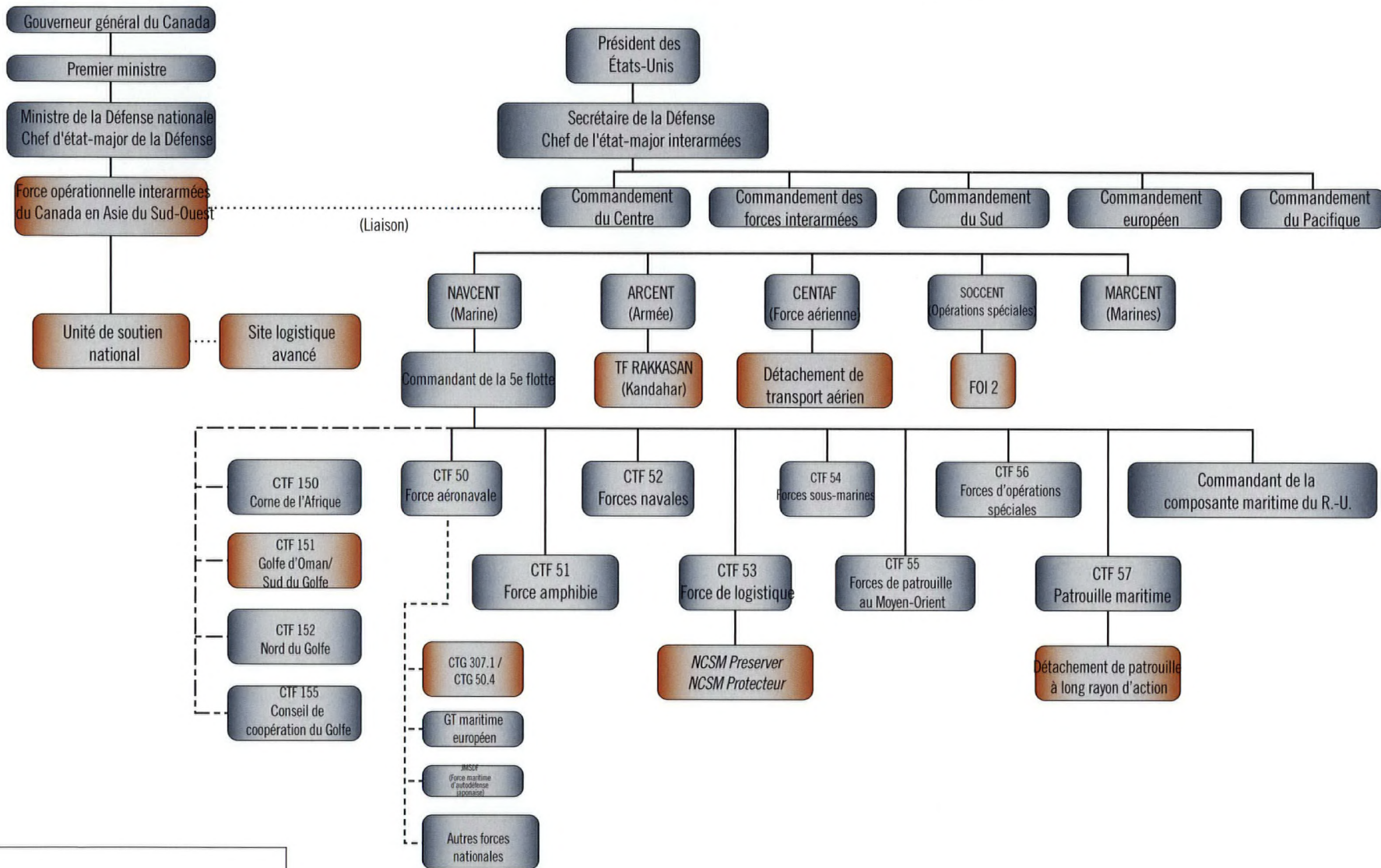
	Roto Zéro
	Roto Un
	Roto Deux
	Roto Trois
	Roto Quatre
	STANAVFORLANT (SNFL)

NOTA : Ce tableau indique le total du temps de déploiement et les dates approximatives de départ et d'arrivée des navires à leur port d'attache.

En ce qui concerne les dates de CHOP au théâtre, les durées approximatives suivantes s'appliquent : un mois (dans chaque sens) pour les navires des FMAR(A);

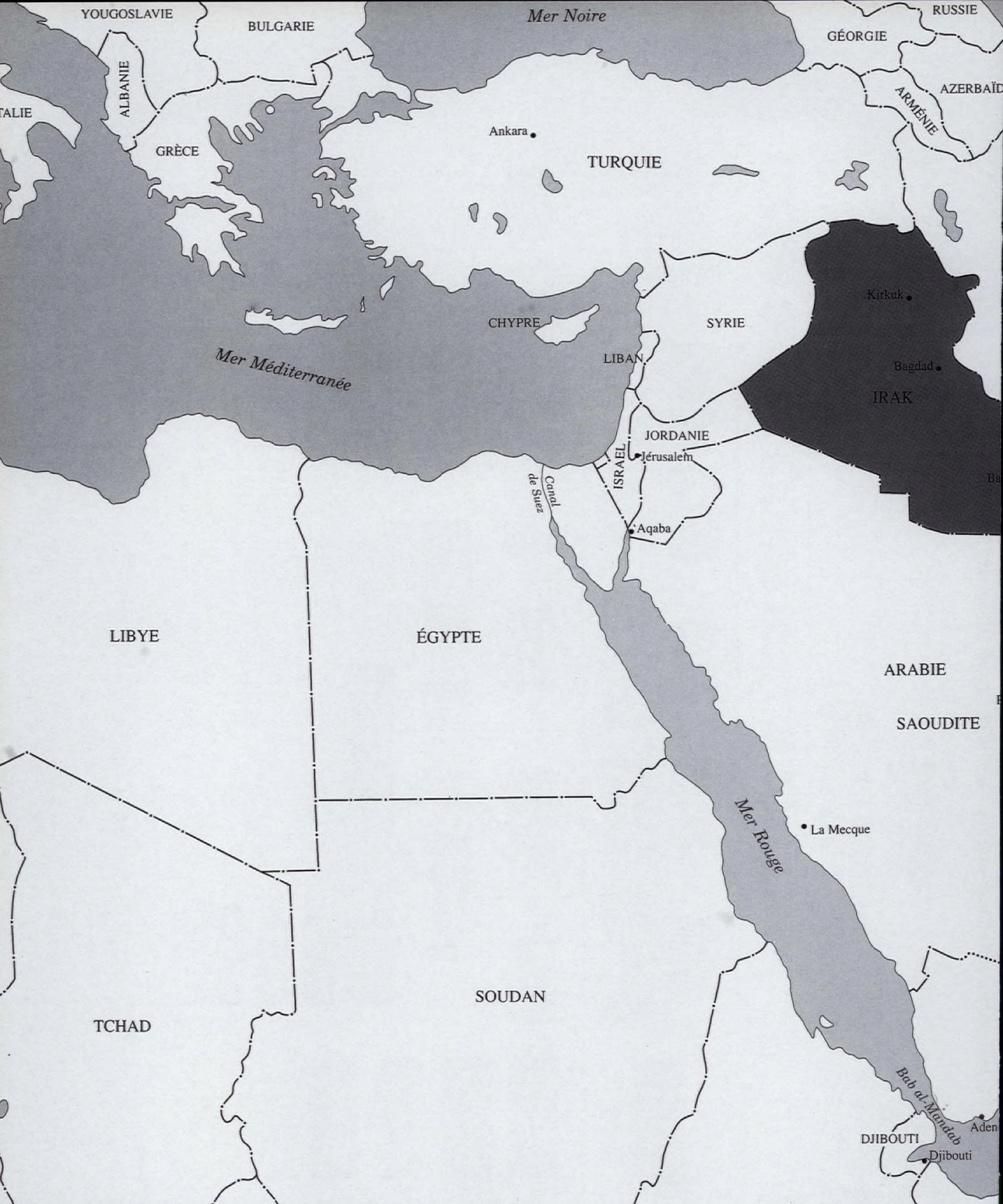
un mois et demi pour les navires des FMAR(P).

Organisation en fonction des tâches – Opérations *Apollo* et *Enduring Freedom*

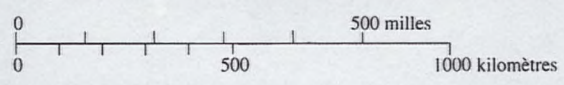


Légende:

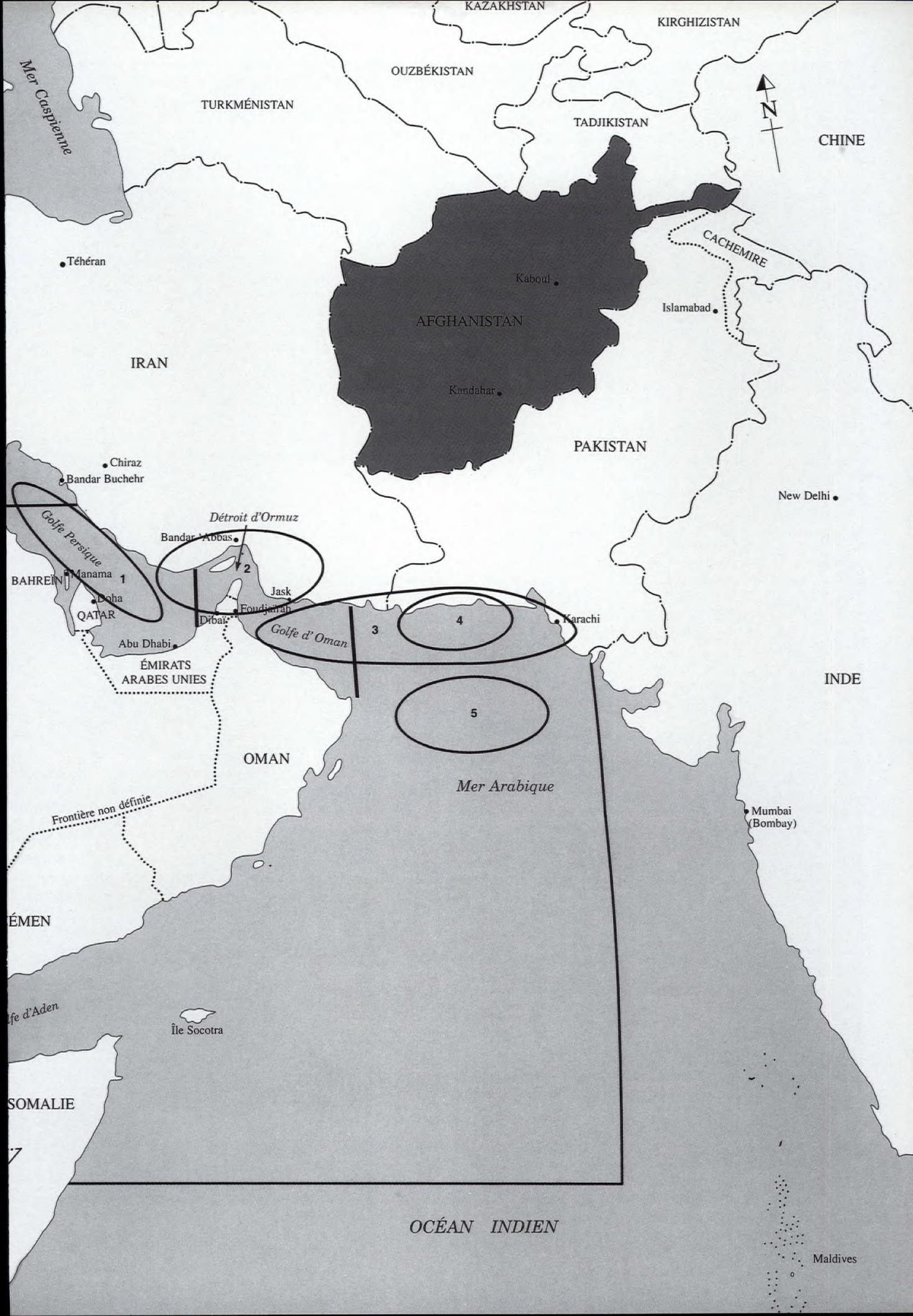
- Unités des Forces canadiennes
- - - Jusqu'en février 2003
- - - À compter de février 2003



THÉÂTRE DES OPÉRATIONS



- Zone d'opérations de la FO 151 ————
- Zone normale d'opérations ————
- Opérations d'interdiction navale 1
- Escorte dans le détroit d'Ormuz 2
- Opérations d'interdiction de commandement 3
- Zone d'opérations de la force amphibie 4
- Zone d'opérations du porte-avions 5



Mer Caspienne

KIRGHIZISTAN

OUZBÉKISTAN

TURKMÉNISTAN

TADJIKISTAN

CHINE

Téhéran

Kaboul

Islamabad

AFGHANISTAN

CACHEMIRE

Kandahar

IRAN

PAKISTAN

New Delhi

Chiraz
Bandar Buchehr

Détroit d'Ormuz

Bandar Abbas

BAHREÏN
Manama
QATAR
Doha

ÉMIRATS ARABES UNIES
Abu Dhabi

Jask
Foudjeïran
Djébaï

Golfe d'Oman

Karachi

INDE

OMAN

Mer Arabique

Mumbai (Bombay)

Frontière non définie

ÉMEN

Île Socotra

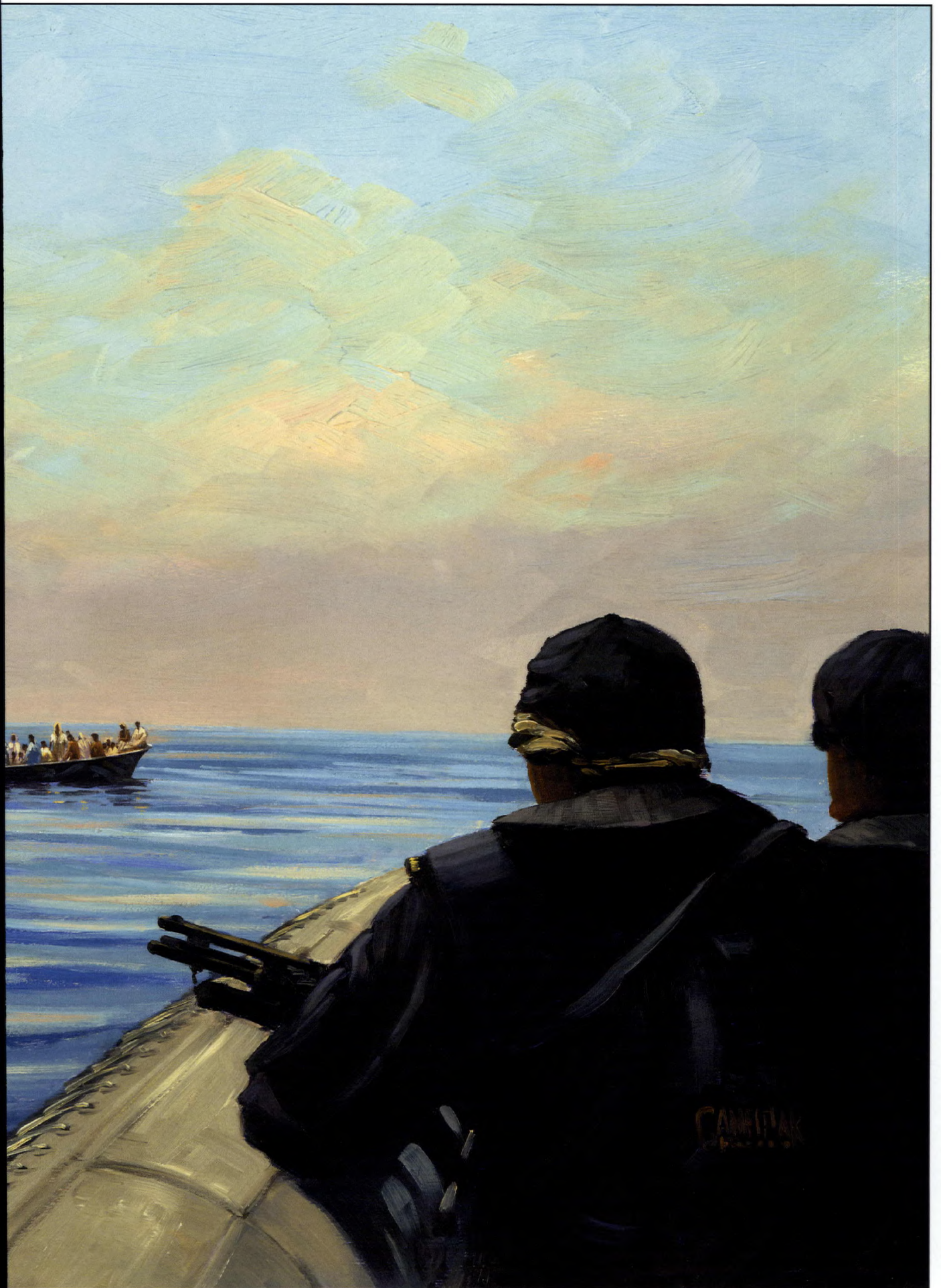
Golfe d'Aden

SOMALIE

OCÉAN INDIEN

Maldives

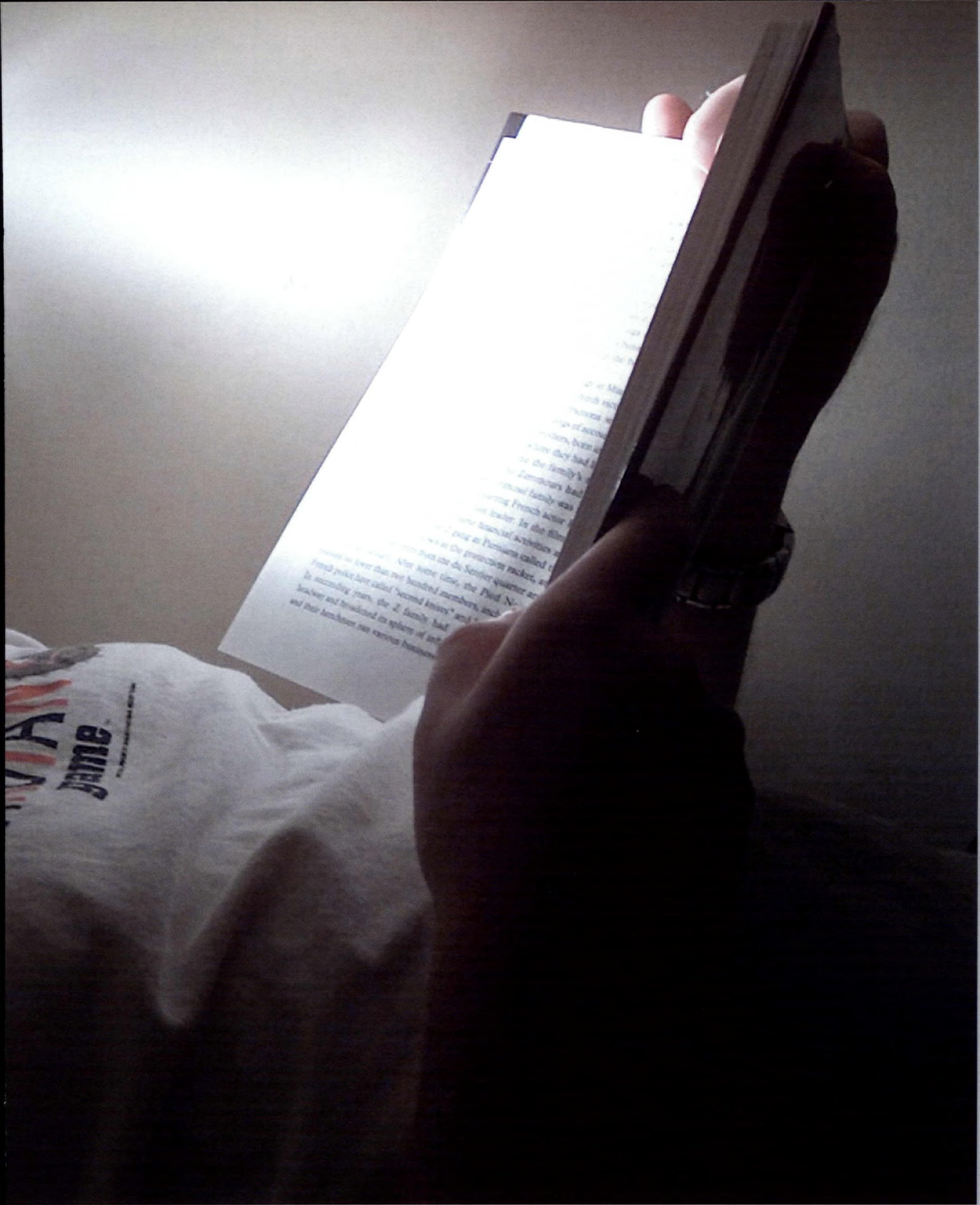






V. « JUSTE UN AUTRE JOUR EN MER »

Page précédente : Interception des « go-fast », par John Horton



Imaginez la vie dans un petit village de 250 à 300 habitants, travaillant tous sur le même territoire confiné de 130 mètres de long par 15 de large, avec seulement deux routes (sur des niveaux différents, reliés seulement par des échelles à intervalles irréguliers) – jour et nuit, sans jamais de week-ends pendant 10 semaines de suite.

*Un navire est un village, un village où il est difficile de s'isoler.
L'espace personnel de chaque marin se résume à une couchette et à un unique casier.
Le Mat2 Craig McQuilken en train de lire «des nouvelles de la maison» entre deux quarts.
(Photo NCSM Fredericton, par le Cpl Mike Selig)*



Du combat à la récréation. Profitant de l'absence d'hélicoptère, la Lieutenant Kathleen Thaler (à gauche) dirige une classe de conditionnement physique dans le hangar de l'Algonquin, mai 2002.

(Photo NCSM Algonquin, par le Cpl Charles Barber, AP2002-E005-05a)

Le travail est organisé en périodes de 12 heures, généralement divisées en deux ou trois « quarts », selon le métier de chacun, étant entendu que toute la paperasse doit se faire en dehors des heures de travail. Cela représente des journées de 18 heures. Des événements particuliers nécessitant la participation de tous peuvent se produire à un moment quelconque, de jour comme de nuit, et se répètent souvent trois ou quatre fois par période de 24 heures. Le « maire » du village est toujours de service et n'a pas la possibilité de dormir plus de quelques heures à la fois.

C'est ça la vie à bord d'un navire de guerre. Les analystes en comportement organisationnel conviennent que ce n'est pas la manière la plus efficace d'organiser l'activité humaine, mais ils n'ont toujours pas trouvé de meilleure solution convenant aux conditions de vie, de travail et de combat en mer. C'est un défi continu, multiforme et pour tous les grades, mais ça marche!

Onze semaines en mer, 79 jours d'affilée, c'est la durée pendant laquelle le NCSM Vancouver est resté en opérations continues dans le groupe naval du USS Stennis. Il s'agit sans doute de la plus longue croisière d'un navire de guerre canadien, car les records d'endurance antérieurs – les opérations des croiseurs dans le Pacifique au cours de la Seconde Guerre mondiale et des navires de veille météorologique dans l'Atlantique nord après la guerre, ainsi que les exercices et opérations de l'OTAN – dépassaient rarement un mois (le sous-marin *Ojibwa* avait enregistré une patrouille de 38 jours en 1984). Les croisières les plus longues étaient celles de la première guerre du Golfe, en 1991, où les destroyers *Athabaskan* et *Terra Nova* étaient restés en mer pendant 48 jours.²⁸

Ce genre d'effort n'est possible qu'avec une logistique efficace capable de réapprovisionner le navire en combustible et en vivres frais. Même pendant la guerre de Corée, époque à laquelle les ravitaillements en mer et les techniques de réfrigération n'étaient pas au point que maintenant, les destroyers canadiens avaient l'habitude de faire relâche au port de Sasebo, au Japon, pour se réapprovisionner et pour un bref congé à terre.

Rien de tout cela sur le théâtre de l'Asie du Sud-Ouest. Pour commencer, les distances séparant les zones d'opérations étaient beaucoup plus grandes, généralement à une journée de navigation du port le plus proche [comparaison de la carte avec celle des États-Unis], de sorte que le ravitaillement régulier dans des ports représentait une perte de temps considérable. Et encore fallait-il trouver des ports amis à proximité. Dans les jours qui ont suivi le 11 septembre, dont les attentats ont ravivé le souvenir de l'attaque du destroyer USS *Cole* contre lequel les terroristes d'Al-Qaïda ont jeté un bateau bourré d'explosifs au Yémen, en octobre 2000, il était clair que l'endroit le plus sûr pour un navire de guerre était au large, particulièrement dans cette région du monde (une vérité que l'attaque contre le pétrolier français *Limberg* en octobre 2002 est d'ailleurs venue confirmer). C'est certainement en mer que les marins canadiens se sentaient le plus à l'aise. Lors des rotations ultérieures, ces problèmes ont été résolus par la disponibilité de divers moyens de protection de la force.

²⁸ Direction – Histoire et patrimoine (DHP), « Jours passés en mers par les navires de la Marine royale canadienne, 1924-1984 », compilé par M.E. Kletke (2002).

On peut aussi courir en rond
autour du pont d'envol!

(Photo NCSM Algonquin, par
le Cpl Charles Barber,
AP2002-E012-39a)



Les ports pakistanais et indiens étaient exclus, pour ne pas donner l'impression que le Canada prenait parti dans le conflit qui opposait ces deux pays, mais les grandes villes des états du sud du Golfe se sont révélées particulièrement agréables et comparables aux autres métropoles du monde. Il a fallu prévoir des mesures spéciales pour sécuriser ces ports (généralement des patrouilles locales ou des garde-côtes américains) et même bloquer l'accès aux quais par des blocs de béton ou d'autres obstacles pour créer un périmètre de sécurité. Les opérations en mer comportaient également leurs propres séquences d'événements, comme les stations de garde de part et d'autre du détroit d'Hormuz dans les jours précédant l'entrée ou la sortie du port et, dans l'intervalle, des patrouilles vers Jask, Karachi ou au-delà.

Mais les membres de la rotation 0 ont bien gagné leur allocation pour service en mer. Le *Vancouver* n'est d'ailleurs pas un cas unique, car le *Charlottetown* est resté 75 jours en mer, l'*Iroquois*, 74 (dont 22 heures amarré à Bahreïn pour des réunions d'état-major, au cours desquelles le navire est resté sous le régime des quarts à la mer), et le *Halifax* s'est contenté d'un « bref » 47 jours. Le *Preserver* n'a pas eu à établir de tels records d'endurance, car il retournait au port à intervalles réguliers pour se réapprovisionner en vivres frais. Cependant, notre « station-service flottante » a dû se soumettre au strict régime de protection de la force, qui n'était pas particulièrement plaisant. Pour tous les navires, même lorsque les conditions se sont améliorées, les rotations ultérieures prévoyaient généralement 5 à 6 semaines en mer, suivies de 4 à 5 jours à quai.

La frégate USS Cole a été
attaquée en octobre 2000
alors qu'elle venait se rav-
itailler dans le port
d'Aden. Al-Qaïda a
donné là une éclatante
démonstration de la vul-
nérabilité des navires
modernes à des attaques
« asymétriques », c'est-à-
dire faites avec des tech-
nologies très élémen-
taires.

(Photo US Department of
Defense [Cole-190])



Ce rythme effréné des opérations s'est traduit par un exceptionnel rapport entre le nombre de jours en mer et les jours à quai et hors de l'action. Ce rapport est évident pour quiconque se donne la peine de s'en assurer, et ceux qui devaient être au courant n'ont pas manqué de s'informer. Lorsque le Commodore Lerhe a visité le quartier général CENTCOM à Tampa au cours des briefings précédant sa prise de commandement, il a pu consulter les statistiques officielles américaines compilées pour l'opération *Enduring Freedom*. L'US Navy a enregistré un « optempo » de 97 pour cent (du fait que ses porte-avions ne font pas escale lorsqu'ils sont déployés), et les Canadiens étaient au second rang, à 92 pour cent. La moyenne des autres marines étaient très loin derrière, au-dessous de 80 pour cent. Sur une période typique de quatre mois de présence effective dans le théâtre (étant donné qu'il faut plus d'un mois de transit à l'aller et au retour, cela représente une mission de six mois). Les statistiques montrent que la Marine canadienne est restée environ 25 pour cent plus longtemps en mer que les autres marines, soit l'équivalent d'un destroyer de plus en mer pendant un mois complet.



La maintenance de routine est un travail de tous les jours, que le navire soit en patrouille dans la mer d'Oman ou sur les Grands Bancs. Sur la première photo, le Mat1 Brian Perry (à gauche) et le Matc Stephan Pageau réparent une soudure sur une pièce de tuyauterie du circuit de lubrification principal bâbord du Charlottetown. Sur l'autre photo, la même pièce est remise en place le lendemain par (d'avant en arrière) les Mat1 John Allen, Rick Macpherson et Eric Thibault. (Photos NCSM Charlottetown, HSCHAD011202-28 et HSCHAD011203-08)

La vie à bord d'un navire de guerre est pleine de contrastes. Les périodes de monotonie sont sans cesse interrompues par des sursauts d'activité intense. Pour mieux résister à la tension, il faut organiser la vie avec autant d'ordre que possible. Cet ordre naît en grande partie de la routine de faire tourner les machines et de naviguer sur les routes maritimes mondiales. Les lois de la mécanique et les lois de la mer sont les mêmes dans le monde entier, pour la marine de guerre comme pour la marine marchande. Même les activités purement militaires, comme la surveillance et les patrouilles ne sont pas très différentes, la mer est partout la même! Par une belle journée, à part des différences extrêmes de température, l'Atlantique Nord ressemble beaucoup à la mer d'Oman. Le second du *Fredericton*, le Capitaine de corvette Rob Clark faisait cependant preuve d'humour lorsqu'il déclarait, au milieu d'un abordage en juin 2003, « C'est juste un autre jour en mer! ».

L'ironie de ce commentaire repose sur le fait que, dans la mer d'Oman, la routine est une suite d'interceptions et d'inspections de navires marchands. Les arraisonnements effectués par la Marine canadienne ont un peu évolué depuis les années 80. À l'époque, l'auteur était officier d'abordage sur un destroyer à vapeur et l'opération était essentiellement une affaire de routine administrative. Les équipes à bord des navires avaient pour mission de compléter les actions de police des officiers des pêches et de la GRC. Le réveil s'est fait lors de la première guerre du Golfe, en 1990-91. L'obligation de faire appliquer les sanctions des Nations Unies à des navires marchands irakiens fréquemment en infraction a nécessité l'introduction de nouveaux équipements, de nouvelles armes et de nouvelles techniques. La procédure s'est progressivement raffinée au cours des années 90, au point que chaque navire dispose aujourd'hui de l'équivalent naval d'une équipe SWAT.

Dans la guerre au terrorisme, aucun port n'est entièrement sécuritaire. Le Mat1 manœuvrier Stephen Copp arme une mitrailleuse de calibre .50 sur l'aile bâbord de la passerelle du Charlottetown lors de l'entrée dans le port de New York, en mai 2002, pour les célébrations annuelles de la Semaine de la flotte.

(Photo NCSM
Charlottetown,
HSCHAD011202-28)



Ces procédures ont été raffinées à partir de l'expérience pratique acquise dans le golfe Persique, dont le point culminant a été atteint au début de l'été 2001 par l'équipe du *Winnipeg* qui a réalisé une brillante opération. L'affaire du GTS *Katie* était survenue un an auparavant dans les eaux du golfe du Saint Laurent. Une compagnie de transport maritime dont un navire affrété par le MDN et qui transportait des véhicules et des équipements de retour de Bosnie (environ un tiers de la capacité de combat de l'Armée) avait alors tenté de prendre le matériel canadien en otage jusqu'au règlement d'un prêt en souffrance d'une tierce partie.²⁹

Pour résoudre l'impasse, une équipe d'abordage de l'*Iroquois* (commandé à l'époque par le Capitaine de vaisseau Drew Robertson) est descendue en rappel à partir d'un hélicoptère Sea King en vol stationnaire pour prendre pied sur le pont du navire en marche. La frégate *Montréal* couvrait l'opération de son canon principal et se préparait à déployer une équipe de renfort.

²⁹ « Le NCSM Athabaskan à l'abordage du GTS Katie », 3 août 2000, Op Megaphone (Archive), à l'adresse http://www.navy.dnd.ca/mspa_operations/operations_f.asp?x=1&id=11.

Il n'y a pas qu'en mer d'Oman que les navires canadiens effectuent des arraisonnements. Sur la première photo, on voit le NCSM Athabaskan qui surveille le GTS Katie à environ 400 km de St. John's, Terre-Neuve, le 3 août 2000. Peu de temps après, son hélicoptère Sea King [médaille] déposait une équipe d'arraisonnement sur le pont du Katie. (Photo Forces canadiennes, par l'adjutant Larry Graham, ISD00-445)



MANŒUVRES D'ABORDAGE

Les manœuvres d'abordage sont aussi anciennes que les marines elles-mêmes. En effet, dans les temps anciens, elles étaient la principale forme de guerre en mer. Les marins se lançant à l'abordage ont pris d'assaut toutes sortes de navires, des trirèmes grecques aux galères romaines et aux drakkars vikings. Quand les combats corps à corps ont cédé le pas aux feux de bordée déclenchés par les massifs vaisseaux de ligne de l'ère napoléonienne, de nombreux jeunes lieutenants et enseignes de vaisseau ont mérité honneurs et promotion en distribuant des sabres et en criant « À l'abordage! » Même à l'âge de la vapeur, des marins se sont lancés par-dessus bord pour attaquer l'ennemi. Aussi récemment qu'au cours de la Seconde Guerre mondiale, la marine britannique a abordé un sous-marin allemand pour s'emparer de renseignements précieux avant qu'il se saborde. Pendant les décennies de la guerre froide, notre marine s'est principalement spécialisée dans la lutte anti-sous-marine. Mais avec l'effondrement de l'Union soviétique et la multiplication des conflits régionaux, elle a repris son caractère polyvalent. Aujourd'hui, elle compte une dizaine d'années d'expérience approfondie des opérations d'interdiction - héler, immobiliser et aborder les navires - menées pour faire observer les sanctions et les blocus commerciaux.

Depuis 1990, la marine a envoyé de nombreux navires appuyer des opérations maritimes des Alliés et de l'ONU. Outre qu'ils ont fait respecter l'embargo imposé sur le pétrole irakien dans le golfe Persique, nos navires ont patrouillé dans la mer Rouge et dans l'Adriatique, où ils ont appliqué les sanctions de l'ONU contre l'ancienne République de Yougoslavie. Au cours des opérations d'interdiction que cela suppose, il faut repérer et héler des navires marchands et, au besoin, envoyer à bord des équipes d'abordage pour en vérifier les registres, le statut et la cargaison. Les membres des équipes d'abordage de la marine canadienne possèdent tout un éventail de compétences. Après une formation individuelle de base de 12 jours, ils suivent un entraînement intensif de quatre jours aux installations de l'École de la flotte, à la BFC Halifax. Les marins deviennent des experts dans divers domaines : sécurité des armes de petit calibre et adresse au tir; entraînement en force; combat sans arme; manœuvre avec petites embarcations; méthodes de recherche et de balayage.

Ils suivent aussi des cours en matière juridique sur des thèmes tels que les règles d'engagement et le droit de la mer. Un simulateur interactif place les stagiaires dans toute une gamme de situations réalistes les amenant à réagir promptement et à aiguïser leur jugement. Les stagiaires s'exercent à aborder des navires déclassés devant être liquidés, des navires de guerre en activité de service, des navires de la Garde côtière et, parfois, des navires marchands. Ils apprennent à appliquer les mesures graduées selon les circonstances, quand elles sont autorisées, pour obliger un navire suspect à se conformer aux ordres d'une autorité officielle. Tous les membres des équipes d'abordage connaissent à fond les règles et consignes régissant l'utilisation des armes de petit calibre et autres.

En mer, les équipes d'abordage s'exercent constamment pour perfectionner leurs compétences et accroître leur efficacité. Les abordages font partie de la majorité des manœuvres en mer; il y en a eu tout récemment en juin au large des côtes d'Hawaii, pendant les exercices biennaux RIMPAC, et dans les eaux portoricaines, au cours des exercices qui s'y sont tenus en mars.

Les navires de la marine recourent aux équipes d'abordage pour faire respecter les lois canadiennes, notamment en matière de quotas de pêche et de trafic des drogues; ils le font d'habitude de concert avec d'autres ministères fédéraux. Les opérations internationales sont régies par le droit international (le droit de la mer) ou les résolutions du Conseil de sécurité des Nations Unies, et n'ont rien à voir avec l'application des lois canadiennes. Les équipes d'abordage dépêchées pour faire observer la loi canadienne ne le sont pas uniquement dans les eaux territoriales du pays. Elles peuvent aussi être envoyées dans la Zone économique exclusive ou dans les zones de pêche où les lois canadiennes s'appliquent. Un abordage dans les eaux territoriales peut être autorisé par une loi, comme le Code criminel, par un décret en conseil (conformément à l'exercice du privilège de la Couronne par le gouvernement fédéral), ou par un ministre invoquant en cela un protocole d'entente signé avec d'autres ministères fédéraux tels que le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international, ou la GRC. Bien sûr, les opérations d'abordage ne sont exécutées qu'avec la sanction des autorités hiérarchiques, lesquelles ont obtenu au préalable toutes les permissions légales nécessaires.

Nos principaux navires de guerre ont à leur bord des équipes d'abordage de 20 membres. Règle générale, chaque équipe est organisée en deux « vagues », chacune comprenant une gamme soigneusement équilibrée de spécialistes placés sous la direction d'un sous-lieutenant ou d'un lieutenant spécialiste des opérations maritimes de surface. Ce dernier est appelé officier d'arraisonnement et il a avec lui un sous-officier, un officier instrumentaire et un conseiller technique, ainsi que d'autres spécialistes. La majorité des membres de l'équipe sont des volontaires. Ils sont choisis en fonction des divers critères, tels que bon sens, spécialité, initiative, motivation, condition physique, endurance et connaissances du maniement et de la sécurité des armes.

Les équipes d'abordage sont munies d'armes diverses, y compris des fusils de combat, des mitraillettes Heckler et Koch, des fusils automatiques C8, des pistolets semi-automatiques de 9 mm Sig Sauer, des agents anti-émeute (gaz au piment) et des matraques.

Quand un navire de guerre s'approche d'un navire suspect, le commandant essaie d'abord de communiquer avec le capitaine de ce dernier par radio, pavillons ou lampes de signalisation, haut-parleur ou projecteur électrique, ou en plaçant son navire à proximité du bâtiment en question. L'interpellation suit une procédure normalisée : le navire de guerre s'identifie, le commandant donne la justification de la manœuvre et annonce son intention d'envoyer une équipe d'abordage, et il demande au navire suspect de se mettre en panne. Le commandant fait tout d'abord appel au bon sens du capitaine du bâtiment en lui demandant de coopérer. Si ce dernier n'obtempère pas, le gouvernement peut autoriser, en émettant des règles d'engagement et des directives complémentaires, une réponse graduée pouvant aller jusqu'au recours à la force. Par « recours à la force », on entend l'utilisation de directives verbales d'intimidation, l'emploi de projecteurs électriques, des manœuvres, le pointage des armes, des coups de semonce, des tirs d'interdiction et enfin des tirs désarmants.

Quand le bâtiment signale qu'il est prêt à se faire aborder, le navire de guerre se place entre 200 et 300 mètres de son bord. Le canot pneumatique à coque rigide de 24 pieds – fabriqué par Zodiac Hurricane, de Richmond (C.-B.) – est mis à l'eau du côté du navire

dissimulé à la vue du navire suspect par la superstructure du navire de guerre (ce qui lui conserve l'avantage de la surprise) et protégé du vent et de la houle. Le patron du canot utilise le puissant moteur et la barre de ce dernier pour se « coller » contre le flanc du navire de guerre qui avance alors à une vitesse d'environ 12 nœuds. Cela est possible même par une houle est modérée, et les patrons canadiens connaissent bien la technique. Tandis que le canot demeure ainsi bord à bord avec le navire, les membres de l'équipe d'abordage y descendent avec une échelle de corde. En général, quand il en reçoit l'ordre, le navire suspect s'arrête ou presque, travers au vent, ce qui crée un côté sous le vent. C'est de ce côté que le canot se place pour débarquer l'équipe, qui monte à bord du navire suspect le plus vite possible par l'échelle de pilote. Bien exécutée, l'opération prend moins de deux minutes. La deuxième vague de l'équipe peut habituellement être à pied d'œuvre moins de cinq minutes après la première. On peut aussi utiliser un hélicoptère pour déposer l'équipe d'abordage directement sur le pont du navire suspect.

Une fois à bord du bâtiment suspect, l'équipe s'efforce de créer un climat productif et de susciter la coopération. Elle peut certes recourir à des techniques de balayage et de recherche plus énergiques, mais ses membres ont appris à être courtois, professionnels et efficaces pendant ces opérations et ils ont reçu l'ordre d'agir en conséquence. On rassemble l'équipage du bâtiment, et l'officier d'arraisonnement se rend maître de la passerelle et repère les compartiments clés (combustible, eau, lest, cargaison, machines, etc.) à l'aide des plans du bâtiment. La salle des machines est inspectée et verrouillée, puis la cargaison fait l'objet d'une fouille et d'une évaluation. Dès son retour à bord du navire de guerre, l'officier d'arraisonnement fait rapport au commandant.

Si les documents du navire, les papiers de l'équipage et la cargaison sont en ordre, le commandant du navire de guerre peut autoriser le bâtiment à poursuivre sa route vers sa destination. Cependant, si le commandant n'est pas satisfait des résultats de l'inspection, il peut obliger le capitaine du bâtiment à se rendre dans un port pour y assujettir l'équipage et la cargaison à une inspection plus détaillée, ou encore il peut lui interdire d'aller plus loin dans la zone où il navigue.



L'événement véridique qui a donné l'histoire humoristique ci-contre : le semi-rigide du Vancouver approche du pétrolier Zakat en eaux internationales, au large des côtes du Pakistan. Le navire est en panne de machines complète. Ce qui était au départ une geste d'assistance s'est transformé en une prise de contrôle lorsque l'équipe s'est rendu compte que le Zakat pratiquait la contrebande de pétrole. Les preuves étaient nombreuses : documents, communications et équipement de réparation, installations techniques et une pleine cargaison de pétrole irakien. Le Vancouver a ensuite remorqué le navire jusqu'à une zone de sécurité pour une inspection plus approfondie par les forces de la Coalition. (Photo Forces canadiennes, en haut ETD01-6019-07, à gauche SLIDE_ZAKAT_STBD_HELOa)

**UN NAVIRE DE GUERRE CANADIEN ARRAISONNE UN PÉTROLIER DANS...
ATTENDEZ UNE MINUTE...**

LE CANADA A UN NAVIRE DE GUERRE?

OUI, BIEN SÛR ET LA SUISSE EST UNE PUISSANCE NUCLÉAIRE!

Mer d'Oman (SatireWire.com) — La télévision canadienne rapportait vendredi qu'un navire de guerre canadien opérant en mer d'Oman avait arraisonné un pétrolier soupçonné de transporter illégalement du pétrole iraquien. Beaucoup se demandent s'ils n'ont pas plutôt saisi un poisson d'avril!

« Vous me faites marcher? Le Canada a des navires de guerre? » s'étonne le secrétaire à la Défense américain, Donald Rumsfeld. « Vous voulez dire des navires pour faire la guerre? »

« Est-ce que les Canadiens sont au courant? » ajouta-t-il.

« Imaginez notre stupéfaction », se souvient Kali Omari, premier lieutenant du navire saisi. « Nous avons vu une frégate foncer sur nous et nous nous sommes inquiétés, mais quand nous avons vu flotter le pavillon à feuille d'érable, nous avons pensé « Oh! des Canadiens, mais que peuvent-ils nous vouloir? »

« Lorsqu'un officier du NCSM *Vancouver* a annoncé son intention de monter à bord du pétrolier, l'équipage du navire s'est posé des questions, poursuit Omari, mais la confusion a rapidement tourné à la colère quand nous avons vu ce que les marins canadiens portaient. »

« Ils étaient armés et avec de vrais fusils, dit-il, les Canadiens, avec des fusils et même un bateau de guerre. Est-ce que le monde serait devenu fou? »

« Ils étaient plutôt brutaux, se souvient Omari. Ils ont commencé à nous poser toutes sortes de questions indiscrettes, comme « D'où vient ce pétrole? », mais avant de répondre nous voulions savoir qui leur avait donné ce bateau de guerre. »

Selon le ministère de la Défense canadien, le *Vancouver* est l'une des quatre frégates envoyées dans la région pour aider la Coalition américaine en Afghanistan. Le pétrolier a été arraisonné, disent les officiels parce que sa cargaison de pétrole brut était exportée en violation des sanctions des Nations Unies qui interdisent à l'Irak de vendre son pétrole, sauf contre de la nourriture et des médicaments.

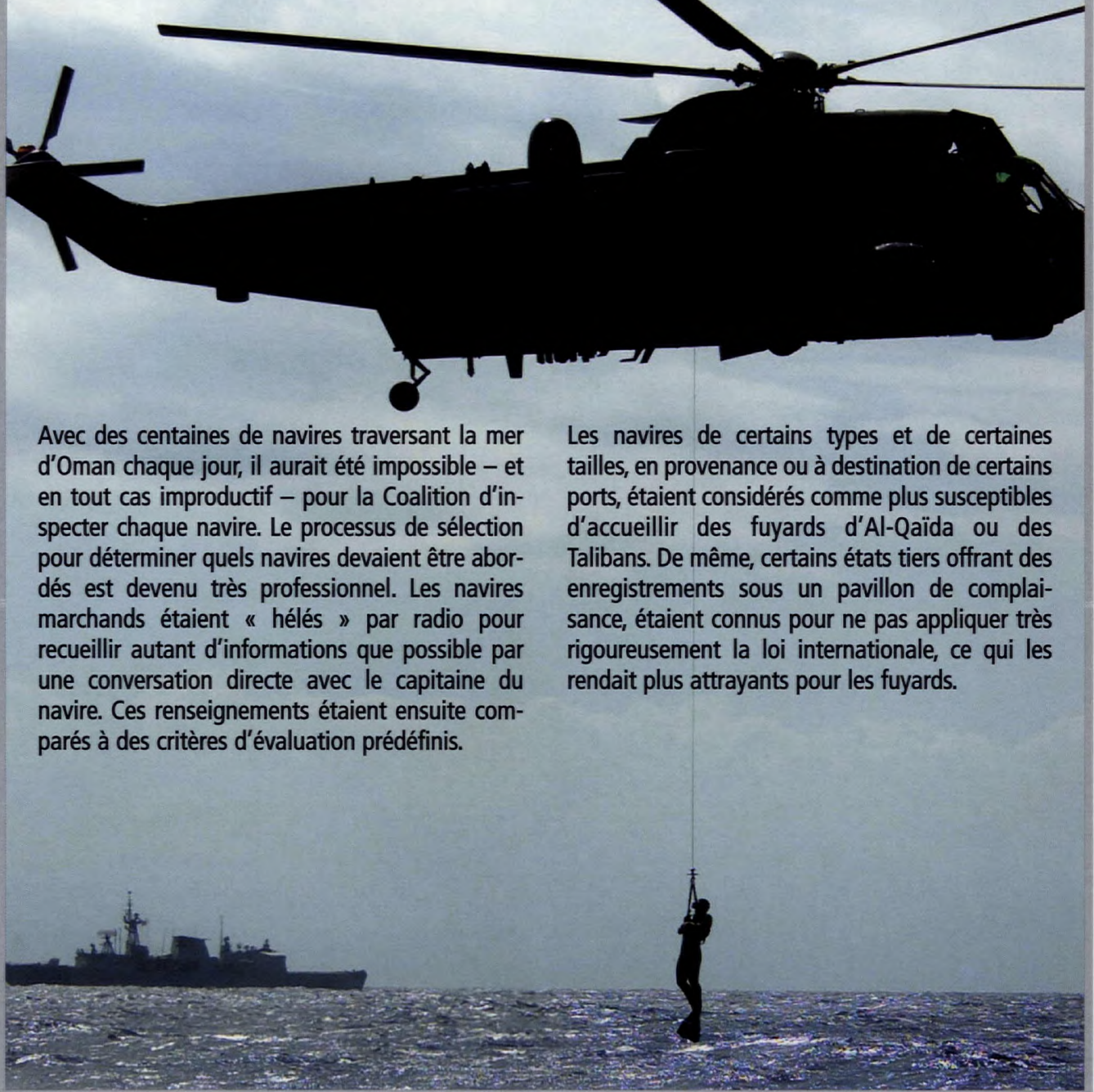
L'ONU affirme que l'incident est sous enquête et promet de prendre des mesures énergiques contre les irresponsables qui ont donné des canons aux Canadiens. Les premiers résultats de l'enquête suggèrent que l'équipage du *Vancouver* aurait regardé trop d'émissions de télévision américaines.

Copyright © 2002, SatireWire.

Source : <http://www.satirewire.com/news/feb02/warship.shtml>

Un plongeur du NCSM Montréal est récupéré par le Sea King du navire après un exercice de déminage en mer d'Oman.

(Photo NCSM Montréal, par le Cpl Paz Quillé, HS025035d14)



Avec des centaines de navires traversant la mer d'Oman chaque jour, il aurait été impossible – et en tout cas improductif – pour la Coalition d'inspecter chaque navire. Le processus de sélection pour déterminer quels navires devaient être abordés est devenu très professionnel. Les navires marchands étaient « hélés » par radio pour recueillir autant d'informations que possible par une conversation directe avec le capitaine du navire. Ces renseignements étaient ensuite comparés à des critères d'évaluation prédéfinis.

Les navires de certains types et de certaines tailles, en provenance ou à destination de certains ports, étaient considérés comme plus susceptibles d'accueillir des fuyards d'Al-Qaïda ou des Talibans. De même, certains états tiers offrant des enregistrements sous un pavillon de complaisance, étaient connus pour ne pas appliquer très rigoureusement la loi internationale, ce qui les rendait plus attrayants pour les fuyards.



Parmi les critères faisant d'un navire un suspect à inspecter, figuraient les fréquents changements de nom et de propriétaire. Ce navire semble avoir eu au moins trois noms, dont le dernier a été peint à la hâte. (Photo NCSM Montréal, BP 336_6)

Dans un effort d'équité envers la majorité des navires qui exerçaient simplement leur droit de libre navigation, que la Coalition était aussi là pour défendre, la procédure de hélage établie par la Marine canadienne comme le modèle utilisé dans toute l'opération *Enduring Freedom*, tenait scrupuleusement compte du fait que le capitaine du navire marchand pouvait ne pas être au courant de la présence à bord de fuyards. L'accent était également mis sur la nature volontaire de la permission donnée pour les visites d'inspection de la Coalition. Bien que bénéficiant d'une approbation générale des Nations Unies, l'opération *Enduring Freedom* (de même qu'*Apollo*) n'avait pas de mandat officiel, contrairement à la mise en œuvre des sanctions contre l'Irak. On demandait donc aux capitaines la permission de monter à bord de leur navire et de l'inspecter. Afin d'éviter toute discrimination, ces mêmes dispositions étaient appliquées aux navires arborant le pavillon d'un état de la Coalition, tel que les États-Unis ou la Grande-Bretagne. À l'occasion, des capitaines irrités par ce genre d'action refusaient, prétextant le coût du temps perdu lors de l'abordage. Toutefois leur réponse changeait invariablement après un rapide appel par téléphone satellite à leur armateur. Il est vrai que l'immobilisation du navire entraînait quelques coûts, mais ceux-ci étaient largement compensés par la baisse des primes d'assurances, qui étaient passées à des minimums historiques pour la région à cause de la présence de la Coalition.

L'autre tâche qui ne manquait pas de faire monter le niveau d'adrénaline était l'escorte des navires de la Coalition ou d'autres navires alliés ayant besoin de protection dans les passages étroits, comme le détroit d'Hormuz ou celui de Bab el Mandeb au débouché de la mer Rouge, entre le Yémen et l'Érythrée. Dans le détroit d'Hormuz, l'anxiété normale en opérations montait de plusieurs crans à cause des batteries de missiles *Silkworm* installées en Iran et au Yémen. Pour rendre les choses encore plus intéressantes, le trafic marchand y était intense, les abords du détroit n'étaient pratiquement pas patrouillés et le transport illégal des marchandises et des personnes, une tradition locale. Tout cela donnait à ce passage étroite un attrait naturel pour les pirates et les terroristes, notamment d'Al-Qaïda. La plus grande partie de ce commerce illégal était le fait de petits bateaux rapides à moteur hors-bord, les « go-fast », transportant généralement des cargaisons.³⁰



Les techniciens en armement naval du NCSM Ottawa remplacent les obus de 20 mm à noyau de tungstène du système de défense rapprochée Phalanx anti-missile et anti-avion. (Photo NCSM Ottawa, par le Cpl Charles Barber, AP2002-E018-20a)

Presque aussi difficiles à détecter au radar qu'à l'œil nu, ces embarcations n'avaient évidemment pas de feux de navigation la nuit. C'est pourquoi les navires de la Coalition préféraient traverser le détroit de jour, ce qui n'était pas toujours possible à cause des heures d'arrivée des navires marchands ou de transports à escorter. À cause des temps de réaction très courts et pour assurer une meilleure défense, l'escorteur naviguait juste en avant de l'étrave du navire marchand (il est plus facile de faire demi-tour pour intercepter un ennemi que de le rattraper de l'arrière). Invariablement, les go-fast préféraient couper juste devant les navires pour éviter de sauter sur les vagues du sillage des gros navires. Chaque rencontre était donc angoissante, car il était impossible de distinguer les innocents contrebandiers des terroristes. La seule politique était de tenter de convaincre les pilotes des « go-fast » de se tenir à bonne distance, même si cela signifiait passer sur l'arrière; l'autre solution était d'être prêt à détruire tout go-fast qui s'approchait trop près du navire.

³⁰ David Pugliese, « "Suicide 'go-fasts' threaten warships » (Des bateaux suicides rapides menacent les navires de guerre), *Ottawa Citizen*, 27 mars 2003.



Pour contrer cette menace, l'une des meilleures techniques était de poster un hélicoptère sur l'avant pour intercepter les go-fast et les obliger à passer à distance, soit en affichant des instructions en arabe sur le côté, soit en tirant judicieusement une rafale de mitrailleuse pour que le message soit bien compris, même des illettrés. Il était relativement fréquent d'avoir à tirer des fusées et des coups de semonce pour tenir les bateaux à distance. Le commandant de l'*Iroquois* lors de la Rotation 3, le Capitaine de vaisseau Paul Maddison se souvient de cette période :

Toutes ces missions d'escorte dans le détroit d'Hormuz – je l'ai parcouru trente et une fois en moins de deux mois [à la fin mai 2003] – sont différentes les unes des autres et chaque fois c'est une expérience nouvelle, aussi bien à trois heures du matin qu'à midi. L'escorte doit rester à proximité du navire, car il y a toujours la menace des go-fast, peut-être des terroristes en mission suicide, qui peuvent s'en prendre à vous ou au navire que vous escortez. Vu de la passerelle, quand vous êtes à 600 mètres devant la proue d'un pétrolier de 60 000 tonnes qui file à 23 nœuds dans le détroit d'Hormuz, c'est plutôt excitant, particulièrement en pleine nuit. En fait, c'est plus qu'excitant, c'est un travail épuisant nerveusement.

Ballet nautique en mer d'Oman : de gauche à droite, l'Algonquin, le Protector et le St John's en plein ravitaillement, septembre 2002. (Photo NCSM Algonquin, par le Cpl Charles Barber, AP2002-E030-09a)

Le ravitaillement en mer est une autre manœuvre qui tient en haleine, pas à cause des risques de combat, mais plutôt par le haut degré de professionnalisme naval qu'elle exige. Le pétrolier suit sa route avec une frégate ou un destroyer, parfois un de chaque côté naviguant parallèlement. Bien exécutée, la manœuvre semble relativement facile, mais, en réalité, elle est si délicate que seules quelques marines sont capables de bien l'exécuter. Faire naviguer deux ou trois navires bord à bord à une vitesse relativement élevée, avec entre eux des filins toujours tendus pour soutenir les manches et les chariots, transporter de grandes quantités de carburant volatile et de munitions explosives n'est pas une activité recommandée aux amateurs ni à ceux qui ont le cœur faible. La Marine canadienne s'exerce constamment à ce genre de ravitaillement et elle a acquis un tel savoir-faire que l'opération semble facile, tant du côté du ravitailleur que celui du ravitaillé. La liste des « utilisateurs satisfaits » atteste bien de la compétence du *Preserver* et du *Protecteur*. Du côté des ravitaillés, l'efficacité des frégates et des destroyers canadiens a été constamment appréciée par les capitaines des autres ravitailleurs de la Coalition dans leurs sommaires des opérations quotidiennes (OPSUM). Au-delà des aspects techniques, observer un ravitaillement par une belle journée ensoleillée est comme assister à un ballet bien réglé.

Le second du *Preserver*, le Capitaine de frégate Colin Darlington se souvient encore d'une journée de ravitaillements particulièrement mémorable, quelques jours avant Noël 2001 :

Pour le Preserver, chaque jour de RAM était un bon jour. C'est ce que les marins d'un pétrolier apprennent à faire. La standardisation des procédures et de l'équipement dans le cadre d'une alliance permet de transférer de grandes quantités de combustible, de pièces, de provisions, de courrier et de personnel (et même de poubelles!) d'une manière rapide et sûre. Des années de pratique permettent aux navires de s'amener rapidement le long de notre bord, puis de stabiliser leur route et leur vitesse pendant qu'on passe les câbles et les manches entre les navires. Les seules choses auxquelles nos exercices ne nous avaient pas préparés, c'était la nature, la diversité et la simple quantité des marchandises à transférer au cours d'un RAM Apollo. Le jour du « super RAM », juste à la veille de Noël, le Preserver a ainsi ravitaillé sept navires de trois pays, transférant des centaines de palettes. Pour l'équipage, ce fut une très longue journée de travail.

À l'époque du super RAM, nous étions confiants et fiers de notre professionnalisme. Rapidité, sécurité et efficacité! C'était un réel plaisir d'observer sur le pont le va-et-vient des chariots élévateurs transportant les palettes pour accompagner le rythme des transferts dans les deux sens.

J'étais à mon poste de RAM lorsque le soleil s'est levé et j'y étais encore lorsqu'il s'est couché. Ce fut une journée excitante pour nous tous.

Mais les hélages, les abordages, les escortes et même les ravitaillements en mer n'occupaient qu'une fraction de l'équipage à la fois, même si l'on compte les vigies supplémentaires et les mitrailleurs chargés de la protection au cours des évolutions. Pour la majorité des autres marins, c'était les quarts normaux, que leur fonction soit de surveiller un écran radar dans la salle des opérations ou les cadrans de la salle des machines. Pour eux, c'était réellement juste un autre jour en mer. Il a fallu leur trouver des distractions plus courantes pour rompre la monotonie entre les visites au port.



Le Matc Ed Wadlow décrit le tableau de contrôle des systèmes de bord du NCSM Winnipeg à la Lieutenant Deborah Lynn et à l'Enseigne Dave Vanderbyl. (Photo NCSM Winnipeg, HS02511d10)

Le Mat1 Mike Coggins répare le radar de navigation très haut dans le mât, au-dessus de la passerelle du NCSM Fredericton. (Photo NCSM Fredericton, par le Cpl Mike Selig, HS032565d15)



En mai 2002, alors que l'Algonquin se ravitaile auprès du USS Seattle, le Mat3 Stef Moreau, un communicateur naval, transmet un message en sémaphore tandis que le Mat1 Bredon Warwaruk prend des notes. (Photo NCSM Algonquin, AP2002-E005-13a)



Les activités les plus faciles à intercaler dans l'horaire du navire étaient les « banyans » – c'est comme cela que l'on appelle les barbecues dans la Marine – sauf qu'ils se tenaient sur la « plage de fer » du pont d'envol. Des jeux et des divertissements improvisés permettaient de maintenir la bonne humeur. Comme on le voit sur les photos, la nécessité rend les marins extrêmement débrouillards. Les spectacles improvisés avaient certes un cachet de représentation d'amateurs, non par manque de talent, mais faute de ressources matérielles pour préparer les costumes et les décors. De plus, l'horaire de la représentation était entièrement à la merci du rythme des opérations. Quand la salle communautaire est aussi votre poste de combat, on fait avec ce qu'on a et quand on peut!

Il arrivait parfois que la plage soit en vrai sable : des membres de l'équipage de l'Algonquin célèbrent la Fête du Canada 2002 par un match de volley-ball de plage dans un port du Golfe. (Photo NCSM Algonquin, par le Cpl Charles Barber, AP2002-E021-01a)



Heureusement, il y avait également des divertissements plus professionnels. Grâce aux bons offices de l'Agence de soutien du personnel des FC (ASPFC), des spectacles d'artistes et d'acteurs canadiens ont été organisés fréquemment à bord des navires, généralement avec pour scène le pont d'envol, mais aussi lors des escales au port. L'ASPFC, en collaboration avec les Centres de ressources pour les familles des militaires (CRFM) d'Halifax et d'Esquimalt ont procuré des télévisions à écran large pour chacun des mess, avec lecteurs de DVD et antenne satellite permettant de voir la plupart des chaînes canadiennes. Ces organismes ont également facilité les contacts familiaux en établissant des services de courriel par satellite et des canaux téléphoniques réservés, par l'envoi de vidéos privés et en contribuant par leur soutien à la sérénité des marins et de leurs familles.

Le Père Noël et son lutin en tournée au banyan de Noël. (Photo NCSM Montréal)



L'un des banyans organisés sur le pont d'envol aussi appelé la « plage de fer » du NCSM Iroquois. (Photo NCSM Iroquois, par le Cpl Shawn M. Kent, HS034021d06)



On pouvait, bien entendu, compter aussi sur la Marine pour agrémenter la vie de son cérémonial. La plupart de ces prises d'armes prenaient un relief plus poignant avec pour toile de fond les opérations actives. Ainsi, les navires canadiens ont célébré loin du pays trois Jours du Souvenir (11 novembre) et deux dimanches de la Bataille de l'Atlantique qui ont rappelé à tous le souvenir des marins des générations passées, morts pour préserver notre liberté. Après son retour au Canada, au printemps 2002, le Charlottetown s'est rendu à New York pour la Semaine annuelle de la Flotte, la première célébrée avec le panorama de Manhattan amputé de ses tours jumelles.

En mer d'Oman, le groupe opérationnel canadien marque le 60e anniversaire de la Bataille de l'Atlantique. À bord de l'Iroquois, le Capv Paul Maddison (à droite) et le capitaine d'arme, le PM1 Pat Evans, s'apprêtent à jeter à l'eau une couronne faite de palmes.
(Photo Forces canadiennes, HS034010d06)



Les pompiers du NCSM Charlottetown déposent des couronnes à Ground Zero au cours d'une visite à New York dans le cadre de la Semaine de la flotte, mai 2002.

(Photo NCSM Charlottetown, par le Cplc Ron Flynn, HS2002-471)



(En bas) Après le départ de Halifax, la Lieutenante Bonnie Mason, aumônière de la marine, fait immerger les cendres de deux marins à la retraite décédés.
(Photos NCSM Fredericton, HS032508d09)



Divertissements à bord – un spectacle amateur (à droite) et un autre plus professionnel (en haut). Une gracieuseté de l'ASPFC.
(Photos NCSM Montréal, HS025150 & HS0251)





Nuit de Noël 2002, en mer.

(Photo Forces canadiennes, HSO25150)



(Photo Forces canadiennes, HSO25158)



(Photo Forces canadiennes, HSO25146)



(Photo Forces canadiennes, HSO25162)



(Photo Forces canadiennes, HSO25155)

Et finalement, un flot continu de visiteurs de marque rappelait à nos marins que le pays ne les oubliait pas. Malgré quelques incon-vénients mineurs, la procession des ministres, des officiers supérieurs, et même des journalistes, était importante pour marquer le fait que le Canada pensait à eux. La visite qui a sans doute le plus marqué fut celle de Son Excellence Adrienne Clarkson, en sa qualité de commandante en chef des Forces canadiennes. C'est dans son message du Nouvel An à la nation qu'elle a le mieux rendu hommage à ceux qui la défendaient à l'étranger :

À la fin d'une année où nous avons voyagé d'un océan à l'autre, à rencontrer des gens dans de nombreuses petites collectivités, quelques-unes d'entre elles très isolées, la réalité de notre pays m'est venue une fois de plus à l'esprit - qui nous sommes, ce que nous sommes. ... Une partie importante de... l'histoire que nous partageons a toujours été militaire. Elle nous a aidés à nous consolider en tant que nation. ... Nous avons maintenant, une fois de plus, fait appel à nos militaires, non seulement pour maintenir la paix, mais aussi dans une campagne qui assurera que notre pays et que nos valeurs ne soient pas menacés.

Il y a des centaines de membres des Forces canadiennes qui commencent cette nouvelle année à l'étranger, loin de leur foyer, dont certains à bord de navires canadiens dans le Golfe. John Ralston Saul et moi avons passé Noël avec eux à bord du NCSM Winnipeg et du NCSM Montréal. ...

Et je me dis que nous avons un superbe pays - ce Canada. Espérons que nous ferons tous davantage, chacun de nous, pour ne rien prendre pour acquis, mais pour vivre en nous donnant un but, pour vivre avec amour et avec joie.



Son Excellence la Gouverneure générale Adrienne Clarkson parlant au service œcuménique de Noël, à bord du NCSM Montréal, décembre 2002. (Photo NCSM Montréal, par le Cpl Paz Quillé, HSO25151)







VI. LES NUAGES DE LA GUERRE

OPÉRATIONS (III), JANVIER À NOVEMBRE 2003

Page précédente : Les postes de combat, par John Horton



L'une des implications les plus importantes de la puissance navale décrite dans le chapitre II est que les marines structurées comme celle du Canada – c'est-à-dire offrant une large gamme de possibilités pour des déploiements mondiaux – offrent à leurs gouvernements respectifs une palette d'options diplomatiques et militaires couvrant le spectre complet des conflits. L'évolution du rôle naval du Canada dans la guerre au terrorisme au cours de l'hiver et du printemps de 2003, d'abord sous la menace d'un conflit contre l'Irak, puis dans le cadre d'hostilités ouvertes, en témoigne d'une manière éloquente.

Manœuvres en formation des navires de la Coalition dans le golfe d'Oman, janvier 2003. Le Winnipeg et le Montréal sont respectivement le 2e et le 4e à partir de la gauche. Les traces sur l'eau ont été laissées par des pétroliers. (Photo NCSM Montréal, par le Cpl Paz Quillé, HS035005d42)



Mai 2003 : Le Fredericton (à droite), l'Iroquois (au centre, en avant) et le Regina (à gauche), plus le navire néo-zélandais Te Mana, naviguent en formation diamant dans le golfe d'Oman.

(Photo NCSM Iroquois, par le Cpl Shawn Kent, HS034012d12)

Contrairement à la perception généralement répandue que les Américains ont progressivement déplacé leur attention sur ce qui allait devenir l'opération Iraqi Freedom (OIF), ils n'ont pas perdu de vue les activités conduites dans le cadre de l'opération Enduring Freedom (OEF) et n'étaient pas insensibles aux positions politiques différentes de leurs divers partenaires. Pour les Américains, les opérations contre l'Irak étaient un volet nécessaire de la guerre au terrorisme, mais ils comprenaient parfaitement que d'autres ne partagent pas cette perspective d'élargissement des opérations. Plus précisément, quelle que soit la satisfaction de NAVCENT à l'égard du commandement canadien du TG 50.4, le vice-amiral Timothy J. Keating était conscient que tous les partenaires de la Coalition n'étaient pas d'accord avec l'idée d'un engagement direct contre l'Irak. Que l'on soit disciple de Clausewitz ou de Sun-Tzu, les principes fondamentaux de la guerre sont la concentration des forces et maintien de l'objectif. Même une superpuissance doit accepter le fait que ses moyens ont des limites et que l'objet d'une coalition est que chaque partenaire y apporte sa part. Le dilemme des opérations sur le théâtre de l'Asie du Sud-Ouest était donc de mettre en place une structure organisationnelle assurant une séparation nette des activités sans affaiblir aucun aspect de l'effort d'ensemble.

L'une des exigences pratiques de la gestion d'une guerre moderne constituait, pour l'amiral Keating, un impératif organisationnel de tracer la ligne entre les efforts. Dans la structure existante des tâches de l'opération *Enduring Freedom* (voir le schéma d'organisation en fonction des tâches I), tous les navires

de guerre opérant sur le théâtre étaient sous le commandement du CTF 50, à bord du seul porte-avions encore présent dans la région (le navire de commandement avait connu plusieurs rotations, comme pour la Marine canadienne; le 15 décembre 2002, l'amiral et son état-major avaient transféré leur pavillon de l'USS *Abraham Lincoln* à l'USS *Constellation*). Avec l'arrivée imminente de plusieurs autres porte-avions et groupes d'intervention amphibie, cette organisation des tâches allait prendre une expansion considérable avec plusieurs groupes d'assaut et d'appui-feu sur le littoral réunis sous les ordres CTF 50. La solution la plus simple était de donner un statut plus élevé aux commandants des groupes opérationnels existants qui n'avaient pas de rôle offensif (c'est-à-dire les groupes multinationaux évoluant dans le golfe d'Oman au large de la Corne de l'Afrique) pour qu'ils dépendent directement de NAVCENT et non d'un commandement américain en mer. L'afflux attendu des forces de la Coalition dans la région, comme cela s'était produit un an plus tôt pour les opérations contre l'Afghanistan, donnait du poids à ce raisonnement, car il est plus facile de gérer les unités supplémentaires dans le cadre d'une structure de force opérationnelle plutôt que de groupes opérationnels. Les nouvelles entités furent donc désignées CTF 150 pour le groupe opérationnel de l'Union de l'Europe occidentale opérant dans la région de la Corne de l'Afrique, et CTF 151 pour la zone du CTG 50.4, de part et d'autre du détroit d'Hormuz (voir le schéma d'organisation en fonction des tâches).



*Le NCSM Calgary quitte les lieux d'un arraisonnement effectué en compagnie d'un destroyer américain (à gauche).
(Photo NCSM Calgary, par le Sergent Rick Ruthven, ISD00-2405a)*



À l'approche de plus la guerre, les journalistes canadiens commencent à s'intéresser de plus près aux activités du groupe opérationnel en mer d'Oman. On voit ici le reporter de SRC, Dan Bjarneson et son cameraman Keith Whelan, suivant un arraisonnement par le NCSM Montréal.

(Photo du Cpl Paz Quillé, HS035008d04)

*Vue du groupe opérationnel de la Coalition, janvier 2003.
(Photo NCSM Montréal, par le Cpl Paz Quillé, HS035005d24)*



En tant que commandant de la Force opérationnelle TF 151, le Commodore Roger Girouard observe l'Iroquois qui se ravitaille auprès du pétrolier japonais JDS Tokiwa.

(Photo NCSM Iroquois, par le Cpl Shawn Kent, HS034001d91)

Bien que ces considérations opérationnelles aient été dans l'air depuis plusieurs mois, elles devinrent d'actualité à peu près au moment du transfert de commandement planifié du groupe opérationnel canadien. Le 13 janvier 2003, une cérémonie restreinte, mais touchante eut lieu sur le pont d'envol du NCSM Montréal pour marquer la passation de commandement du Commodore Murphy au Commodore Roger Girouard qui devenait CTG 307.1, avec la double responsabilité de CTG 50.4. Presque simultanément, au QGDN à Ottawa, le chef d'état-major de la Défense, le Général Hénault, constatant la vitesse à laquelle les événements évoluaient dans la région, concluait que « Bien qu'aucune décision n'ait été prise par le gouvernement du Canada de participer à une campagne militaire contre l'Irak,... [il] est urgent d'élaborer des options détaillées et coordonnées... pour informer les décideurs canadiens ». Le 17 janvier, il envoyait le Capitaine de corvette Brian Costello au quartier général NAVCENT pour servir d'officier de liaison de l'élément QG canadien à Tampa, spécifiquement chargé « d'explorer les options... d'emploi d'une éventuelle contribution navale des FC au cours d'une campagne militaire contre l'Irak ». C'était assurément une lourde mission pour un officier d'un grade relativement modeste, comme il l'a lui-même admis en déclarant « je devrai prendre garde de ne pas laisser l'enthousiasme de la jeunesse m'amener à dépasser mon mandat et à compliquer le problème en semblant promettre un engagement là où il n'y en a pas, ce qui pourrait avoir des effets embarrassants

ou même dévastateurs sur notre poids politique ». En prenant soin de ne pas susciter des attentes de toutes les parties, il a su garder toute sa gamme d'options ouverte, de la non-participation à la simple poursuite des opérations actuelles et à la possibilité d'une prise en charge canadienne de la coordination de tous les aspects de la défense aérienne sur une région s'étendant largement au-dessus de la zone centrale du golfe Persique.

La priorité était de conserver la plus grande marge de manœuvre possible pour laisser au gouvernement la plus grande latitude dans sa décision. En mer, le Commodore Girouard était conscient de deux facteurs peu susceptibles de changer : d'une part la menace d'Al-Qaïda, qui chercherait sans doute à lancer ses terroristes dans des attaques de harcèlement en cas de guerre en Irak, d'autre part, le fait que le Canada restait le meilleur candidat pour assurer le lien entre les structures de commandement et de logistique des Américains et de la Coalition. Les Américains étaient également très sensibilisés à toutes les préoccupations et exploraient patiemment les diverses options. Devant l'exigence primordiale d'une conduite efficace des opérations, leur planification réservait la possibilité de nommer un commandant de la Marine américaine dans le pire scénario, à savoir le retrait du Canada de toutes les opérations.



*L'une des armes les plus puissantes de nos frégates, le missile mer-mer Harpoon, n'a jamais été utilisé au cours de l'opération Apollo.
(Photo Forces canadiennes, HS030753d01)*

En l'occurrence, les hypothèses les plus extrêmes furent abandonnées et le Canada ne se retrancha pas dans la neutralité. Le compromis trouvé fut que le Canada continuerait sa mission au sein de la Coalition, mais avec une responsabilité géographique plus étendue. Le 7 février 2003, le Commodore Girouard devenait commandant de la Force opérationnelle 151 avec une responsabilité claire à l'égard d'objectifs limités à la coordination des forces multinationales poursuivant la guerre au terrorisme (opération Enduring Freedom) dans le golfe d'Oman et la zone centrale du golfe Persique, sans dépasser une limite nord située juste au sud de la frontière entre l'Arabie Saoudite et le Koweït (28 degrés, 30 minutes de longitude nord – voir la carte).

Vingt ou trente navires de la Coalition seraient probablement rattachés à son commandement. L'importance de cette mission ne doit pas être sous-estimée.

Cete mission couvrait la plus grande zone de responsabilité opérationnelle et la plus importante portée de commandement sur un théâtre actif confiée à un officier supérieur canadien, tous services confondus, depuis la Seconde Guerre mondiale.

Le NCSM Montréal à la tête d'une formation en flèche (le plus à gauche sur la photo); l'autre navire canadien est le Winnipeg, à l'arrière-plan et au milieu de la branche droite de la flèche.

(Photo NCSM Montréal, par le Cpl Paz Quillé, HS035005d41)





Pendant l'hiver et le printemps (2003), les navires de la Coalition n'ont cessé d'affluer dans le Golfe.

(Photo NCSM Fredericton, par le Cpl Mike Selig, HS032532d09)

À court terme, Girouard n'a pas vu beaucoup de changements dans son rôle, ni même dans le rythme des opérations par rapport à son prédécesseur. À cause de la présence massive des Américains, des Britanniques et des Australiens dans le nord du golfe Persique, peu de navires irakiens ont cherché à passer entre les mailles du filet des opérations d'interdiction, et la présence dominante de la Coalition dans le golfe d'Oman dissuadait toujours plus les boutres et les hors-bord de tester l'efficacité des opérations d'interception. L'essentiel du travail consistait donc en des escortes de navires au travers du détroit d'Hormuz. Bien que l'essentiel du trafic soit consacré au renforcement des troupes américaines et britanniques massées contre l'Irak, ni Girouard ni les autres membres de sa force (comprenant généralement des navires français, italiens, grecs et néo-zélandais, sans parler des américains et des canadiens) n'hésitaient à fournir la protection demandée aux navires en transit. Tous connaissaient l'attrait pour les terroristes de navires acheminant des troupes et du matériel militaire, et la présence d'Al-Qaïda dans la région était, au mieux, indéterminée. Comme ses prédécesseurs qui ne faisaient pas de discrimination dans les navires suspects à aborder, Girouard s'est efforcé de fournir une escorte à tous ceux qui en faisaient la demande.

Par ailleurs, les possibilités d'une déstabilisation générale de la région en cas d'attaque de l'Irak débouchaient sur toutes sortes de scénarios alarmants et un commandant militaire se doit d'être prêt à toute éventualité. Bien que la défense aérienne du centre et du sud du golfe Persique n'entre pas dans ses attributions nominales, Girouard a anticipé le besoin d'une couverture de zone pour les navires marchands en transit et leurs frégates d'escorte munis d'un système anti-aérien construit pour l'auto-défense. Pour cette tâche, il disposait d'un ou de deux destroyers DDG-51 *Arleigh Burke*, mais, comme ceux-ci étaient également armés de missiles de croisière Tomahawk pour les attaques terrestres, ils risquaient d'être rappelés précisément au moment où on en aurait besoin. Dans une perspective purement nationale, Girouard était conscient qu'il pouvait avoir à évacuer des citoyens canadiens menacés dans les pays voisins dans le cadre d'une opération d'évacuation de non-combattants. Il y avait encore bien d'autres éventualités, comme le risque de mines dans les eaux du Golfe et le risque, maintenant extrême, d'attaques chimiques ou biologiques. La conduite et la planification d'un tel éventail d'opérations nécessitaient plus de forces canadiennes et surtout un état-major plus important que pourrait raisonnablement accueillir une frégate. Autrement dit, tous les scénarios convergeaient vers le besoin urgent d'ajouter un destroyer de la classe *Iroquois* à son commandement.

Des cibles aussi attrayantes pour les terroristes ont entraîné une très forte demande d'escortes dans le détroit d'Hormuz par les navires de la Force opérationnelle 151.

(Photo NCSM Fredericton, par le Cpl Mike Selig, HS032525d05)



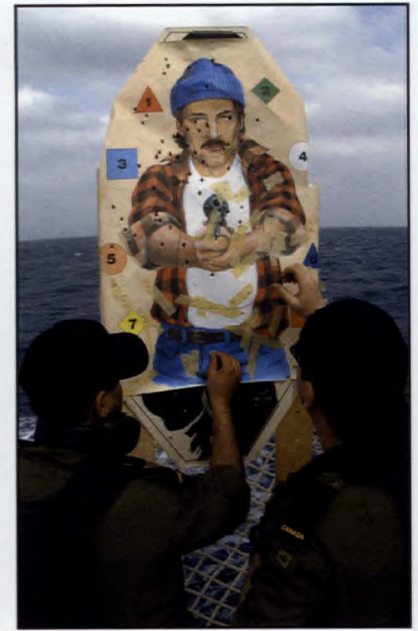
Lorsque l'*Iroquois* est revenu de la Rotation 0 où il jouait le rôle de navire de commandement et de destroyer de défense aérienne de zone, la décision avait été rapidement prise de préparer le navire en vue de son grand carénage planifié pour l'été 2003, date à laquelle son jumeau, l'*Athabaskan*, qui lui-même sortait juste de carénage, serait prêt pour la Rotation 4. Tous les besoins survenant entre temps seraient remplis par la côte Ouest (comme dans la Rotation 1) ou en utilisant une autre frégate (comme dans la Rotation 2). Ce point faible évident apparut clairement à la Rotation 3 qui coïncidait avec le commandement de Girouard et le déclenchement possible des hostilités. Le nouveau commandant de l'*Iroquois*, le Capitaine de vaisseau Paul Maddison, observait l'évolution de la situation depuis l'automne

2002, sachant qu'il resterait le navire de commandement le plus facilement disponible malgré le fait que les ressources toujours plus limitées des IMF occupées à préparer les prochaines frégates désignées pour l'opération *Apollo*, d'abord le *St John's*, puis le *Montréal*, et enfin une autre frégate, le *Fredericton*. Prévoyant qu'on risquait d'avoir besoin de son navire, mais sachant très bien qu'il ne pouvait espérer une priorité avant les autres carénages urgents, il avait demandé à ses chefs de service de préparer une liste des besoins urgents de réparations et de personnel pour le cas où le navire devrait appareiller rapidement. En janvier 2003, avec les discussions sur la création du CTF 151, le Capitaine Maddison avait concrétisé ses intentions par un plan interne de préparation au déploiement par roulement sur dix jours.

Un précepte militaire dit qu'il faut « s'exercer dans les conditions où l'on aura à combattre ». En traversant l'Atlantique en mars 2003, le Fredericton fait un essai de son système de « pré-mouillage ». Un fin brouillard d'eau de mer projeté sur les superstructures du navire offre une bonne protection contre les attaques nucléaires, biologiques et chimiques en lessivant les résidus avant qu'ils puissent s'accumuler.



(Photo NCSM Fredericton, par le Cpl Mike Selig, HS032511d32)



Le Mat1 Mark McHugh de l'équipe d'arraisonnement du Fredericton s'entraîne au pistolet (à gauche) tandis que les membres de celle de l'Iroquois vérifient leurs résultats lors d'un exercice aux armes légères sur le pont d'envol de leur navire (à droite).
(Photo NCSM Fredericton, par le Cpl Mike Selig, HS032530d13) (Photo NCSM Iroquois, par le Cpl Shawn Kent, HS034000d34)

Pour le *Fredericton* dont l'appareillage était prévu le 17 février, les paradoxes ont commencé à s'accumuler. Cette frégate et son commandant, le Capitaine de frégate Harry Harsch, faisaient l'envie du reste de la flotte, car ils étaient sans doute les mieux préparés des navires à participer à l'opération *Apollo*. La date du déploiement ayant été connue suffisamment à l'avance, le *Fredericton* avait pu suivre le programme idéal de préparation par paliers après être passé par les mains de l'IMF, des exercices et de l'instruction de l'équipage, puis des exercices opérationnels (comme des tirs réels de missiles) en respectant à la lettre, ou presque, l'Ordre du Commandement maritime.³³ Mais le 7 février, le Commodore Girouard demandait que l'Iroquois lui soit envoyé comme navire de commandement, juste dix jours avant le départ prévu du *Fredericton*.

Dans un monde parfait, l'*Iroquois* et le *Fredericton* auraient fait route de concert le 17 février, mais les plans ne sont que des plans et peuvent être contrariés par une série d'événements. Pour commencer, les cinq membres du Conseil de Sécurité ne parvenaient pas à s'entendre sur une position claire des Nations Unies.

Le gouvernement canadien continuait d'étudier ses options et refusait de prendre une décision précipitée pour des considérations purement militaires. Enfin, le 13 février, le ministre de la Défense nationale, l'honorable John McCallum, prit la parole aux Communes pour annoncer que l'*Iroquois* serait déployé. Et le problème insoluble de la disponibilité des hélicoptères se reposa. Aucun détachement aérien n'était prêt pour déploiement avec le destroyer et, bien que Girouard ait clairement indiqué qu'il avait besoin d'un navire de défense anti-aérienne, avec ou sans hélicoptère, la controverse des *Sea King* avait pris des proportions politiques telles qu'il était impensable que le navire parte sans attendre son hélicoptère.



Un autre exercice courant est la lutte contre le feu et le sauvetage des blessés en cas d'écrasement d'un hélicoptère sur le pont. Les pompiers du Montréal sont supervisés par deux adjudants spécialistes de l'équipe d'entraînement maritime (à droite, en bleu de travail).
(Photo NCSM Montréal, par le Cpl Paz Quillé, HS025010d02)

³³ « Préparer « Freddie » pour le Golfe », au site http://www.navy.dnd.ca/mspa_news/news_f.asp?id=19, consulté le 16 juillet 2003.



L'inattendu est la règle! L'hélicoptère de l'Iroquois s'est écrasé sur le pont le 27 février 2003, heureusement sans incendie ni blessures graves. (Gauche, Photo Forces canadiennes, GDAC03-094-19a / photo ci-dessus reproduite avec la permission de Sandy McClearn)

La controverse des Sea King avait pris des proportions politiques telles qu'il était impensable que le navire parte sans attendre son hélicoptère. Il fut donc décidé que l'Iroquois leverait l'ancre le 24 février avec celui du *Fredericton*, la frégate restant au port jusqu'à ce qu'un nouveau détachement aérien soit prêt, environ deux semaines plus tard. Naviguant de concert avec le pétrolier *Preserver* comme escorte pour les exercices d'endurance, l'*Iroquois* se trouvait presque au milieu de l'Atlantique le 27 février lorsqu'une catastrophe se produisit : son hélicoptère « neuf » s'écrasa au décollage pour un vol d'entraînement.

Le Capitaine Maddison, accompagné de son commandant de détachement aérien, le Major Todd Smart, ne mâcha pas ses mots au cours d'une conférence de presse tenue après le retour du navire à Halifax :

...Jeudi dernier, nous avons eu une bonne nouvelle et une mauvaise nouvelle. La mauvaise nouvelle, c'est que mon hélicoptère s'est écrasé sur le pont et a subi de graves dommages. La bonne, c'est que nos aviateurs n'ont subi que des blessures superficielles et que la réaction de l'équipage du navire a été magnifique, à tel point qu'ils ont éliminé tous les risques que représentait l'hélicoptère endommagé pour le navire et son équipage. De cela je suis très fier... Naviguer en mer n'est pas une affaire de tout repos. Faire voler des machines plus lourdes que l'air comporte des risques inhérents. Ce sont des risques que les marins et les équipages de nos hélicoptères connaissent bien dès que nous quittons le quai et prenons la mer avec nos hélicoptères.³⁴

Il aurait pu y avoir des dégâts terribles, mais la structure du navire n'a subi que des dommages remarquablement superficiels. Et lorsque l'Iroquois a pu reprendre la mer – sans hélicoptère, on s'en douterait – il était finalement accompagné du *Fredericton* (qui lui avait un nouvel hélicoptère) et dont la date de départ avait été retardée au 5 mars. Pour terminer l'histoire, le détachement aérien de l'Iroquois a dû rester à terre pour participer à l'enquête sur l'accident, mais a pu rejoindre le navire peu après son arrivée dans le Golfe. Et, comble de l'ironie, un nouvel hélicoptère a dû être livré dans le Golfe arrimé sur le pont d'un porte-conteneurs (au coût de 180 000 \$). La seule bonne nouvelle à cet égard est la grande efficacité du site logistique avancé de Camp Mirage qui a organisé le transport maritime dans un temps record.³⁵

Avec tous ces contre-temps, l'*Iroquois* et le *Fredericton* sont arrivés en retard pour le début de la guerre. Avec un minimum de préparation aérienne du champ de bataille, le 18 mars, les forces blindées américaines entreprenaient une percée éclair vers Bagdad par le sud, qui devait laisser les commentateurs et les Iraquiens dans un état de « choc et de stupeur ». À la fin du mois, les deux nouveaux venus ont rejoint le *Montréal*, le *Winnipeg* et le *Regina*, et la flotte sur le théâtre a brièvement compté cinq navires canadiens sous les ordres du Commodore Girouard. (Le *Regina* était arrivé d'Esquimalt le 15 mars, selon le calendrier prévu pour la Rotation 3. C'était son troisième déploiement dans ces eaux et la frégate a été la seule à rester sur le théâtre pendant toute la durée des opérations de guerre contre l'Irak.)

³ MDN, « DGPA Transcripts: Press Conference to Discuss the Incident with the Sea King Helicopter » (Transcriptions DGAP : conférence de presse sur l'incident de l'hélicoptère Sea King), 1er mars 2003.

³⁵ « Sea King's strange voyage to Gulf gets stranger » (L'étrange voyage du Sea King vers le Golfe devient plus étrange encore), *Toronto Star*, 18 mars 2003.

Mais les choses ont changé rapidement, et le transfert du pavillon de Girouard sur l'*Iroquois* le 3 avril a coïncidé avec une baisse marquée de la tension. Quelques heures plus tard, le *Montréal* disparaissait à l'horizon et le *Winnipeg* le suivait quelques jours plus tard. Il faut dire que les missions de ces deux navires avaient été sensiblement prolongées à près de huit mois chacun, au lieu de six, la norme que l'on tentait de suivre. Durant cette période, en raison de la situation politique confuse, les membres de la Coalition ont fourni beaucoup moins de navires que prévu. Les Canadiens ont donc travaillé plus fort, surtout au cours des dernières semaines, et la fatigue se faisait sérieusement sentir. Dès que les choses se sont un peu calmées, les équipages étaient impatients de rentrer chez eux.



Peu après l'arrivée du navire sur le théâtre, le Commodore Roger Girouard parle au membre du personnel junior du Fredericton des prochaines tâches à accomplir.

(Photo NCSM Fredericton, par le Cpl Mike Selig, HS032560d07)

Avec la vision historique, la constitution du CTF 151 en temps de guerre n'a pas été un événement aussi important qu'on le prévoyait. Cela n'enlève rien au Commodore Girouard ni aux membres de son état-major, et encore moins aux hommes et aux femmes qui, à bord des navires canadiens, ont passé de très longues heures dans une myriade d'activités durant cette période. Assurément, le nombre de transits du détroit d'Hormuz n'a pas diminué et il fallait assurer les patrouilles sans fin du golfe d'Oman. Mais le fait est que les grandes menaces attendues ne se sont pas matérialisées et que très peu d'autres navires sont venus épauler le groupe. Le commandement de Girouard n'a jamais dépassé une douzaine de navires. Cette relative désaffection était peut-être due au fait que plusieurs pays avaient fait un effort naval important un an auparavant et n'avait plus beaucoup d'effectifs à contribuer à la Coalition. Toutefois, la véritable raison était un souci général de ne pas sembler soutenir l'intervention américaine contre Saddam Hussein. Lorsque le gouvernement canadien décida, à la veille de la guerre, de ne pas participer aux opérations, il ajouta des conditions très strictes aux règles d'engagement de son groupe opérationnel, notamment une directive à l'effet que des Irakiens capturés lors d'une évasion par la mer ne devaient en aucun cas être remis à la Marine américaine. Les conséquences directes de cette décision ne se sont pas fait attendre, et Girouard a constaté des restrictions immédiates et perceptibles dans l'accès à certains renseignements, ce qu'il a ressenti comme un choc après des décennies d'étroite collaboration avec les Américains :

...comme nous n'étions pas partie prenante dans l'opération Iraqi Freedom... un plan de communication séparé a été établi pour les Australiens, les Anglais et les Américains, et nous n'en faisons pas partie. Pour nous, cela a signifié la perte d'éléments d'information importants auxquels nous étions habitués à avoir accès... En fin de compte, nous recevions certainement les renseignements nécessaires pour accomplir notre travail, mais, à certains moments, nous n'étions pas à 100 pour cent convaincus qu'on recevait toute l'information disponible. Ce n'était pas la façon la plus agréable de travailler considérant les circonstances.

À compter de ce moment, la Marine américaine a maintenu une stricte séparation entre les opérations *Enduring Freedom* et *Iraqi Freedom* (OEF et OIF). Quel effet cela a-t-il eu sur la Marine canadienne?

Le gouvernement du Canada n'était pas par principe opposé à une action contre l'Irak, mais sa position était de s'associer uniquement à des initiatives prises sous les auspices des Nations Unies, comme cela avait été le cas lors de la première guerre du Golfe, en 1991. Cette situation claire ne devait cependant pas se reproduire cette fois. Le président Bush ayant mis les Nations Unies au défi d'intervenir à l'automne 2002, le Conseil de Sécurité s'est finalement mis d'accord sur la résolution 1441 dont le texte était relativement dur, mettant Saddam Hussein en garde contre des conséquences sérieuses (avec la menace de prendre « toutes les mesures nécessaires », ce qui en langage de l'ONU signifie intervention militaire) s'il refusait de réadmettre les inspecteurs en désarmement sur son territoire.



Les abordages ne se ressemblent pas. Il y a des navires de toutes tailles et de toutes formes, comme le constate l'équipe du Regina (à gauche) en escaladant péniblement la muraille d'un pétrolier. De son côté, l'équipe du Fredericton a la tâche plus facile et admire le yacht de l'Émir du Qatar.

*(Photo NCSM Regina, par le Cplc Frank Hudec, IS2003-2250a)
(Photo NCSM Fredericton, par le Cpl Mike Selig, HS032549d03)*



Au pétrole de contrebande et aux fugitifs d'Al-Qaïda s'ajoute maintenant la recherche de mines irakiennes. L'abordage et l'inspection des navires suspects restent une activité importante.

(Photo NCSM Fredericton, par le Cpl Mike Selig, HS032532d04)



En mars 2003, le travail des inspecteurs était bien avancé, mais l'insistance des Français et des Allemands sur la nécessité d'accorder plus de temps à Saddam pour se conformer intégralement aux exigences de l'ONU s'est heurtée à l'impatience croissante des Américains qui voulaient résoudre le problème avant que les chaleurs de l'été ne rendent une campagne militaire plus difficile. Le Conseil de sécurité s'est retrouvé dans l'impasse avec un débat de forme sur la nécessité ou la non-nécessité d'une nouvelle résolution pour autoriser une action militaire.

L'ambassadeur canadien aux Nations Unies, Paul Heinbecker a défendu les mérites d'un compromis et a proposé une seconde résolution, mais avec une échéance immédiate pour l'acceptation par l'Irak de ces conditions. Pendant tout ce temps, le premier ministre Jean Chrétien a gardé toutes ses options ouvertes, refusant de s'associer à l'un ou l'autre camp et faisant des déclarations suffisamment ambiguës pour ne pas compromettre son éventuelle décision.

La nature fluide, c'est le cas de le dire, de la puissance navale offre au gouvernement un maximum de souplesse. Sur les mers, les navires peuvent aller et venir, être engagés et retirés, pratiquement à volonté, contrairement aux armées terrestres ou même aux forces aériennes, qui sont liées à des bases fixes. Grâce à sa flotte, le gouvernement canadien pouvait moduler avec précision le degré de fermeté désiré. De son côté, la Marine était convaincue que le groupe opérationnel présent dans le théâtre continuait d'offrir la souplesse nécessaire pour répondre à des circonstances évolutives en appuyant les Américains avec le degré de distance que le gouvernement voulait imposer. En fin de compte, c'est exactement ce qui s'est produit. Le Premier ministre Jean Chrétien et le ministre de la Défense nationale McCallum ont été soigneusement informés de la portée des nouvelles dispositions, de sorte que l'adoption aux Communes de la résolution de ne pas participer aux offensives contre l'Irak ne signifiait pas le rappel de la Flotte. Le gouvernement a même renforcé la présence du Canada en envoyant l'*Iroquois*. Mais, selon la position constante des États-Unis, l'ambassadeur américain Paul Cellucci n'avait pas tort non plus lorsque, dans un discours largement diffusé, il regrettait la ligne politique adoptée par le Canada :

Nous sommes donc déçus que certains de nos alliés les plus proches, dont le Canada, ne soient par arrivées avec nous à la conclusion qu'il était urgent d'intervenir militairement en Irak... Le Canada n'en demeure pas moins un partenaire essentiel dans cette guerre mondiale contre le terrorisme et nous lui en sommes reconnaissants. Les navires, les avions et les membres des Forces canadiennes continuent à participer aux opérations antiterroristes dans le golfe Persique... Paradoxalement, les navires, les avions et les membres des Forces canadiennes dans le golfe Persique qui participent à la lutte contre le terrorisme nous aideront davantage, de façon indirecte que la plupart des 46 pays qui nous apportent officiellement leur appui direct³⁶

³⁶ « Discours de l'ambassadeur des États-Unis au Canada, M. Paul Cellucci devant l'Economic Club de Toronto », le 25 mars 2003, http://www.usembassy-canada.gov/francais/fr/content/content.asp?section=embconsul&document=cellucci_030325.

Nos médias nationaux se sont alors signalés par des analyses tendancieuses, avec des titres comme « Des navires peuvent entrer dans la guerre par la porte de derrière » (*National Post*, 13 mars 2003). Ce point de vue fut repris au cours d'un débat relativement confus (des pour et des contre) à la Chambre des Communes, suscitant à son tour des remarques comme celles de l'*Ottawa Citizen*, « Les Canadiens prennent la mer à propos du rôle de leur Marine » (26 mars 2003) et du *Globe and Mail*, « Signaux confus à propos de la position et de la ligne de conduite d'Ottawa » (29 mars 2003). Le leader du Nouveau Parti démocratique, récemment élu, Jack Layton, s'est montré particulièrement injuste dans un article déformant les faits et intitulé « La guerre illégale du Canada » (*Ottawa Citizen*, le 26 mars).

Pour ceux qui étaient en première ligne (c'est-à-dire les marins en mer), la situation n'était pas moins troublante. Ils pouvaient du moins reconnaître que la nature immuable des océans sur lesquels la Marine naviguait offrait d'assez de souplesse pour remplir les tâches qui lui étaient confiées. Dans ce cas particulier, bien qu'il ait la liberté d'opérer partout dans le Golfe selon les circonstances, le Commodore Girouard s'est assuré de ne pas laisser ses navires opérer à proximité de la limite nord de la zone, afin de ne pas risquer une rencontre avec les sbires de Saddam Hussein en fuite. Comme il était impossible de prédire si un navire particulier aurait à son bord des Irakiens, les officiers canadiens sont constamment restés vigilants et attentifs à tous les détails du développement de la situation.



Heure de pointe dans le Golfe. Par un jour gris et brumeux, à la fin d'avril 2003, l'*Iroquois* escorte le *USS Constellation* dans le détroit d'Hormuz, alors que le porte-avions américain rentre au pays après les opérations de guerre contre l'Irak.

(Photo NCSM Fredericton, par le Cpl Mike Selig, HS032545d06)

L'une des grandes menaces était que Saddam Hussein répète sa tactique de la guerre du Golfe 1990-91 en semant des mines flottantes dans le golfe Persique et le golfe d'Oman (un acte illégal selon le droit maritime international et les lois de la guerre). La menace est devenue soudainement très crédible lorsque des équipes d'arraisonnement australiennes ont intercepté dans le nord du Golfe un remorqueur et une barge irakienne aménagée en mouilleur de mines. (US Department of Defense)



Les nombreuses dimensions de cette responsabilité professionnelle sont parfaitement illustrées dans le récit du Commodore Girouard à propos d'un navire irakien découvert dans le sud du golfe Persique le jour même où un navire très similaire avait été intercepté par les Australiens en train de poser des mines dans le nord du Golfe, en violation flagrante du droit international :

... C'est sur ce point que se faisait la démarcation entre OEF et OIF : que fallait-il faire des détenus irakiens et fallait-il concentrer nos efforts sur un navire irakien connu? Nous avons fini par trouver ce navire, le Proton, à l'ancre au large des Émirats arabes unis, en eaux internationales. C'était le lendemain du jour où nous avons recherché des poseurs de mines éventuels. ... Dans mon esprit, il s'agissait clairement d'une MIO visant à garantir que les voies maritimes restent sûres et que les navires internationaux ne sautent pas sur des mines. À mon sens, c'était une attitude parfaitement cohérente et défendable.

Quand nous avons arraisonné le Proton, nous y avons trouvé un équipage irakien qui nous semblait en très bonne forme, contrairement aux marins irakiens moyens. Certains avaient des masques à gaz, d'autres des ampoules d'atropine (antidote des gaz neurotoxiques) et de quoi faire des cocktails Molotov. Cette découverte nous a plutôt inquiétés. Nous pensions qu'il pouvait s'agir d'agents spéciaux. Nous avons averti NAVCENT et attendu. J'étais convaincu que cet arraisonnement entraînerait des détentions. J'ai alerté Ottawa pour qu'ils se tiennent prêts, car je pensais qu'il y aurait d'autres développements. Après quelques heures, on [NAVCENT] nous a dit de relâcher le navire. J'ai trouvé cela un peu étrange, et nous avons demandé confirmation que nous avions bien compris. On nous a répondu que oui. Je présume que c'est l'une de ces situations dans lesquelles les Américains avaient des renseignements qu'ils nous cachaient parce que nous ne participions pas à la campagne contre l'Irak.

Nous avons donc laissé le navire partir et – surprise ! – ils [NAVCENT] n'avaient pas le moindre renseignement sur le Proton, et, malgré toute leur organisation, ils avaient fait une bétise. Ils nous ont demandé de remonter à bord car il semblait bien que ce soient des agents irakiens. À ce point, ma conviction était que le premier abordage était légal, puisqu'il s'agissait d'une MIO, mais que le second ne l'était plus car, avec les renseignements que nous avions, nous serions intervenus dans le cadre d'une opération OIF. Ce n'était plus une OEF et il me semblait clair qu'on nous demandait de participer à une action de guerre, alors j'ai refusé de remonter à bord. Quand on me demande maintenant où se situait la démarcation, je réponds que c'est là qu'elle se trouvait : guerre ou pas guerre, Le problème n'était pas le navire lui-même, mais les renseignements que nous avions à son sujet. Selon ces informations, il pouvait être classé comme une entité OEF ou une entité OIF.

Et l'histoire ne se termine pas là, car deux jours plus tard les Américains abordaient le Proton et le laissaient à nouveau partir. Nous étions de retour dans le voisinage et voilà le Proton qui apparaît [en compagnie d'un autre navire susceptible de transporter des mines], ayant été une deuxième fois blanchi par les Américains, ce qui éliminait le problème OIF. À deux heures du matin, je me retrouve avec un nouveau transport possible de mines dans la région et je me demande : est-ce que je dois retourner voir s'il ne transporte pas de mines? Et la réponse est évidemment « oui ». Je réactive une MIO [OEF] et nous procédons à un nouvel arraisonnement.

Pour ce navire particulier, l'affaire a été plutôt compliquée. Cela montre bien qu'à chaque arraisonnement, nous devons déterminer les règles qui nous autorisaient ou nous interdisaient de visiter le navire.



Le Sea King du Fredericton, « Stalker », patrouille au-dessus de trois navires suspects immobilisés bord à bord en pleine mer.

(Photo NCSM Fredericton, par le Cpl Mike Selig HS032547d01)

Reste la question : *l'Iroquois* est-il réellement nécessaire? Là encore, la réponse est nécessairement « Oui ». Avec le recul, on peut dire que la guerre était pratiquement terminée lorsqu'il est arrivé, de sorte que les besoins de défense aérienne de zone et d'assistance à l'évacuation des non-combattants, qui avaient justifié son envoi, étaient sensiblement réduits. Mais personne ne pouvait le prédire au moment où le destroyer a appareillé. Les capacités de *l'Iroquois* ont donné au Commodore Girouard une plus grande marge de manœuvre, une considération importante lorsqu'il est impossible de prédire l'échelle d'un conflit ou le cours que prendront les événements. Comme nous l'avons vu précédemment, le rythme normal des opérations d'appui à la lutte antiterroriste n'a jamais fléchi. Un autre aspect pratique est que la coordination de toutes ces opérations à bord d'un navire de commandement comme le Montréal était relativement inefficace dans des locaux de commandement et de contrôle petits et mal aménagés. Si le Commodore Girouard avait transféré son pavillon sur une autre frégate (le *Regina*, comme prévu dans le plan d'origine pour la Rotation 3), il n'aurait rien gagné d'autre qu'une coque « propre ». Pour cela seulement, l'utilité de *l'Iroquois* a justifié les efforts très considérables qu'il a fallu investir dans ce déploiement. En fin de compte, la disponibilité d'un navire supplémentaire (et finalement de son hélicoptère), et l'arrivée du *Fredericton*, pour combler les vides laissés par le non-remplacement des autres navires de la Coalition, fut pour les Canadiens un immense soulagement.

Finalement, il faut évaluer l'importance qu'a eue le commandement canadien de la TF 151. À plusieurs égards, les avantages sont du domaine de l'intangible et il faut examiner les aspects concernant le commandement et le niveau de participation. Ces points ont été discutés plus haut dans le contexte du rôle de *l'Iroquois*. Il convient cependant de rappeler l'importance du haut niveau d'interopérabilité des communications entre les forces navales du Canada et celles des États-Unis, qui ont permis à nos navires de commandement (destroyer ou frégate) de jouer un rôle unique de passerelle de communications vis-à-vis des autres membres de la Coalition. Ce caractère distinct s'est, dans une certaine mesure, estompé au cours de l'opération *Iraqi Freedom* en raison des efforts faits par les Américains pour renforcer l'interopérabilité des Britanniques et des Australiens en reconnaissance de leur engagement actif dans les opérations de guerre.

Cependant, le Canada possède d'autres attributs qui peuvent être des facteurs déterminants. En premier lieu, notre Marine opère aussi bien dans l'Atlantique que dans le Pacifique et, dans le cours de ses activités normales de temps de paix, a depuis longtemps noué des relations avec la quasi-totalité des Marines qui participaient à la guerre au terrorisme. À part la Marine américaine, aucune marine ne peut se vanter de la même chose.

*L'équipe d'arraisonnement
du Regina s'apprête à
inspecter deux autres
navires suspects.*

*(Photo NCSM Regina, par
le Cplc Frank Hudec
IS2003-2323a)*



Il faut aussi savoir que le Canada n'a jamais été en situation de concurrence militaire avec d'autres pays, fait qui a certainement empêché plusieurs marines de prendre le leadership (par exemple, ni la Grande-Bretagne, ni la France n'ont dirigé le groupe opérationnel européen dans la région de la Corne de l'Afrique, même si elles y participaient activement aux côtés de la Marine américaine, le commandement étant assuré par rotation entre les Allemands, les Italiens et les Espagnols). Finalement, les officiers supérieurs canadiens ont tout lieu d'être fiers que leurs homologues américains les considèrent comme des alliés honnêtes – critiques en certains cas – mais toujours prêts à coopérer. À cet égard, le Commodore Girouard a été étonné par la rapidité du rapprochement des relations avec la Marine américaine, qui s'étaient nettement refroidies au début de l'opération *Iraqi Freedom*.

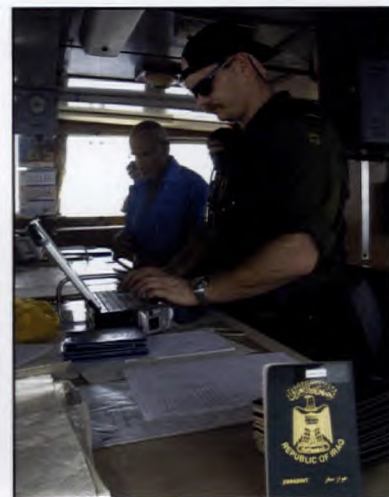
En vérité, les choses sont assez vite revenues à la normale, à un détail près. Vers la mi-avril, peu après Pâques, les Américains ont commencé à consolider leur emprise sur l'Irak. Le CTF 151 se voyait soudain escorter plus de navires de grande valeur militaire vers la sortie du Golfe que dans le sens de l'entrée. Il y avait bien des transports amenant des troupes fraîches, comme la 4e division d'infanterie qui n'avait pas pu débarquer en Turquie, mais l'implication de cette asymétrie du trafic était claire : les États-Unis étaient en train de rapatrier leurs forces.

Au bout de quelques semaines, le trafic dans les deux sens était réduit à un filet. Il n'y avait pas non plus beaucoup de passages de migrants à travers le golfe d'Oman, où le trafic connaît une baisse marquée en été, et aussi à cause de l'efficacité des opérations d'interdiction de la Coalition. Certes, le taux d'activité restait élevé, car les navires canadiens représentaient à l'époque environ vingt pour cent des forces de Coalition, et accomplissait cinquante pour cent du travail. Vers la fin mai, le *Fredericton* a eu l'honneur d'effectuer le 1 000e abordage de la Coalition à la recherche de fugitifs d'Al-Qaïda (à la fin de l'opération, au début novembre, le total canadien atteignait 600 abordages).



*L'équipe d'abordage du Fredericton célèbre le 1 000e arraisonnement
de la Coalition au cours de l'opération Enduring Freedom.
(Photo NCSM Fredericton, par le Cpl Mike Selig [NBP 1000])*

Cependant, l'effort LIO était réduit au maintien d'une présence dissuasive. Par ailleurs, les sanctions contre le régime irakien, objet des missions de la force d'interdiction multinationale, avaient perdu leur raison d'être, comme le confirmait bientôt le Conseil de Sécurité de l'ONU. À cela, le commandant de l'*Iroquois* ajoute une intéressante anecdote :



*... Vers la mi-avril nous avons abordé un navire qui...durant le régime de Saddam...était utilisé pour contourner les résolutions de l'ONU en sortant du pétrole irakien en contrebande. Il figurait sur une liste de navires qui nous intéressaient particulièrement... Nous avons procédé à une fouille poussée et vérifié les identités de l'équipage qui étaient tous des Irakiens. Mais ce qui était réellement intéressant c'est que le pétrolier se dirigeait vers un chantier de démolition en Inde ou au Pakistan parce que le marché de la contrebande de pétrole avait perdu tout intérêt à la suite de la guerre en Irak. Un autre changement à noter est que le navire, dont l'équipage était composé uniquement d'Irakiens, nous a répondu textuellement qu'il était de « l'état libre d'Irak ». Et quand l'équipe d'abordage est montée à bord, tous les membres de l'équipage semblaient heureux et même ravis de la tournure des événements en Irak... Cela nous a fait chaud au cœur.*³⁶

Il n'y avait plus non plus d'avenir dans le « marché » de la lutte antiterroriste dans le golfe d'Oman. Les quelques autres navires de la Coalition qui participaient à la Force opérationnelle TF 151 commençaient à partir, et le Commodore Girouard estima qu'il n'y avait plus besoin de maintenir une présence canadienne dans la région.

(À droite) Au cours d'une inspection en avril 2003, le Ltv Joël Kam de l'équipe d'arraisonnement de l'*Iroquois* prend des notes sur les documents et les cartes trouvés sur la passerelle d'un remorqueur irakien. (À gauche) Le M2 Cyrus John (à gauche) et le Matc Todd Hodder reviennent à l'*Iroquois* après avoir arraisonné le remorqueur irakien visible à l'arrière plan.

(Photos NCSM *Iroquois*, par le Cpl Shawn Kent, à gauche HS034006d34 et à droite HS034006d06)

L'intérêt se portait maintenant sur la Corne de l'Afrique où les services de renseignements signalaient une hausse de la présence de fuyards d'Al-Qaïda, profitant des traditionnelles activités locales de piraterie et de contrebande. L'état-major du Commodore Girouard étudia la possibilité d'implanter un centre opérationnel au large de l'île de Socatra, dans l'est du golfe d'Aden, mais cette suggestion suscita peu d'intérêt politique au plan national. Il s'ensuivit la décision tout à fait logique de plier bagage. Le 26 mai, le *Regina* recevait l'ordre d'interrompre sa mission et de revenir à Esquimalt à une vitesse lui permettant de faire son entrée au port pour la Fête du Canada. Avant même que la traversée du *Regina* ne se termine, le Commodore Girouard proposait à NAVCENT de mettre fin à son commandement. La dissolution de la Force opérationnelle 151 entraîna celle du Groupe opérationnel 307.1. Son pavillon fut définitivement abaissé le 15 juin. Quelques jours plus tard, en compagnie de son état-major, il rentra au Canada par un vol militaire et l'*Iroquois* prenait le chemin du retour. Même le fidèle Polar Bear fit sa dernière sortie le 19 juin. Seul demeurait sur les lieux le *Fredericton* avec la responsabilité symbolique de coordonnateur de combat local des forces de la Coalition.

³⁶ S'voir également « Des marins irakiens parlent librement à l'équipe d'abordage du NCSM *Iroquois* » http://www.navy.dnd.ca/mspa_news/news_f.asp?id=22.

La Mat1 Joyce Farmer soigne un blessé après que le Fredericton eut répondu à un appel de détresse d'un boutre qui avait subi un incendie électrique dans la salle des machines. Le personnel médical canadien a stabilisé l'état des deux blessés avant de les faire transférer à l'hôpital le plus proche par le Sea King du navire.

(Photo NCSM Fredericton, par le Cpl Mike Selig, HS032588d12)

Au Canada, le retrait des forces fut perçu comme le signe d'une flotte « épuisée » obligée de rentrer se reposer à la maison. Un éditorial ironique du Ottawa Citizen, intitulé « HMCS Snooze » (NCSM Roupillon), faisait remarquer que « les méchants, eux, ne font pas la sieste ». ³⁷ Ce jugement était à la fois injuste et injustifié. Les « méchants » ne s'étaient pas manifestés simplement parce qu'ils n'avaient pas osé entrer dans la zone de responsabilité canadienne. D'ailleurs, la présence du *Fredericton* et de quelques autres navires sous son contrôle était suffisante pour maintenir une présence de la Coalition, ce que le Capitaine de frégate Harsch et son équipage firent avec distinction. L'effort national dans la guerre au terrorisme sera ensuite prolongé par un séjour du seul navire déployé dans le cadre de la Rotation 4, le *Calgary*, qui se déroula sans événements marquants (si l'on considère que 24 abordages et 92 escortes dans le détroit d'Hormuz ne méritent pas d'être considérés comme des événements manquants). Son départ sans remplacement de la mer d'Oman, le 1er novembre 2003, marquait la fin de l'opération *Apollo*, non seulement pour la Marine canadienne, mais aussi pour les Forces canadiennes.



Le leader de l'opposition officielle, Stephen Harper (admirant le panorama du port de St. John's depuis Signal Hill) a énergiquement soutenu le déploiement naval du Canada : « Deux guerres mondiales ont amplement démontré que les principes ne valent rien si l'on n'est pas prêt à se battre pour les défendre. » (Débats de la Chambre des Communes, le 24 mars 2003)

(Photo communiquée par le Parti Conservateur du Canada)



Le Premier ministre Jean Chrétien, debout entre la Gouverneure générale Adrienne Clarkson et l'Ambassadeur des États-Unis, Paul Cellucci, a déclaré devant le Parlement, le 18 mars 2003, alors que les opérations défensives commençaient contre l'Irak : « Ils [les navires de guerre canadiens] font ce qu'ils ont fait tout au long de cette opération. Les navires qui sont là-bas [dans le Golfe] y ont été escortés parce que nous sommes là pour maintenir la liberté de navigation dans cette région du monde.... Le rôle que nous avons accepté il y a quelque temps est le même que nous avons joué dans le passé et que nous continuerons à jouer dans le futur.... Ce sont les mêmes eaux, c'est la même géographie et ce sont généralement des navires qu'on rencontre sur l'eau. » (Débats de la Chambre des Communes, le 18 mars, 2003)

(Photo par Wayne Cuddington, Ottawa Citizen)

37 « HMCS Snooze », Ottawa Citizen, 2 juillet 2003.

De retour de l'opération Apollo, le Commandant du *Calgary*, Dan MacKeigan, est félicité pour sa promotion au grade de capitaine de vaisseau par la Lieutenant-gouverneure de la Colombie Britannique, l'honorable Iona Campagnolo. On voit (de gauche à droite) le Vice-amiral Ron Buck, Chef d'état-major de la Force maritime, le Contre-amiral Jean-Yves Forcier, Commandant des Forces maritimes du Pacifique, et l'Honorable David Pratt effectuant sa première sortie officielle en tant que nouveau ministre de la Défense nationale.

(Services d'imagerie, BFC Esquimalt, photo, par le Cpl Joseph Morin, ET2003-0345-08a)



Jusque là, l'amiral Buck avait tenu à assister en personne au retour de chaque navire et équipage déployés, mais le 14 décembre, pour l'arrivée du *Calgary* à Esquimalt, il décida d'organiser une grande fête de la Marine. En plus des traditionnels bateaux-pompes, des fanfares et des centaines de parents et amis venus les ovationner, le nouveau ministre de la Défense nationale, David Pratt, la Lieutenant-Gouverneur de Colombie-Britannique, Son Honneur Iona Campagnolo, et d'autres fidèles supporters de la Marine étaient présents. En tête se trouvaient les délégations officielles et privées de citoyens de la ville marraine de la frégate : *Calgary*. Les mots de l'amiral Buck rendent bien l'atmosphère de fierté et de soulagement pour toutes les personnes présentes (voir la boîte à droite).

Et c'est là que la grande nouvelle est arrivée, alors que le *Calgary* remontait le paysage familier du détroit de Juan de Fuca, les forces américaines et irakiennes annonçaient la capture de Saddam Hussein. Ni Saddam ni l'Irak n'étaient l'objet de l'effort canadien dans l'opération Apollo, mais ils avaient été le point de mire de la Marine canadienne pendant plus d'une décennie. C'était la troisième fois que le *Calgary* revenait du théâtre de l'Asie du Sud-Ouest. La seule meilleure nouvelle possible pour justifier ce retour final de la Marine canadienne aurait été la capture d'Oussama ben Laden.

Avant tout, je suis particulièrement soulagé que chaque marin envoyé là-bas en soit revenu sain et sauf. Vous n'avez pas idée de la responsabilité qui pesait sur mes épaules... [et] je suis particulièrement heureux qu'ils puissent passer ce Noël en famille, car cela a également été l'une de mes grandes préoccupations....³⁸

Vous êtes le seizième navire canadien à revenir de l'opération Apollo, cette campagne essentielle contre le terrorisme, et il n'y en aura pas d'autres après vous. Au cours de cette période, 16 navires et 4 100 marins canadiens ont été déployés dans le cadre de cette opération, la plus importante depuis la guerre de Corée. Vous vous êtes dévoués corps et âme au succès de l'opération et c'est ce qui a fait toute la différence. Vous avez fait un magnifique travail!³⁹

³⁸ Cité par Chris Wattie, « Last ship sails home from Gulf » (Le dernier navire de retour du Golfe), *National Post*, 13 décembre 2003.

³⁹ Vice-Amiral Ron Buck, « Discours à l'occasion du retour du NCSM *Calgary* », 14 décembre 2003.



L'Ambassadeur américain, Paul Cellucci sur la passerelle du NCSM Toronto :

« Les navires, les avions et les membres des Forces canadiennes présents dans le golfe Persique... nous aident, de façon indirecte davantage que la plupart des 46 pays qui nous apportent officiellement leur appui direct. »

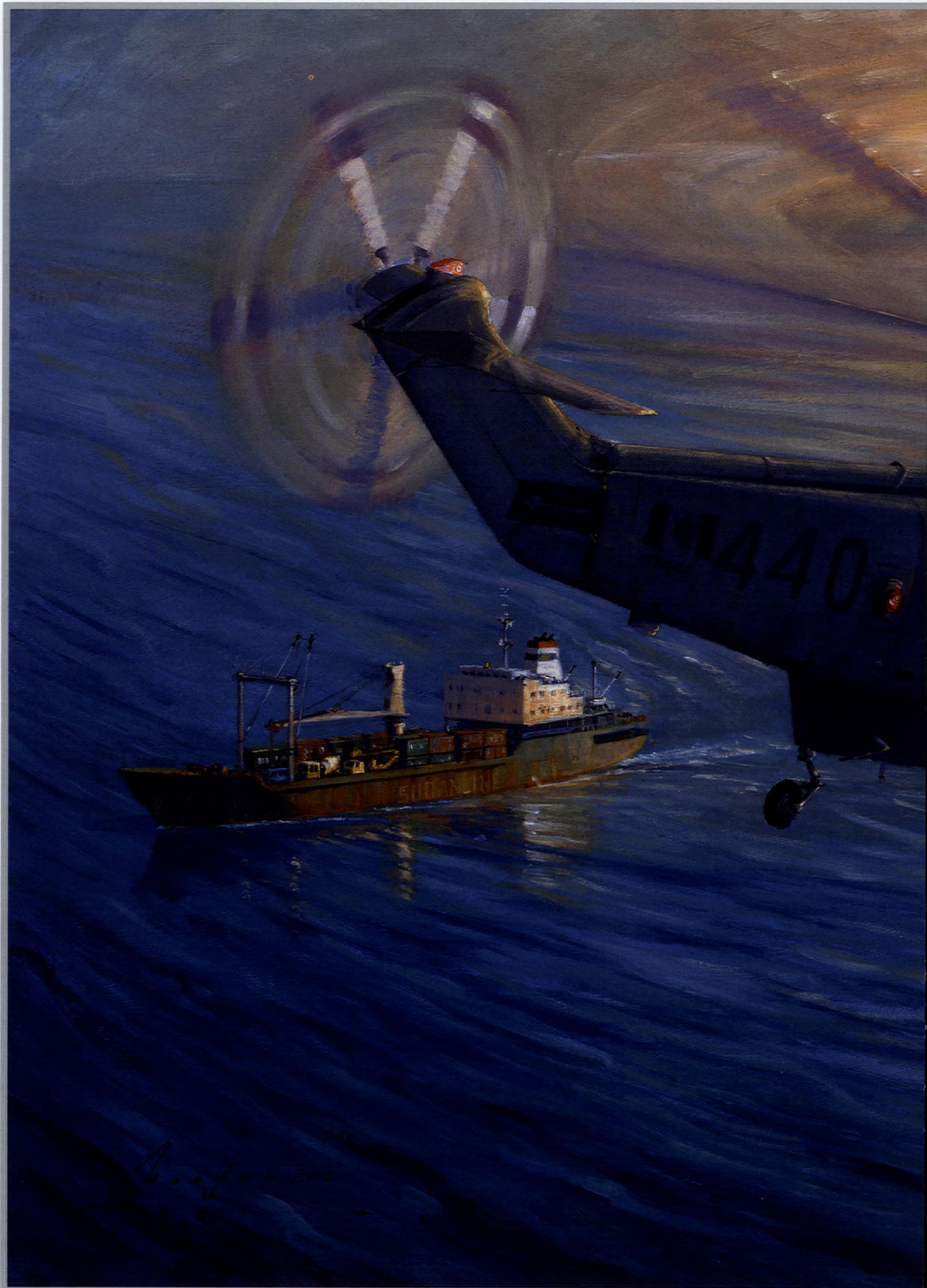
(Photo Forces canadiennes)

Entre temps, la Marine des deux côtes ne perdait pas de temps à appliquer un programme rigoureux de rattrapage des activités d'entretien et de remise à niveau d'une quantité de compétences professionnelles qui avaient été négligées au cours des opérations en mer d'Oman. Il fallait maintenant réviser les moteurs et les radars, vérifier les missiles et les canons, réapprendre les subtilités de la lutte anti-sous-marin. En novembre, les commandants des deux Flottes ont conduit leurs groupes opérationnels respectifs pour des manœuvres en mer. Il leur incombe de s'assurer que les navires et les équipages seront prêts dans l'éventualité d'un nouveau déploiement. La Marine a été la première à représenter le Canada dans les grands conflits de notre histoire, soit les deux guerres mondiales, la guerre de Corée et la première guerre du Golfe. Sa rapidité à intervenir contre le Terrorisme reflétait bien une tradition nationale, quel que soit le gouvernement en place. Et ce n'est pas tant parce qu'elle est « fatiguée » que la Marine fait une pause, mais plutôt pour réfléchir à sa stratégie, se regrouper et se préparer en vue de la prochaine urgence. Il y aura toujours une prochaine crise et la Marine sera probablement encore la première réponse du Canada. La seule question à se poser est : quelle importance les Canadiens veulent-ils donner à cette réponse dans le futur?



Au cours de son voyage de retour, en novembre 2003, le Calgary a participé à des exercices avec la Marine australienne avant de faire escale à Sydney.

(Photo Royal Australian Navy, NIUE20030685-15)







Force opérationnelle int
RC

VII. EUX AUSSI, ILS ONT SERVI



0
es en Asie du Sud-Ouest
02

Jusqu'ici, ce récit a porté sur les navires de la Marine canadienne et les marins qui servent à leur bord pour remplir les engagements du Canada dans l'opération *Apollo*. Cependant, un grand nombre de personnes doivent intervenir avant qu'une flotte puisse seulement prendre la mer, et ensuite pour qu'elle puisse rester opérationnelle. Il serait aussi prétentieux de prétendre que la Marine canadienne a été engagée seule dans une mission indépendante. L'opération *Apollo* est l'histoire d'un effort massif, tant national que des pays d'une coalition dont la Marine canadienne fut fréquemment la cheville ouvrière, mais il n'en reste pas moins que notre flotte n'aurait jamais pu accomplir cette tâche toute seule.

(Grande photo, Forces canadiennes, médailles, John McQuarrie)

Le coup de tonnerre du 11 septembre a marqué la fin soudaine de la torpeur de l'été canadien que l'état-major de la Marine, ainsi que la plupart des autres sections du QGDN, avaient passé à analyser une autre révision du budget de la Défense. Cela devenait un exercice périodique, à la fois fastidieux et futile, de manipuler les chiffres pour faire cadrer des engagements de défense croissants dans des enveloppes budgétaires limitées. Il serait indécent de dire que les attentats d'Al-Qaïda ont été perçus comme une diversion bien venue, mais à de nombreux égards les gens ont été soulagés d'avoir enfin l'occasion de se pencher sur un problème tangible.

Pour le quartier général du Commandement maritime (QG COMAR), l'arrivée soudaine de l'opération *Apollo* a signifié le passage à un effectif de guerre. Ce processus a démontré que l'ampleur de la tâche bureaucratique de l'état-major était à l'inverse des nombres de navires disponibles pour former des groupes opérationnels complets. Il y avait tout simplement trop de travail, et pas assez de monde, sur une période trop courte. Heureusement, l'état-major de la Marine, récemment constitué, était mieux préparé à affronter une crise que l'organisation antérieure à 1997, lorsque le QG COMAR cohabitait avec celui des Forces maritimes de l'Atlantique (FMAR(A)) à Halifax. Le transfert du QG à Ottawa a ouvert une perspective nationale qui s'est révélée utile pour cette première grande opération. Une telle organisation est devenue particulièrement importante au-delà de l'engagement initial de six mois, lorsque l'opération *Apollo* a exigé des rotations supplémentaires alternant entre les deux côtes. Une opinion très courante chez les militaires sur le terrain – que ce soit dans la Marine, dans les régiments de l'Armée de terre ou dans les escadrons de combat – est que les quartiers généraux sont remplis de gens qui ne font que pousser du papier. L'État-major de la Marine a prouvé sa valeur lorsque ses membres militaires et civils ont coopéré d'une manière exemplaire afin de fournir les équipements et affecter le personnel nécessaire pour que le Groupe opérationnel 307.1 soit prêt à appareiller à temps pour la mer d'Oman et que les rotations ultérieures soient assurées.

L'effort d'organisation est rapidement devenu plus difficile avec le départ d'Ottawa de nombreux officiers et militaires du rang qui allaient renforcer les unités déployées. La priorité était de compléter les équipages des navires qui souffrent d'un manque chronique de personnel clé, comme les techniciens qualifiés pour



L'« Aigle de drapeaux » du CENTCOM. Le Canada occupe une place de choix grâce à sa participation précoce. (Photo US CENTCOM)

l'entretien des équipements de haute technologie à bords des destroyers et des frégates. Mais il y avait également une pénurie d'officiers capables de remplir des fonctions d'état-major au niveau du groupe opérationnel. Et, comme on l'a vu précédemment, la Marine n'avait même pas assez de commodores pour assurer le commandement des rotations successives.

Le besoin d'officiers et d'officiers mariniers expérimentés s'est accru du fait de la demande imprévue d'établir une présence au niveau du quartier général du commandant du CENTCOM (commandement central des États-Unis) à la base aérienne de Madill, en Floride. Le chef d'état-major adjoint de la Force maritime, le Commodore Jean-Pierre Thiffault, faisait partie d'une délégation d'officiers supérieurs canadiens envoyée en mission au QG du CENTCOM peu après le 11 septembre pour discuter d'une possible contribution canadienne à un effort américain planifié. À son arrivée à Tampa, un détachement britannique était déjà parfaitement intégré, résultat d'une activité conjointe au cours de la décennie précédente dans l'opération *Southern Watch*, consistant à faire respecter la zone d'exclusion du ciel irakien à l'appui des résolutions de l'ONU contre Saddam Hussein. (Ce niveau de coordination étroite n'était pas nécessaire pour le déploiement de frégates dans le cadre de l'opération Augmentation.) À part cela, les généraux et le commodore canadiens constituaient la première délégation nationale de haut rang et arrivaient au moment opportun. C'est au cours de cette visite de quelques jours que le plan de campagne américain contre l'Afghanistan a commencé à se concrétiser. Il est devenu évident qu'il s'agirait initialement d'une opération navale (La Marine américaine et le Corps des Marines américains), en raison de manque de bases dans la région.



À l'aéroport international de Kandahar, en février 2002, le Cpl Alain Jacques, un policier militaire du détachement de transport aérien tactique (Dét TAT) garde un CC-130 Hercules qui se prépare à décharger sa cargaison destinée au groupe de combat du 3^e bataillon, Princess Patricia's Canadian Light Infantry (3 PPCLI). (Photo Forces canadiennes, par le Cplc Jeff D. de Molitor, APD02-0020a-03)

Comme cela coïncidait précisément avec le rôle des forces navales que le Canada était en mesure de déployer, le Commodore Thiffault a immédiatement trouvé des oreilles attentives dans sa liaison avec la cellule navale de Tampa (on se souviendra que le commandant de NAVCENT, le commandement central de la composante navale, s'était installé de manière permanente à Bahreïn).

Il apparut rapidement que l'opération *Enduring Freedom* allait déboucher sur un engagement à long terme et qu'il faudrait établir un commandement opérationnel canadien au sein de CENTCOM pour assurer le contrôle direct de nos forces. Il était également clair qu'un officier de marine supérieur devait être déployé au quartier général de la Force opérationnelle interarmées en Asie du sud-ouest (FOIASO), au moins au début. Le Commodore Thiffault était parti pour Tampa pensant rester trois jours au plus, mais c'était avant l'annonce officielle de la participation par le Premier ministre Chrétien. Il a dû adresser un message crypté à son épouse « envoie-moi d'urgence des sous-vêtements et des chemises ». Et de fait, il s'est écoulé six mois avant qu'il puisse finalement rentrer à la maison pour laver son linge! On pourrait croire qu'une affectation à Tampa n'est pas une mission trop pénible, particulièrement pendant les longs mois de l'hiver canadien, mais des journées de travail de 14 heures laissent peu de temps pour aller à la plage et la famille est aussi loin que si on naviguait en mer.

Le Commodore Thiffault est resté seul pendant environ une semaine avant d'accueillir son personnel de soutien. La représentation canadienne a rapidement grandi



Novembre 2001 : le Commodore Pierre Thiffault organise une cérémonie du jour du Souvenir à laquelle participent les autres membres de la Coalition qui appartiennent au Commonwealth (les forces américaines célèbrent leur jour du Souvenir en mai). (Photo US CENTCOM)

jusqu'à une soixantaine de représentants des trois services et a pris un caractère officiel le 26 octobre 2001. Cette représentation interarmée était importante pour l'évolution du plan de campagne américain. En peu de temps, elle a négocié avec succès l'inclusion d'un détachement de transport aérien stratégique (TAS) avec un Airbus CC-150 Polaris, d'un détachement de patrouille à long rayon d'action (DPLRA) comptant deux Aurora et d'un détachement de transport aérien tactique (TAT) avec des CC-130 Hercules. Pour finir, le Canada a déployé un bataillon de l'armée de terre à Kandahar. Pendant les six mois de sa mission, le Commodore Thiffault a vu la présence de la Coalition se développer à Tampa, jusqu'à comprendre des représentants de 49 pays logés dans un petit complexe de roulottes climatisées. Une mesure de l'importance des Canadiens dans ce groupe est le fait qu'au cours des réunions quotidiennes des commandants d'élément national, Thiffault était assis à la droite immédiate du chef du commandement central, le Général Thomas « Tommy » Franks, et ne laissait sa place que lorsqu'il y avait des visiteurs de marque d'un grade plus élevé. Le Général Franks tenait largement compte de l'opinion de Thiffault et avait une haute opinion de la contribution du Canada à l'opération *Enduring Freedom*.

Un officier supérieur américain particulièrement reconnaissant de l'effort canadien était le commandant du quartier général du commandement central de la composante navale, basé à Bahreïn, initialement, le vice-amiral Charles W. Moore, qui fut remplacé au cours de la rotation normale de mars 2002 par le vice-amiral Timothy J. Keating.

Avec le déploiement rapide d'un groupe opérationnel canadien en mer d'Oman, afin d'assurer un maximum d'efficacité sur le théâtre, le Commodore Thiffault a dépêché au QG NAVCENT, à Bahreïn, un officier de liaison, le Capitaine de frégate Steve Bell, qui s'est rapidement fait une réputation d'homme de sang-froid par ses conseils sages et professionnels en période d'extrême tension. Il a contribué à faire connaître les possibilités du groupe opérationnel au sein de l'état-major NAVCENT, ce qui a abouti à la désignation du Commodore Robertson pour commander la force de protection du groupe d'intervention amphibie (ARG). Cette fonction de liaison de Bell a été complétée par la présence d'un officier canadien embarqué à bord du groupe aéronaval USS *John C. Stennis* pour faciliter l'intégration du NCSM *Vancouver*, une pratique directement transposée de l'opération Augmentation. Ces deux officiers de liaison au sein de NAVCENT et de l'état-major du groupe aéronaval se sont rapidement rendus indispensables et sont devenus des personnages clés de l'opération *Apollo*.

Les officiers de liaison de la Marine canadienne ont également fait la preuve de leur extrême utilité sur un plan plus général. D'une manière assez similaire à ce qui se passait au sein du groupe opérationnel et du commandement de la force opérationnelle en mer, les officiers travaillant à Bahreïn et à bord du porte-avions américain ont joué un rôle important d'intermédiaires entre la Marine américaine et les autres forces de la Coalition.



Le Commodore Dan Murphy (second à partir de la gauche) et le Brigadier-général Angus Watt (au centre, alors commandant de la FOI ASO, en visite de son QG Tampa) discutent avec Bob Arnot (à droite) le correspondant au Moyen-Orient de la chaîne de télévision américaine NBC. (Photo NCSM Montréal, par le Cpl Paz Quillé, HS025051d12)

Bon nombre des quarante-neuf pays représentés à Tampa souhaitaient également avoir une présence physique sur le théâtre de l'Asie du sud-ouest, dans la plupart des cas en envoyant une frégate ou un navire ravitailleur. Cependant, la grande majorité d'entre eux n'avaient que très peu d'expérience de la coopération avec la Marine américaine. Dans l'activité fébrile de l'organisation d'une campagne contre les terroristes d'Afghanistan, il est compréhensible que la Marine américaine n'ait guère de temps à consacrer à leur intégration, mais leur présence était critique pour l'établissement de la Coalition. C'est là que les Canadiens ont fait leur entrée.



Le Vice-amiral Buck (à droite) accueille le Vice-amiral Charles W. Moore, COMNAVCENT en janvier 2002.

(Photo US Navy)



Le *Montréal* en tête du groupe opérationnel de la Coalition au cours de manœuvres dans le golfe d'Oman, janvier 2003.
(Photo NCSM *Montréal*, par le Cpl Paz Quillé, HS035005d31)

La constitution d'une Coalition est sans doute la tâche la plus sous-estimée du volet naval de la guerre au terrorisme, mais c'est dans ce rôle que les Canadiens ont pu faire preuve de leurs talents de diplomates. Notre Marine fut la première flotte importante à arriver sur les lieux après la Marine américaine. Le Groupe opérationnel 307.1 avait une avance de plusieurs semaines sur les autres participants, même si ses navires avaient une beaucoup plus longue distance à parcourir. La Royal Navy a assemblé une flotte impressionnante de quelque 30 navires, mais cette force était réservée au soutien des opérations nationales en Afghanistan, puis en Irak, et ne s'est pas mêlée au reste des forces de la Coalition.⁴¹

⁴¹ En raison de la couverture médiatique, le lecteur est sans doute familier avec les actions de l'USN, mais l'effort de la Royal Navy et des Royal Marines est très peu connu. L'histoire de leur participation a été publiée sous une forme similaire au présent récit : Robert Fox, *Iraq Campaign 2003: Royal Navy and Royal Marines* (Londres, Agenda Publishing, 2003).

Le seul autre pays à déployer un groupe opérationnel complet et comparable au nôtre fut le Japon et les officiers canadiens n'ont pas ménagé leurs efforts, à terre et en mer pour faciliter l'intégration des navires de la Force d'autodéfense maritime japonaise (JMSDF) dans la Coalition. Le groupe JMSDF comprenait un destroyer de nouvelle génération de type *Aegis*, un destroyer ou une frégate de type plus ancien, et un ravitailleur, ce qui représente une force assez considérable. Toutefois, la constitution japonaise interdisait à ces navires de participer directement à des opérations de combat. Chacun des commodores canadiens a fait de fréquentes visites chez son homologue japonais et l'a invité à bord de son navire de commandement pour échanger de l'information et discuter des procédures. Les officiers de liaison ont déployé des efforts similaires à leur niveau. La motivation des Canadiens était bien entendue d'éviter toute interférence entre les forces, mais l'esprit était celui de la camaraderie entre marins. L'amiral japonais a agi de même en demandant à son gouvernement de pouvoir ravitailler les navires canadiens au moment critique où nous n'avions plus de ravitailleurs et où ceux des Américains et des Anglais étaient engagés dans le nord du golfe Persique pour les opérations contre l'Irak.

Un Sea King canadien attend sur le pont du porte-avions USS John C. Stennis, navire amiral du commandant naval en mer dans le Golfe.

(Photo NCSM Toronto)





*Les Japonais ajoutent une touche unique à leur manœuvre de ravitaillement standard en échangeant des saluts lorsque la dernière auxiliaire est rentrée et que les navires vont se séparer.
(Photo NCSM Fredericton, par le Cpl Mike Selig, HS032532d67)*

Toute tentative de décrire en détail les participations navales à la Coalition serait injuste, car elle oublierait nécessairement des contributions de valeur, aussi nous nous contenterons de n'examiner que certains aspects. La Marine américaine et la Marine royale britannique ont eu un rôle à part en déployant dans la région toute la gamme de leurs capacités navales, y compris des porte-avions, des sous-marins nucléaires, des missiles de croisière pour l'attaque au sol et des forces amphibies. La France, pour sa part, a déployé son nouveau porte-avions nucléaire, le *Charles-de-Gaulle*, mais seulement dans la Méditerranée orientale, et sa flotte présente sur le théâtre était sous les ordres du commandant des Forces françaises de l'océan Indien (*Amiral de l'océan Indien ou Alindien*) dont le pavillon flottait sur le pétrolier ravitailleur *Var*. Le gros des navires français était déployé dans le cadre du groupe européen, opérant au large de la Corne de l'Afrique, à partir de la base de Djibouti (une ancienne colonie française), mais il y avait presque toujours eu une frégate française sous les ordres du commandant canadien du Groupe opérationnel 50.4, devenu plus tard la Force opérationnelle 151. À un certain point, le sous-marin *Saphir* a fait partie de cette force, et c'est sans doute la seule fois qu'un sous-marin nucléaire français aura opéré sous le contrôle tactique d'une autre marine.

L'expérience a été un succès complet à tous points de vue. À l'automne 2003, avec la fin des opérations, le chef de Marine française, l'amiral Jean-Louis Battet, a adressé ce message exceptionnel à son homologue, l'amiral Buck :

Depuis octobre 2001, des bâtiments de combat de la marine nationale [de la France] ont servi en mer d'Arabie sous les ordres des commodores canadiens Robertson, Lerhe, Murphy et Girouard au sein de la TG 50.4 puis de la TF 151.

Dans un environnement mouvant et complexe tant sur le plan militaire que politique, ces commandants de force ont su dégager le sens profond de l'action commune et le traduire en ordres tactiques précis dont les commandants de bâtiments français qui se sont succédés ont unanimement apprécié la pertinence et la force de conviction.

Cette clairvoyance a irrigué les modalités d'action de la force navale, notamment à travers une gestion juste et cohérente des règles d'engagement et un exercice efficace et chaleureux du contrôle tactique.

Cette réussite, que je me réjouis de saluer, nécessitait une compréhension et une connaissance particulièrement fines des hommes, des moyens, des cultures et des politiques nationales.

Je tiens à exprimer ici mon admiration pour la valeur de vos états-majors qui ont dirigé notre action et ma reconnaissance pour leur grande convivialité.



*Le pétrolier français Var, également navire amiral des Forces françaises dans l'océan Indien (ALINDIEN), ravitaille le USS O'Kane.
(Photo NCSM Charlottetown [1191])*

Un membre de l'équipage de l'Iroquois surveille l'accouplement d'une manche de combustible au cours d'un ravitaillement à la mer (RAM) avec le pétrolier japonais JDS Tokiwa, dans le golfe d'Oman en avril 2003.

(Photo NCSM Iroquois, par le Cplc Frank Hudec, IS2003-2300a)



Par ailleurs, les forces britanniques, néerlandaises et même américaines n'hésitaient pas à détacher l'une de leurs frégates pour des opérations d'interception de leadership terroristes (LIO). La Marine royale australienne opérait dans le nord du golfe Persique avec un rôle semblable à celui des Canadiens, après avoir joué un rôle actif dans les missions d'interdiction multinationales d'application des sanctions contre Saddam Hussein. Cependant, le commandant du groupe opérationnel australien a constaté que le fait de ne pas disposer d'un navire de commandement l'obligeait à embarquer, avec son état-major, à bord d'un destroyer de la Marine américaine pour jouer son rôle de coordination des forces de la Coalition dans le Golfe. Cependant, ses frégates plus petites que les nôtres étaient armées de canons de 5 pouces très précieux pour supporter les forces amphibies qui débarquaient dans la région de Al-Faw, au sud de l'Irak, grâce au tir de bombardement terrestre. Les frégates de la Marine canadienne n'ont plus que des canons de petit calibre. La Marine royale danoise a fait un usage efficace d'un autre instrument dont nous commençons à redécouvrir les vertus, le sous-marin diesel. C'est la seule force de la Coalition qui a mis en ligne un tel sous-marin et ce dernier s'est parfaitement acquitté de diverses tâches essentielles de surveillance des côtes dans le nord du golfe Persique.

Cependant, son autonomie de patrouille était fortement limitée par sa petite taille et il lui a fallu près de six mois, avec de fréquentes escales, pour se rendre dans le Golfe. Pour le retour, il a été chargé sur une barge et remorqué. Les nouveaux sous-marins canadiens de la classe Victoria ne devraient pas souffrir de ces limitations dans leurs opérations futures.

En privé, les amiraux américains admettent sans honte que la Marine canadienne a géré la flotte de frégates d'autres pays mieux qu'ils n'auraient pu le faire eux-mêmes, leur principale préoccupation étant la projection de frappes à terre au moyen de missiles de croisière lancés de leurs porte-avions, sous-marins et croiseurs. À cet égard, le commandement canadien de la force navale de la Coalition a été l'une des clés de leurs succès. Aucune autre marine n'aurait pu remplir ce rôle aussi efficacement, et cela, pour plusieurs raisons. En premier lieu, la Marine américaine manquait de profondeur opérationnelle, en nombre de frégates disponibles, pour faire face aux myriades de tâches qu'impose la guerre au terrorisme. De plus, la question de l'interopérabilité des communications était plus facile à résoudre avec les Canadiens qu'avec les autres marines alliées.

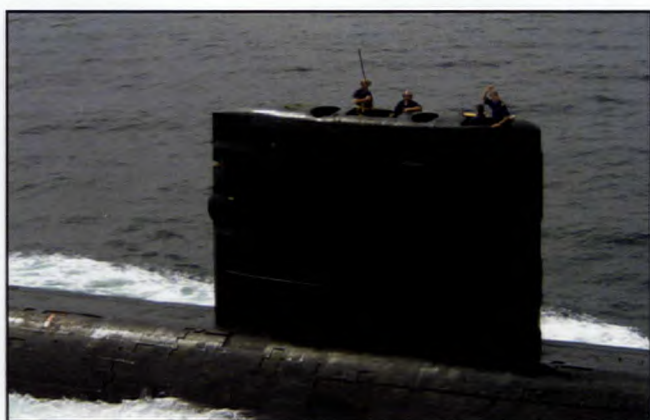
Finalement, quiconque suit de près les subtilités de la politique internationale peu comprendra que peu de partenaires de la Coalition – qui comprenait à diverses époques des navires français, britanniques, allemands, néerlandais, grecs, italiens, espagnols, australiens, japonais et néo-zélandais (21 pays au total) – auraient accepté de travailler sous le commandement d'un pays autre que le Canada. En effet, nous occupons une position à part, étant membres de diverses organisations multinationales qui regroupent la plupart de ces nations, et n'ayant jamais été réellement en lutte de pouvoir avec aucune d'entre elles.

Assurément, d'autres marines avaient la capacité d'exercer le commandement du groupe opérationnel multinational en mer d'Oman, et l'auraient fait si le Canada avait répondu aux événements du 11 septembre par un simple déploiement de frégates. Mais une autre marine n'aurait pas été aussi efficace, pour les raisons expliquées ci-dessus. Un autre groupe opérationnel multinational a effectivement opéré dans la région de la Corne de l'Afrique sous le commandement tournant de marines européennes. Comme il s'agissait d'un secteur plus éloigné, il n'était nécessaire d'assurer une coordination étroite des espaces aérien et maritime avec plusieurs groupes aéronavals américains et, pour diverses raisons, le groupe en question n'a pas été aussi efficace pour intercepter les fuyitifs d'Al-Qaïda (essentiellement parce que les règles d'engagement n'étaient pas aussi précises que celles du Canada).

D'une certaine manière, nous avons nous-mêmes déployé une force constituée essentiellement de frégates. Là où le Canada a pu apporter quelque chose de plus à la Coalition, c'est en rassemblant ces efforts individuels sous un commandement efficace pour assurer une intégration utile dans l'opération Enduring Freedom, de façon à mieux remplir la mission.

Il y a encore une autre dimension au succès canadien dans la mer d'Oman. En concentrant cette étude sur les réalisations des navires déployés et des commandants opérationnels, il est facile d'oublier la participation essentielle d'autres éléments des Forces canadiennes à l'opération Apollo, sans laquelle le groupe opérationnel naval aurait été sensiblement moins efficace. La plupart de ces aspects ont été abondamment discutés, mais trois méritent une mention spéciale : le Site logistique avancé (SLA), les détachements d'hélicoptères embarqués et le détachement à terre d'avions de patrouille à long rayon d'action CP-140.

La grande polyvalence de la puissance navale réside principalement dans le fait qu'elle ne dépend pas de bases fixes et que sa projection peut se faire sans l'accord d'un autre pays. De ce fait, la politique de soutien logistique (ou support des forces déployées dans le théâtre d'opération) est très différente de celle de l'Armée de terre et de la Force aérienne.



L'équipe de la tour de pilotage du sous-marin nucléaire HMS Splendid salue le Toronto lors d'une rencontre dans le golfe d'Oman. (Photo NCSM Toronto)



Dans un port du Golfe, une vedette de patrouille de la Garde Côtière américaine passe devant le porte-avions italien Giuseppe Garibaldi. (Photo NCSM Toronto)

*Dans le nord du golfe
Persique, le
NCSM Preserver ravitaille
la frégate australienne
HMAS Sydney.*

(Photo NCSM Preserver)



Tout commence sur le territoire national. L'organisation maritime de chaque Côte comprend un centre d'opérations logistiques maritimes (MLOC), l'un à Halifax et l'autre à Esquimalt. Les centres sont prévus pour assurer le soutien des opérations dans les « moitiés » géographiques du globe, d'où leurs désignations MLOC (Est) et MLOC (Ouest). Chaque centre logistique dispose de son propre personnel pour les opérations de routine, mais en temps de crise ou d'activité intense, il peut être renforcé pour un fonctionnement permanent 24/7 en liaison avec le centre d'opérations de la formation appropriée.

Leur responsabilité directe est envers le commandant du groupe opérationnel déployé de manière que les déficiences opérationnelles (OPDEF) – et particulièrement celles qui sont désignées « besoin opérationnel immédiat » (IOR) – bénéficient d'un traitement urgent pour que les éléments nécessaires soient localisés et expédiés par le prochain vol.



*Dans un port du Golfe, le Protecteur embarque des marchandises arrivées du Canada par avion.
(John McQuarrie)*



*Le personnel du SLA coordonnait la maintenance de routine, comme ces retouches de peinture à la coque du Fredericton lors des visites des navires dans les ports du Golfe.
(Photo NCSM Fredericton, par le Cpl Mike Selig, HS032540d06)*



Le Mat1 J. Chaisson hisse une cargaison de marchandises à bord du Regina à partir d'un chaland affrété par le Site logistique avancé. (Photo NCSM Regina, par le Cplc Frank Hudec, IS2003-2219a)

Les représentants du MLOC détachés sur le théâtre sont un petit groupe de logisticiens et de techniciens navals occupant un site logistique avancé (SLA). Le SLA n'a pas de taille ni d'organisation nominales, ces paramètres dépendant des besoins précis du groupe opérationnel associé. Il est admis qu'un cadre relativement petit suffit à compléter la grande autonomie qui est intégrée dans l'équipage d'un navire. Dans le cas de l'opération Apollo, le SLA a compté au maximum 30 membres en avril 2003, pour assurer le soutien de quelque 1 300 marins et aviateurs embarqués sur une demi-douzaine de navires au sein du TG 307.1. Ceci contraste avec l'unité de soutien national (NSU) établie pour les détachements aériens à la base fixe de Camp Mirage, qui comptait un personnel de quelque 240 administratifs et logisticiens pour assurer le soutien de quatre aéronefs et d'environ 170 membres d'équipage et personnels au sol.

En toute équité, il faut dire que le NSU servait également d'échelon arrière pour le soutien des déploiements occasionnels de l'Armée de terre en Afghanistan, mais que, lorsqu'il a été établi, le SLA y a été attaché et son personnel inclus dans le total. Ces questions de taille et de mobilité font ressortir un débat de doctrine logistique qui a fait rage pendant toute la durée de l'opération Apollo et restent irrésolues : comment rationaliser le concept d'opération du SLA (issue de la norme de la doctrine navale de l'OTAN) avec le désir des Forces canadiennes d'élaborer son propre concept d'opérations interarmées (dans lequel la petite portion propre à la Marine sera inévitablement dominée par les impératifs beaucoup plus importants de l'Armée de terre). Dans son style inimitable, le Commodore Lerhe a bien résumé la question :



Le personnel du SLA veillait aux besoins de nos navires dans les ports du Golfe, mais aussi pendant leurs voyages aller et retour. Ici le Toronto à quai à Malte. (Photo NCSM Toronto)

J'essaie toujours, et je ne suis sans doute pas le seul, de comprendre exactement ce qu'est ou ce que fait le NSU. Ma perception [en tant que commandant de groupe opérationnel] est que je dois m'attendre à ce que 99 pour cent de mon soutien continu provienne du SLA qui est incorporé dans le NSU. C'est probablement le pourcentage que nous obtenons actuellement et, les commandants de navire et moi-même n'avons que de bonnes choses à dire sur ces gens, sur leur travail et sur leurs procédures. Ils comprennent nos besoins, nos normes et nos procédures habituelles, qu'il s'agisse de prendre soin de mes marins, de l'équipement des navires ou de la force de protection du groupe. Selon moi, il n'y a rien à changer au niveau du SLA.

Je considère ensuite le gros NSU comme un « actif commun interarmées » qui est censé fournir le dernier un pour cent de nos besoins. Il peut s'agir de services qui ne sont pas rentables à mettre dans le SLA (comme des techniciens [spécialistes en communications], qui lui fournissent un excellent soutien) ou bien des services de nature occasionnelle (comme d'envoyer un médecin s'occuper d'un marin malade [débarqué à terre] – effectivement un événement « un pour cent » – ou encore d'établir un centre de détention pour une durée de quatorze jours au cours de mes cinq mois de déploiement, si j'en fais la demande).

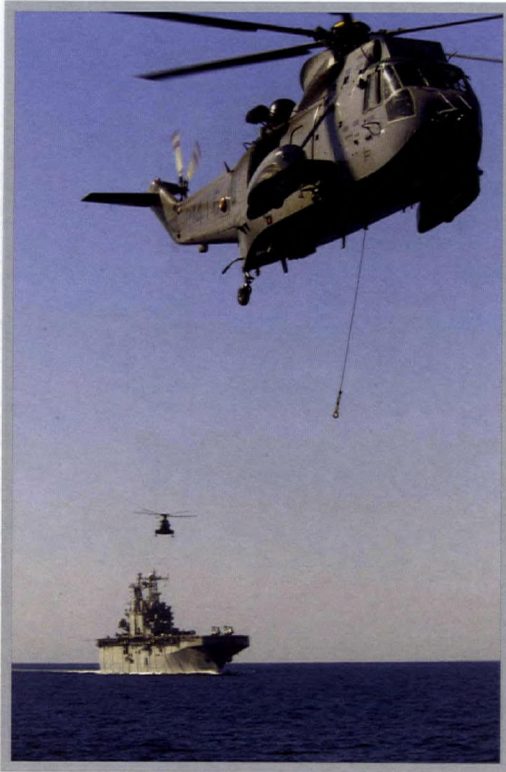
Ceci dit, je ne suis toujours pas sûr d'avoir bien compris les rôles respectifs du NSU et du SLA...



Le Charlottetown quittant le port de La Valette à Malte en route vers l'Asie du sud-ouest. (Photo NCSM Charlottetown)

Tout au long de l'opération *Apollo*, l'emplacement principal du SLA ne pouvait pas être officiellement dévoilé à la demande du pays hôte, mais c'était peu important pour le groupe opérationnel, car le SLA n'a, par définition, pas d'adresse fixe. La concentration de l'opération *Apollo* dans la même zone géographique pendant une période prolongée a simplifié la tâche du SLA en lui permettant de s'installer à un endroit fixe. Mais, même dans ce cas (comme au cours de l'opération précédente, *Augmentation*), les navires devaient faire relâche dans divers ports du Golfe, non seulement pour des périodes de détente et de maintenance, mais aussi pour appuyer les missions diplomatiques canadiennes dans la région. Dans ces conditions, les représentants du SLA devaient fréquemment faire la navette entre Bahreïn, Koweït City, Dubaï, Fujairah, Karachi, Mumbai, Jeddah et Haïfa. Et pour répondre aux besoins de logistique, les navires circulant entre le Canada et le théâtre des opérations, ils devaient parfois visiter des ports aussi éloignés que Singapour, Hong Kong, Malte et Gibraltar.

Le site logistique avancé devait également assurer le soutien des hélicoptères embarqués (DETHELFA – l'hélicoptère affecté à chaque navire est indiqué dans le tableau des déploiements, en annexe). Nos vénérables *Sea King* ont, une fois de plus, prouvé leur immense utilité pour la Marine canadienne. Beaucoup d'autres navires doivent se contenter d'hélicoptères plus petits et moins robustes, qui ne peuvent pas accomplir toute la gamme des missions. L'intégration des équipages et du personnel à terre à bord des navires pour qu'ils puissent vivre et travailler efficacement dans un environnement maritime, est un succès retentissant. Les *Sea King* sont véritablement les yeux de la flotte, des yeux qui élargissent la zone de surveillance bien au-delà de l'horizon visuel et radar du navire. Mais l'hélicoptère doit aussi pouvoir répondre rapidement à des événements imprévus, comme la couverture d'un arraisonnement ou le balayage en tête des navires qui franchissent le détroit d'Hormuz. Les rôles utilitaires traditionnels, comme le transport de passagers et de courrier, ont dû être sévèrement limités pour préserver les précieuses heures de vol des missions d'appui direct des opérations.



(Photos NCSM Preserver)





L'entretien du Sea King « Renegade » en plein soleil sur le pont d'envol de l'Ottawa. (Photo NCSM Ottawa, AP2002-E014-12a)



L'alternative au pont d'envol était à l'intérieur, dans l'espace très restreint du hangar. (Photo NCSM Charlottetown [158])

(Photo principale Forces canadiennes, HS2002-10029-12)



Le *Sea King* du
Charlottetown s'approche
pour examiner un navire
suspect de plus près.

(Photo NCSM
Charlottetown [2605])



Malgré cette parcimonie, au cours de l'opération *Apollo*, les *Sea King* embarqués ont effectué un total de 6 463 heures de vol, ce qui dépasse largement le contingent annuel normal. Il a donc fallu demander une dérogation au chef d'état-major de la Force aérienne pour dépasser les limites. En dépit de leur grand âge, la plupart des *Sea King* ont connu une disponibilité impressionnante de 95 pour cent, avec quelques exceptions largement publicisées. Ainsi, l'hélicoptère du *Fredericton* n'a volé que 55 pour cent du temps, forçant l'annulation de 42 missions. Quant à l'appareil du *Charlottetown*, il a été cloué au pont par une série de problèmes de moteur si peu de temps après l'appareillage d'*Halifax* que le groupe opérationnel a dû attendre une période de temps calme pour transférer le « canard boiteux » par grue à bord du *Preserver* où des réparations majeures ont dû être effectuées. Beaucoup plus gros que la frégate, le ravitailleur n'offre pas seulement un hangar spacieux avec un détachement de maintenance de deuxième échelon, mais également une plateforme plus stable qui facilite les travaux techniques. Plus d'une fois, il a fallu effectuer à son bord une inspection périodique d'un appareil, en application du programme de maintenance d'urgence CAMP qui est conçu pour permettre d'effectuer les opérations de maintenance majeure loin des bases de Shearwater (N.-É.) et de Pat Bay (B.-C.)

Le détachement de maintenance du *Preserver* a ainsi effectué deux CAMP (un à quai, au cours d'une visite dans un port, l'autre, en mer), ce qui a permis de donner 1 000 heures supplémentaires à la Rotation 0. Le *Protecteur* a fourni un service similaire au cours de la Rotation 2. Globalement, l'effort de maintenance correspondait à environ 45 heures pour une mission type de 3 heures, et chaque hélicoptère faisait généralement deux vols par jour. Inutile de dire que les 11 hommes des détachements d'entretien avaient des journées bien occupées.⁴²

Malgré ces bons taux de disponibilité, les *Sea King* connaissaient de sérieuses restrictions opérationnelles. Les vols devaient être soigneusement planifiés en fonction du cycle d'entretien, ce qui limitait l'utilisation d'un hélicoptère pour répondre rapidement à une situation inattendue. Sauf lorsque l'opération l'exigeait (par exemple, escorte dans le détroit d'Hormuz ou arraisonnement d'urgence), les patrouilles aériennes étaient plutôt programmées à l'aube et à la tombée du jour pour vérifier visuellement s'il y avait autour du navire de petites embarcations en bois indétectables au radar et invisibles durant la nuit.

⁴² Le chiffre courant de 30 heures de maintenance par heure de vol n'est pas utilisé pour les déploiements *Apollo* car il concerne non seulement la maintenance de premier échelon effectuée à bord du navire, mais aussi les heures de maintenance de deuxième et de troisième échelon effectuées à la base et par des entrepreneurs civils. Par ailleurs, le taux réduit de 15:1 s'explique largement par le fait que les *Sea King* n'étaient utilisés pour des opérations de lutte ASM, avec leurs sonars (une pièce d'équipement nécessitant beaucoup d'entretien) et en vol stationnaire pour « tremper » le sonar, ce qui crée de fortes vibrations affectant les autres équipements. Le rapport 30:1 reste une règle empirique valide pour l'utilisation ASM.



Dans la cabine arrière du Sea King, le navigateur tactique et l'opérateur des systèmes de détection consultent les publications de référence pour trouver de l'information sur un navire suspect.
(Photo NCSM Charlottetown [2606])

Cette enveloppe d'exploitation restreinte était principalement imposée par la chaleur oppressante. On évitait les arraisonnements à l'heure de midi pour des raisons évidentes, mais l'atmosphère présentait en plus des phénomènes locaux d'inversion de température, c'est-à-dire que la température augmentait en altitude, au lieu de diminuer. Les radars vétustes des Sea King voyaient leurs performances sévèrement réduites par les anomalies de propagation causées par ces variations de température. Leur portée dépassait parfois 60 milles, mais il était souvent difficile d'obtenir un contact à seulement 10 milles. Si l'on y ajoute un système de navigation tactique désuet ne permettant pas des calculs de position précis, il est facile de comprendre pourquoi les hélicoptères canadiens évitaient les situations nécessitant un certain degré de précision, comme de s'approcher de la limite des eaux territoriales iraniennes (douze milles des côtes). Or, c'est précisément dans ces zones interdites que les contrebandiers se réfugiaient. On ne saura jamais combien de membres d'Al-Qaïda ou des Talibans se sont échappés en profitant de cette situation.

La période des grosses chaleurs, à la mi-journée, n'étant pas propice aux vols ni aux arraisonnements, les opérations avaient lieu le matin et en fin de journée, lorsque l'air était plus frais. Arrêter les vols pour la nuit n'était pas non plus la panacée pour les techniciens de maintenance qui ont appris à la dure la signification de « être pris entre le marteau et l'enclume ».



Pour économiser les heures de vol du Sea King, tous les vols « utilitaires » étaient sévèrement limités, sans passe-droit, même pour le chef d'état-major de la Force aérienne, le Lieutenant-général Lloyd Campbell, qui doit emprunter le filet de sauvetage « Billy Pugh » du Fredericton pour descendre sur un remorqueur qui le ramènera à l'Iroquois.
(Photo NCSM Fredericton, par le Cpl Mike Selig, HS032535d16)

Pendant la journée, les rayons du soleil frappant la tôle mince des hangars non climatisés les transformaient en four et le soulagement que pouvait apporter la fraîcheur nocturne était réduit par l'obligation de masquer les feux, c'est-à-dire de travailler portes fermées, empêchant l'air de circuler.

Le fait demeure qu'au cours de l'opération *Apollo*, à de rares exceptions près, les Sea King se sont comportés admirablement dans des conditions difficiles. L'hélicoptère est un élément vital des systèmes de combat d'un navire. Lorsqu'ils volaient, les Sea King étaient sécuritaires et des accidents comme celui de l'hélicoptère de l'*Iroquois*, abondamment rapporté dans les médias, peuvent se produire à tout moment au cours de la durée de vie d'un aéronef. C'est l'exception qui confirme la règle. Il n'en demeure pas moins que l'entretien des Sea King au cours de l'opération *Apollo* a exigé des efforts souvent surhumains de la part des équipes d'entretien. En vol, les équipages n'étaient que trop conscients des restrictions opérationnelles. Sachant ce qu'ils auraient pu accomplir avec des appareils plus modernes et des systèmes à la fine pointe de la technologie pouvait causer une certaine frustration. Cependant, ceci rend leurs réalisations d'autant plus remarquables.



Un technicien en systèmes d'avionique de Camp Mirage guide un CP-140 Aurora qui rentre d'une mission sur la mer d'Oman.

(Photo Forces canadiennes)

Vue aérienne de Camp Mirage, base des détachements PLRA et TAT, et siège du NSU. (Photo Forces canadiennes)

L'un des bénéficiaires du Centre de soutien national fut le détachement de patrouille à long rayon d'action (DPLRA). La possibilité d'envoyer des avions de patrouille maritime Aurora avec le groupe opérationnel initial avait été discutée, mais il fallait attendre qu'une entente puisse être conclue avec un pays hôte. Ce n'est que le 27 décembre 2001 que le ministre McCallum a pu annoncer l'envoi des Aurora. Dès leur mise en service, ces avions ont démontré une grande polyvalence. Le premier appareil s'est mis au travail presque immédiatement (arrivé sur le théâtre le 28 décembre, il a effectué sa première mission le 5 janvier 2002). Au début, les installations étaient un peu improvisées sur une base aérienne locale, les équipages habitant un hôtel à proximité. Lorsque le détachement de transport tactique est arrivé sur les lieux avec ses Hercules, il a semblé logique de regrouper tous les aviateurs canadiens. Ce village de baraquements de chantier qui deviendra Camp Mirage n'était pas particulièrement confortable, mais remplissait son rôle dans une perspective de protection de la force tout en restant discret, conformément aux vœux du pays hôte.

La difficulté de trouver une base d'opération était due en partie au fait que d'autres pays participants avaient déjà des droits d'atterrissage dans la région et avaient occupé les installations disponibles. S'ajoutant aux avions de patrouille maritime des États-Unis, de l'Allemagne, de la France et de l'Espagne, le Canada n'était pas le dernier et fut suivi des Pays-Bas, de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande et d'autres qui arriveraient au cours de la prochaine année. À part la Marine américaine, tous les détachements nationaux avaient à peu près le même nombre d'avions (2 à 4). Les patrouilleurs les plus représentés étaient les dérivés de la cellule de base P-3 Orion (comme l'Aurora), le Nimrod britannique et l'Atlantic français. Beaucoup de ces appareils avaient subi de récentes modernisations, comme les P-3 néerlandais et ceux de la Marine américaine dont les détecteurs plus évolués convenaient mieux à des missions au-dessus de l'Afghanistan, en soutien direct des opérations terrestres (le programme de modernisation progressive de l'Aurora, PMPA, est actuellement en cours pour incorporer des capacités similaires).

Les appareils de patrouille maritime de la Coalition opéraient sous le commandement de la Marine américaine, initialement désigné CTG 50.7, mais porté au niveau de Force opérationnelle CTF 57 lors de la réorganisation de février 2003 (voir les tableaux d'organisation en fonction des tâches).



Le Capt Len Kosciukiewicz, commandant de bord (pilote) et le Sergent Steve Truesdell, mécanicien navigant, du détachement de patrouille à long rayon d'action, aux commandes de leur CP-140 Aurora alors qu'ils reviennent à Camp Mirage après une patrouille de routine, en janvier 2001.

(Photo Forces canadiennes, par le Cplc Jeff D. de Molitor, APD02-0002a-11)

Dans ce groupe, le Canada s'était engagé à assurer une mission de soutien direct par jour, mais c'est la Coalition qui décidait des missions et l'Aurora n'était pas automatiquement attaché au contrôle naval canadien. Les premières missions ont été faites au-dessus du golfe Persique, mais l'espace aérien restreint de la région représentait une tâche trop lourde pour les systèmes de navigation vieillissants de l'Aurora. Son équipement était différent par quelques détails de celui du Sea King, mais guère plus moderne et souffrant à peu près des mêmes limitations. Par exemple, aucun des deux aéronefs n'est équipé pour l'emploi de lunettes de vision nocturne dans le poste de pilotage. Le système de détection de signature thermique FLIR (système d'imagerie infrarouge) n'assurait pas une bonne compensation de l'humidité locale très levée, le radar était sujet à des propagations anormales, et le système de navigation à inertie, de conception ancienne, avait tendance à dériver et devait être fréquemment recalé manuellement à partir d'un GPS autonome. Un avion rapide comme l'Aurora a besoin de toute l'attention de son équipage pour garder la trace des nombreux obstacles de surface qui parsèment le Golfe, comme les plates-formes pétrolières et la proximité des eaux territoriales, laissant peu de temps pour se concentrer sur la mission. À la fin de la Rotation 0 du DPLRA, au début de juillet 2002, les Aurora canadiens n'assuraient plus que des missions de jour et seulement au-dessus des eaux plus dégagées du golfe d'Oman.



Navigator-communicator Captain Jeff Fenske (foreground) and tactical navigator Captain Glen Engebretson at work in the tactical compartment of a CP-140 Aurora maritime patrol aircraft during a routine mission.

(Canadian Forces photo by Master Corporal Jeff D. de Molitor, APD02-0002a-12)

Bien que les tâches soient toujours assignées par le CTG 50.7 américain, ce nouveau secteur d'opérations a mis les Aurora à la disposition du CTG 50.4, le commandant canadien du groupe opérationnel, juste à temps pour participer directement aux plus importantes opérations d'interception des dirigeants d'Al-Qaïda, à la mi-juillet 2002. Les longues heures de patrouille devenaient rentables en terme de captures. Ce programme a été brièvement interrompu au début de 2003, puisqu'il semblait que le gouvernement canadien allait décider de jouer un rôle actif dans l'opération *Iraqi Freedom*, et les Aurora ont alors repris leurs patrouilles au-dessus du golfe Persique. Lorsqu'il est apparu que le Canada ne voulait pas participer à la guerre, la coordination de l'espace aérien et la mission nationale ne permettaient plus d'opérations de patrouille sur les secteurs nord et centre du Golfe après le début des hostilités. Toutefois, *Polar Bear* a poursuivi ses missions au-dessus du détroit d'Hormuz pour appuyer les escortes défensives d'unités navales de grande valeur, avec quelques patrouilles dans le sud du Golfe.

« Star Hero, vous êtes en feu! »



Au cours d'une mission de routine, *Polar Bear* s'approchant de l'arrière de ce navire marchand pour lire son nom et constate qu'il y avait un incendie sur la plage arrière. L'équipage ne s'en était pas rendu compte, mais a rapidement maîtrisé le feu et remercié l'Aurora. La procédure de hélage par radio s'est ensuite poursuivie normalement



Polar Bear revient d'une mission au-dessus de la mer d'Oman.

(Photo Forces canadiennes)

Alors qu'il vient de prendre le commandement du groupe opérationnel canadien, le Commodore Dan Murphy regarde du pont de l'Algonquin un Aurora qui survole la frégate St. John's, son prochain navire de commandement.

(Photo NCSM Algonquin, HS200225)





Les équipages avaient surnommé ces vols quotidiens et fastidieux au-dessus du golfe d'Oman « Groundhog Day » (« Jour sans fin », d'après le nom d'un film de Bill Murray dans lequel un météorologue sarcastique se trouve prisonnier du 2 février qui se répète indéfiniment, mais il est la seule personne à le voir). Ainsi, l'avion se présentait au point initial à 6 heures du matin et commençait à ratisser l'Aileron de requin pour surveiller les approches sud du détroit d'Hormuz, avant de survoler le golfe d'Oman lui-même. Tous les contacts radar devaient être identifiés visuellement et par nom, ce qui obligeait le pilote à voler très bas, parfois à 100 pieds, pour identifier les boutres et prendre une photo numérique du nom souvent à peine lisible peint sur l'arrière. L'opérateur transférait ensuite la photo dans un ordinateur portable pour lire le nom et vérifier s'il se trouvait dans la liste des navires suspects. L'image était alors immédiatement envoyée par courrier électronique au navire de contrôle, ou même directement au QG NAVCENT à terre, pour y être comparée avec les grandes bases de données d'identification des navires. Cette information permettait de décider avec plus de finesse les cas où le navire de la Coalition le plus proche devait effectuer une inspection de près, ou même un arraisonnement.

Le détachement Aurora canadien a fait preuve d'une telle régularité dans ses missions que c'est avec une légitime fierté nationale que le Commodore Dan Murphy (commandant le groupe opérationnel naval de la Rotation 2) a pu écrire à ses divers commandants dans son compte rendu de situation (SITREP) de mi-rotation :

Polar Bear continue d'assurer un meilleur soutien RMP [image de la situation maritime générale] pour les MIO OEF que tout autre détachement de patrouille maritime sur le théâtre. L'énergie qu'ils mettent dans cette opération est clairement indiquée par un taux d'accomplissement des missions de 98 pour cent. Lorsqu'une patrouille est retardée par la météo ou la maintenance, les Aurora canadiens prolongent la durée de la mission pour compenser. Et même quand des problèmes techniques l'obligent à interrompre une mission, on peut compter sur le détachement canadien pour revenir à sa base et repartir après réparation pour terminer la mission.

Comme Murphy l'a souligné, ce n'était pas seulement la fiabilité, mais aussi la qualité du service qui distinguait les équipages des Aurora. Là encore, on peut en attribuer le mérite à l'excellente collaboration entre le détachement Aurora et la Marine américaine, à un niveau moindre que celui des navires canadiens, mais bien meilleur que celui des autres partenaires de la Coalition dans le domaine des patrouilleurs aériens.

Même avec leur équipement de détection rudimentaire, les Aurora ont prouvé leur valeur. Une fois modernisés avec de l'équipement de haute technologie, ils seront un outil utile dans l'environnement opérationnel du 21^e siècle. En tout cas, on ne peut contester la conclusion du Lieutenant-colonel Fred Bigelow, commandant de la dernière rotation du DPLRA :

Notre participation a clairement démontré à toutes les FC et au-delà que l'avion patrouilleur à long rayon d'action apporte une contribution efficace et utile, bien au-delà de la lutte ASM traditionnelle, et il le fait avec une grande disponibilité en temps de paix comme dans les situations tendues... [Avec l'arrivée] du programme PMPA à l'horizon,...notre capacité PLRA constituera une ressource polyvalente capable de répondre aux demandes croissantes des commandements, tant en mer qu'à terre.

Les statistiques confirment la performance impressionnante du DPLRA : 507 missions accomplies avec un total de 4 375 heures et une disponibilité supérieure à 98 pour cent. Polar Bear a accompli sa dernière mission le 19 juin 2003, 530 jours après la première.



*Polar Bear rentre au bercail à Camp Mirage après une mission au-dessus du golfe d'Oman.
(Photo Forces canadiennes)*

ARRAISONNEMENT - LE SEA KING AU TRAVAIL

Dans un rugissement de moteur, le Sea King 440 (Renegade) du NCSM Ottawa, peint d'un gris mat, surgit de la brume à 300 pieds (92 m) d'altitude, survolant rapidement un banc de dauphins qui jouent dans les eaux calmes des approches du détroit d'Hormuz. Le détroit se rétrécit à moins de 48 km, et tous les jours, des dizaines de navires marchands y circulent, transportant passagers, marchandises, le quart de la consommation mondiale de pétrole et, peut-être, des terroristes et leur équipement.

« Nous sommes bien avancés dans le goulet, maintenant nous allons être occupés », explique dans l'interphone de bord l'officier tactique, le Capitaine Dale Arndt. Il observe les contacts sur le radar APS 503 de l'hélicoptère. L'écran est un fouillis de points jaunes, certains causés par des échos sur les vagues, d'autres par des navires de toutes les tailles.

« Nous avons identifié près de 500 navires depuis que nous sommes dans le théâtre des opérations, dit le Capitaine Arndt. Après un certain temps, on arrive facilement à déterminer quel point correspond à un navire et à estimer sa grandeur. » Il dirige le pilote pour qu'il se rapproche du contact choisi afin de pouvoir l'examiner de plus près : « Pilote, virage à droite au 040, contact de grande surface direction 035 à 10,5 milles (17 km). »

« Roger. Hélez le navire à moteur Memento. »

Renegade à MEMENTO : « Navire à moteur Memento, position N 25°30' E 57°10', un hélicoptère de la Coalition vous appelle sur le canal 16. »

L'appel est répété à plusieurs reprises, sans succès. Le sergent Schultz sort un grand panneau blanc sur lequel il écrit un message simple, le numéro du canal que le navire doit utiliser pour communiquer avec Renegade. Le Sea King se met en vol stationnaire juste sur l'avant de la proue, afin que le navire puisse bien voir le panneau tenu à l'extérieur. Il ne fait aucun doute que l'hélicoptère veut parler à l'équipage du navire. « C'est drôle, dit le sergent, vous voyez tout cet équipement et toutes ces radios, et pourtant, c'est comme s'il fallait revenir de quelques décennies dans le passé. On a beau posséder l'équipement le plus perfectionné au monde, parfois, ce sont les moyens les plus simples qui permettent de se faire comprendre. »

« Hélicoptère de la Coalition, ici Memento. »

« Bonjour Messieurs, nous voudrions vous poser quelques questions. »

Le Memento fournit les renseignements demandés, qui sont transmis au central opérations de l'Ottawa.

« Merci de votre collaboration, Messieurs. Bonne route. »

Renegade s'occupe déjà de son prochain contact.

Source : http://www.navy.dnd.ca/mspa_news/news_f.asp?x=1&id=16









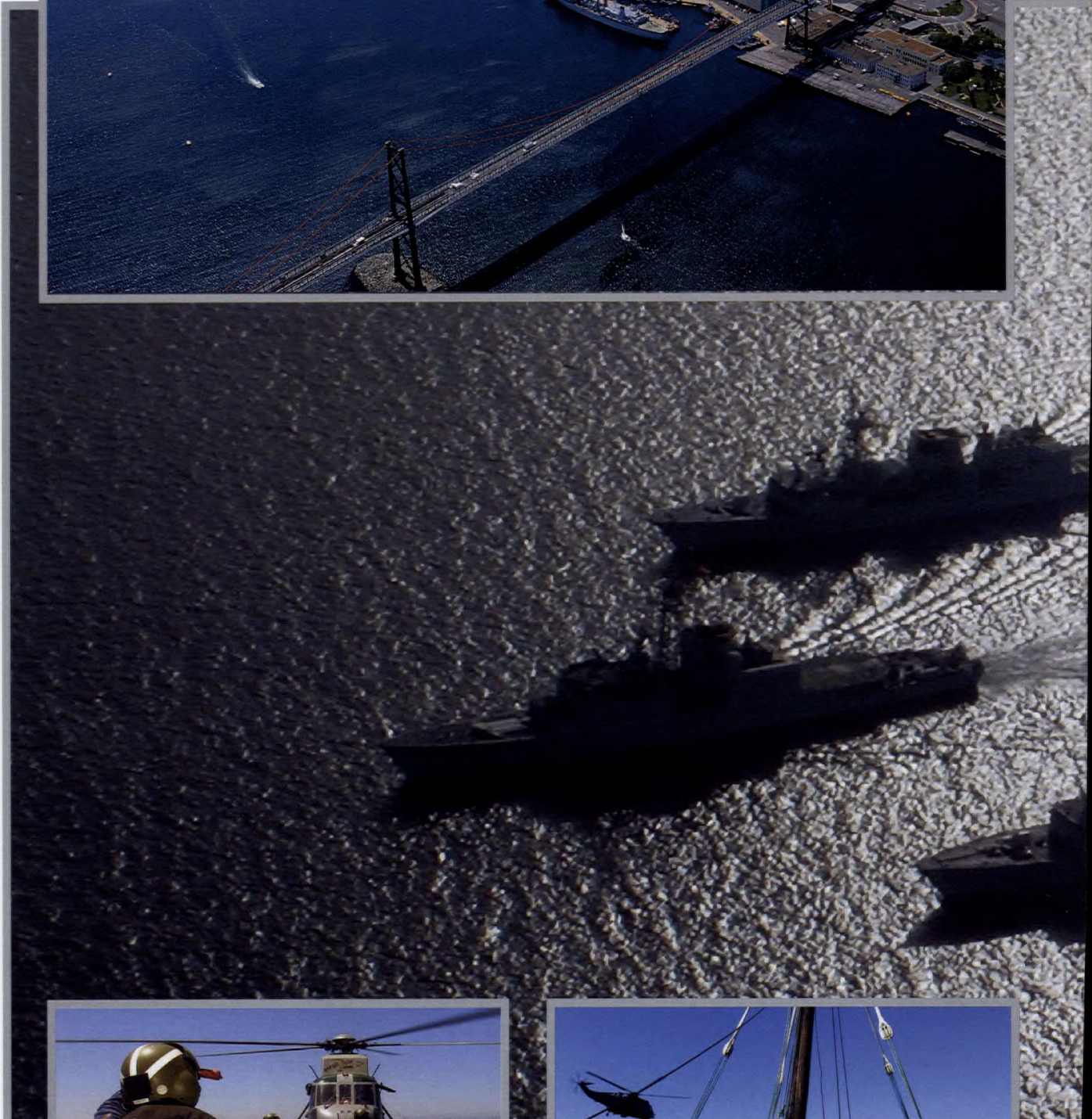
Cette étude résume le travail accompli par la Marine canadienne dans la guerre au terrorisme. Le Commodore Eric Lerhe en a probablement donné le meilleur résumé dans la conclusion de son SITREP final sur sa période de commandement :

En premier lieu, nous avons la meilleure marine d'une puissance de rang intermédiaire dans le monde. Peu de marines ont reçu le même soutien matériel que nous du pays et du site logistique avancé. Et il faut se souvenir que nous sommes plus loin de chez nous que toute autre nation et que nous n'avons pas de base dans le théâtre. Le deuxième point est la fantastique performance de nos Aurora dont les équipages ont fait preuve de compétence et de détermination pour remplir leurs interminables missions. Troisièmement, nos hélicoptères, vieux, mais toujours à la tâche pour de plus longues journées que toute autre machine et des nombres de hélages souvent plus grands que ceux des navires de certains pays.



VIII. CONCLUSION : LE SOLEIL SE COUCHE

Le quatrième point est la performance des systèmes C3IR [communications] de nos navires qui se comparent très favorablement à ceux des croiseurs ou des DDG-51 de la Marine américaine. Le mieux équipé des autres navires de la Coalition a décliné le commandement intérimaire du secteur que nos propres FCP exécutent à merveille. Personne ne pouvait concurrencer les renseignements dérivés à bord de nos missions LIO et ce fait a été reconnu par le CTF 50. Le cinquième point est que seule la Marine américaine a dépassé notre optempo. Pour finir,... sur les cinq marines qui assuraient régulièrement des missions LIO, les navires canadiens ont accompli 50 pour cent des hélages et 60 pour cent des arraisonnements. Nos équipes d'arraisonnement ont une efficacité inégalée et notre ravitailleur a effectué des hélages et des visites acceptées avec des taux égaux à ceux des frégates d'autres nations, sans négliger les services qui incombaient à notre seul pétrolier dans le Golfe. Pour toutes ces raisons, notre Marine est sans concurrence parmi ses pairs.



La réalisation canadienne de l'opération Apollo : une marine sans concurrence parmi ses pairs...

(Photos Forces canadiennes)



Malgré notre légitime fierté, il faut analyser cette performance plus en profondeur. Il est sans doute utile de rappeler les huit principes de la stratégie navale canadienne énoncés dans Point de mire (voir l'annexe A) et de les comparer au déroulement réel de l'opération Apollo (le lecteur pourra y ajouter ses propres exemples).

- *Influencer à distance le cours des événements* – La mer d'Oman est l'un des endroits du globe les plus éloignés de nos deux côtes. Cependant la Marine canadienne a été capable d'y maintenir des forces appréciables pendant près de deux ans sans négliger sa mission de répondre aux menaces qui pourraient survenir dans les eaux canadiennes.
- *Promouvoir la liberté de navigation dans le monde* – Le détroit d'Hormuz voit défiler environ 250 navires par jour et, grâce aux escortes rapprochées et à la protection générale fournie sous le commandement canadien, les taux d'assurance maritime ont baissé au cours de la guerre d'Irak.
- *Agir comme un « catalyseur » interarmées* – La protection rapprochée des groupes d'intervention amphibie des Marines américains a directement contribué à l'efficacité des opérations en Afghanistan et notre tâche de maintenir la « sécurité des arrières » pour permettre la libre circulation des navires de la Coalition a apporté un soutien indirect dans la poursuite de la guerre au terrorisme.
- *Pouvoir mener des opérations diverses* – La Marine canadienne a effectué en mer d'Oman une opération classique de contrôle des mers, à tous les niveaux d'emploi, du commandement d'une force opérationnelle multinationale aux fonctions de compilation d'une image de la situation maritime générale (RMP), de la poursuite ASM à l'interdiction de navires suspects, tout en assurant l'escorte du trafic de la Coalition dans les passages les plus resserrés, et le ravitaillement à la mer des navires canadiens et de la Coalition.
- *Disposer de capacités de combat polyvalentes* – La polyvalence inhérente des types de navires constituant le groupe opérationnel canadien a permis de passer rapidement d'un site d'opérations à un autre, sans quitter le théâtre pour retourner au port, et encore moins revenir au Canada pour y être ré-équipés.
- *Travailler dans le cadre d'alliances ou de coalitions* – Les navires canadiens sont peut-être limités dans leur capacité de projection de force dans des opérations unilatérales à terre, mais ils ont eu un rôle tout aussi utile en maintenant l'intégrité de la Coalition dans la guerre au terrorisme pendant que les États-Unis étaient occupés avec l'Irak, un commodore canadien exerçant le commandement des forces en mer pour la poursuite de l'opération *Enduring Freedom*.
- *Assurer l'interopérabilité avec la Marine américaine* – La capacité unique de la Marine canadienne de s'intégrer aux réseaux de communication de nos alliés américains a constitué un multiplicateur de force évident et la clé d'un commandement important au sein de la Coalition.
- *Disposer d'une capacité nationale pour appuyer des opérations indépendantes* – La disponibilité d'un site logistique avancé local et d'un navire ravitailleur en mer (initialement) a considérablement facilité le réapprovisionnement de nos navires et a fourni au commandant du groupe opérationnel canadien des options utiles pour son indépendance d'action.



Le Mat1 Travis Jagoe et d'autres membres de l'équipe d'abordage du Fredericton escaladent une échelle de corde effilochée pour monter à bord d'un navire d'intérêt.

(Photo NCSM Fredericton, par le Cpl Mike Selig, HS032570d07)

On peut affirmer, sans l'ombre d'un doute, que la participation de la Marine à l'opération *Apollo* a été, dans son ensemble, un succès retentissant. Pendant près de deux ans, la Marine a été mobilisée pour la plus grande et la plus longue opération navale canadienne depuis la guerre de Corée. La quasi-totalité de la flotte – quinze de nos dix-sept principaux navires de combat – ont fait un séjour sur le théâtre de l'Asie du sud-ouest (seuls le destroyer *Athabaskan* et la frégate *Ville de Québec*, tous deux en grand carénage au cours de cette période, ont manqué l'occasion). La presque totalité de nos 4 200 marins aptes au service en mer, de tous les grades et de toutes les spécialités, dont un grand nombre de réservistes, sont devenus des vétérans *Apollo*, certains pour deux périodes en autant d'années.



Le PM1 Brian Forsyth, capitaine d'armes du NCSM Regina, se tient à côté d'une lampe de signalisation pour observer un ravitaillement en mer dans le golfe d'Oman, en avril 2003.

(Photo NCSM Regina, par le Cplc Frank Hudec, IS2003-2215a)

Ces enseignements doivent cependant, et pour les mêmes raisons, nous inciter à la prudence. Comme le dit si bien Point de mire « Si le coût de la constitution et du maintien d'une force navale viable est élevé, le prix à payer pour son absence est infiniment plus grand ». Il faut des décennies pour construire une marine, l'entretenir prend des efforts constants et fait appel à la volonté nationale sous plusieurs formes, financière, politique et personnelle. Le principal bénéfice est l'amélioration de la sécurité. En participant aux opérations contre Al-Qaïda aux côtés des Américains et de la Coalition, tant sur le sol de l'Afghanistan qu'en mer, pour bloquer les routes d'évasion des terroristes, la Marine a contribué à la sécurité du Canada.



Mais cet effort a eu aussi d'énormes avantages pour notre pays, puisqu'il a sensiblement rehaussé l'image du Canada auprès de la communauté des nations qui entendent laisser leur marque dans le monde. Souhaitons que ce capital diplomatique, acquis au prix du dévouement et du don de soi – sans parler du sang qui aurait pu être versé – des hommes et des femmes qui servent leur pays, ne soit pas perdu.

Le Mat1 Mike Diaczenko met le pavillon canadien en berne à bord du NCSM Montréal pour la cérémonie du jour du Souvenir dans le golfe d'Oman, en 2002.

(Photo NCSM Montréal, par le Cpl Paz Quillé, HS025071d03)

*Le Charlottetown et le destroyer USS Decatur en route pour une interception.
(Photo NCSM Protecteur)*



*(Médaille à droite) Le cycle recommence : en janvier 2004, le commandant des Forces maritimes de l'Atlantique (à droite), le Contre-amiral Glenn Davidson, et le ministre de la Défense, David Pratt, souhaitent bonne route à la frégate Toronto qui s'apprête à rejoindre le groupe aéronaval du USS George Washington pour maintenir une présence maritime en Asie du sud-ouest.
(Photo, Cpl J.A. Wilson, Services d'imagerie de la formation, BFC Halifax, HS040020d12)*

Le lieutenant de vaisseau
Jonathan Kowenburg
(premier plan) et le maître
de première classe
Tony Gibson conduisent
l'équipe d'abordage du
Fredericton pour l'inspec-
tion d'un navire nord-
coréen suspect.

(Photo NCSM Fredericton,
par le Cpl Mike Selig,
HS032570d05)





(Photo Forces canadiennes, HS025036d01)

Il y a malheureusement des signes très tangibles du fait que l'opération Apollo risque de constituer l'apogée de la Marine canadienne moderne. Bien des capacités décrites dans ces pages devront bientôt être remplacées, ou auraient dû l'être depuis longtemps. Les difficultés que nous connaissons dans la remise sur pieds d'une force sous-marine illustrent bien le danger qu'il y a à laisser périmer une capacité militaire, même pendant une courte période. Nos ravitailleurs ont largement dépassé la fin de leur vie et sont, de toute façon, en nombre insuffisant pour assurer un soutien continu de nos forces déployées. Notre flotte d'Aurora est en cours de modernisation, mais la disponibilité d'hélicoptères embarqués modernes et polyvalents aurait permis à Marine d'accomplir beaucoup plus. Les installations de maintenance de la flotte construites à grands frais au cours des années 80, puis réduites drastiquement au cours des années 90, sont incapables de faire face au rythme opérationnel du temps de guerre. Les frégates arrivent à mi-chemin de la période estimée d'opération du navire et auraient besoin d'une refonte destinée à prolonger leur durée de vie, mais aucun programme de ce genre n'est financé. Plus grave encore, nos destroyers de commandement et de contrôle approchent de la fin de leur service opérationnel, mais leur valeur militaire et politique reste sous-estimée. Sans eux, le Canada n'aurait jamais pu prendre le commandement de formations navales multinationales dans des eaux distantes.

L'opération Apollo a validé les mérites de la vision décrite dans Point de mire d'une « marine de projection mondiale moyenne qui constituera pour le Canada une force polyvalente et interopérable en mesure de participer à des opérations interalliées et interarmées dans le monde entier ». Après cette brillante démonstration, nous devons, en tant que citoyens du Canada nous poser deux questions. Le second ge d'or de notre Marine, qui a commencé en 1995, ne durera-t-il, comme le premier, qu'une décennie? Quand la prochaine menace ou opération de contingence se matérialisera – et souvenez-vous qu'il y en a toujours une prochaine et qu'elle est toujours inattendue – aurons-nous encore une Marine canadienne possédant les capacités nécessaires pour intervenir dès le début en première ligne?



John Horton a obtenu un diplôme de la Poole & Bournemouth School of Art avant d'entrer dans la Marine Royale Britannique. Il a travaillé dans le dessin et l'architecture pendant plusieurs années avant de s'installer à Vancouver en 1964. Sa passion pour le travail d'artiste de la marine occupe une part toujours plus grande de son temps. John Horton vit actuellement à Vancouver B.-C. où il est membre de la Canadian Society of Marine Artists. On peut voir ses peintures sur son site Web : www.johnhorton.ca

Catalogage avant publication de la Bibliothèque nationale du Canada

Gimblett, Richard Howard, 1956-
Opération Apollo : l'âge d'or de la Marine canadienne dans la guerre anti-terroriste / Richard Gimblett.

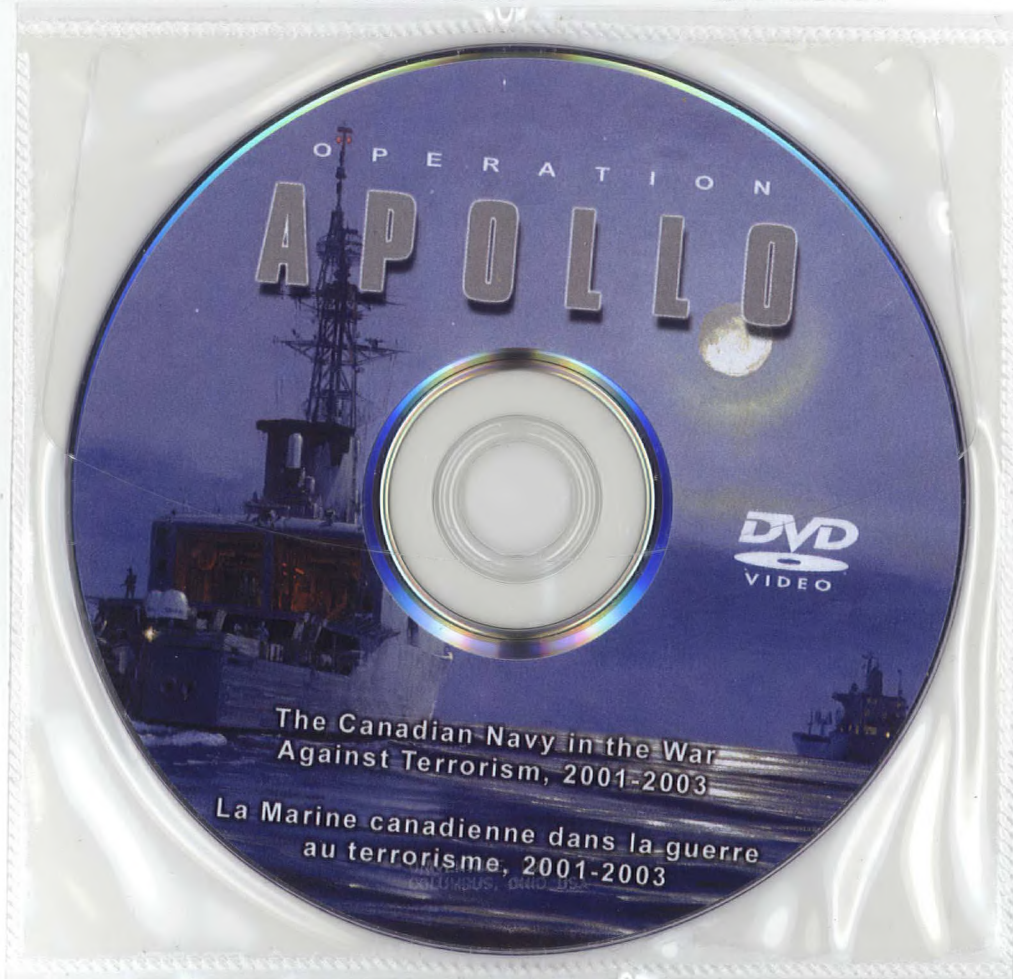
Publ. aussi en anglais sous le titre: Operation Apollo.
Publ. en collab. avec: Ministère de la défense nationale.
Comprend des références bibliographiques.
ISBN 1-894673-17-4

1. Opération Liberté immuable, 2001- --Opérations navales canadiennes.
2. Canada. Forces armées canadiennes--Histoire--Opération Liberté immuable, 2001-. 3. Puissance maritime--Arabie, Mer d'. 4. Puissance maritime--Canada.
I. Canada. Ministère de la défense nationale II. Titre.

VA400.G4514 2004

359'.03'0916537

C2004-902182-6





VOUS ÊTES LE SEIZIÈME NAVIRE CANADIEN À REVENIR
DE L'OPÉRATION APOLLO, CETTE CAMPAGNE ESSENTIELLE
CONTRE LE TERRORISME, ET IL N'Y EN AURA PAS D'AUTRES APRÈS VOUS.
AU COURS DE CETTE PÉRIODE, 16 NAVIRES ET 4 100 MARINS CANADIENS
ONT ÉTÉ DÉPLOYÉS DANS LE CADRE DE CETTE OPÉRATION,
LA PLUS IMPORTANTE DEPUIS LA GUERRE DE CORÉE. VOUS VOUS ÊTES
DÉVOUÉS CORPS ET ÂME AU SUCCÈS DE L'OPÉRATION ET
C'EST CE QUI A FAIT TOUTE LA DIFFÉRENCE.
VOUS AVEZ FAIT UN MAGNIFIQUE TRAVAIL.

VICE-AMIRAL RON BUCK, DISCOURS À L'OCCASION DU RETOUR DU
NCSM CALGARY, 14 DÉCEMBRE 2003.

ISBN 1-894673-17-4



9 781894 673174

Printed in Canada