

TRIDENT

MARINE ROYALE CANADIENNE DOCTRINE STRATÉGIQUE



FORCES ARMÉES
CANADIENNES



CANADIAN
ARMED FORCES



Défense nationale
National Defence

Canada 

AVANT-PROPOS

1er décembre 2023



Trident : Doctrine stratégique de la Marine royale canadienne est la publication de doctrine de synthèse de la Marine royale canadienne (MRC). Cette publication explique l'importance stratégique de la puissance navale, les attributs des forces navales, les composantes de la puissance navale canadienne et les rôles de la MRC dans la mise en œuvre de la puissance navale canadienne.

Il incombe à la MRC, force navale d'un pays maritime qui compte le plus grand littoral du monde, de maintenir une doctrine stratégique qui trouve des échos autant auprès des marins en mer que du public canadien qu'elle sert. *Trident* nous permet à tous de mieux comprendre ce qu'est la MRC et quand, où et comment les opérations navales sont menées au pays et à l'étranger. Elle explique qui nous sommes en tant qu'institution, ce que nous faisons pour protéger et défendre les intérêts stratégiques maritimes du Canada et comment nos marins professionnels vivent et travaillent jour après jour avec intégrité, courage, loyauté et sens du devoir.

La vision de la MRC, **Aider, Diriger et Combattre**, s'inspire de notre passé, est imprégnée de l'engagement extraordinaire de nos marins à faire une différence dans le monde d'aujourd'hui, et garantit que nous sommes prêts à tous égards à relever les défis incertains auxquels le Canada sera confronté à l'avenir.

La MRC sert pour protéger le Canada par l'exercice de sa souveraineté dans ses eaux intérieures, la dissuasion des adversaires potentiels et la contribution à la paix maritime et au bon ordre outre-mer; la prévention des conflits par le renforcement des partenariats et le déploiement à l'échelle mondiale pour promouvoir la stabilité et empêcher les conflits; enfin, la projection de la puissance canadienne pour aider à établir et, au besoin, à rétablir l'ordre dans le système mondial.

La MRC respecte son engagement envers la population canadienne en faisant preuve d'excellence en mer au quotidien, tout en gérant avec succès une période de modernisation, un environnement sécuritaire instable et la résurgence de la concurrence entre grandes puissances. Nous sommes en mesure d'atteindre cet équilibre important grâce à notre personnel qui est prêt à **Aider, Diriger et Combattre**.

Jason Armstrong
Commodore
Directeur général – Développement des forces de la Marine

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS		I
INTRODUCTION		1
CHAPITRE 1 : L'IMPORTANCE STRATÉGIQUE DE LA PUISSANCE NAVALE		3
La sécurité maritime		5
La diplomatie		6
Le combat		8
L'importance durable de la stratégie navale		11
CHAPITRE 2 : LA MARINE ROYALE CANADIENNE		14
La Marine royale canadienne : construction identitaire et effet stratégique		14
La Marine et le Canada sur la scène internationale		14
La Marine et l'obtention d'un effet stratégique		21
Dernières réflexions		23
CHAPITRE 3 : LES ATTRIBUTS DES FORCES NAVALES ET LES RÔLES DE LA MRC		25
Les attributs de la force navale du Canada		25
L'accès	25	
La mobilité	26	
La portée	27	
La polyvalence	27	
La persistance	28	
La résilience	28	
L'immunité de juridiction		29
Les rôles doctrinaux de la MRC		29
L'application de la puissance navale canadienne		31
CHAPITRE 4 : LE PREMIER RÔLE DE LA MRC : LE COMBAT		32
L'utilisation de la puissance navale		33
Le contrôle de l'espace maritime	33	
Les lignes de communication maritimes	35	
L'interdiction de l'espace maritime	36	
La force constituée	36	
La couverture	37	
La guerre de manœuvre et la manœuvre maritime		37
La dissuasion	39	
L'endiguement	39	
La coercition	39	
La projection de force à terre	40	
Le façonnement de l'espace de bataille	41	
La perturbation	41	
Le soutien	42	
La récupération	42	
CHAPITRE 5 : LE DEUXIÈME RÔLE DE LA MRC : LA SÉCURITÉ MARITIME		43
Le patrimoine océanique du Canada		43
Les DIFFICULTÉS LIÉES À la sécurité maritime		45

Les opérations de sécurité maritime	46
Les opérations d'assistance	46
Le soutien aux autres ministères et organismes gouvernementaux	47
Les opérations de sécurité navale	48
La connaissance du domaine maritime	49
Les patrouilles de présence et de souveraineté	50
Le contrôle	51
CHAPITRE 6 : LE TROISIÈME RÔLE DE LA MRC : LA DIPLOMATIE	52
L'engagement mondial	52
L'interopérabilité	52
Les partenariats stratégiques et le renforcement des capacités	53
L'engagement opérationnel	53
La diplomatie navale	54
La présence et les messages	54
La réassurance	55
Les opérations de stabilité	56
La prévention des conflits et la dissuasion	56
La coercition	57
CHAPITRE 7 : LA PENSÉE QUI SOUS-TEND LE COMBAT (LA COMPOSANTE COGNITIVE DE LA PUISSANCE NAVALE CANADIENNE)	58
La composante cognitive	58
Le droit maritime et le droit des conflits armés (la dimension juridique des opérations maritimes)	59
La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	60
Le droit des conflits armés	63
Le droit des conflits armés et les opérations navales	63
Les règles d'engagement	64
La stratégie, la doctrine, la capacité et les concepts	64
La stratégie navale	65
La doctrine navale	65
Les concepts	66
Le concept d'emploi (CONEMP)	67
Le concept d'utilisation (CONUTI)	67
La flotte navale	67
Les forces opérationnelles	68
Les groupes opérationnels navals	68
Une approche pangouvernementale des opérations	69
La coopération : alliances et coalitions multinationales	69
L'alliance militaire	69
Les coalitions	70
La légitimité	70
Les avantages	70
Les risques	71
L'interopérabilité	71
Communications et affaires publiques	73

CHAPITRE 8 : LA VOLONTÉ DE SE BATTRE ET DE REMPORTER LA VICTOIRE (LA COMPOSANTE MORALE DE LA PUISSANCE NAVALE CANADIENNE)	74
La vie en mer	74
L'éthos	74
Le militaire PROFESSIONNEL	75
L'instruction et l'éducation	75
Le moral	76
Le Code de conduite de la MRC	77
CHAPITRE 9 : LES MOYENS DE SE BATTRE (LA COMPOSANTE PHYSIQUE DE LA PUISSANCE NAVALE CANADIENNE)	78
La composante physique	78
Les moyens physiques de se battre – une flotte équilibrée, prête au combat et polyvalente	78
Les plateformes de la MRC	78
Les navires de combat de surface	78
Les sous-marins	79
Les hélicoptères maritimes	79
Les aéronefs de patrouille à long rayon d'action	80
Les navires de soutien	80
Les navires de patrouille	80
Les navires-écoles	81
L'importance de la taille de la flotte	81
Les capacités de guerre de la MRC	82
La guerre de surface	82
L'espace	83
La lutte antiaérienne	83
La lutte antinavire	84
L'appui-feu naval	84
La guerre sous-marine	85
La guerre anti-sous-marine	86
La lutte contre les mines marines (LCMM)	87
La guerre de l'information maritime	89
La guerre réseaucentrique	89
La guerre électronique	89
La cyberguerre	90
LES SYSTÈMES AUTONOMES SANS ÉQUIPAGE, L'INFORMATIQUE QUANTIQUE, L'ANALYTIQUE DES MÉGADONNÉES ET L'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE	90
Le soutien opérationnel	91
Les cycles de disponibilité opérationnelle navale	91
Le concept du maintien en puissance	91
Le soutien du matériel	93
L'état de préparation technique	94
CONCLUSION	95

INTRODUCTION

La doctrine stratégique, également connue comme la « doctrine-cadre », est [traduction] « en substance [...] une expression officiellement sanctionnée, formalisée et écrite d'idées institutionnellement acceptées sur ce que font les armées et la manière dont elles le font¹ ». De plus, « la doctrine ne se résume pas à la publication officielle de concepts militaires. Elle représente plutôt une culture institutionnelle de la réflexion conceptuelle sur la nature du conflit et sur la meilleure conduite de la guerre. En d'autres mots, c'est l'instrument utilisé par les forces militaires pour analyser les pratiques antérieures, orienter les opérations en cours et explorer les défis à venir² ».

La définition de la doctrine des Forces armées canadiennes (FAC) est la suivante :

« Principes fondamentaux et pratiques éprouvés qui guident les forces armées dans la poursuite d'objectifs. » N.B. La doctrine fait autorité, mais son application requiert du jugement.³

La Publication interarmées des Forces canadiennes 01 affine encore la définition de la doctrine stratégique comme suit :

« La doctrine stratégique énonce les principes les plus fondamentaux et les mieux enracinés qui guident les forces militaires dans leur participation à la gamme complète des opérations.

La doctrine stratégique est le fondement même de toute la doctrine militaire et elle établit les structures favorables à l'emploi efficace de la force⁴. »

Il est important de noter que l'expression soigneusement formulée « guident des forces armées dans la poursuite d'objectifs » est renforcée par la réserve selon laquelle elle fait « autorité, mais son application requiert du jugement ». Par conséquent, aussi fondamentale ou saine soit-elle, la doctrine n'est pas un dogme. Elle n'est pas destinée à être suivie aveuglément, quelles que soient les circonstances. La doctrine indique plutôt ce qui a fonctionné dans le passé et, implicitement, ce qui est le plus susceptible de fonctionner à nouveau (toutes choses étant égales par ailleurs). Cependant, face au brouillard et aux frictions de la guerre, toutes choses ne sont *jamais* égales par ailleurs. Ainsi, la doctrine forme un guide, et on s'en éloigne logiquement du moment et là où c'est nécessaire.

La doctrine stratégique de la MRC est marquée par le caractère unique des opérations et de la culture navales. Par exemple, les opérations navales ont tendance à être davantage axées sur les plateformes que les opérations de l'Armée de terre ou même de la Force aérienne. C'est particulièrement le cas dans une flotte relativement petite comme celle de la MRC, où l'importance et la valeur relatives de chaque plateforme (navires de combat de surface, sous-marins, navires de patrouille, aéronefs de patrouille à long rayon d'action, hélicoptères maritimes et systèmes télépilotes et autonomes) sont proportionnellement élevées. La doctrine stratégique de la MRC s'efforce donc naturellement d'expliquer le rôle et l'importance de chacune de ses

1 Aaron P. Jackson, « Dissecting Keystone Doctrine Development in Five Commonwealth Navies: A Comparative Perspective », *Papers in Australian Maritime Affairs*, no 33, Canberra, Sea Power Centre, 2010, p. 3.

2 Markus Mäder, *In Pursuit of Conceptual Excellence: The Evolution of British Military-Strategic Doctrine in the Post-Cold War Era, 1989-2002*, Bern, Peter Lang, 2004, p. 22.

3 Banque de terminologie de la Défense, fiche no 1761.

4 Publication interarmées des Forces canadiennes 01, p. 1-2.

plateformes de combat.

La culture navale joue également un rôle important dans la doctrine navale. Comme dans le cas des opérations, la culture navale se concentre autour du navire et de son équipage, culminant dans le travail d'équipe, l'autonomie et la volonté de relever les défis imprévisibles de la vie en mer. Point tout aussi important, la nature relativement cohérente des opérations navales modernes a donné lieu à une doctrine stratégique durable qui a fait ses preuves. Par exemple, depuis le début de la période qui a suivi la Seconde Guerre mondiale jusqu'à aujourd'hui, les opérations de la MRC s'inscrivent toutes dans l'un des rôles doctrinaux actuels de la MRC, à savoir le combat, la sécurité maritime ou la diplomatie.

Quel que soit le niveau de conflit que la doctrine vise à aborder – stratégique, opérationnel ou tactique – il y a un objectif commun : éduquer, informer et guider les professionnels militaires afin de former leur pensée et leurs actions en fonction des efforts intellectuels et des leçons durement apprises de leurs prédécesseurs. À ce titre, les plus importants consommateurs de la doctrine sont les commandants militaires et les personnes qui s'entraînent pour les opérations.

Par conséquent, la doctrine :

- est un ensemble de croyances, de connaissances et de pensées qui fournit des conseils et aide à la perception de l'environnement de sécurité. Elle représente les connaissances et la sagesse distillées, tirées de l'expérience;
- mène à un comportement cohérent et prévisible en instaurant une approche commune de la conduite des opérations militaires à tous les niveaux de conflit, inspire la confiance mutuelle et permet une action collective efficace;
- est indispensable à l'éducation et à l'instruction du personnel militaire, au développement et à l'amélioration des aptitudes en résolution de problèmes, à la prise de décisions et à la planification;
- fournit un point de référence et une compréhension communs dont on peut s'écarter, suivant un raisonnement logique, lorsque la situation l'exige.



CHAPITRE 1 : L'IMPORTANCE STRATÉGIQUE DE LA PUISSANCE NAVALE

Les océans ont toujours revêtu de l'importance dans les calculs stratégiques des acteurs politiques ayant un littoral. Selon Geoffrey Till, [traduction] « dès le début de l'histoire, les peuples et les nations ont recherché la puissance sur la mer. Ceux qui l'ont recherchée ont reconnu l'aspect unique particulièrement rentable de la puissance maritime par opposition à la puissance terrestre, et se sont rendu compte que les nations les mieux placées pour en exploiter les attributs en ont tiré un profit énorme par rapport à celles qui ne le faisaient pas⁵. » Par conséquent, les forces marines et la puissance maritime ont eu d'énormes répercussions sur l'histoire humaine. Les peuples de la mer (XI^e et XIII^e siècles av. J.-C.) ont été en mesure de lancer en Méditerranée orientale une série d'attaques maritimes dévastatrices qui ont influencé l'émergence du monde classique⁶. Les Polynésiens maîtrisaient la navigation en pleine mer dès le XII^e siècle et se sont établis sur les îles émaillant une superficie de près de 16 millions de kilomètres carrés d'eau dans le Pacifique⁷. Les victoires en Europe dans les deux guerres mondiales ont été facilitées par des campagnes de lutte anti-sous-marine visant à maintenir les lignes de communication ouvertes dans l'Atlantique Nord. Depuis la bataille de Trafalgar, l'ordre maritime international, y compris la liberté de navigation, a été largement maintenu d'abord par la Royal Navy, puis par la US Navy.



5 Geoffrey Till, *Seapower – A Guide for the Twenty-First Century*, 3^e éd., Londres, Routledge, 2013, p. 1.

6 Cyprian Broadbank, *The Making of the Middle Sea; A History of the Mediterranean from the Beginning to the Emergence of the Classical World*, Oxford University Press, 2013, p. 461-464.

7 Brian Handwerk, « Native Americans and Polynesians Met Around 1200 A.D. », *Smithsonian Magazine Blog*, 8 juillet 2021 (consulté le 21 septembre 2021), www.smithsonianmag.com/science-nature/native-americans-polynesians-meet-180975269/.

Ces exemples ne sont certes qu'un petit échantillon de l'histoire maritime; toutefois, pris ensemble, ils corroborent l'évaluation de Till. Le soutien apporté à la diplomatie et à la politique étrangère en général, à l'affirmation de la souveraineté dans les eaux territoriales et à la protection d'autres intérêts stratégiques maritimes importants, à la protection des communications maritimes et des routes commerciales, à la promotion de la sécurité en mer et, enfin, à la capacité d'utiliser la force armée sur ou depuis les océans, témoigne de l'importance stratégique de la puissance navale.

Que signifie cette observation alors que nous nous tournons vers le XXI^e siècle? Ce qui frappe le plus est l'idée largement répandue selon laquelle ce siècle sera davantage axé sur les questions maritimes que les dernières décennies du XX^e siècle. Un environnement de sécurité internationale caractérisé par une redistribution du pouvoir économique et militaire et l'intensification de la concurrence entre les grandes puissances est sans doute l'une des causes principales de cette différence. Cela est particulièrement vrai compte tenu de l'essor de la région indopacifique, qui est de toute évidence une arène géopolitique maritime, et de la résurgence de la Chine, qui a pour nouveau centre d'intérêt le développement des attributs de la puissance maritime nationale, y compris une marine rivalisant avec celle des États-Unis. Reconnaisant l'importance de la géographie dans le contexte de sécurité actuel, Robert Kaplan a écrit [traduction] :

L'Europe est un paysage terrestre; l'Asie de l'Est un paysage marin. C'est là que réside l'une des différences cruciales entre le XX^e et le XXI^e siècles. Les régions les plus contestées du globe au siècle dernier se trouvaient sur la terre ferme en Europe, notamment dans l'étendue plate qui rendait les frontières est et ouest de l'Allemagne artificielles, et donc exposées à un va-et-vient intensif d'armées. Mais à partir de la dernière phase de la guerre froide, l'axe démographique, économique et militaire de la terre s'est déplacé de manière incommensurable vers l'extrémité opposée de l'Eurasie, où les espaces entre les principaux nœuds de population sont majoritairement maritimes⁸.

Il est donc inévitable qu'au vu de l'émergence progressive d'un système multipolaire, les tensions croissantes et les risques de guerre, notamment en mer, augmentent. Ces derniers ne sont pas même nécessairement le résultat d'une préméditation. Dans un tel environnement de sécurité, les frictions en mer, éventuellement dues à des différends sur les frontières maritimes et à l'exploitation des ressources océaniques, pourraient entraîner une escalade inattendue vers un conflit armé. L'expansion et la modernisation continues des marines (comme on le voit, par exemple, dans toute la région indopacifique) témoignent donc de l'importance que les gouvernements accordent aux marines pour le maintien des politiques nationales ou pour la promotion des ambitions nationales, parfois face à une opposition considérable. Dans de telles circonstances, il est raisonnable de supposer que la demande de puissance navale continuera d'augmenter au cours des prochaines décennies.

Il est important de noter que si l'évolution des rapports de force agit comme une force centrifuge, la mondialisation révèle une autre facette de ce « siècle maritime », à savoir la dépendance unificatrice des économies modernes à l'égard du commerce maritime (y compris les opérations financières, dont une grande partie est transmise par des câbles sous-marins). Les perturbations de cet échange de biens et services, y compris les chaînes d'approvisionnement (lignes de communication maritimes – LCM), en raison du manque de ports maritimes et commerciaux disponibles ou des menaces à la liberté de navigation peuvent avoir des répercussions mondiales. Ces dernières années, nous l'avons constaté à la fois dans la menace que représente la piraterie

⁸ Robert Kaplan, *Asia's Cauldron – The South China Sea and the End of a Stable Pacific*, New York, Random House, 2015, p. 1.

au large des côtes de la Somalie, comme conséquence persistante de l'urgence médicale liée à la COVID-19, et comme effet immédiat du blocage temporaire d'une voie navigable clé (le canal de Suez) lorsqu'un porte-conteneurs s'est échoué au début de l'année 2021. Les opérations constabulaires ne traitent pas nécessairement de questions de guerre et de paix, même si elles nécessitent parfois l'application de la force armée. Une marine agissant à ce titre a néanmoins un rôle important à jouer, car les perturbations du commerce maritime pourraient nuire aux intérêts de son propre pays ou avoir des répercussions négatives sur la stabilité politique dans certaines sociétés, certains pays et certaines régions. La protection des LCM a toujours été et continuera d'être au centre de l'activité navale.

Dans l'ensemble, l'importance stratégique d'une marine a toujours été proportionnelle à sa capacité d'offrir des réponses crédibles dans toute la gamme des opérations possibles, de la sécurité maritime à la diplomatie et, en fin de compte, à la guerre. C'est la capacité unique des forces navales de projeter leur puissance et de démontrer une intention politique (avec divers degrés de force armée), d'être facilement réassignées et redéployées, et de le faire tant que le soutien en mer est disponible, qui fournit aux gouvernements un instrument de politique efficace et intrinsèquement flexible.

LA SÉCURITÉ MARITIME

La sécurité maritime consiste à contribuer à la sûreté et à la stabilité sur les océans. Il s'agit notamment de promouvoir les intérêts stratégiques maritimes d'un pays dans son patrimoine océanique (p. ex., les patrouilles de souveraineté et la protection des ressources nationales), de collaborer avec d'autres marines face aux menaces et aux défis communs, et de contribuer au maintien de l'ordre maritime international. Les marines (souvent aux côtés des gardes-côtes) ont une longue tradition de tâches liées à la sécurité maritime, qui se poursuivra dans l'avenir. L'histoire nous montre à quel point il a été important pour les États d'appliquer la puissance navale de cette manière, y compris, par exemple, lorsqu'ils font face à la piraterie, un éternel fléau sur les océans. Au 1^{er} siècle av. J.-C., la flotte romaine de Pompée le Grand balayait la mer Méditerranée de ses pirates : 19 siècles plus tard, en 1801, un escadron naval états-unien naviguait dans ces mêmes eaux pour combattre les pirates berbères; aujourd'hui, au large de la corne de l'Afrique, une force multinationale est engagée dans une mission moderne de lutte contre la piraterie. En ce qui concerne la sécurité maritime, le dicton « plus ça change, plus c'est pareil » est particulièrement vrai, même si l'éventail traditionnel des enjeux s'est élargi au cours des dernières décennies pour englober un certain nombre de préoccupations contemporaines (p. ex., prévention de la dégradation de l'environnement et lutte contre l'utilisation des mers par les terroristes et le crime organisé, ainsi que contre la prolifération et l'immigration illégale).

Nous pouvons nous attendre à ce que le poids politique des opérations constabulaires augmente en nombre et en importance au-delà des niveaux habituels depuis 1945. Tous les pays ayant un littoral engageront leurs marines dans la protection et la défense d'un intérêt stratégique essentiel, à savoir le maintien de l'autorité nationale légitime dans les eaux territoriales et des droits juridiques reconnus internationalement au sein des zones économiques exclusives (ZEE), parfois face à des menaces directes. En raison de ce qui est en jeu, la capacité d'affirmer sa souveraineté, facilitée par la présence en mer et la connaissance de la situation maritime, sera nécessairement un point de mire pour la puissance navale. Ainsi, les marines seront plus visibles, au pays comme à l'étranger. Dans certains cas, la poursuite de ces objectifs se fera en collaboration avec des partenaires aux vues similaires, comme on le voit dans la relation entre le Canada et les États-Unis, où l'amélioration de la connaissance de la situation maritime est un élément de la défense continentale.

Dans le même temps, la coopération multilatérale dans le domaine de la sécurité maritime continuera d'être une réponse logique aux pressions découlant des grandes tendances politiques internationales. Par exemple, un océan Arctique de plus en plus accessible nécessitera bien évidemment une plus grande attention de la part des marines et des gardes-côtes, alors que les pays qui le bordent cherchent à s'assurer que le régime juridique international existant y est respecté, que les exigences pour la sécurité de la navigation dans ses eaux (toujours un défi sérieux) soient respectées et que la dégradation de l'environnement ne soit pas prédéterminée par une présence humaine accrue⁹. Le Conseil de l'Arctique, principale institution multilatérale de la région, a réussi à offrir un cadre dans lequel la coopération est encouragée dans bon nombre de ces domaines et où les États membres peuvent coordonner leurs politiques. Cependant, la militarisation de l'Arctique, elle-même une conséquence de l'accessibilité de la région et de ses ressources et de la concurrence entre les grandes puissances (y compris les intérêts et les activités de la Chine), menace de saper ces efforts¹⁰. Dans un cas comme dans l'autre, qu'il s'agisse de coopération ou de confrontation, l'importance de la puissance navale dans toute la région est appelée à croître à mesure que recule la calotte glaciaire arctique. Dans l'ensemble, par conséquent, l'intensification de l'exploitation des océans, que ce soit pour les transports, les ressources, la communication et même les loisirs, engendrera des frictions qui seront souvent amplifiées par les incertitudes globales des affaires de sécurité internationale. Dans certains domaines (p. ex., la pêche illicite, non déclarée et non réglementée), l'attention accrue portée aux questions maritimes chevauchera et pourrait exacerber des différends internationaux de plus grande envergure et potentiellement plus dangereux (p. ex., les frontières maritimes). Dans de telles circonstances, les intérêts stratégiques des pays, même ceux qui sont loin des effets immédiats de ces préoccupations, entreront en jeu¹¹. En effet, alors que l'équilibre des forces mondiales continue de changer, l'importance de la puissance navale déployée pour soutenir la sécurité maritime au pays ou à l'étranger sera soulignée par la difficulté croissante de gérer les tensions internationales en mer.

LA DIPLOMATIE

Les gouvernements ont toujours fortement convoité la puissance navale pour soutenir leur diplomatie. Comme l'a fait valoir un auteur, [traduction] « les attributs familiers d'une marine océanique, à savoir sa mobilité inhérente, sa souplesse tactique et sa large portée géographique, la rendent particulièrement utile en tant qu'instrument de politique, même en l'absence d'hostilités¹² ». Ce rôle se manifeste dans les visites de port, les programmes bilatéraux de marine à marine, les exercices ou cadres multilatéraux (p. ex., l'exercice Rim of the Pacific, ou RIMPAC, dirigé par la US Navy, et le Western Pacific Naval Symposium ou WPNS), ou le déploiement de navires de guerre pour démontrer un intérêt pour une région particulière ou un enjeu

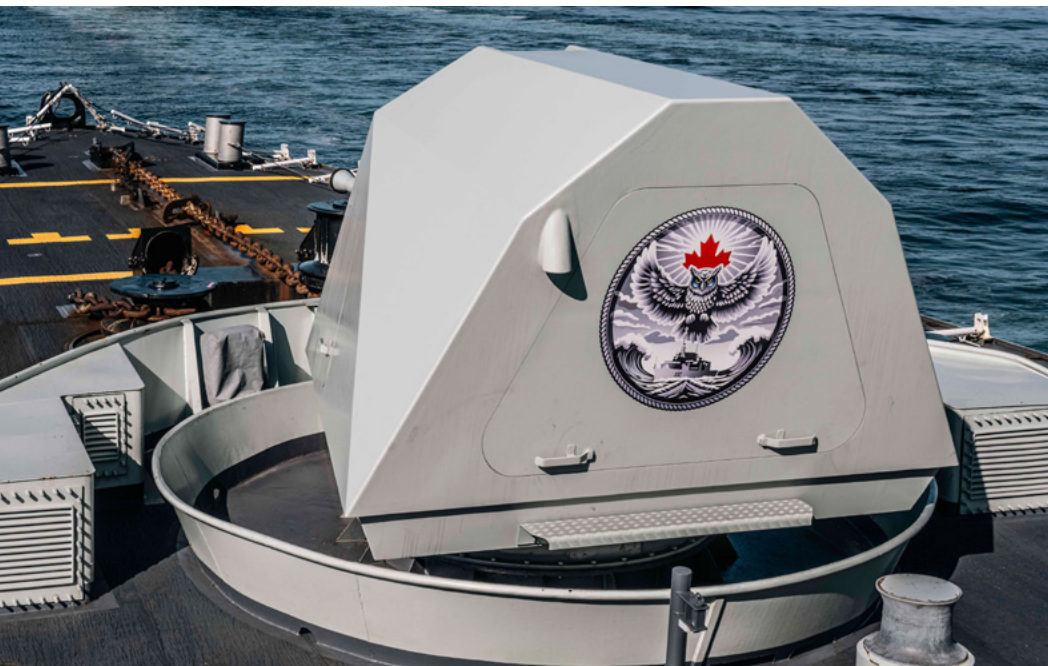
⁹ Voir, par exemple, Gleb Stolyarov, « Russia aims for year-round shipping on the Northern Sea Route in 2022 or 2023 », Arctic Today, 11 octobre 2021. La question de savoir si cet objectif est atteint est moins importante dans le contexte de cette discussion que le fait qu'un tel objectif ne soit plus considéré comme saugrenu dans un paysage géostratégique arctique qui évolue très rapidement.

¹⁰ L'incertitude entourant l'avenir de la politique internationale (et, par conséquent, de la sécurité maritime) dans l'Arctique se reflète dans les ouvrages spécialisés. Voir Franklyn Griffiths, « Arctic Security – The Indirect Approach », dans James Kraska (dir.), Arctic Security in an Age of Climate Change, Cambridge University Press, 2009, p. 3-19, Lutz Feldt et Patrick Hebrard, Below the Surface – Russia's and China's Approaches to the Arctic: Threats or Challenges for the Global Community?, Ottawa, Konrad Adenauer Stiftung, Bureau de la fondation au Canada, avril 2021, et Troy J. Bouffard et P. Whitney Lackenbauer, « The Russian Arctic Chairmanship: National Security Considerations in the Shadow in Regional Cooperation », Russian Analytical Digest, no 269 (27 juin 2021), p. 2-4.

¹¹ James Kraska, Maritime Power and the Law of the Sea, Oxford University Press, 2011, p. 159.

¹² Edward Luttwak, The Political Uses of Seapower, Baltimore, Johns Hopkins, 1974, p. 1.

international. Le déploiement avancé par les groupes aéronavals d'attaque (« Carrier strike groups ») de la US Navy pour exercer une influence à l'étranger en est peut-être l'exemple contemporain le plus connu, mais il est loin d'être sans précédent dans l'histoire navale. À l'apogée de l'Empire britannique, les navires de guerre de la Royal Navy servaient « sur zone » dans les eaux lointaines, se voulant l'incarnation physique de l'influence de Londres. Le déploiement à la mi-2021 dans les eaux asiatiques d'une grande force opérationnelle de la Royal Navy, y compris son nouveau porte-avions (*HMS Queen Elizabeth*), accompagné de la promesse d'une présence navale britannique permanente dans ces eaux, ravive cette tradition. Ces décisions reposent sur le désir de signaler l'intérêt de la Grande-Bretagne pour les développements dans toute la région de l'Asie-Pacifique, de contribuer à dissuader l'agression chinoise contre les pays voisins et de démontrer un engagement envers ses alliés et partenaires (notamment les États-Unis) dans toute la région¹³. Au début de l'année 2017, le tir de missiles de croisière à partir de navires de guerre russes dans la mer Caspienne avait pour but de détruire des cibles en Syrie. Autre raison tout aussi importante, Moscou voulait accroître son prestige au Moyen-Orient et, plus généralement, signaler au monde que la marine russe avait maintenant acquis la capacité, semblable à celle de la US Navy, de frapper avec précision des cibles à terre depuis la mer¹⁴. Les petites puissances ont également compté sur leurs marines pour soutenir les objectifs généraux de leur politique étrangère. La décision de l'Iran d'envoyer un escadron naval (une corvette et un navire de ravitaillement) en Méditerranée en 2011 a eu une efficacité opérationnelle limitée, mais a signalé à toute la région que l'Iran est maintenant en mesure de projeter sa puissance loin de ses rives¹⁵.



13 Nick Childs, « UK Carrier Strike Group: meeting Indo-Pacific expectations? », Military Balance Blog, Londres, International Institute of Strategic Studies, 12 août 2021 (consulté le 15 septembre 2021), www.iiss.org/blogs/military-balance/2021/08/uk-carrier-strike-group-indopacific.

14 Ben Lombardi, Navies and strategic effect – Maritime power projection, DRDC-RDDC-2017-0153, 26 mai 2017, p. 2-3.

15 Joshua C. Himes, The Iranian Navy's Historic Mediterranean Deployment: Timing Is Everything, Washington, D.C., Center for Strategic and International and Studies, mars 2011 (consulté le 11 septembre 2017), www.csis.org/analysis/iranian-navy%E2%80%99s-historic-mediterranean-deployment-timing-everything.

La puissance navale peut également servir d'instrument de diplomatie coercitive, dans laquelle un gouvernement tente de contraindre un opposant à respecter ses intérêts sans déclencher un conflit armé. Le rôle de la US Navy pendant la crise des missiles cubains, lorsque Washington a imposé une zone de quarantaine autour de Cuba, est une étude de cas bien documentée. Il est loin d'être certain que l'URSS aurait modifié son renforcement militaire sur cette île en l'absence de cet effort¹⁶. Les patrouilles pour la liberté de navigation (FONOPS) visant à faire valoir des droits maritimes de longue date face à une résistance étatique véhémente, notamment en mer de Chine méridionale, en sont un exemple plus récent¹⁷; l'utilisation par la Chine de sa marine, des garde-côtes, de la milice maritime et de la flotte de pêche dans une tentative concertée de forcer la reconnaissance des revendications maritimes contestées dans les mers de Chine méridionale et orientale en est un autre¹⁸. Aucun de ces exemples n'est exceptionnel et, en raison de la souplesse qu'offrent les marines, la dépendance à l'égard de ce genre d'opération, que l'on a traditionnellement appelé « diplomatie de la canonnière », ira croissant, alors que les pays font face aux difficultés que pose la politique océanique contemporaine¹⁹.

Il est clair que les marines ont aussi un rôle à jouer lorsque les opérations de sécurité maritime et la diplomatie se chevauchent. Cette évidence est peut-être la plus manifeste en ce qui concerne le renforcement des capacités ou les efforts d'aide humanitaire et de secours aux sinistrés (AHSS). Les mesures d'intervention de certains pays à la suite du tsunami en Asie du Sud-Est (2004) ou du tremblement de terre en Haïti (2010) ne cherchaient pas seulement à atténuer les souffrances humaines et à prévenir une plus grande instabilité régionale, mais elles visaient également à accroître leur « pouvoir de persuasion » auprès des gouvernements locaux. L'aide fournie par les Forces armées canadiennes, dont trois navires de guerre, aux victimes de l'ouragan Katrina (2005) a renforcé la relation étroite que le Canada et les États-Unis entretiennent, et pas seulement en matière de défense²⁰. De nombreux pays continueront également à compter sur les marines pour faire progresser les intérêts régionaux en rassurant leurs alliés (p. ex., l'opération REASSURANCE de l'OTAN), en insistant sur une plus grande transparence avec les adversaires et les concurrents présumés afin d'éviter une escalade dangereuse des tensions (p. ex., le *Code de conduite régissant les rencontres imprévues en mer* de 2014), et en appuyant divers programmes visant à accroître les capacités de sécurité maritime des partenaires moins développés [traduction] « comme élément constitutif d'une plus grande stabilité à terre »²¹.

LE COMBAT

16 Voir Jeffrey G. Barlow, « The 1962 Cuban Missile Crisis », dans Bruce A. Elleman et S.C.M. Paine (dir.), *Naval Blockades and Seapower: Strategies and counter-strategies, 1805-2005*, Londres, Routledge, 2006, p. 157-168.

17 John Norton Moore, « Navigational Freedom: The Most Critical Common Heritage », *International Law Studies*, vol. 93, 2017, p. 252-261, Peter M. Swartz, *American Naval Policy, Strategy, Plans and Operations in the Second Decade of the Twenty-first Century*, Washington, D.C., Center for Naval Analysis, janvier 2017, p. 30 et Robert D. Kaplan, *Asia's Cauldron – The South China Sea and the End of a Stable Pacific*, New York, Random House, 2015, p. 24-28.

18 Anthony H. Cordesman, *Chinese Strategy and Military Power in 2014*, Washington, D.C., Center for Strategic and International Studies, novembre 2014, p. 460-467.

19 Mike Lawrence Smith et Matthew R.H. Uttley, « The Changing Face of Maritime Power », dans Andrew Dorman et coll. (dir.), *The Changing face of Maritime Power*, New York, Palgrave-MacMillan, 1999, p. 187

20 Joseph Scanlon et Elizabeth Steele avec la collaboration d'Alex Hunsberger, « Par voies aérienne, Terrestre et maritime, le Canada intervient après le passage de l'ouragan Katrina », *Revue militaire canadienne = Canadian Military Journal*, vol. 12, no 3 (été 2012).

21 Chris Trelawny, « Maritime Security Beyond Military Operations: A Civilian Perspective », *RUSI Journal*, février-mars 2013, p. 51.

Le but stratégique ultime d'une marine a toujours été de dissuader les ennemis et de contribuer à la victoire en guerre, seule ou dans le cadre d'une coalition. Selon les dires d'un auteur, [traduction] « la guerre en mer fait partie intégrante de la guerre dans son ensemble »; il ajoute l'importante réserve selon laquelle [traduction] « [elle] n'a jamais eu lieu seule, mais a été menée conjointement avec la guerre sur terre et, à l'ère moderne, la guerre dans les airs²² », dans l'espace et dans le cyberspace. Les pays investissent dans leurs marines pour accéder aux océans du monde à des fins stratégiques; ce faisant, ils conservent les moyens d'utiliser une force létale lorsqu'ils estiment que c'est l'option la plus efficace pour défendre, protéger et promouvoir leurs intérêts. Bien sûr, il s'agit souvent de refuser à un autre pays l'accès aux mêmes eaux. Une marine est donc inséparable de son identité d'instrument de violence intentionnelle.

Les littoraux ont toujours revêtu une importance stratégique d'un point de vue purement maritime, car c'est dans cette zone de l'espace aquatique que se concentre la dépendance de l'humanité à l'égard des océans et leur exploitation. Une grande partie des ouvrages contemporains portent donc sur le niveau opérationnel et l'idée des combats interarmées dans ce que l'on appelle des « littoraux encombrés ». Cette orientation est valable, ne serait-ce que parce que, tout au long de l'histoire, c'est là qu'ont eu lieu la plupart des engagements navals, souvent à l'appui d'opérations expéditionnaires. Bien que les marines n'aient pas besoin d'être employées dans le cadre d'une capacité interarmées et qu'elles ne l'aient pas toujours été, elles sont très souvent appelées à jouer ce rôle et continueront de l'être pour appuyer les forces à terre. Ce fut certainement le cas de la Royal Navy durant la période précédant la prise de Québec (1759), de la MRC pendant la guerre de Corée et des opérations navales états-uniennes (de 1964 à 1973) pendant la guerre du Vietnam²³. Il est tout à fait conforme à ce bilan que bon nombre des opérations (de combat ou autres) menées au cours des deux dernières décennies en Europe (Balkans, Géorgie et Crimée), en Irak et en Libye, en Afrique (Sierra Leone) et en Afghanistan eussent toutes des composantes navales d'importance opérationnelle. En Libye et en Crimée, la composante navale était sans conteste essentielle à l'atteinte des objectifs initiaux de la campagne. Fait tout aussi important, dans tous ces cas, la puissance navale a grandement contribué au succès stratégique en influençant l'espace opérationnel²⁴.

Les dernières grandes batailles en mer ont eu lieu il y a plus de soixante-dix ans pendant la Seconde Guerre mondiale, et il est donc à la mode d'affirmer que ni la guerre en haute mer ni les engagements de flotte contre flotte ne sont probables à l'époque actuelle. Il faut toutefois garder à l'esprit que l'expansion des marines régionales, en particulier en Asie, indique que les pays considèrent les plateformes navales comme des atouts stratégiques (et non simplement comme des symboles nationaux), et qu'une confrontation en mer est possible, voire probable. Après tout, la croissance de forces navales qui améliorent les capacités de dissuasion nationales augmente également la capacité de faire la guerre en mer (ainsi que depuis la mer) et cela signifie peut-être aussi une plus grande volonté d'envisager de le faire. Au cours des prochaines décennies, il est raisonnable de supposer que la portée stratégique et la complexité de nombreuses marines continueront de croître. Malgré l'avènement des armes de frappe de précision, les concepts classiques comme le *contrôle de l'espace maritime* et l'*interdiction de l'espace maritime* continuent d'avoir toute leur importance dans les

22 Milan Vego, *Operational Warfare at Sea*, Londres, Routledge, 2009, p. 21.

23 Michael Whitby, « The Long Reach: the RCN and the Korean War », *Canadian Naval Review*, vol. 1, no 4 (hiver 2006), p. 19-23.

24 Bien qu'on utilise souvent le terme « opérations navales » pour englober une grande diversité d'actions navales, qu'elles soient stratégiques, tactiques, logistiques ou d'entraînement, un tel usage libéral est source d'ambiguïtés. Milan Vego, dans *Operational Warfare at Sea* (p. 51-52), attire l'attention sur ce manque de précision. Dans ce cas, le succès stratégique fait référence à la réalisation de l'objectif politique global de la mission.

discussions sur la puissance navale²⁵. À mesure que les pays continuent de moderniser leurs marines, les planificateurs navals seront confrontés à un environnement opérationnel dans lequel il convient de considérer le retour d'une guerre majeure en mer comme étant de plus en plus probable²⁶.

Néanmoins, bien que les opérations navales en temps de guerre soient une présence constante dans les archives historiques, les batailles navales décisives sont peu nombreuses. Les engagements comme Actium (21 av. J.-C.), Trafalgar (1805) et Midway (1942) sont certainement présents, mais ils ne sont pas communs. Les conséquences de la guerre en mer sont souvent plutôt indirectes²⁷. Des considérations d'ordre stratégique peuvent dicter l'utilisation d'un blocus naval comme celui que la Royal Navy a imposé à l'Allemagne pendant la Première Guerre mondiale, ou comme celui qui s'est produit avec la marine argentine pendant la guerre des Malouines, qui visait à dissuader une flotte ennemie de pénétrer dans un théâtre d'opérations. Ces deux approches ont contribué à la victoire, mais elles l'ont fait en l'absence d'une bataille, qui comporte toujours une imprévisibilité considérable et, de par sa nature même, un risque souvent énorme. (Et parfois, on ne savait même pas avec certitude à l'époque qui avait prévalu : le Jutland en 1916 n'était pas largement considéré en Grande-Bretagne comme la victoire stratégique qu'elle s'est révélée être plus tard.) De même, le concept de la flotte en devenir implique une flotte qui évite délibérément le combat, mais qui, en restant intacte (et parfois même en restant au port), conserve le potentiel d'influencer les événements. Une telle flotte représente pour ses adversaires une menace latente qu'il faut neutraliser, ce qui nécessite le détournement de ressources navales et aériennes et met ainsi en péril le succès opérationnel, voire la victoire stratégique²⁸. À cet égard, on oublie souvent que la guerre de Crimée (1853-1856) a été décidée en grande partie non pas par des batailles décisives sur terre ou sur mer, mais plutôt par la *menace* d'un assaut massif mené par la Royal Navy, en mer Baltique, sur St. Petersburg. Comme la Russie n'avait pas les moyens de résister à une telle campagne, l'impact potentiel de l'application de la puissance maritime britannique a permis à la diplomatie de mettre fin à la guerre et d'entamer des négociations de paix²⁹.

L'histoire de la marine est de toute évidence centrée sur les événements passés, et elle offre un enseignement non pas par leçons, mais par analogie. Elle présente un répertoire de données probantes et d'idées qui soulignent les nombreuses façons dont les marines ont joué (et le feront très probablement de nouveau) en temps de guerre des rôles stratégiquement importants et parfois décisifs. Il est important de noter que ce ne sont pas nécessairement les actions spécifiques des combattants au cours des engagements navals passés qui sont les plus importantes, même s'il s'agit de détails captivants. Ce sont plutôt les principes et objectifs qui sous-tendent l'application de la puissance navale qui revêtent la plus grande importance.

25 Voir Andrew F. Krepinevich, *Maritime Competition in a Mature Precision-Strike Regime*, Washington, D.C., Center for Strategic and Budgetary Assessments, 2014.

26 La nécessité de le faire est, par exemple, soulignée dans United States Navy, Chief of Naval Operations, *A Design for Maintaining Maritime Superiority*, Washington, D.C., janvier 2016.

27 Norman Friedman, « Naval Strategy », dans Andrew T.H. Tan (dir.), *The Politics of Maritime Power*, Londres, Routledge, 2007, p. 32.

28 Ian Speller, *Understanding Naval Warfare*, Londres, Routledge, 2014, p. 49-50.

29 Le ministre britannique des Affaires étrangères, Lord Clarendon, a qualifié les préparatifs d'efforts « sans précédent ». Voir Winfried Baumgart, *The Peace of Paris 1856*, Santa Barbara, Californie, ABS-Clio Inc., 1981, p. 5-8. Andrew Lambert traite de l'évolution graduelle de la pensée stratégique britannique menant à la décision de lancer « le grand armement », dans *The Crimean War: Britain's Grand Strategy against Russia, 1853-56*, Farnham, Surrey, Ashgate, 2011.

L'IMPORTANCE DURABLE DE LA STRATÉGIE NAVALE

Il est important de noter que les forces navales d'aujourd'hui et les marins qui y servent font partie d'une tradition maritime qui remonte à des millénaires. Tout en reconnaissant le fossé technologique qui sépare les anciennes galères athéniennes ou romaines et les navires de combat de surface modernes, il faut néanmoins reconnaître que la puissance navale a exercé une influence continue et importante sur le cours de l'histoire. Elle continue de le faire, même si ce n'est pas immédiatement apparent. Pour comprendre la puissance maritime, on se penche souvent sur les batailles navales qui font office de jalons. Une telle attention est compréhensible, mais elle ne devrait pas occulter la contribution essentielle que la puissance navale a apportée pour permettre l'expansion des échanges commerciaux dont dépend l'ordre international libéral moderne. Cet ordre, y compris son expression maritime la plus évidente (c'est-à-dire la liberté de navigation), doit être considéré comme un bien public international dont aucun pays ou aucune société ne peut être exclu; cependant, il ne s'agit pas d'un phénomène naturel. Il est le produit de décisions prises par les gouvernements, en particulier les principales puissances navales des deux derniers siècles, pour maintenir cet ordre, face aux défis parfois les plus redoutables. Un auteur a très justement écrit que [traduction] « la mer rend la mondialisation possible³⁰ ». Mais comme le montre l'histoire, il est tout aussi valable de dire que sans l'ordre en mer assuré par une puissance navale prépondérante, que ce soit à l'échelle régionale ou mondiale, l'utilisation des océans serait plus dangereuse et plus coûteuse. Il faut donc garder à l'esprit qu'à mesure que l'équilibre mondial des pouvoirs se déplace vers l'Asie-Pacifique, la concurrence stratégique entre les grandes puissances qui s'ensuit inévitablement se jouera, dans une plus ou moins grande mesure, en mer.



30 Friedman, « Naval Strategy », p. 32

Il est vrai que les marines dépendent de leurs navires, sous-marins et aéronefs maritimes. Cependant, la possession même des variantes les plus modernes et avancées de chaque type de plateforme ne définit pas en soi une puissance navale efficace. Au contraire, la puissance navale découle de l'utilisation *délibérée* de ces plateformes. Même les navires de guerre les plus avancés, sans une compréhension claire des objectifs qu'ils sont destinés à poursuivre et de la façon de les utiliser pour atteindre ces objectifs, seront considérablement, peut-être dramatiquement moins efficaces que des navires moins capables employés selon une stratégie claire. Si l'on considère la stratégie comme englobant la *fin*, les *méthodes* et les *moyens*, alors les objectifs politiques pour lesquels les gouvernements déploient leurs forces navales représentent la *fin*, les plateformes navales sont les *moyens* et les doctrines stratégiques et opérationnelles décrivent les *méthodes*. Ensemble, la *fin*, les *méthodes* et les *moyens* constituent le meilleur plan pour l'utilisation de la puissance navale comme instrument efficace de politique stratégique.

Bien que la réflexion ci-dessus puisse s'appliquer à toutes les marines, la taille est importante. Les plus grandes marines peuvent comprendre plusieurs flottes dotées d'un large éventail de plateformes et capacités, et bénéficient très probablement de budgets comparativement plus importants pour les opérations, la construction navale et la recherche et développement. Leur taille à elle seule impressionne les observateurs et évoque immédiatement le poids stratégique d'une telle force. Les marines de taille moyenne ou de petite taille ont des plateformes moins nombreuses et moins diversifiées, de plus petits budgets, et sont souvent confrontées à divers problèmes, notamment l'âge de leur flotte, les problèmes de disponibilité opérationnelle et les coûts associés à la modernisation, en plus des difficultés liées à la projection de puissance de manière soutenue et constante. Il est raisonnable de conclure que, comme une étude récente l'a fait remarquer, [traduction] « le champ d'action des marines de petite taille est considérablement limité³¹ ». La technologie, à savoir les systèmes sans équipage et l'automatisation des plateformes, peut aider à surmonter certaines contraintes imposées par la taille, mais une dépendance excessive envers l'innovation crée ses propres problèmes, notamment le risque et l'abordabilité de capacités et systèmes relativement peu éprouvés. L'intégration avec d'autres marines pourrait être une solution évidente pour les petites marines, mais le coût de la spécialisation (une conséquence probable) s'accompagnera d'une perte d'indépendance dans l'élaboration des politiques internationales. Une évaluation équilibrée des besoins et des mesures à prendre pour atténuer les écarts de capacité doit donc tenir compte de la valeur d'une marine pour son propre gouvernement.

En fin de compte, les petites comme les grandes marines dépendent de la stratégie et de la pensée stratégique. En effet, on pourrait même soutenir que, surtout en ce qui concerne la planification des forces, la stratégie et la pensée stratégique sont plus importantes pour les petites marines précisément en raison de leur taille et de leurs ressources limitées. Les ressources plus importantes auxquelles une marine de grande taille peut faire appel lui permettent souvent de mieux absorber les conséquences des erreurs et de s'y adapter plus facilement, *du moins en temps de paix* (pensons à la controverse au sein de la US Navy concernant la classe des navires de combat en zone littorale)³². Cette réserve est importante, car il faut

31 Andrew Mallia et Chris Xuereb, « Special Effects: Force Multiplier and Small Navies », dans Robert McCabe, Deborah Sanders et Ian Speller (dir.), *Europe, Small Navies and Maritime Security: Balancing Traditional Roles and Emergent Threats in the 21st Century*, Londres, Routledge, 2020, p. 40.

32 Selon un rapport du Congressional Research Service, [traduction] « le programme des navires de combat en zone littorale a fait l'objet de controverses au fil des ans en raison de la croissance des coûts, des problèmes de conception et de construction qu'ont connus les premiers navires de ce type, des préoccupations quant à leur capacité de survie (c.-à-d. leur capacité à résister aux dommages de combat), des préoccupations quant à la suffisance de leur armement et à leur capacité d'exécuter leurs missions déclarées avec efficacité, ainsi que des inquiétudes concernant le développement et la mise à l'essai

toujours garder à l'esprit que la raison d'être d'une marine, c.-à-d. avoir une chance raisonnable de prévaloir dans un combat armé contre un ennemi déterminé, ne tolère pas l'erreur. À cet égard, le penseur stratégique britannique Colin S. Gray a averti ses lecteurs que [traduction] « toutes les guerres ne sont pas structurées de manière si indulgente qu'elles permettent de prendre des pauses civilisées pour réfléchir aux erreurs révélées dans les préparatifs de défense d'avant-guerre, et peut-être même de s'en remettre³³ ». Malgré les contraintes que les petites marines rencontrent en raison de leur taille, leur importance stratégique est déterminée par la même norme qui s'applique à leurs homologues de plus grande taille, bien que leur marge d'erreur soit évidemment beaucoup plus faible.

Qu'une marine soit petite ou grande, sa valeur réside incontestablement dans sa capacité à offrir des options viables à son gouvernement, compte tenu d'une meilleure compréhension des intérêts maritimes du pays en question dans l'environnement de la sécurité mondiale. La stratégie, la planification de la défense et le développement des forces, ainsi que la prise en compte des incertitudes de l'environnement de sécurité internationale, sont, comme l'a écrit Gray, [traduction] « interdépendants dans le sens vital que l'on ne peut comprendre aucun d'entre eux sans se pencher simultanément sur le sens et les implications des autres³⁴ ». La capacité d'une marine à proposer des options réalistes dans un monde hautement incertain et de plus en plus dangereux, autrement dit, à assurer la pertinence stratégique de l'investissement d'un pays dans les attributs de la puissance navale, est elle-même fonction de la stratégie.



des équipements de mission modulaires pour les navires de combat en zone littorale. Le programme des navires de combat en zone littorale a été modifié ou restructuré à plusieurs reprises au fil des ans, en partie pour résoudre ces problèmes. » (Congressional Research Service, Navy Littoral Combat Ship (LCS) Program: Background and Issues for Congress, Washington, D.C., 17 décembre 2019, p. 3.) Une marine de petite ou moyenne taille pourrait être paralysée par l'échec d'un tel programme d'approvisionnement en navires à répondre aux attentes initiales.

33 Gray, *Strategy and Defence Planning: Meeting the Challenge of Uncertainty*, Oxford University Press, 2014, p. 11.

34 Ibid.

CHAPITRE 2 : LA MARINE ROYALE CANADIENNE



LA MARINE ROYALE CANADIENNE : CONSTRUCTION IDENTITAIRE ET EFFET STRATÉGIQUE

La puissance maritime occupe une place importante dans l'histoire canadienne. On le remarque particulièrement après la création d'une marine nationale en 1910, après quoi la Marine royale canadienne (MRC) a participé aux deux guerres mondiales (apportant une contribution substantielle à la victoire dans la seconde), a soutenu les Nations Unies dans le conflit coréen, et s'est déployée tant au pays qu'à l'étranger tout au long de la guerre froide, ainsi que dans d'innombrables opérations au cours des quelque trois décennies qui ont suivi. L'histoire des relations du Canada concernant les océans et la puissance maritime comprend également les liens étroits tissés avec les marines des deux principales puissances maritimes des deux derniers siècles, à savoir la Grande-Bretagne et les États-Unis, et, comme l'indique l'Histoire officielle de la MRC, « commence et finit donc, en pratique, par ce constat³⁵ ».

La définition des FAC de la doctrine – « principes fondamentaux et pratiques éprouvés qui guident les forces armées dans la poursuite d'objectifs » – souligne néanmoins l'importance pratique de connaître l'histoire de la MRC. La référence aux pratiques éprouvées désigne la façon dont la Marine a soutenu le gouvernement du jour. L'histoire, cependant, ne parle pas sous la forme de leçons clairement formulées. En abordant les antécédents de la MRC, [traduction] « il faut porter attention aux différentes époques, aux différentes perspectives, aux différentes idées, aux différents problèmes, aux différents états d'esprit, aux différentes capacités, aux différentes structures décisionnelles et aux différentes technologies³⁶ ». Par conséquent, plutôt que de chercher des leçons, l'intérêt de se pencher sur l'histoire navale du Canada réside dans les *connaissances* que cet effort peut offrir. Que pouvons-nous apprendre de la MRC alors qu'elle a relevé les nombreux défis auxquels elle a été confrontée tout en s'efforçant d'être un instrument efficace de politique, en temps de paix comme en temps de guerre?

LA MARINE ET LE CANADA SUR LA SCÈNE INTERNATIONALE

Il est difficile d'ignorer que la puissance navale a fait partie intégrante du développement du pays. La Royal Navy a permis aux terres qui allaient devenir le Canada de demeurer britanniques lorsque [traduction] « les treize colonies américaines inférieures ont violemment rompu leurs



35 William Johnston, William G.P. Rawling, Richard H. Gimblett et John MacFarlane, *Du littoral à la mer – Histoire officielle de la Marine royale du Canada, 1867-1939*, vol. 1, Toronto, Dundurn Press, 2010, p. xiii.

36 John Hattendorf, « What is a Maritime Strategy », *Soundings*, Australie, SeaPower Centre, octobre 2013, p. 1.

liens avec la Couronne³⁷ ». Elle a fait de même en 1812, permettant à l'Amérique du Nord britannique de suivre une autre voie de développement politique qui allait mener à la Confédération (1867) et, finalement, au pays indépendant qui existe aujourd'hui. Dans les premières décennies qui ont suivi la Confédération, cependant, le nouveau pays s'intéressait peu à la défense nationale et était plutôt prêt à s'en remettre à la politique britannique et rester largement dépendant des ressources militaires et navales britanniques. Cette ambivalence reposait sur l'hypothèse que, parce que la Grande-Bretagne était prédominante sur les océans, elle pouvait et allait faire face efficacement à toute menace pour le Canada émanant du domaine maritime.

Au début du XXe siècle, cette perspective a subi un lent changement, déclenché par la crainte que les pêches du pays aient besoin de la protection de navires canadiens contre les États-Unis (en grande partie à cause de l'indifférence britannique et de la priorité accordée à l'amélioration des relations anglo-américaines), et l'estimation que la Royal Navy était surchargée par les développements menaçants dans les eaux européennes ainsi que par les engagements impériaux. La Grande-Bretagne a finalement commencé à demander des « contributions » navales à ses dominions³⁸. Naturellement concentrée sur la construction de l'industrie et des infrastructures du nouveau pays, tout en contribuant à la suprématie navale britannique dont elle tirait les avantages politiques et économiques, Ottawa a décidé d'affecter des ressources pour créer ce qui est devenu la MRC³⁹. Selon l'Histoire officielle, le gouvernement Laurier voulait « une institution vraiment nationale destinée à améliorer « l'autonomie du Dominion » au moyen de navires de guerre chargés de défendre les eaux territoriales du Canada. Elle devrait également être considérée comme un complément de la Royal Navy, mais son aptitude réelle à jouer ce rôle devait être strictement limitée⁴⁰. » Lorsque l'historien Richard Gimblett explique l'adoption de la *Loi du service naval* (1910) qui a créé la marine canadienne, il écrit qu'il s'agissait de [traduction] « la conclusion logique de nombreuses années de progrès lents et stables préparant la nation à chercher la protection de sa souveraineté maritime par ses propres moyens⁴¹ ».

Les années qui ont suivi l'adoption de cette loi ont été le théâtre de vifs débats politiques axés sur la nature des relations entre la jeune force et la Royal Navy. Le premier commandant de la MRC, Charles Kingsmill (photo ci-dessus), était un officier supérieur de la Royal Navy né au Canada. Mais une grande partie de l'opinion publique canadienne croyait que le pays avait besoin d'une force navale distincte de celle de la Grande-Bretagne afin de renforcer la capacité d'Ottawa à contrôler ses propres eaux et de gagner une certaine influence dans la question de la défense impériale au sens large⁴². En fait, une forte réaction du public à une proposition de fournir une contribution financière importante au budget de la Royal Navy deux ans avant

37 Nicholas Tracey, *A Two-Edged Sword: The Navy as an Instrument of Canadian Foreign Policy*, Montréal, McGill-Queen's University Press, 2012, p. 18.

38 William Glover, « The RCN: Royal Colonial or Royal Canadian Navy? », dans Michael L. Hadley, Rob Huebert et Fred W. Crickard (dir.), *A Nation's Navy: In Quest of Canadian Naval Identity*, Montréal et Kingston, McGill-Queen's University Press, 1996, p. 73-74.

39 Barry Morton Gough, « The End of Pax Britannica and the Origins of the Royal Canadian Navy: Shifting Strategic Demands of an Empire at Sea », dans W.A.B. Douglas (dir.), *RCN in Transition 1910-1985*, Vancouver, University of British Columbia Press, 1988, p. 90-102.

40 Pour un aperçu de la discussion au Canada concernant l'idée d'un service naval national, voir Johnston et coll., *Du littoral à la mer*, p. 73-149.

41 Cité dans Tracey, *A Two-Edged Sword: The Navy as an Instrument of Canadian Foreign Policy*, p. 26.

42 Deux ans avant le déclenchement de la Première Guerre mondiale, le premier ministre Robert Borden croyait que la coordination navale avec la Grande-Bretagne mènerait à un rôle plus important pour le Canada dans les affaires impériales, demandant à son homologue britannique que dans un avenir proche, « le Canada ait directement et immédiatement voix au chapitre en ce qui concerne la politique étrangère ». Cité dans Johnston et coll., *Du littoral à la mer*, p. 210.

le déclenchement de la Première Guerre mondiale (1914-1918) a accru l'appui populaire à l'idée d'une marine nationale canadienne. Cette nouvelle attitude a été renforcée par les efforts déployés par le pays pendant la Première Guerre mondiale (1914-1918) et, à l'approche de la guerre, par la demande du gouvernement que les décideurs britanniques prennent en compte les perspectives canadiennes. Par conséquent, en 1918, la proposition britannique d'une marine impériale de l'après-guerre dont le contrôle aurait été centralisé a été catégoriquement rejetée par le gouvernement Borden, qui a fait valoir que [traduction] « cela ne donnait pas un statut suffisant aux dominions⁴³ ».

Même si le pays se concevait comme un dominion britannique, on peut affirmer que la fondation de la MRC était donc l'expression d'une identité nationale canadienne naissante. Et, en effet, plus d'un siècle plus tard, l'objectif de « souveraineté maritime » que Gimblett a relevé dans son analyse reste la justification primordiale de la Marine. Cependant, tout comme à l'époque, la poursuite de cet objectif s'est toujours révélée être une lutte difficile, caractérisée par des visions contradictoires de ce que la Marine devrait être capable de faire, les contraintes budgétaires inévitables et un partenariat étroit avec la principale puissance navale du moment pour combler les écarts de capacité. En effet, pendant l'entre-deux-guerres (de 1919 à 1939), les ambitions des planificateurs navals canadiens se sont révélées irréalistes. Après l'armistice (novembre 1918), et à la suite de sévères compressions dans le budget naval et de réductions dans la structure des forces et du personnel, [traduction] « la Marine canadienne a survécu de justesse aux décennies de l'après-guerre⁴⁴ ».

Ce que l'on peut reconnaître comme une force navale canadienne moderne et équilibrée a vu le jour pendant la Seconde Guerre mondiale. Lors de la Première Guerre mondiale, la MRC avait été une petite flotte de chalutiers anti-sous-marins; ainsi, lorsque la Seconde Guerre mondiale a éclaté, la MRC ne comprenait que « six destroyers de type assez récent, cinq petits dragueurs de mines et deux navires-écoles, dont un bâtiment à voiles », répartis entre deux côtes éloignées l'une de l'autre⁴⁵. Mais ce qui est peut-être plus important, c'est que la MRC, alors qu'elle s'appuyait sur ses liens étroits avec la Royal Navy britannique, ce qui était inévitable étant donné les solides liens historiques, politiques, culturels et sociaux entre les deux pays, se considérait en 1939 comme servant les intérêts canadiens⁴⁶. Selon l'Histoire officielle, la MRC est entrée en guerre avec ce statut :

(Elle est) une force bien plus cohérente et elle sait beaucoup mieux ce qu'on attend d'elle lorsqu'elle s'engage dans la Seconde Guerre mondiale. (...) confrontée à des restrictions budgétaires draconiennes au début des années 30 – et même à la possibilité de sa disparition en tant que service – la Marine explique son rôle dans la défense du Canada avec conviction et cohérence. Ce rôle consiste à protéger les eaux par lesquelles passe le commerce extérieur du pays ainsi que les routes de navigation qui mènent à ses principaux ports⁴⁷.

43 Glover, « The RCN: Royal Colonial or Royal Canadian Navy? », p. 74.

44 Tracey, *A Two-Edged Sword*, p. 38.

45 Joseph Schull, *Lointains navires : compte rendu officiel des opérations de la Marine canadienne au cours de la seconde Grande Guerre*, Ottawa, ministère de la Défense nationale, 1953, p. 1.

46 À cet égard, l'Histoire officielle note que « la MRC comptait bien entendu des anglophiles et des anglophobes, mais comme on l'observera pendant toute la guerre, l'"anglicité", cet attrait pour les institutions, les idéaux et les conventions britanniques qui caractérisait l'officier de la MRC, ne signifiait pas pour autant le sacrifice des intérêts et des particularités du Canada ». Voir W.A.B. Douglas, Roger Sarty et Michael Whitby et coll., *Rien de plus noble : histoire officielle de la Marine royale du Canada pendant la Deuxième Guerre mondiale, 1939-1943*, vol. II, partie I, St. Catherine's, Ontario, Vanwell Publishing, 2002, p. 29.

47 Johnston, *Du littoral à la mer*, p. 1087-1088.

Au cours des six années qui ont suivi, la marine canadienne a connu une croissance considérable, au-delà de tout ce qu'on aurait pu prévoir dans les premiers mois du conflit, et elle a participé à toutes les phases de la guerre en mer. En effet, en 1945, elle était devenue pour un temps la troisième marine du monde en importance, comptant 96 000 hommes et plus de 400 navires de guerre, et avait atteint le statut de marine hauturière. « Il semble incroyable », observe l'Histoire officielle dans une perspective d'avenir à partir de la situation en septembre 1939, « que la MRC ait non seulement démontré l'importance d'avoir une marine de guerre pour le Canada, mais qu'elle ait pu contribuer aussi fortement à la victoire des Alliés⁴⁸. »

La MRC s'est distinguée tout au long du conflit mondial, en particulier lors de la bataille de l'Atlantique, dans ce que certains historiens ont appelé la « plus longue campagne » de la guerre. Elle y a protégé les convois dans le nord-ouest de l'océan Atlantique contre les *U-boot* et les meutes de sous-marins allemands, assurant ainsi la circulation des vivres et autres fournitures nécessaires vers la Grande-Bretagne. Selon Marc Milner, [traduction] « le contrôle naval efficace de la navigation maritime et de l'acheminement des convois a été l'une des victoires méconnues du Canada (et du Commonwealth britannique) dans le nord-ouest de l'Atlantique⁴⁹ ». Au début de 1943, avec l'accord des États-Unis et de la Grande-Bretagne, la MRC commandait toutes les opérations de convoi dans le nord-ouest de l'Atlantique. Seul commandement de théâtre détenu par un Canadien, il est particulièrement remarquable en raison du statut qu'il a conféré à la contribution navale du pays dans la guerre contre l'Axe⁵⁰. La MRC ne se battait toutefois pas seulement dans les eaux notoirement balayées par les tempêtes de l'Atlantique Nord. Elle était également active en Méditerranée où elle a soutenu les invasions alliées de la Sicile (1943), et a contribué au succès de l'invasion de la Normandie (opérations NEPTUNE et OVERLORD en 1944) dans laquelle plus d'une centaine de navires et 10 000 hommes étaient engagés⁵¹. Même après l'invasion de l'Europe occupée, la MRC a continué à faire face à la menace des sous-marins allemands sur les littoraux du Canada pendant le reste de la guerre, perdant des navires et du personnel⁵².

Son rôle n'a pas pris fin avec la fin des hostilités, puisque les navires de guerre de la MRC ont ensuite été affectés à des tâches de dragage de mines dans les eaux européennes, débarrassant les mers des débris de conflit pour assurer la sécurité de la navigation dans les lignes de communication maritimes qu'elle s'était battue si durement pour maintenir. Avec le recul, il est important de reconnaître que, parallèlement aux contributions tangibles de la MRC à la victoire de 1945, le Canada avait considérablement avancé son objectif d'autonomie maritime, qui n'était qu'une aspiration irréaliste au début de la guerre.

L'expansion que la MRC a connue en temps de guerre et son profil international flatteur étaient toutefois une anomalie. Après la Seconde Guerre mondiale, la MRC est devenue une force bien plus petite; la lente éclipse de la puissance britannique à la suite de l'émergence des États-Unis en tant que superpuissance signifiait également une intensification des relations étroites que la MRC avait forgées avec la United States Navy en tant qu'alliée en temps de guerre. Ces changements et l'apparition des attitudes sociales en temps de paix ont

48 Douglas, Sarty et Whitby et coll., Rien de plus noble, p. 34.

49 Marc Milner, « The Atlantic War, 1939-1945: The Case for a New Paradigm », dans Marcus Faulkner et Christopher M. Bell (dir.), *Decision in the Atlantic: The Allies and the Longest Campaign of the Second World War*, Lexington, Kentucky, Andarta Books, 2019, p. 11.

50 Richard Gimblett, « Marine royale canadienne », L'encyclopédie canadienne (en ligne), 3 avril 2015.

51 Douglas, Sarty et Whitby et coll., Rien de plus noble, p. 194.

52 Voir W.A.B. Douglas, Roger Sarty et Michael Whitby et coll., *Parmi les puissances navales : Histoire officielle de la Marine royale du Canada pendant la Deuxième Guerre mondiale, 1943-1945*, vol. II, partie 2, St. Catherine's, Ont., Vanwell Publishing, 2007, p. 445-490.

eu des répercussions sur la culture du service au sein de la MRC. À la suite d'incidents en 1947 et 1949, [traduction] « que l'on aurait pu qualifier de mutinerie si ce crime naval n'avait pas été obligatoirement passible de la peine de mort », le *Rapport Mainguy* conclut que si les conditions de service devaient être améliorées, il fallait aussi « canadianiser la marine »⁵³. Même si les historiens ne s'entendent pas sur la source du malaise au sein de la marine que la Commission Mainguy a étudiée, le maintien des traditions et des styles de leadership britanniques (qu'elle décrit dans son rapport comme une « distance artificielle » entre les officiers et les hommes, héritée de la Royal Navy⁵⁴) est souvent cité comme une cause importante et a entraîné des changements dans l'instruction militaire, l'entraînement et la gestion de carrière.

Il n'en demeure pas moins que les tensions dans les rangs de la Marine qui sont apparues au cours de l'après-guerre immédiat reflètent ce qui se passait dans la société canadienne. La réduction rapide de l'effectif (une force de 10 000 hommes avait été approuvée en 1946, mais seuls 6 600 d'entre eux ont accepté de rester en uniforme) et le développement d'une Marine royale *canadienne* qui a adopté les conditions sociales du pays dans les décennies qui ont suivi ont révélé que l'effort de guerre et les sacrifices impressionnants que les Canadiens étaient nombreux à reconnaître n'avaient pas fondamentalement révisé les attitudes d'avant-guerre envers les forces armées. Par conséquent, dans les décennies qui ont suivi, les plans navals ambitieux ont en grande partie été réduits à néant, puisque le gouvernement a refusé de soutenir le niveau de dépenses nécessaire pour financer une flotte importante et moderne capable d'opérations offensives indépendantes.



Malgré les nombreux changements que la MRC a connus après la Seconde Guerre mondiale, les intérêts stratégiques du Canada exigeaient que sa marine continue d'être une force hauturière active prête au combat. Aux côtés des marines alliées, notamment celles des États-Unis et du Royaume-Uni, la MRC a contribué aux opérations de sécurité collective (pendant la guerre de Corée), à la défense collective de l'OTAN (patrouilles anti-sous-marines dans l'Atlantique Nord), et à la défense de l'Amérique du Nord en travaillant étroitement avec la US Navy. Après la fin de la guerre froide, les dividendes de la paix se sont accompagnés d'une

53 Tracey, *A Two-Edged Sword*, p. 104-105.

54 Richard A. Preston, « MARCOM Education: Is it a Break With Tradition », dans W.A.B. Douglas, *RCN in Transition 1910-1985*, Vancouver, University of British Columbia Press, 1988, p. 70

augmentation des demandes adressées à la MRC pour soutenir les opérations de paix et de stabilité dans le monde (par exemple, dans l'ex-Yougoslavie et pendant la guerre du Golfe en 1991). Paradoxalement, au cours des deux années qui ont suivi les événements du 11 septembre 2001, elle s'est trouvée plus activement engagée dans des opérations qu'à tout autre moment depuis la guerre de Corée. Dix-sept navires de guerre canadiens, soit tous les grands bâtiments de la Marine à l'exception de deux navires en radoub, ont été déployés pour soutenir la guerre contre la terreur, et un certain nombre d'officiers généraux canadiens ont commandé la flotte de la coalition internationale qui soutenait la guerre en Asie du Sud-Ouest⁵⁵.

Dans leur ensemble, ces antécédents révèlent que depuis 1945, la MRC a joué un rôle clé qui a permis au Canada de devenir ce que les politologues ont appelé une puissance moyenne ou une moyenne puissance. Ce terme décrit un pays qui [traduction] « dispose de moyens militaires et économiques limités par rapport aux grandes puissances » et qui tente « de jouer un rôle international actif en s'appuyant sur ses compétences diplomatiques et techniques pour influencer les affaires internationales en faveur de ses intérêts⁵⁶ ». Il n'est donc pas surprenant que *Point de mire : stratégie de la Marine pour 2020* (2001) ait également classé la MRC comme une Marine de projection mondiale moyenne, une marine « pouvant ne pas détenir toutes les capacités, mais possédant une crédibilité et une capacité dans certains de ces domaines et faisant régulièrement preuve de leur détermination à l'exploiter à certaine distance des eaux territoriales, en collaboration avec d'autres marines de projection de puissance⁵⁷ ». *La sécurisation des frontières maritimes au Canada*, qui a suivi quatre ans plus tard, a ajouté quatre « impératifs stratégiques » que la MRC devrait incarner alors qu'elle faisait face à l'environnement de sécurité mondiale incertain après le 11 septembre : (1) elle doit être pertinente aux yeux du peuple canadien; (2) elle doit être apte à agir; (3) elle doit avoir les capacités appropriées, et (4) elle doit avoir une masse critique⁵⁸. Ces qualités ont sans doute influencé la planification des forces navales canadiennes depuis 1945.

Généralement peu favorable à d'importantes dépenses de défense en temps de paix, mais néanmoins convaincu de la légitimité du respect des obligations internationales, le public canadien a donc accepté l'idée de forces armées capables d'entreprendre des missions associées à une puissance moyenne. Cela signifie que la MRC a souvent été perçue par les dirigeants du pays comme étant moins destinée à défendre le vaste territoire océanique du Canada qu'à soutenir la diplomatie canadienne et à contribuer à des coalitions d'alliés et de partenaires aux vues similaires qui cherchent à faire progresser l'objectif d'un ordre international fondé sur des règles. Les déploiements à l'appui de la Commission internationale de surveillance et de contrôle au Vietnam (1973), la contribution à l'opération SHARP GUARD de l'OTAN dans la mer Adriatique (1993-1996) et l'envoi d'un groupe opérationnel naval dans le golfe Persique à la suite de l'invasion irakienne du Koweït (1990-1991) en sont des exemples.

À la suite du 11 septembre et du début de la guerre contre la terreur, et dans l'environnement de sécurité actuel caractérisé par l'intensification de la concurrence entre les grandes puissances, la gamme des activités auxquelles la MRC a participé s'est élargie. L'engagement d'un groupe opérationnel naval et de navires individuels dans l'opération APOLLO (de 2001 à 2003) et le déploiement de navires de guerre dans des opérations internationales de contre-terrorisme au large de la Corne de l'Afrique visaient à manifester un soutien en

55 Gimblett, « Marine royale canadienne ».

56 Martin Griffiths et Terry O'Callaghan, *International Relations – The Key Concepts*, New York, Routledge, 2002, p. 193.

57 Chef d'état-major des Forces maritimes, *Point de mire : stratégie de la Marine pour 2020*, Ottawa, 2001, p. 50.

58 Chef d'état-major des Forces maritimes, *La sécurisation des frontières maritimes au Canada : le cap donné par Point de mire*, Ottawa, 2005, p. 30-31.

combattant la menace outre-mer et en travaillant à protéger les lignes de communication maritimes contre le piratage. À la suite de l'invasion et de l'annexion de la Crimée par la Russie, en mars 2014, des navires de guerre canadiens ont été envoyés en mer Noire et en mer Baltique pour rassurer les alliés de l'OTAN et contribuer aux efforts de dissuasion de l'alliance. Au cours des dernières années, le déploiement de navires de guerre canadiens – à l'appui de la diplomatie, dans le cadre d'exercices multilatéraux et de déploiements indépendants – a également démontré que le gouvernement est conscient de l'importance stratégique accrue de l'Asie-Pacifique, et qu'il soutient l'ordre maritime fondé sur des règles face aux prétentions croissantes de la Chine dans les eaux internationales de la mer de Chine méridionale et du détroit de Taïwan. Depuis 1945, la MRC a donc traditionnellement agi comme un « excellent facilitateur », un instrument flexible à la disposition des gouvernements successifs alors qu'ils mettaient en œuvre une politique étrangère ancrée dans une vision du pays à la fois comme allié de confiance et comme intermédiaire utile dans les affaires mondiales. À l'ère actuelle où les affaires mondiales sont redevenues conflictuelles, cette dernière fonction peut sembler moins importante. Toutefois, la MRC s'est toujours efforcée d'offrir un éventail d'options, car le gouvernement a cherché à contribuer de la manière la plus efficace possible à la stabilité internationale. Au fil des ans, lorsqu'ils ont battu pavillon canadien dans les eaux étrangères, les navires de la MRC ont cherché à protéger les intérêts canadiens tout en projetant les valeurs et perspectives canadiennes, et il est peu probable que cela change.

Malgré les nombreuses opérations et réalisations de la Marine, l'historien Marc Milner écrit que (traduction) « malheureusement, en raison de la nature du pays, peu de Canadiens voient leur marine et en savent beaucoup à son sujet⁵⁹ ». Le Canada est une puissance moyenne, mais dont la connaissance ou la compréhension de la puissance maritime, chez la population, sont traditionnellement limitées. Le manque de connaissances du public au sujet des accomplissements passés ou présents de la Marine est, en partie, une conséquence de l'énorme taille du pays. Cette géographie contribue aussi sans aucun doute à cette méconnaissance maritime que l'on peut définir, dans un contexte canadien, comme l'incapacité de reconnaître l'importance de l'élément Mer pour la sécurité et le bien-être du pays. Bien que les océans soient au cœur de la vie dans une grande partie du Canada atlantique et de la Colombie-Britannique, leur importance, autre que comme destination de vacances, est moins évidente dans les Prairies ou le centre du Canada. Et pourtant, la plupart des grandes villes du Canada (Vancouver, Toronto, Hamilton, Ottawa, Montréal, Québec, Halifax) et certains centres urbains plus à l'intérieur des terres (Thunder Bay et Sault St. Marie) ont un accès direct aux océans, et le port de Churchill est en mesure d'exporter les récoltes des Prairies vers le monde entier lorsque la glace arctique recule.



59 Marc Milner, *Canada's Navy – The First Century*, University of Toronto Press, 2010, p. xiv.

Le fait que la majorité de la population canadienne pense en termes de relations continentales est un élément de longue date de l'environnement opérationnel canadien pour la MRC. Il l'a défini par le passé et il contribue toujours au contexte dans lequel se déroule le débat national sur le rôle de la Marine et les considérations du gouvernement concernant les politiques, l'allocation des ressources et la planification des forces. Reconnaissant cette influence, mais la qualifiant néanmoins, *Point de mire 2050*, le concept stratégique actuel de la MRC, contient l'observation suivante :

Les Canadiens ont naturellement tendance à considérer leur prospérité en termes d'accès à l'économie la plus riche du monde, c'est-à-dire les États-Unis, et au réseau de ponts, de routes et de voies ferrées qui font circuler les marchandises en Amérique du Nord. En réalité, tout comme un iceberg soutenu par une masse beaucoup plus grande que celle que nous pouvons voir à la surface, ces réseaux ne sont qu'une partie d'un système commercial mondial complexe rendu possible par le commerce maritime⁶⁰.

Jusqu'à l'incidence de la perturbation de la chaîne d'approvisionnement pendant l'urgence sanitaire liée à la COVID-19 qui a commencé au début de 2020, il est possible que la plupart des Canadiens ne savaient pas dans quelle mesure la mondialisation de l'économie nationale dépend du commerce maritime, non seulement pour les exportations, mais aussi en ce qui concerne la disponibilité des biens dans le marché intérieur. L'histoire navale du Canada et ses réalisations récentes renforcent le profond respect du public pour la MRC; toutefois, elles sont souvent (mais pas toujours) perçues comme éloignées de ses préoccupations plus immédiates. C'est peut-être inévitable et, en tant qu'aspect de l'identité nationale, cela se reflète aussi dans le type de marine que les Canadiens souhaitent.

LA MARINE ET L'OBTENTION D'UN EFFET STRATÉGIQUE

C'est la polyvalence inhérente de la Marine en tant qu'instrument de politique nationale qui lui permet d'obtenir un effet stratégique. Le Canada est un pays maritime qui compte trois frontières océaniques et une économie qui dépend du droit à la navigation sans restriction sur les océans. Bien qu'un tel accès au patrimoine maritime mondial soit un énorme atout, il laisse le pays vulnérable à l'utilisation des océans par ceux qui se livreraient à des activités illicites susceptibles de remettre en question les autorités réglementaires gouvernementales ou de menacer la sécurité publique. Possédant des navires de combat de surface, des sous-marins, des navires de soutien et des aéronefs maritimes modernes prêts au combat, la MRC a généralement été en mesure d'exécuter un large éventail de missions, allant des opérations axées sur le marché intérieur et le soutien à d'autres ministères à l'appui des coalitions engagées dans la diplomatie coercitive et les conflits armés. Grâce à un soutien en mer, ses navires peuvent être en grande partie autonomes, être déployés à l'avant pendant de longues périodes et passer rapidement d'un type de mission à une autre (p. ex., le NCSM *Regina* a été transféré du golfe d'Aden à la mer Noire en 2014). Conçue pour l'intégration avec les alliés et expérimentée dans ce domaine, la MRC a souvent fait preuve de sa capacité à exercer un leadership dans un contexte multinational (p. ex., pendant la guerre du Golfe en 1991, l'opération APOLLO en 2001, et la FOM 150 au début de 2015). Ces attributs reflètent la polyvalence stratégique de la MRC.

⁶⁰ Commandant de la Marine royale canadienne, *Point de mire 2050* – Un concept maritime stratégique pour les Forces canadiennes, Ottawa, sans date, p. 3.

Étant donné l'énorme patrimoine océanique⁶¹ du Canada, la surveillance des approches océaniques⁶² du pays était l'une des principales raisons de la création de la MRC il y a un siècle; il s'agit de nos jours d'un engagement permanent incarné par la poursuite de la connaissance du domaine maritime (CDM), à savoir la connaissance de la situation pour tout ce qui se rattache au domaine maritime et est susceptible de se répercuter sur la sécurité, la sûreté, l'économie ou l'environnement national ou international. La protection de la souveraineté, le RSR (renseignement, surveillance et reconnaissance) et la dissuasion de ceux qui envisagent des activités illégales ou hostiles, en utilisant les navires, les sous-marins et les ressources aériennes de la MRC, sont des tâches courantes. Bien que les Canadiens aient traditionnellement regardé vers l'est et vers l'ouest à travers deux grands océans, au cours des dernières décennies, ils ont commencé à regarder aussi vers le nord, devenant de plus en plus conscients de l'immensité des régions septentrionales du pays. La MRC garantit une présence et un soutien dans l'Arctique dans le cadre d'opérations avec la Garde côtière canadienne, assurant des activités de recherche et le sauvetage (SAR) et fournissant de l'aide à d'autres ministères. L'acquisition des Navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique vise à renforcer cet effort. En outre, la MRC appuie les autorités civiles de tous les ordres de gouvernement dans leurs efforts pour assurer la sécurité maritime, aider les Canadiens en détresse et contribuer à la sécurité des événements majeurs au Canada.

D'un point de vue de la planification stratégique, la défense du Canada et celle de l'Amérique du Nord (prise en compte dans l'idée de la défense continentale) sont à bien des égards indiscernables lorsqu'on les considère sous l'angle maritime. Le périmètre de sécurité du Canada s'étend bien au-delà des limites de son territoire souverain. L'engagement de longue date du Canada et des États-Unis envers une défense continentale conjointe, énoncé dans l'*Accord d'Ogdensburg* (1940) et l'*Accord du NORAD* (1958), a été renforcé dans le document *Par-delà la frontière : une vision commune de la sécurité du périmètre et de la compétitivité économique* (2011). Le soutien de la MRC aux initiatives *Par-delà les frontières* repose sur la quête quotidienne d'une connaissance étendue du domaine maritime par la Marine.

La CDM est la clé pour savoir ce qui se passe dans les eaux canadiennes, y compris sous la surface, mais plus important encore, elle est nécessaire pour prendre des mesures contre les menaces avant qu'elles ne pénètrent sur le territoire de compétence du Canada. Les efforts de longue date de la MRC ne se sont donc pas limités à la surveillance des approches océaniques commerciales. Les Centres des opérations interarmées régionaux (COIR) et les Centres des opérations de la sécurité maritime (COSM) de la MRC ont les flux technologiques nécessaires pour fusionner l'information du RSR spatial canadien avec les bases de données du renseignement opérationnel maritime et de la navigation commerciale pour fournir aux autorités nationales responsables des informations pertinentes pour la prise de décisions au quotidien. Ce faisant, ils travaillent avec tous les ordres de gouvernement au Canada, ainsi qu'avec des intervenants du secteur privé canadien, mais aussi avec la Garde côtière des É.-U., la US Navy, le NORAD et les organisations maritimes internationales.

61 Le patrimoine océanique fait référence à une zone qui représente l'ensemble des zones maritimes d'un pays sur lesquelles il a un pouvoir total ou partiel ou des droits souverains. Le patrimoine océanique du Canada s'étend de la ligne de base à une distance de 200 milles marins. Pour une description plus détaillée de ce terme et d'autres aspects du domaine maritime, voir : Commandant de la Marine royale canadienne, *Lexique stratégique de la MRC*, Ottawa, 2017, p. 27

62 Les approches océaniques du Canada sont définies comme les parties de pleine mer situées à l'extérieur du patrimoine océanique du Canada, à partir desquelles une menace maritime ou lancée depuis la mer pourrait nuire au territoire ou au patrimoine océanique canadien. Pour une description plus détaillée de ce terme et d'autres aspects du domaine maritime, voir : Commandant de la Marine royale canadienne, *Lexique stratégique de la MRC*, Ottawa, 2017, p. 28

Cet effort de CDM est essentiel à l'utilisation efficace et efficiente des moyens limités dont dispose la MRC pour agir en mer. Ces moyens comprennent les patrouilles de sécurisation et les exercices dans l'Arctique pendant la saison navigable, les patrouilles de souveraineté des navires de combat de surface au large des côtes de l'Atlantique et du Pacifique, ou encore l'attribution aux sous-marins de la MRC de la mission de suivre les sous-marins non identifiés dans l'Atlantique Nord. Ces activités soutiennent la souveraineté du Canada dans les eaux et la ZEE du pays, et elles démontrent la fiabilité du pays en tant qu'allié des États-Unis dans la défense commune de l'Amérique du Nord. Dans les situations où l'alerte avancée est tardive, qu'il s'agisse de l'utilisation des eaux canadiennes à des fins illégales ou d'une incursion sous-marine non autorisée dans les eaux canadiennes ou nord-américaines, la CDM facilite une réponse rapide aux défis et aux menaces en matière de sécurité nationale.

Au-delà de la défense et de la sécurité en Amérique du Nord, la MRC offre depuis longtemps au Canada des options flexibles prêtes au combat de portée mondiale. Elle a permis au gouvernement de signaler son intention par la simple présence de la MRC, mais lui a aussi offert la possibilité d'exercer des *pressions plus fortes* sur le plan politique ou de *faire marche arrière*, selon la situation et le gouvernement, en demandant à la Marine d'ajuster ses activités et son placement géographique. La Marine s'est montrée capable de répondre avec rapidité et sur des périodes prolongées à une grande diversité de tâches, allant de la diplomatie à la contribution aux opérations internationales d'aide humanitaire et de secours aux sinistrés, en passant par le commandement des forces dans le cadre d'une mission multinationale. En outre, après des décennies d'intégration des navires avec les États-Unis, la MRC a atteint un niveau unique d'interopérabilité avec la US Navy. Cet objectif n'a cependant jamais été une cible fixe. Les changements technologiques quasi continus augmentent à la fois la complexité de la recherche de l'interopérabilité et le coût de sa réalisation. Ces questions, qui vont au cœur de la garantie qu'une marine de petite taille est un instrument efficace de politique, constituent une préoccupation pour la planification moderne des forces.

DERNIÈRES RÉFLEXIONS

De nombreuses difficultés importantes auxquelles la MRC a été confrontée dans le passé subsistent, et d'autres se dessineront à mesure que nous naviguons vers un monde de plus en plus multipolaire, et donc complexe et potentiellement instable. Geoffrey Till a récemment écrit que [traduction] « le monde auquel la US Navy et d'autres marines sont confrontées est beaucoup plus multipolaire qu'il ne l'était dans les années 1990 ». Ce terme, parallèlement à son interprétation traditionnelle, qui fait référence à la distribution relative des capacités économiques et militaires entre les grandes puissances, a également une deuxième signification, qui [traduction] « traite de la diversité bien plus grande des rôles et des tâches auxquels sont confrontées toutes les marines du monde⁶³ ». L'éventail des problèmes auxquels sont désormais confrontées les marines comme la RCN s'est élargi ces dernières années pour inclure la dégradation de l'environnement et l'exploitation des ressources naturelles de l'océan, sans oublier la lutte contre la prolifération et le contre-terrorisme. Il y a cependant une continuité considérable parallèlement à ce changement. Les exigences découlant de la sécurité maritime à une époque où la politique océanique s'intensifie, de la collaboration avec d'autres ministères pour assurer le respect du droit canadien dans l'ensemble du patrimoine océanique du pays et de la défense contre les menaces maritimes à la sécurité nationale, définiront également l'environnement opérationnel de la Marine à mesure que le siècle en cours se déroule, mais elles l'ont toujours fait.

63 Geoffrey Till, « Multipolarity, navies and the post-Cold War world », dans Paul Kennedy et Evan Wilson (dir.), *Navies in Multipolar Worlds*, Londres, Routledge, 2021, p. 213.

En conclusion, ce chapitre boucle la boucle et revient à la discussion dans son introduction. La puissance maritime a joué un rôle essentiel dans le développement du Canada d'une colonie à un pays indépendant. Même si les Canadiens ne sont pas pleinement conscients du rôle que jouent les marines dans cette transformation, ni même dans la sécurité et la préservation de ce que notre pays a accompli jusqu'à présent, y compris nos valeurs sociales et notre mode de vie aisé, la MRC a apporté des contributions substantielles. Créée en réponse à la confiance nationale croissante et au besoin de défendre les intérêts nationaux, elle a été façonnée par les conditions sociales distinctes du Canada et par des relations avec la Royal Navy et la US Navy qui perdurent encore aujourd'hui. Tant qu'elle conserve la capacité de fournir au gouvernement une gamme d'options pour faire face efficacement à un avenir imprévisible, la MRC sera un instrument précieux de la politique nationale, tant au pays qu'à l'étranger.



CHAPITRE 3 : LES ATTRIBUTS DES FORCES NAVALES ET LES RÔLES DE LA MRC

Les forces navales ont des attributs distinctifs qui, pris ensemble, sont à l'origine de la force inhérente et souvent unique de la puissance navale. Bien que ces attributs se combinent de manière très synergique, il faut comprendre que la capacité de la MRC à les exploiter varie selon la situation et l'adversaire en question. Par exemple, la mesure dans laquelle les forces navales peuvent opérer librement dans le patrimoine maritime mondial (un attribut connu sous le nom d'« accès ») dépend de savoir si et dans quelle mesure l'adversaire possède des capacités de déni d'accès ou d'interdiction de zone⁶⁴. Puisque la MRC n'agit pas simplement dans des situations statiques et contre des adversaires passifs, chacun des attributs suivants s'applique à un degré plus ou moins élevé selon l'opération en question. De plus, toutes les forces navales ne possèdent pas les mêmes attributs ou ne les possèdent pas dans la même mesure, selon la façon dont elles sont structurées, équipées et entraînées, la nature de leur doctrine ainsi que les politiques de leurs gouvernements respectifs.

LES ATTRIBUTS DE LA FORCE NAVALE DU CANADA

L'ACCÈS

La liberté des forces navales d'opérer en pleine mer⁶⁵ leur donne accès à une grande partie de la surface de la Terre, à la majeure partie de sa population et aux côtes de plus des trois quarts de tous les pays. On peut élargir l'étendue de cet accès grâce à des aéronefs embarqués et à des forces sous-marines secrètes. Un tel accès donne aux forces navales la possibilité d'intervenir au moment et à l'endroit de leur choix. Prédéployées dans les zones d'intérêt, secrètement ou ouvertement selon les circonstances, les forces navales sont souvent les instruments de politique nationale les plus proches des crises au cours de leur développement, et sont en mesure d'intervenir en conséquence.

De plus, les forces navales en mer ne créent pas d'« empreinte » sur le territoire d'autres pays ou dans leur espace aérien et ne contestent donc pas directement la souveraineté comme le font les forces terrestres et les forces aériennes déployées ou en survol⁶⁶. Les restrictions imposées à l'espace aérien et aux installations de stationnement au sol ainsi que les coûts connexes (financiers et politiques) peuvent limiter les options d'intervention des forces aériennes et terrestres, laissant dans certaines circonstances les forces navales comme seul élément du pouvoir national dont dispose un gouvernement. La capacité d'influencer et de contrôler les crises et les conflits sans engager physiquement des troupes sur le terrain est un avantage stratégique important des forces navales.

64 Le déni d'accès et l'interdiction de zone sont aussi vieux que la guerre elle-même. En 2003, le Center for Strategic and Budgetary Assessments de Washington a défini le déni d'accès comme les actions ennemies qui empêchent les mouvements militaires dans un théâtre d'opérations, et les opérations d'interdiction de zone comme les activités qui cherchent à refuser la liberté d'action dans les zones sous le contrôle de l'ennemi. Voir Andrew F. Krepinevich, Barry Watts et Robert Work, *Meeting the Anti-Access and Area Denial Challenge*, Washington, D.C., Center for Strategic and Budgetary Assessments, 2003, p. ii.

65 La pleine mer, souvent appelée « les eaux internationales », est composée des zones océaniques qui se trouvent à plus de 12 NM du rivage, c'est-à-dire qui sont situées en dehors des mers territoriales. Pour une description plus détaillée de ce terme et d'autres aspects du domaine maritime, voir : Commandant de la Marine royale canadienne, *Lexique de la MRC (ébauche)*, p. 65.

66 Les eaux souveraines d'un pays s'étendent de la côte à la mer jusqu'à une distance de 12 milles marins, y compris l'espace aérien qui se trouve au-dessus.

LA MOBILITÉ

Les forces navales peuvent exploiter l'accès offert par les océans en raison de leur mobilité inhérente. Contrairement à d'autres plateformes, les navires de guerre sont continuellement mobiles, moteurs en marche et se déplaçant 24 heures par jour, limités uniquement par leurs réserves de carburant et de nourriture. Ainsi, même à des vitesses modérées, les forces navales peuvent parcourir des centaines de kilomètres par jour pendant plusieurs jours. Par exemple, même à une vitesse de déplacement modérée de 15 nœuds (28 km/h), une force opérationnelle navale peut parcourir 360 NM (plus de 660 km) en une journée. Lorsque les navires de guerre sont combinés avec des navires de ravitaillement capables de fournir du carburant et des fournitures en mer, formant ainsi un groupe opérationnel naval⁶⁷, cette force a la capacité de maintenir sa progression ou sa présence pendant une période considérable.

En plus de leur capacité de carburant et d'équipage, les navires de guerre possèdent une capacité militaire considérable sous la forme de capteurs de bord, d'armes, de systèmes d'aéronefs sans pilote (UAS) embarqués et d'hélicoptères embarqués. Les UAS fournissent des informations de renseignement, surveillance, acquisition d'objectifs et reconnaissance en temps quasi réel pour accroître la connaissance de la situation du commandant et l'interopérabilité avec les forces interarmées à terre tout en réduisant les risques au minimum pour le navire et l'hélicoptère maritime. Les hélicoptères maritimes embarqués prolongent considérablement la mobilité des capteurs, des armes et même des systèmes logistiques des navires. Par exemple, une fois à moins de 150 NM d'un objectif (que ce soit une cible de combat ou l'objet d'un sauvetage), l'hélicoptère embarqué du navire peut se lancer et se diriger vers l'objectif, arrivant « sur les lieux » en moins d'une heure, près de six heures avant le navire qui se déplace à pleine vitesse. La mobilité combinée du navire, des UAS et des hélicoptères embarqués crée une puissante combinaison de capacités.



⁶⁷ Un groupe opérationnel naval est composé d'un maximum de quatre navires de combat de surface et d'un navire de soutien interarmées, et complété par un sous-marin lorsque cela se justifie; il apporte avec lui toute la gamme des capacités de combat, des éléments habilitants, des équipes spécialisées, des hélicoptères maritimes, des systèmes télépilotes, et son propre commandement et contrôle. Tiré de : Canada, ministère de la Défense nationale, Protection, sécurité, engagement : la politique de défense du Canada, Ottawa, 2017, p. 35.

Les sous-marins, qui sont intrinsèquement furtifs à dessein, ajoutent une autre dimension à la mobilité des forces navales. En plus de leurs armes et capteurs organiques, ils possèdent la capacité de transporter, d'insérer, de soutenir et d'extraire de petites unités des forces spéciales. De plus, les sous-marins peuvent rester cachés et sans soutien dans des zones avancées où les forces aériennes et terrestres pourraient faire face à des risques excessifs.

LA RÉACTIVITÉ

Une force navale entièrement équipée, entraînée et entretenue peut être déployée à très court préavis. Étant donné qu'un groupe opérationnel naval (et, dans une moindre mesure, même un seul navire) est essentiellement autonome, il n'est pas nécessaire d'établir des bases d'opérations avancées initiales ou de constituer une masse opérationnelle avant le déploiement. Malgré leur durée de transit plus longue, il arrive souvent qu'ils soient fonctionnels dans un théâtre d'opérations avant toute autre force. L'arrivée sur place rapidement et avec une force crédible pourrait contenir l'escalade des situations de crise et empêcher que les conflits ne prennent de l'ampleur. Il est important de noter que les forces navales peuvent être déployées au début d'un conflit potentiel, bien avant le déclenchement des hostilités, permettant d'établir une présence capable de soutenir des opérations diplomatiques ou coercitives et, ce qui est tout aussi important, de s'assurer une bonne connaissance de la situation.

LA PORTÉE

Les forces navales mènent régulièrement des opérations sur de longues distances et pendant de longues périodes. Cette portée est optimisée lorsque les unités individuelles sont appuyées par des navires de ravitaillement qui peuvent opérer dans le même contexte de menace que les navires de guerre. De plus, les forces navales peuvent entrer dans le théâtre des opérations et en sortir par rotation, ce qui étend leur portée sur le plan de la distance et du temps.

LA POLYVALENCE

Dans les forces navales, la polyvalence s'entend de la capacité de préparation et d'emploi pour un certain nombre de missions différentes, souvent en un seul déploiement. Cette polyvalence repose non seulement sur la conception générale des navires de guerre canadiens, mais aussi sur l'entraînement d'équipages hautement qualifiés. De plus, une fois déployées, les forces navales ne se cantonnent pas à un rôle ou à une posture en particulier, et n'ont pas non plus à diffuser leur intention. Les forces navales peuvent plutôt s'adapter rapidement aux changements de circonstances, passer d'un rôle ou d'une tâche à l'autre et modifier les missions sans avoir à retourner au port d'attache pour reconfigurer le navire. Par conséquent, grâce à cette polyvalence, l'intention d'un déploiement particulier n'est pas immédiatement évidente pour les observateurs ou les adversaires, contrairement à de nombreuses autres plateformes militaires. Il peut s'agir d'une considération stratégique importante, qui offre une certaine souplesse dans son utilisation (et le message que cette utilisation envoie), en particulier aux premiers stades d'un conflit. Les forces navales dotées d'un équipage, d'un équipement et d'un entraînement appropriés peuvent passer très rapidement de la disponibilité opérationnelle en temps de paix à l'état de préparation au combat avec peu d'indicateurs externes. En outre, leur vaste gamme de systèmes de communication et de détection combinée à leur mobilité les rend extrêmement adaptables comme instruments de politique nationale. Elles peuvent quitter un port d'attache prêtes à apporter une aide humanitaire, passer à un rôle de surveillance ou de recherche et sauvetage (SAR) peu après

leur arrivée sur le théâtre des opérations ou, si la situation change, passer à un rôle de combat. Une fois sur les lieux ou dans le théâtre des opérations, leur vaste éventail d'armes et de systèmes de détection sous-marins, en surface et au-dessus de l'eau, surtout en présence d'aéronefs de patrouille maritime, d'hélicoptères organiques, d'UAS et de forces sous-marines, permet aux forces navales de s'adapter rapidement à l'évolution des conditions.

En outre, la polyvalence des forces navales permet qu'on les utilise pour envoyer un large éventail de signaux aux alliés, aux partenaires et aux adversaires, facilitant toute une gamme de réponses politiques. Elles peuvent recueillir des renseignements et établir une connaissance de la situation; elles peuvent se déployer dans une zone secrètement ou ouvertement; elles peuvent afficher leur présence ou rester juste au-dessus de l'horizon, et elles peuvent se désengager à volonté tout en restant prêtes à se réengager rapidement.

LA PERSISTANCE

Une fois sur le théâtre des opérations, et avec le soutien logistique en mer nécessaire, les forces navales peuvent y rester aussi longtemps que nécessaire. Cependant, leur persistance n'a pas toujours besoin d'être visible; elles peuvent également s'organiser à l'horizon dans les eaux internationales, à une certaine distance du conflit potentiel et hors de portée visuelle. Par conséquent, il n'est pas nécessaire d'avoir une empreinte à terre tandis que les navires restent prêts à intervenir rapidement si nécessaire. Ainsi, on peut réduire au minimum ou éliminer les complications politiques et les risques militaires liés à l'engagement de forces terrestres et aériennes et à leur soutien logistique à terre. La persistance exploite la mobilité, la portée et la polyvalence pour offrir des choix militaires et politiques.

LA RÉSILIENCE

Les forces navales modernes et prêtes au combat sont destinées à opérer en avant dans les environnements très menaçants. Les navires de guerre sont conçus pour subir certains dommages sans perte totale de leur efficacité opérationnelle. Bien qu'une perte de capacité à la suite d'un dommage dégrade le rendement opérationnel, l'équipage d'un navire est formé pour remettre les systèmes en service ou fonctionner dans un mode



de rechange le plus rapidement possible. De plus, tous les navires possèdent un certain degré de redondance en ce qui concerne l'équipement et le personnel afin qu'ils puissent rester engagés sans avoir à se retirer d'une opération avant sa conclusion.

L'IMMUNITÉ DE JURIDICTION⁶⁸

Aux termes de l'article 95 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS), « les navires de guerre jouissent en haute mer de l'immunité complète de juridiction vis-à-vis de tout État autre que l'État du pavillon »⁶⁹. En outre, conformément au droit international coutumier, les navires de guerre jouissent également de l'immunité de juridiction dans les eaux territoriales d'autres États côtiers, y compris lorsqu'ils sont à l'ancre, au mouillage ou au port. Cela signifie que le commandant du navire n'est pas tenu de consentir à une fouille ou à une inspection à bord, ni de battre le pavillon du pays hôte. Les navires de guerre jouissent également de l'immunité contre la saisie ou la mise sous séquestre, et sont exonérés des taxes et droits de douane et exemptés des règlements étrangers. Enfin, le navire de guerre exerce un contrôle exclusif sur tous les passagers et l'équipage en ce qui concerne les actes accomplis à bord du navire. Le concept de l'immunité de juridiction repose sur la prémisse que la souveraineté de tous les États est égale et, par conséquent, tout ce qui porte la marque du souverain, y compris ses navires, ne saurait être soumis aux ordres d'un autre. On a jugé que les souverains avaient conclu un contrat implicite pour respecter leur indépendance respective. Toutefois, il est important de noter que les navires de guerre canadiens ne constituent pas un territoire canadien lorsqu'ils se trouvent à l'étranger, comme on le croit souvent à tort.

LES RÔLES DOCTRINAUX DE LA MRC

Le gouvernement du Canada demande à ses forces armées de défendre le Canada, d'aider à défendre l'Amérique du Nord et de soutenir la stabilité dans le monde⁷⁰. L'objectif premier de la MRC découle de ces missions durables. La pierre angulaire de la doctrine stratégique de la MRC est le « trident de la puissance navale canadienne » (voir la figure 1). Le symbole du trident illustre les trois principaux rôles doctrinaux de la MRC : le combat, la sécurité maritime et la diplomatie. Il illustre la formation par ces trois rôles d'une conception stratégique cohérente pour l'emploi des forces navales du Canada. Le trident permet également de mieux comprendre le degré croissant de force requis pour les différents types de missions associées à chaque rôle, au fur et à mesure que le spectre des opérations progresse de la protection à la sécurité, puis à la défense⁷¹.

68 La matière de cette section provient d'une présentation PowerPoint, intitulée *Legal Status of a Warship*, préparée et présentée dans le cadre du Cours de perfectionnement en commandement de la MRC par le Capc Heather Fogo, Division du Droit opérationnel et international, Cabinet du juge-avocat général.

69 UNCLOS, Partie VII – Haute mer, Section 1 – Dispositions générales, article 95.

70 Voir « Missions principales des Forces armées canadiennes », Canada, ministère de la Défense nationale, Protection, Sécurité, Engagement : la politique de défense du Canada, Ottawa, 2017, p. 17.

71 Voir Protection, sécurité, engagement : la politique de défense du Canada, p. 82 pour une analyse du spectre protection-sécurité-défense.

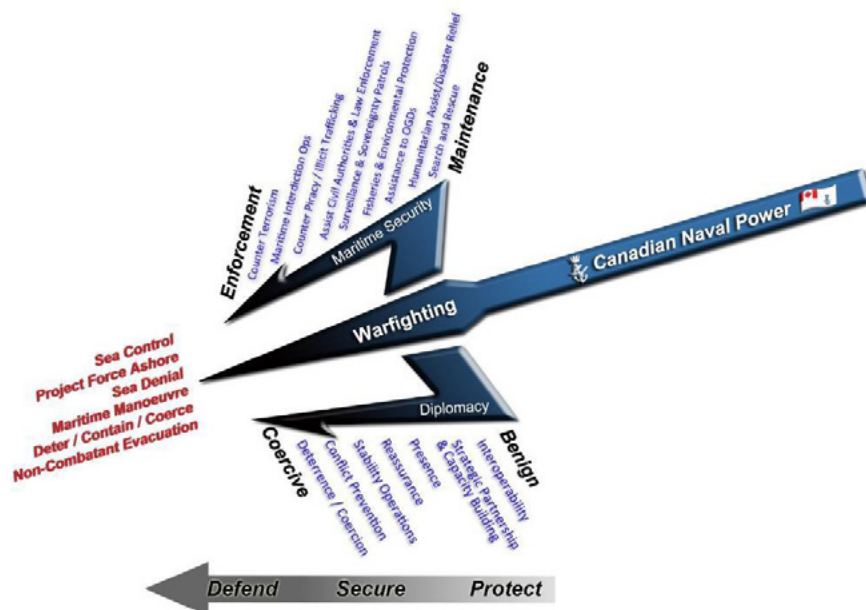


Figure 1 – Le trident de la puissance navale canadienne⁷²

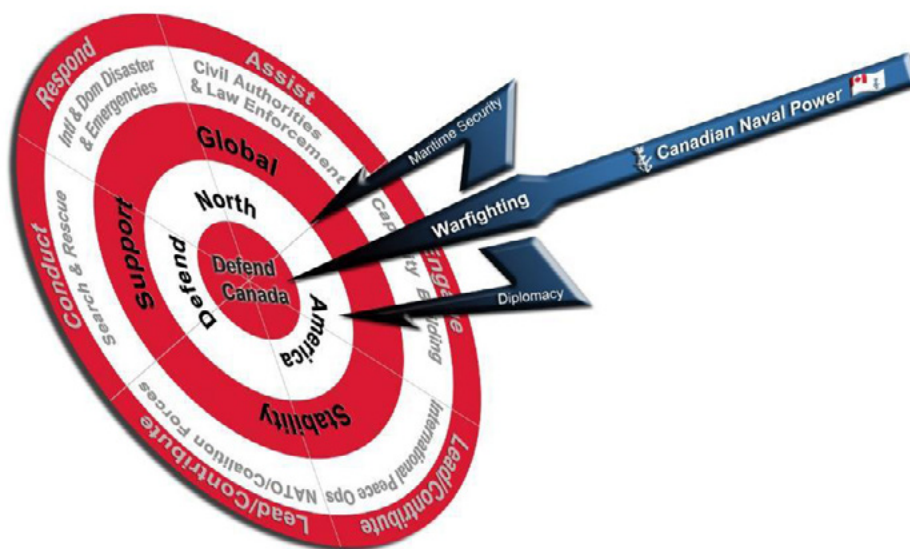


Figure 2 – Le trident de la puissance navale canadienne comme instrument de la politique de défense nationale

⁷² Le « trident » a été mis au point par le major J.C.W. (Bill) Ansell, Directeur – Stratégie de la Marine. Il combine les modèles de Booth et de Grove avec la doctrine canadienne. Le trident était l'arme de Poséidon et de Neptune, dieux de la mer dans la mythologie classique, dont on disait qu'ils avaient le pouvoir de contrôler l'océan.

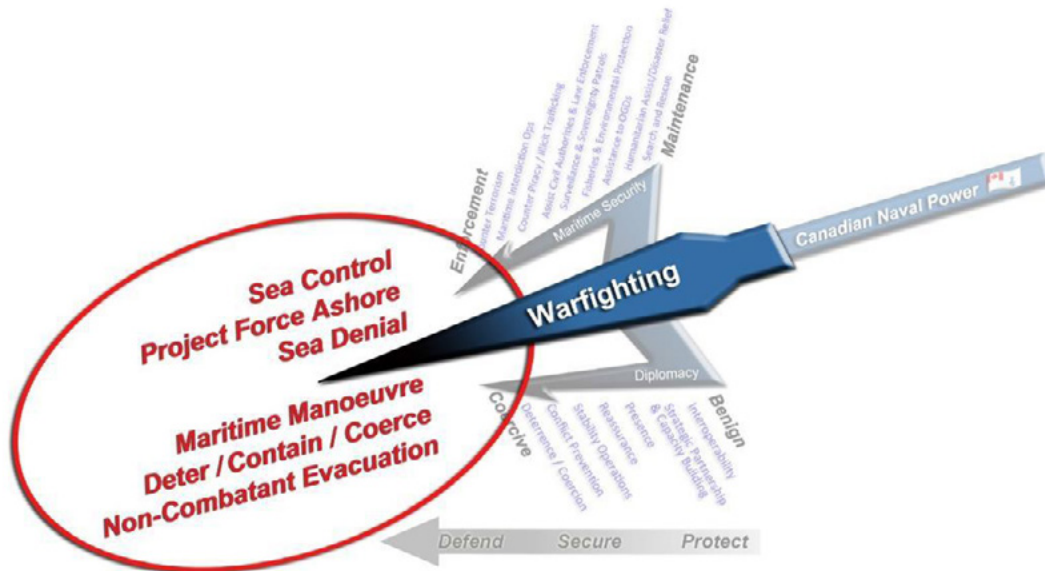
L'APPLICATION DE LA PUISSANCE NAVALE CANADIENNE

L'interaction entre les trois rôles doctrinaux de la MRC (combat, sécurité maritime et diplomatie) et les huit missions principales de *Protection, sécurité, engagement* est illustrée à la figure 2. La direction du gouvernement détermine l'orientation du trident de la puissance navale canadienne, de sorte que les pointes du trident, qui représentent les trois rôles de la MRC, peuvent être employées individuellement ou ensemble dans diverses combinaisons pour atteindre le résultat prédéterminé par la politique. Dans la pratique, la plupart des opérations entreprises par la MRC comportent des aspects de chacun des trois rôles navals. Ils sont interdépendants et peuvent être menés simultanément ou consécutivement avec peu ou pas de changements physiques à la structure des forces requis en raison de la polyvalence (c.-à-d. l'éventail des capacités) associée aux plateformes navales modernes. Par exemple, il est parfois difficile de distinguer la différence entre la sécurité maritime et les combats de faible intensité, et il est probable qu'un engagement mondial et des efforts diplomatiques seront également nécessaires. Comme nous l'avons mentionné précédemment, cette polyvalence inhérente est l'une des caractéristiques les plus précieuses des forces navales, car elle offre aux décideurs des options d'escalade ou de désescalade simplement en modifiant leur posture.

Chacun des trois principaux rôles doctrinaux de la MRC fait l'objet d'un chapitre distinct.



CHAPITRE 4 : LE PREMIER RÔLE DE LA MRC : LE COMBAT



Le rôle fondamental de la MRC est de mener des combats à l'appui des objectifs nationaux⁷³. Une capacité de combat solide sous-tend la capacité de la Marine à remplir ses fonctions de sécurité maritime et de diplomatie navale. Même si elle n'applique pas une puissance de combat mortelle, la capacité de projeter la menace crédible de son utilisation aux forces amies et ennemies forme la base de l'efficacité de toute action militaire, de la dissuasion et l'endiguement jusqu'à la coercition et au combat. Dans une large mesure, c'est l'éventail des capacités de la MRC qui lui confère la capacité de menacer d'appliquer la force ou de l'appliquer; mais il est important de noter que le rôle de combat de la MRC ne se limite pas aux opérations de combat majeures de haut niveau. Il contribue à la capacité du pays à dissuader ses adversaires, ainsi qu'à mener une gamme d'opérations allant du soutien de la paix aux combats d'envergure.

En fin de compte, toute action navale, en temps de paix comme de guerre, est liée à l'influence des événements à terre. Cela s'explique par le fait que les humains vivent à terre et que le pouvoir politique et les gouvernements y sont centrés. Même un engagement de la flotte au milieu de l'océan est mené en vue d'influencer les événements à terre. Un tel engagement peut viser à détruire une flotte ennemie afin que les convois logistiques puissent traverser l'océan pour approvisionner un théâtre d'opérations, à l'abri de la menace d'une attaque ennemie et de la perte subséquente de fournitures. Cet objectif d'influence est également vrai en temps de paix et, à ce titre, illustre une des nombreuses façons dont le rôle de combat de la MRC chevauche l'assurance de la sécurité maritime. Les patrouilles de routine menées pour maintenir et faire respecter l'ordre mondial en mer et la liberté de navigation sont menées à l'appui des économies maritimes grâce à la garantie d'une navigation mondiale sûre, dont le succès ultime est ressenti et mesuré à terre.

Ce but ultime de l'influence des marines sur les événements à terre est la raison pour laquelle la doctrine stratégique de la MRC ne fait pas de distinction entre le combat *en mer* et le combat *depuis* la mer. Cette approche doctrinale est en outre soutenue par le chevauchement naturel entre le combat en mer et le

⁷³ Chef d'état-major de la défense, Publication interarmées des Forces canadiennes – Doctrine militaire canadienne (PIFC 01), p. 2-2.

combat depuis la mer, et la difficulté de faire la distinction entre les deux. De plus, dans le domaine maritime actuel, il est probable que les deux se dérouleraient simultanément, en particulier dans les littoraux encombrés. De ce fait, on considère que toute action navale se déroule à la fois « en mer » (parce que c'est là où les marines opèrent) et « depuis la mer » (parce que l'effet ultime se fait sentir à terre).

L'UTILISATION DE LA PUISSANCE NAVALE

Pour que la MRC ait la capacité de projeter la puissance nationale dans le domaine maritime, elle doit être en mesure d'exploiter l'espace maritime à son propre avantage, tout en refusant son utilisation à un rival ou ennemi potentiel.



LE CONTRÔLE DE L'ESPACE MARITIME

Le contrôle de l'espace maritime est la condition qui existe lorsqu'une force navale jouit de la liberté d'action d'utiliser une zone de la mer à ses propres fins pendant un certain temps et, au besoin, d'en refuser l'utilisation à un adversaire. Le contrôle de l'espace maritime doit nécessairement inclure l'espace aérien au-dessus de la surface de la mer, ainsi que la masse d'eau et les fonds marins en dessous et les spectres électromagnétiques et acoustiques.

Le contrôle de l'espace maritime n'est cependant pas une fin en soi. Il s'agit plutôt d'une condition nécessaire pour permettre l'utilisation de l'espace maritime à d'autres fins, notamment la protection des lignes de communication maritimes (LCM) et la manœuvre maritime, toutes deux décrites ci-dessous.

À l'extrémité inférieure du spectre des conflits, on peut utiliser les forces navales pour obtenir le contrôle de l'espace maritime afin de maintenir la liberté de manœuvre face aux tentatives de contrainte par des criminels ou d'autres acteurs armés non étatiques. À l'extrémité supérieure, leur utilisation peut inclure une coalition utilisant

leur puissance navale pour éliminer la liberté de manœuvre d'un ennemi dans certaines zones importantes de l'océan. La nécessité du contrôle de l'espace maritime ne dépend pas de l'existence d'une menace importante; s'il y a un risque pour la liberté d'action, le contrôle de l'espace maritime est nécessaire.

L'étendue géographique de la zone sur laquelle le contrôle de l'espace maritime doit être acquis et maintenu peut varier. Elle peut être aussi localisée que le contrôle d'un point de passage obligé⁷⁴ stratégique ou d'une voie navigable⁷⁵ étroite, ou couvrir de très grandes zones océaniques. Le contrôle de l'espace maritime dans les régions littorales présente plus de difficultés que le contrôle de l'espace maritime en pleine mer en raison

⁷⁴ Un point de passage obligé est un canal étroit le long de routes maritimes mondiales largement utilisées, un lieu où le trafic maritime converge pour passer à travers des zones naturelles ou artificielles étroites ou restreintes. Parmi les plus importants figurent le détroit de Malacca (la voie maritime la plus fréquentée au monde), le détroit d'Ormuz (le passage le plus stratégique pour le transport mondial du pétrole brut par mer), le détroit de Gibraltar (la porte d'entrée vers la Méditerranée) et les canaux de Panama et de Suez.

⁷⁵ Le passage du Nord-Ouest, le golfe du Saint-Laurent et le détroit de Juan de Fuca en sont des exemples.

de la congestion, de l'interface mer-terre et, dans certains cas, de la géographie maritime, telle qu'une baie entre deux caps⁷⁶. Les forces navales nécessaires pour exercer le contrôle de l'espace maritime dépendent de l'étendue géographique, de la menace, de la mission et de la durée pendant laquelle le contrôle est requis. La protection complète contre les attaques en mer n'existe pas, particulièrement face à une menace sous-marine ou dans les littoraux encombrés. Ainsi, la mesure dans laquelle une force navale doit être capable de contrôler l'espace maritime est directement liée au risque de pertes ou de dommages qu'une force est prête à accepter avant que le succès opérationnel ne soit compromis. Par conséquent, si un degré élevé de risque est acceptable sur le plan opérationnel, il n'est pas nécessaire d'atteindre un niveau élevé de contrôle. Inversement, si un risque très faible est jugé essentiel, peut-être en raison des ressources disponibles ou de l'importance d'une opération particulière, il faut atteindre et maintenir le degré de contrôle de l'espace maritime élevé correspondant. Le niveau de risque influe à son tour sur les ressources nécessaires pour atteindre et maintenir le niveau de contrôle de l'espace maritime nécessaire pour obtenir une liberté d'action suffisante.

Le contrôle de l'espace maritime, une fois obtenu, donne aux forces navales la liberté d'action, par des manœuvres opérationnelles, de façonner, d'influencer et de contrôler les événements. Cette liberté d'action comprend notamment la capacité :

d'accéder au théâtre des opérations pour la force interarmées ou multinationale⁷⁷;

de protéger les LCM qui assurent l'acheminement du matériel sur le théâtre des opérations;

de projeter la puissance navale à terre, de l'insertion secrète de forces spéciales aux opérations amphibies à grande échelle contre un adversaire préparé⁷⁸;

de contribuer aux opérations terrestres en assurant le commandement et contrôle en mer, le renseignement, surveillance et reconnaissance, les feux interarmées⁷⁹ et la protection de la force⁸⁰;

d'établir une base maritime à partir de laquelle des forces de deuxième échelon peuvent être introduites dans le théâtre et soutenues par la suite.

76 Il n'existe pas de définition unique et internationalement reconnue de ce qui constitue la région littorale. La Banque de terminologie de la Défense définit le littoral comme « [...] la région côtière formée des eaux et des terres susceptibles d'être influencées ou de recevoir un soutien à partir de la mer ». (Voir la fiche no 33690) Trident propose une définition élargie où le littoral est défini comme englobant les zones côtières et terrestres susceptibles d'être influencées ou de recevoir un soutien à partir de la mer. On entend généralement par zone littorale la zone qui couvre 100 km à terre et 200 NM en mer sur le plan horizontal et, sur le plan vertical, s'étend du fond de l'océan à l'espace et comprend la surface terrestre.

77 L'adjectif multinational se rapporte aux activités, aux opérations et aux organisations auxquelles participent les éléments de plus d'un pays.

78 Comme la MRC ne possède ni forces amphibies ni doctrine amphibie, ce scénario ne se produirait évidemment que dans un environnement de coalition.

79 L'expression « feux interarmées » fait référence à l'emploi des forces de deux ou plusieurs composantes dans le cadre d'une action coordonnée afin de produire les effets souhaités à l'appui d'un objectif commun. Les feux interarmées relient les effets des armes aux forces maritimes, terrestres et aériennes et aux forces d'opérations spéciales. Les feux interarmées sont habituellement exécutés dans les limites des forces maritimes, terrestres ou aériennes. Par conséquent, les feux interarmées sont effectués conformément à la priorité, au calendrier et à l'intention établis par le commandant appuyé. Le concept des feux interarmées décrit comment les tirs tactiques, opérationnels et stratégiques, y compris les capacités non létales, seront synchronisés pour atteindre et soutenir les objectifs du commandant.

80 La protection de la force fait référence à l'ensemble des mesures et moyens destinés à réduire au minimum la vulnérabilité du personnel, des installations, du matériel et des opérations par rapport à toute menace et en toutes circonstances, afin de préserver la liberté d'action et l'efficacité opérationnelle de la force.

LES LIGNES DE COMMUNICATION MARITIMES

Les lignes de communication maritimes (LCM) décrivent les principales routes maritimes entre les ports utilisés par la marine marchande, les forces navales et les embarcations privées. Comme des autoroutes de la mer, les LCM sont empruntées par des navires de commerce, de tourisme, de logistique, de science et recherche et de guerre dans le monde entier. Généralement choisies comme les routes les plus économiques, les plus sûres ou les plus rapides, elles se sont établies au fil de décennies d'utilisation, voire de siècles, en fonction de la navigation, de la consommation de carburant, des conditions météorologiques et des courants. De nombreuses LCM passent par d'importants points de passage obligé maritimes. Comme elles n'ont pas d'existence matérielle, il faut envisager leur défense en fonction des zones géographiques comprenant leurs points de passage obligé, leurs ports et leurs mouillages, ainsi qu'en fonction des navires qui empruntent les routes. En d'autres termes, les navires eux-mêmes font partie des LCM. Par conséquent, défendre une LCM, c'est défendre ses caractéristiques géographiques ainsi que les navires qui les parcourent.

Actuellement, 90 % de tous les échanges commerciaux se font par voie maritime, ce qui fait des LCM le fondement de la chaîne d'approvisionnement mondiale, qui repose sur la « livraison juste-à-temps » pour la plupart des marchandises. Toute perturbation aux points de passage obligé maritimes risque de perturber considérablement le flux du trafic maritime à travers ces passages, ce qui pourrait perturber les économies régionales et mondiales⁸¹. Sur le plan militaire, les LCM sont essentielles au transport et au maintien en puissance d'une force dans le théâtre des opérations, même lorsque ce théâtre est un pays sans littoral. En période de conflit, il n'est pas rare de voir les puissances navales bloquer les LCM pour chercher à priver un ennemi de ses fournitures critiques transportées par mer.

En raison de leur extrême importance stratégique et de leur valeur géopolitique, la protection des LCM est essentielle en temps de paix comme en temps de conflit. La protection de ces routes maritimes est un type spécialisé de contrôle de l'espace maritime et constitue une mission que seules les forces navales, avec le soutien aérien, spatial et cybernétique associé, peuvent remplir.

⁸¹ Par exemple, situé entre l'Indonésie et la Malaisie, le détroit de Malacca est la route la plus courte entre l'océan Pacifique et l'océan Indien. D'une longueur d'environ 550 milles et d'une largeur variant de 126 à 9 milles seulement, c'est une voie maritime vitale depuis des siècles. On estime qu'un tiers du commerce mondial passe par le détroit de Malacca chaque année, ainsi que 90 % des importations d'énergie du Japon et 70 à 80 % des importations d'énergie de la Chine. (Voir Ina Storey, « Securing Southeast Asia's Sea Lanes: A Work in Progress », Asia Policy No. 6, juillet 2008.) De toute évidence, une perturbation de quelque durée que ce soit dans cette LCM serait économiquement désastreuse pour l'économie mondiale.

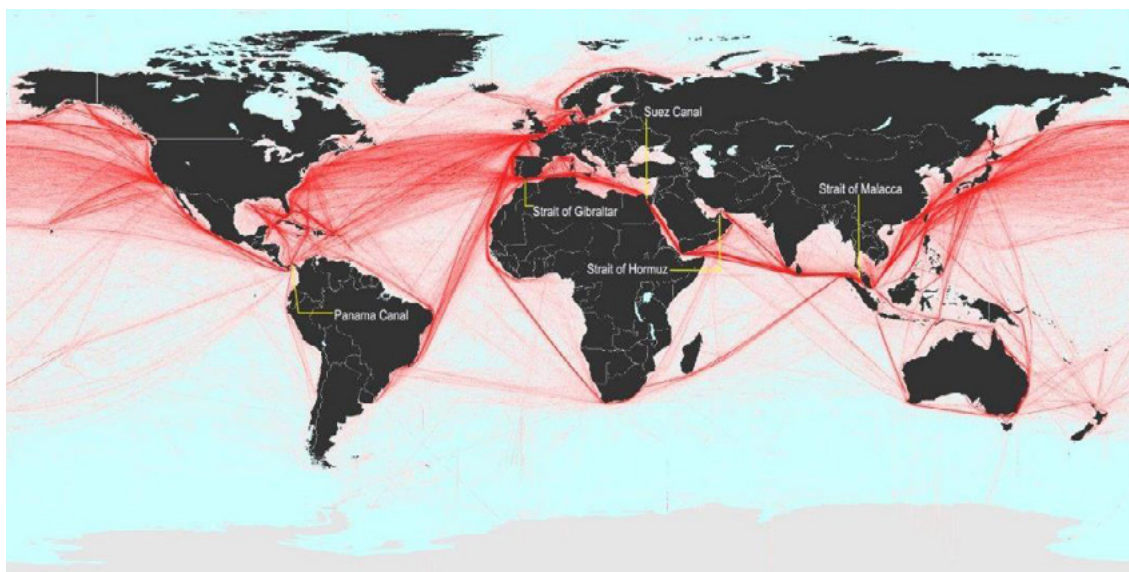


Figure 3 – Lignes de communication maritimes (routes maritimes mondiales)⁸²

L'INTERDICTION DE L'ESPACE MARITIME

Les forces navales exercent l'interdiction de l'espace maritime lorsqu'elles empêchent un adversaire d'utiliser efficacement une zone maritime sans être en mesure de la contrôler elles-mêmes. Les moyens classiques pour réaliser l'interdiction de l'espace maritime comprennent la pose d'un champ de mines ou le déploiement de sous-marins pour menacer les forces de surface ennemies. Une méthode plus récente, particulièrement appropriée pour les opérations en zone littorale à l'ère des missiles de précision, consiste à monter des batteries de missiles surface-surface le long de la côte afin de présenter un niveau de risque inacceptable pour les unités de surface ennemies. Les autres types d'interdiction de l'espace maritime comprennent les blocus, l'application de zones d'exclusion (semblables à une zone « d'exclusion aérienne », mais sur ou sous la mer) et les campagnes contre les systèmes commerciaux ou logistiques de l'adversaire.

Comme le contrôle de l'espace maritime, l'interdiction de l'espace maritime est limitée dans l'espace et le temps. En outre, les opérations d'interdiction de l'espace maritime et de contrôle de l'espace maritime peuvent être menées simultanément; les forces navales peuvent mener des opérations d'interdiction de l'espace maritime dans une zone tout en assurant le contrôle de l'espace maritime dans une autre. En fin de compte, l'interdiction de la liberté d'action de l'ennemi est une conséquence d'opérations efficaces de contrôle et d'interdiction de l'espace maritime dans l'espace de combat maritime.

LA FORCE CONSTITUÉE

Le concept de « force constituée » (« in-being » en anglais) est une forme spécialisée d'interdiction de l'espace maritime. Un pays incapable d'exercer une supériorité maritime ou un contrôle de l'espace maritime généralisé peut, au lieu de confronter directement son adversaire, maintenir ses forces navales à l'état « constitué ». Ainsi, en évitant une confrontation directe avec une force de plus grande taille, l'adoption de la doctrine de la force constituée préserve les forces navales tout en utilisant leur existence et leurs capacités pour menacer et par conséquent restreindre l'action indépendante de l'adversaire. La menace d'une attaque par

⁸² Carte du Maj J.C.W. (Bill) Ansell, d'après les travaux antérieurs de B.S. Halpern; T. Hengl; D. Groll, utilisée avec autorisation en vertu des modalités de la licence Creative Commons : CC-BY-SA-3.0.



une force constituée est destinée à compliquer la planification de l'adversaire et à l'empêcher de prendre l'initiative ailleurs. La menace posée par une force constituée peut être parfois suffisante pour empêcher des forces d'opposition supérieures d'établir un niveau souhaité de contrôle de l'espace maritime en les forçant à détourner des ressources vers d'autres tâches, comme le blocus ou l'endiguement de la force de l'adversaire, ou la protection d'une zone ou d'unités de valeur. On peut également l'utiliser pour contraindre un adversaire à adopter un passage désavantageux ou à modifier ses plans opérationnels. Il n'est pas nécessaire qu'une force constituée reste au port; elle peut se déployer à l'avant, même si elle ne se trouve pas à portée des forces ennemies.

Une force constituée ne doit pas nécessairement être plus grande que l'adversaire qu'elle affronte. Pour réussir, il lui suffit d'avoir la capacité de constituer une menace crédible ou d'agir comme une contrainte dans la planification opérationnelle de l'adversaire. De plus, une force constituée peut bénéficier de l'avantage conféré par les progrès technologiques. Par exemple, les sous-marins et les systèmes armés sans équipage (de surface, sous-marins et aériens) peuvent servir de version contemporaine d'une force constituée.

LA COUVERTURE

Le concept de couverture est une autre forme spécialisée d'interdiction de l'espace maritime. La couverture est une fonction importante pour les éléments d'une force navale; elle consiste à fournir soutien et protection, au besoin, aux unités vulnérables ou aux éléments détachés de la force principale qui participent à leurs propres opérations. Les exemples de couverture comprennent l'escorte fournie aux convois, les patrouilles de guerre anti-sous-marine et la défense aérienne des unités de lutte contre les mines qui opèrent indépendamment⁸³.



LA GUERRE DE MANŒUVRE ET LA MANŒUVRE MARITIME

La guerre de manœuvre est essentielle à l'emploi de la puissance navale en temps de guerre. Elle cherche à tirer parti de la manœuvrabilité inhérente d'une flotte en mer pour faire subir la défaite à une force ennemie en brisant sa cohésion morale et physique, c'est-à-dire sa capacité de se battre comme un ensemble efficace et coordonné. La bataille de Trafalgar (1805) en est un parfait exemple. Lord Nelson a déployé sa flotte pour briser la ligne de bataille franco-espagnole et réduire ainsi l'engagement à une série de rencontres fragmentaires dans lesquelles les Britanniques, plus agressifs et mieux entraînés,

83 Pendant l'Op APOLLO (d'octobre 2001 à octobre 2003), le groupe opérationnel naval canadien a été affecté à la défense d'un groupe d'intervention amphibie des États-Unis dont l'unité du corps expéditionnaire des marines embarquée était sur le point de se déployer en Afghanistan.



ont eu l'avantage. Pour ce qui est de la planification stratégique et opérationnelle, la guerre de manœuvre repose sur la capacité de se déplacer de façon décisive pour frapper au moment et à l'endroit de son choix. On peut comparer cette approche à une méthode purement basée sur l'attrition qui cherche à combattre principalement dans l'intention de dégrader ou de détruire les forces ennemies.

De nos jours, reposant sur les attentes découlant de sept décennies exemptes des horreurs des combats mondiaux à grande échelle et guidée par une technologie en constante évolution, comme les munitions à guidage de précision à longue distance et les systèmes sans équipage, la guerre n'est presque jamais une simple question d'attrition. Au contraire, dans la guerre de

manœuvre moderne, la planification est axée sur la pénétration dans le cycle décisionnel de l'ennemi (sur le plan stratégique et opérationnel), et les forces sont rapidement manœuvrées et concentrées pour frapper le centre de gravité⁸⁴ de l'ennemi, afin d'obtenir une victoire rapide en essuyant des pertes minimales tout en évitant de longues et coûteuses batailles d'attrition.

Dans le contexte maritime, on appelle manœuvre maritime la capacité de manœuvrer rapidement en tirant parti des attributs des forces navales. La mobilité, l'accès, la portée, l'autonomie et la polyvalence des forces navales leur permettent de prendre l'initiative et de s'attaquer aux vulnérabilités d'un adversaire. Les forces navales qui possèdent une liberté d'action suffisante sont en mesure de manœuvrer vers les endroits qui peuvent permettre d'obtenir le plus grand avantage possible sur l'adversaire. En prenant, en conservant et en exploitant l'initiative, les forces navales peuvent choisir les conditions et le lieu de l'affrontement de manière à exploiter les faiblesses dans la volonté ou la capacité de l'adversaire à résister.

Contrairement à l'environnement terrestre qui a des contraintes géographiques fixes, la mer est un environnement dans lequel les forces navales jouissent d'une large capacité de manœuvre. De plus, la mer (de la surface au fond de l'océan) est un espace tridimensionnel, largement opaque pour la plupart des capteurs, à partir duquel les éléments de force navale comme les sous-marins et les forces spéciales peuvent manœuvrer et frapper. Enfin, les UAS et les hélicoptères maritimes organiques embarqués étendent la capacité des forces navales d'utiliser l'espace aérien au-dessus de la mer et sur les terres adjacentes, ce qui améliore considérablement les capacités défensives et offensives à distance.

La guerre de manœuvre ne signifie pas que les manœuvres évitent complètement l'attrition de la force d'attaque. Une fois la bataille engagée au niveau tactique, elle aura presque certainement un élément d'attrition dans les deux camps. Il est rare de mener une guerre de manœuvre réussie qui mène à la victoire sans que la force d'attaque subisse des dommages, ce qui entraîne une attrition quelconque. Néanmoins, au niveau tactique, la création des conditions qui permettent une attrition dévastatrice de l'ennemi est davantage une question de manœuvre qu'elle ne l'était dans le passé. En effet, les innovations techniques dans les domaines de la surveillance et de l'armement de précision ont augmenté les distances sur lesquelles les batailles se

⁸⁴ La fiche 324 de la BTB donne la définition suivante du centre de gravité : « Caractéristiques, capacités ou situation géographique dont un pays, une alliance, une force militaire ou toute autre entité tire sa liberté d'action, sa puissance ou sa volonté de combattre. »

déroulent, ce qui élargit considérablement la marge de manœuvre. La guerre navale en mer a pour objectif d'utiliser la manœuvre maritime pour établir le contrôle de l'espace maritime. Lorsque les circonstances ou les capacités ne permettent pas d'atteindre cet objectif, une force navale peut également perturber ou paralyser la manœuvre de l'adversaire en effectuant des opérations d'interdiction de l'espace maritime. Dans le cas où les forces d'opposition engagent le combat et le poursuivent jusqu'à une conclusion définitive, la victoire revient normalement au camp qui, grâce à l'utilisation efficace des capacités de RSR pour développer une connaissance supérieure de l'espace de combat, peut effectuer les premières attaques précises.

LA DISSUASION

La dissuasion vise à décourager un adversaire de faire quelque chose en le poussant à croire que les coûts probables de ses actions l'emporteront sur les avantages. Elle est fondée sur la menace que constitue la force plutôt que sur son emploi réel. Les forces navales, ainsi que les forces terrestres et aériennes, fournissent des capacités qui sous-tendent une force de dissuasion nationale. Cette dissuasion peut être utilisée à la fois au niveau national/stratégique et au niveau opérationnel. Au niveau national/stratégique, l'existence de forces armées modernes et capables introduit nécessairement une certaine incertitude dans les calculs stratégiques d'un adversaire présumé. Sur le plan opérationnel, les forces navales sont également particulièrement bien adaptées à la dissuasion classique en exploitant leurs attributs uniques, comme la portée et l'accès. Une force navale peut dissuader un agresseur en se déployant dans une région au début d'un conflit, avec un risque politique relativement faible et, si nécessaire, avec des effectifs considérables.

L'ENDIGUEMENT

L'endiguement est la restriction géographique de la liberté d'action des forces ennemies. Il utilise la force militaire pour entraver certaines activités et ainsi empêcher l'accès, la sortie ou l'expansion. En menaçant les vulnérabilités de l'adversaire depuis la mer, il est possible d'endiguer ou contenir ses forces militaires et de forcer le détournement de ses forces maritimes vers des rôles défensifs, empêchant ainsi leur utilisation pour l'offensive. L'activité principale associée à l'endiguement est le blocus naval. Le blocus est un effort visant à couper par la force, en partie ou totalement, les fournitures, le matériel de guerre ou les communications à partir d'une zone donnée. L'opération de la US Navy contre Cuba pendant la crise des missiles cubains est peut-être l'exemple de blocus le plus connu. L'opération SHARP GUARD (1993-1996) menée par l'OTAN, qui a imposé un embargo sur les armes à l'ex-Yougoslavie, en est un exemple plus récent. La pose de mines marines aux abords d'un port spécifique (par exemple, la pose de mines par les États-Unis dans le port de Haiphong en 1962) pour empêcher l'accès aux équipes de réparation et réapprovisionnement est également un exemple d'endiguement. Bien que la MRC ne mène pas de telles opérations de minage, elle peut néanmoins faire face à un adversaire qui l'a fait.

LA COERCITION

La coercition consiste à provoquer une action qui ne se produirait pas autrement, soit en forçant l'adversaire à s'écarter d'un mode d'action, soit en l'obligeant à en adopter un autre. La coercition n'est efficace que si la combinaison de menaces et/ou d'incitatifs est crédible et communiquée sans équivoque. Les forces navales peuvent exercer une coercition en utilisant des quantités discrètes de force réelle contre des cibles ennemies clés, pour prévenir ou entraver l'intensification de l'emploi de la force par un agresseur potentiel, tout en maintenant un certain contrôle sur l'escalade d'une crise. L'annonce publique du déploiement de sous-marins

pour tenter d'empêcher la flotte de surface d'un adversaire de prendre la mer est un exemple de coercition. La forme de coercition maritime la plus courante est peut-être l'embargo sur des produits commerciaux spécifiques afin d'obliger un État à suivre une ligne de conduite spécifique. Dans un tel cas, les forces navales peuvent être employées pour monter à bord et inspecter les navires marchands afin de s'assurer qu'ils ne font pas passer clandestinement une cargaison de contrebande.



LA PROJECTION DE FORCE À TERRE

La projection de force à terre sous-entend l'utilisation de la puissance navale pour façonner l'espace de combat, perturber l'ennemi, soutenir les forces amies à terre et récupérer finalement le personnel et l'équipement.

Les intérêts stratégiques⁸⁵ maritimes canadiens et alliés sont le plus souvent concentrés à la périphérie des masses continentales, là où se concentrent la population, les ressources, la production industrielle, le contrôle politique et le commerce⁸⁶. La capacité d'opérer dans ces zones littorales est d'une importance cruciale, soit comme effort principal, soit comme zone de rassemblement pour déployer et maintenir en puissance les forces

terrestres. Même si la zone d'opérations est plus restreinte qu'en haute mer, il ne faut pas sous-estimer les difficultés de la projection de puissance à terre⁸⁷. Certains types de navires ne peuvent pas facilement opérer dans les eaux littorales et, dans la plupart des cas, le littoral n'est pas un environnement permissif. Il présente aux forces navales un environnement menaçant intense et densément peuplé d'adversaires classiques, de navires civils et potentiellement d'acteurs non étatiques. De plus, le littoral présente l'un des environnements de capteurs les plus difficiles et il peut imposer des contraintes aux capteurs RSR dans tous les domaines de la guerre.

Pour influencer les événements à terre, on peut exploiter la manœuvre maritime en exerçant une menace ou en projetant une force depuis la mer, notamment par le débarquement de forces spéciales, le déploiement de forces terrestres et aériennes transportées par mer, ou le bombardement avec des armes guidées ou non guidées à partir de navires de guerre et d'aéronefs utilisant une combinaison d'aéronefs embarqués, d'armes d'attaque au sol et de forces spéciales. La projection de la force à terre comprend également l'application

85 Les intérêts nationaux sont les objectifs politiques, économiques et militaires directement liés à la prospérité et à la sécurité du peuple canadien. Les intérêts stratégiques sont un sous-ensemble des intérêts nationaux pour lesquels, en cas de menace, le recours à une force armée pour les protéger ou les faire progresser est pris en compte dans la politique en vigueur ou pourrait être raisonnablement attendu. Les intérêts stratégiques maritimes sont ceux qui existent dans le domaine maritime. Pour une description plus détaillée des intérêts nationaux et stratégiques, voir : Commandant de la Marine royale canadienne, Lexique de la MRC (ébauche), p. 22-23.

86 Selon les Nations Unies, [traduction] « la moitié de la population mondiale vit à moins de 60 km de la mer, et les trois quarts des grandes villes sont situées sur la côte ». Voir Programme des Nations Unies pour l'environnement, Cities and Coastal Areas (en ligne), (consulté le 26 novembre 2015), www.unep.org/urban_environment/issues/coastal_zones.asp.

87 [Traduction] « C'est dans ces régions que les effets des changements massifs le long de tous les axes humains – sociaux, démographiques, culturels, technologiques et climatologiques – se concentrent de plus en plus. » Vice-amiral Dean McFadden, « The Navy and Canada's National Interests in this Maritime Century », Canadian Naval Review, vol. 6, no 1 (printemps 2010), p. 6.

dynamique d'efforts persistants de renseignement, surveillance et reconnaissance, ainsi que des cyberopérations, des opérations dans l'espace et des opérations d'information menées contre des objectifs terrestres. La projection de la force navale à terre contribue de nombreuses façons à une opération interarmées.

LE FAÇONNEMENT DE L'ESPACE DE BATAILLE

Le façonnement de l'espace de combat à terre signifie l'utilisation des capacités navales avant le début du combat, afin d'obtenir un théâtre d'opérations avantageux pour la force interarmées. En exploitant leur accès, leur mobilité, leur portée soutenue, leur autonomie et leur polyvalence, en préparation d'opérations interarmées ultérieures, les forces navales peuvent être employées pour recueillir des renseignements et/ou organiser des opérations d'évacuation de non-combattants (OENC), pour sortir les civils d'une zone de combat potentielle. Si l'évacuation par voie maritime doit être utilisée, la méthode privilégiée pour évacuer les civils est d'employer des navires commerciaux capables d'embarquer un grand nombre de personnes. Les forces navales sont utilisées à la fois comme escorte vers le navire commercial et comme moyen d'assurer la sécurité pendant l'embarquement⁸⁸. Si possible, les navires commerciaux entrent dans un port maritime et embarquent directement les personnes évacuées à bord. Cependant, le climat politique ou la situation sur le terrain ne le permettent pas toujours. Tout comme pendant les crises humanitaires, la souplesse d'un navire de guerre équipé de ses embarcations et hélicoptères lui permet d'apporter une aide considérable aux évacuations dans des circonstances diverses, qu'il s'agisse d'émeutes civiles, de catastrophes environnementales ou de conflits armés en cours. En outre, les navires de combat de surface ont les communications et les capteurs nécessaires pour coordonner l'évacuation et peuvent offrir une certaine protection si l'opération devait passer d'un environnement permissif à un environnement non permissif. Les évacuations servent l'intérêt national en protégeant les citoyens canadiens, mais elles peuvent aussi promouvoir les intérêts diplomatiques du Canada en assurant la sécurité des citoyens d'autres pays. Enfin, la MRC, en exploitant sa flexibilité et son adaptabilité, peut également être utilisée pour façonner l'espace de combat en y insérant des forces spéciales ou en menant d'autres opérations secrètes.



LA PERTURBATION

Les forces navales peuvent utiliser les effets mer-terre pour perturber les plans et les mouvements de l'adversaire, ce qui fait pencher l'équilibre de l'initiative en faveur des forces amies en obligeant l'adversaire à adopter une posture défensive. Cela permet à la force amie de mettre l'accent sur les opérations offensives, ce qui perturbe davantage l'activité ennemie. En exploitant leur manœuvrabilité inhérente, on peut utiliser les forces navales pour lancer une feinte visant à détourner l'attention de l'ennemi de l'emplacement de l'effort principal allié réel. Par exemple, au cours des premières étapes de la campagne terrestre menée par les États-Unis pendant la première guerre du Golfe (1991), l'US Navy a bombardé la côte koweïtienne pour induire

⁸⁸ Les équipes de sécurité navale de la MRC, composées principalement de réservistes de la Marine dotés d'un commandement et d'une équipe de la Force régulière conçus pour soutenir des missions spécifiques grâce à des capacités comme la section de sécurité ou de « protection de la force », la section des embarcations tactiques, l'équipe mobile de réparation et le soutien du renseignement, sont particulièrement bien adaptées à une telle tâche.

en erreur les forces irakiennes tandis que l'offensive principale était lancée bien à l'intérieur du pays. Un autre exemple de perturbation est l'insertion de forces spéciales pour mener des raids, comme cela s'est produit pendant la campagne menée par l'OTAN en Libye (2011).

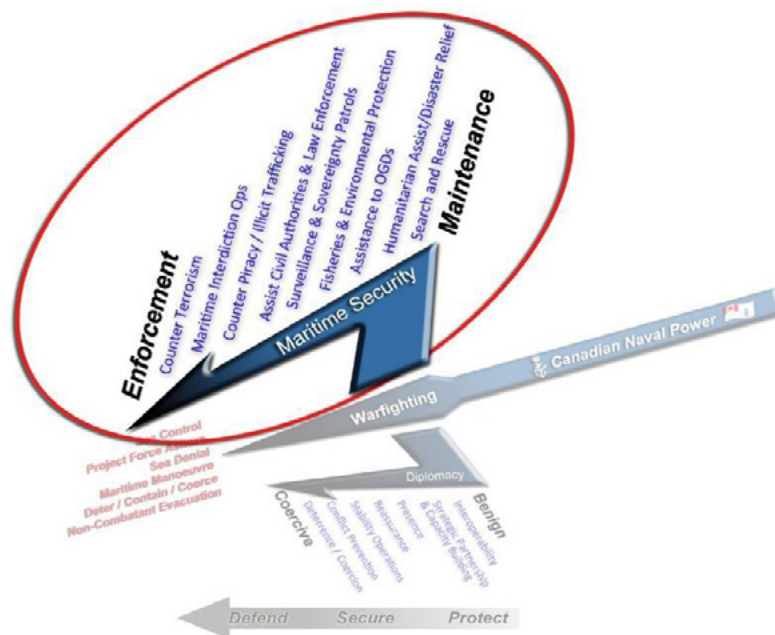
LE SOUTIEN

Pendant la phase de combat principale d'une opération, l'ensemble des capacités d'une force navale, en particulier sa capacité à assurer un commandement et contrôle sécuritaire et à mener des attaques de précision, peuvent soutenir les forces amies sur terre ou dans les airs. Alors que les manœuvres terrestres cherchent à obtenir une position avantageuse par rapport à l'ennemi, la puissance navale peut fournir une manœuvre *depuis la mer* pour permettre d'obtenir une position avantageuse pour la projection de force à terre. Ce faisant, les forces navales peuvent tirer parti de leur vitesse de manœuvre qui est souvent supérieure à celle des forces terrestres; à 25 nœuds, une force navale peut parcourir 600 milles marins, soit 1 100 km, en 24 heures. Dotés de capteurs, de systèmes et de communications avancés, les navires de guerre modernes possèdent également des systèmes perfectionnés de gestion de l'espace de combat et de mise en réseau des forces. Ces systèmes permettent aux navires de guerre de mieux développer et diffuser la connaissance de la situation, et ainsi soutenir les batailles terrestres, aériennes et sol-air en assurant un commandement, un contrôle et un RSR intégré. Enfin, le soutien aux forces à terre peut prendre différentes formes, comme des installations médicales à bord de navires de soutien interarmées spécialisés, la conservation d'une force de réserve en toute sécurité et flexibilité, un usage comme plateforme de commandement ou un soutien logistique vital.

LA RÉCUPÉRATION

Les forces navales sont capables d'extraire du théâtre un grand nombre de personnes et de grands volumes d'équipement. Cependant, cette capacité repose sur la possession des bons types de navires qui peuvent fournir une capacité de transport maritime spécialisée. Une fois que la MRC aura mis le navire de soutien interarmées (NSI) en service, elle disposera d'une capacité limitée à cet égard. Cependant, comme dans le cas des OENC, les navires de la MRC peuvent assurer la sécurité et l'escorte des navires commerciaux sous contrat employés pour récupérer le personnel et l'équipement des FAC dans le théâtre d'opérations et les ramener au Canada.

CHAPITRE 5 : LE DEUXIÈME RÔLE DE LA MRC : LA SÉCURITÉ MARITIME



On peut définir la sécurité maritime comme [traduction] « l'absence de risque d'incursions graves contre la souveraineté d'un pays lancées depuis le domaine maritime, et de risque d'attaque réussie contre les intérêts maritimes d'un pays⁸⁹ ». Au sens large, le concept comprend également un patrimoine maritime mondial exempt de perturbations, de criminalité, de terrorisme et d'abus ou de dommages délibérés ou accidentels.

LE PATRIMOINE OCÉANIQUE DU CANADA

Le Canada borde trois océans distincts : Atlantique, Pacifique et Arctique. La responsabilité la plus fondamentale de la MRC dans le domaine de la sécurité maritime est de protéger le pays, y compris ses eaux territoriales, contre un large éventail de menaces à la sécurité qui pourraient viser un accès non autorisé au territoire canadien ou l'infliction de dommages au Canada, directement depuis la mer ou par l'intermédiaire de ses ports et infrastructures maritimes. Pour comprendre ces défis importants, il faut prendre la mesure du patrimoine océanique du Canada, l'un des environnements opérationnels les plus difficiles au monde :

- Le littoral du Canada s'étend sur 202 080 km.
- Au total, le patrimoine océanique du Canada couvre une superficie d'environ 7,1 millions de kilomètres carrés. Cela représente une superficie équivalente à environ 70 % de la masse continentale du Canada⁹⁰.
- Les eaux territoriales du Canada, aussi appelées « mer territoriale », sont une zone de la mer qui s'étend jusqu'à une limite extérieure de 12 milles marins vers l'océan, mesurée à partir du rivage. Le Canada exerce

⁸⁹ D. Hodges, « What is International Maritime Security? », Strategic Outlook, Washington, D.C., Center for International Maritime Security, 8 septembre 2012 (consulté le 31 mai 2016), <http://cimsec.org/what-is-international-maritime-security>.

⁹⁰ Pêches et Océans Canada, Établir les zones maritimes du Canada (consulté le 1er août 2017), https://publications.gc.ca/collections/collection_2012/mpo-dfo/Fs23-571-2011-fra.pdf.

la souveraineté sur l'espace aérien, les eaux, le fond marin et le sous-sol de cette zone⁹¹.

- La rigueur des conditions météorologiques est une caractéristique déterminante des eaux des latitudes septentrionales. Les conditions extrêmes de température, de vent et de glace compliquent et mettent en danger tous les aspects de la vie à bord et des opérations navales. Dans les eaux arctiques, la survie des personnes exposées aux éléments et ayant besoin d'être secourues se mesure souvent en minutes.
- L'Arctique se caractérise également par des conditions climatiques extrêmes et une grande distance par rapport au sud peuplé. Il convient de noter que les entrées du passage du Nord-Ouest sont respectivement plus éloignées des ports d'attache des flottes de la côte est et de la côte ouest de la MRC, soit Halifax et Victoria, que le sont Londres et Tokyo.
- À l'exception de Churchill, au Manitoba (qui est très éloignée de la plupart des corridors maritimes), il n'existe aucun grand port dans l'Arctique à partir duquel appuyer les opérations.
- L'archipel arctique canadien demeure inaccessible par la mer à longueur d'année, sauf pendant une courte saison à la fin de l'été et au début de l'automne. Même alors, la glace de mer à l'intérieur de l'archipel n'est que partiellement navigable pour des navires spécialement conçus pour y opérer, ou pour des navires soutenus par des brise-glaces et des remorqueurs.
- Le courant du Labrador projette les icebergs de l'archipel arctique canadien et du Groenland vers le sud jusqu'aux Grands Bancs de Terre-Neuve.
- Le changement climatique augmente le nombre de jours sans glace, mais les dangers pour le transport maritime persistent en raison de la mauvaise cartographie et des plaques de banquise. La hausse de l'activité imposera des exigences accrues à la MRC, du point de vue tant de la SAR que de la souveraineté.



91 Pour une description plus détaillée de ce terme et d'autres aspects du domaine maritime, voir : Commandant de la Marine royale canadienne, Lexique de la MRC (ébauche), p. 65.

LES DIFFICULTÉS LIÉES À LA SÉCURITÉ MARITIME

De nos jours, les pays sont confrontés à un éventail croissant de difficultés dans le domaine maritime. D'une part, les acteurs non étatiques comme les trafiquants, les pirates et les terroristes exploitent le vaste patrimoine maritime mondial avec ses nombreux points d'accès pour y mener des activités illicites et/ou dangereuses. D'autre part, les politiques de certains pays laissent présager de graves conséquences géopolitiques et économiques en remettant en question les droits traditionnels à la liberté de navigation, notamment le long de certaines des routes commerciales les plus importantes du monde. Bien que les menaces pour l'ordre en mer existent depuis les premiers marins, leur portée et leur ampleur actuelles sont nouvelles. Ayant vu le jour au cours des dernières décennies, elles remettent en question la capacité des États-nations à réglementer les activités maritimes nationales et internationales et peuvent aller de conflits relativement bénins à des conflits antagonistes et potentiellement violents.

Les menaces pour la sécurité maritime sont également le produit d'une capacité de gouvernance insuffisante ou inadéquate dans certains pays. Une grande partie des océans du monde reste sûre pour le commerce légitime, et de nombreux États côtiers sont en mesure de réglementer leurs eaux avec efficacité. Cependant, certains États n'ont pas la capacité d'exercer un pouvoir légal dans leur patrimoine océanique et, au cours des prochaines décennies, il est probable qu'un nombre croissant d'entre eux ne seront pas en mesure de protéger leurs approches océaniques contre les menaces qui existent actuellement ou qui voient le jour. Deux conséquences importantes en découlent :

- la prospérité, la stabilité et la capacité de gouvernance des États côtiers touchés pourraient être affaiblies, ce qui pourrait avoir un effet en cascade sur les régions intérieures et d'autres enjeux, comme la migration humaine qui pourrait croître considérablement;
- les littoraux et les espaces océaniques adjacents pourraient être mis en danger par une gamme de criminels, de terroristes, d'acteurs non étatiques et de forces irrégulières qui utiliseraient les océans comme tremplin pour leurs opérations et comme voie express pour soutenir les flux d'information, d'argent, d'armes et de personnel qui les maintiennent en puissance.



En ce qui concerne la MRC, l'importance de son rôle dans le domaine de la sécurité maritime a considérablement augmenté au cours des quatre dernières décennies et cette tendance se poursuivra. Grâce à la *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer* (UNCLOS), le Canada possède un des plus vastes et riches patrimoines océaniques au monde⁹². Un des volets de la sécurité et de la protection de ce patrimoine océanique est le rôle que joue la MRC dans le domaine de sécurité maritime.

LES OPÉRATIONS DE SÉCURITÉ MARITIME

Le rôle de la MRC dans le domaine de la sécurité maritime englobe les opérations au pays et à l'étranger pour défendre le Canada et l'ordre maritime mondial contre les menaces et les difficultés. Ce rôle est essentiel à la sécurité et à la prospérité du Canada. Ces opérations couvrent le plus large éventail de missions navales, allant de la recherche et sauvetage (dans le cadre de la sûreté et de la sécurité en mer) à l'aide fournie aux autres ministères et organismes gouvernementaux pour mener des opérations d'interdiction maritime et de contre-terrorisme. Les opérations de sécurité maritime font partie d'un continuum qui englobe une vaste gamme d'activités pouvant être regroupées en trois catégories. En raison de l'environnement dynamique et fluide dans lequel se déroulent les opérations militaires, il existe un chevauchement important entre ces catégories. Les voici, dans l'ordre croissant du degré de force normalement appliqué :

1. Opérations d'assistance – généralement sans recours à la force armée, consistant à prêter assistance et à contribuer à la sécurité en mer;
2. Soutien aux autres ministères et organismes gouvernementaux (AMOG) – soutien fourni par la MRC à d'autres ministères qui mènent des opérations conformément à leurs propres mandats légaux nationaux, y compris l'utilisation possible de la force armée;
3. Opérations de sécurité navale – opérations de sécurité en mer dont le caractère et la conduite sont résolument navals, qui ne mettent pas en jeu les mandats légaux des AMOG, sont entreprises dans l'intérêt national et dans lesquelles la menace ou l'utilisation de la force armée, bien que n'étant pas inévitables, sont présumées probables.

Encore une fois, il est important de comprendre que ces catégories ne sont pas exclusives et qu'elles peuvent quelque peu se chevaucher, comme c'est le cas entre les opérations de sécurité navale de haut niveau et les opérations de combat de la MRC de bas niveau.

LES OPÉRATIONS D'ASSISTANCE

La sécurité des navires et des personnes en mer est un attribut important d'un patrimoine océanique réglementé et de l'ordre en mer. De ce fait, l'assistance aux personnes en détresse n'est pas seulement une obligation en vertu de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) et de l'UNCLOS, mais sert également à renforcer le lien commun formé entre les marins de toutes les nations maritimes⁹³. Ces liens contribuent à renforcer la confiance et le respect mutuel, ce qui conduit à une stabilité

⁹² La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS), également appelée Convention sur le droit de la mer ou traité du droit de la mer, est l'accord international issu de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS III), qui a eu lieu entre 1973 et 1982.

⁹³ La partie VII, section 1, article 98(1) de l'UNCLOS stipule que tout signataire de la convention doit exiger du capitaine d'un navire battant son pavillon qu'il prête assistance à quiconque est trouvé en péril en mer et qu'il se porte au secours des per-



accrue et à une meilleure sécurité. Ainsi, la conduite des opérations de recherche et sauvetage (SAR) par la MRC n'est pas seulement une activité humanitaire, mais aussi une activité de sécurité maritime.

La recherche et sauvetage en mer ou depuis la mer peut comprendre l'utilisation d'aéronefs, de navires de surface, de sous-marins, et d'équipes et d'équipement de sauvetage spécialisés pour aider les personnes en détresse sur terre ou en mer. Il s'agit d'une responsabilité nationale importante pour la MRC dans le cadre d'une capacité complète des FAC, ainsi que d'une obligation internationale de longue date.

L'aide humanitaire et les secours aux sinistrés (AHSS) est une contribution importante au maintien de la sécurité maritime mondiale. Un pays côtier (en particulier un pays en développement, appauvri ou mal gouverné) qui connaît des troubles à la suite de catastrophes naturelles ou causées par l'humain peut se dégrader au point de menacer la sécurité maritime régionale et mondiale. Le fait de prêter assistance aux personnes dans

le besoin est aussi une valeur canadienne fondamentale. Le concept de l'AHSS comprend les activités entreprises par les forces militaires, en coopération avec les autorités civiles, pour fournir une aide à la suite de catastrophes naturelles ou causées par l'humain, comme les ouragans, les inondations, les feux de forêt, les déversements chimiques ou les accidents nucléaires.

Les marines peuvent apporter des contributions uniques et à valeur ajoutée aux opérations d'AHSS, qu'elles soient menées par les forces armées, d'autres ministères ou des organisations non gouvernementales et internationales. Les capacités logistiques et humaines des navires de guerre de la MRC peuvent faciliter le rétablissement rapide des services élémentaires nécessaires pour soutenir les opérations de secours des deuxième et troisième vagues.

LE SOUTIEN AUX AUTRES MINISTÈRES ET ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX

Au Canada, aucun ministère fédéral n'est seul responsable des questions de sécurité maritime. Le gouvernement du Canada adopte une approche intégrée et multiministérielle qui met à profit divers mandats, capacités et compétences pour répondre aux priorités dans le domaine de la sécurité maritime. Transports Canada est responsable de la sûreté maritime, de la coordination des politiques de sécurité et de la réglementation. Sécurité publique Canada est responsable de l'application de la loi et du maintien de l'ordre. En tant que principal partenaire dans la réponse aux exigences de sécurité maritime du Canada, la MRC collabore avec les autres ministères (AMOG) au sein de divers groupes de travail interministériels dans le cadre de l'effort pangouvernemental.

sonnes en détresse. Le chapitre V (Règles) de la SOLAS, à l'article 33, énonce ainsi l'obligation pour les capitaines de navire de prêter assistance : « ... Le capitaine d'un navire en mer qui est en mesure de prêter assistance, et qui reçoit, de quelque source que ce soit, une information indiquant que des personnes se trouvent en détresse en mer, est tenu de se porter à toute vitesse à leur secours en les informant ou en informant le service de recherche et de sauvetage de ce fait, si possible ».

La légitimité du soutien de la MRC aux AMOG découle du mandat légal du ministère ou de l'organisme qui reçoit le soutien. La Marine offre des capacités uniques (jusqu'à la menace de l'utilisation de la force ou le recours à la force) pour appuyer ces ministères fédéraux dans l'exercice de leurs mandats. Bien que ces capacités soient fréquemment utilisées dans les eaux territoriales du Canada, elles peuvent également l'être dans les eaux nord-américaines ou même à l'étranger. En voici quelques exemples :

- l'aide apportée au ministère des Pêches et des Océans (MPO) pour réglementer et protéger les pêches canadiennes. On appelle ces opérations patrouilles des pêches;
- l'aide apportée au MPO, à Environnement Canada, à Transports Canada et à la Gendarmerie royale du Canada (GRC) dans la prévention, la surveillance et la collecte éventuelle de données probantes contre les navires qui polluent les eaux canadiennes ou qui causent par ailleurs des dommages illicites au milieu maritime;
- l'aide apportée à la GRC et à l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) pour lutter contre le crime organisé transnational, comme le trafic de stupéfiants, le trafic d'armes ou la traite des personnes illicites;
- l'aide apportée à Citoyenneté et Immigration Canada, à la GRC et à l'ASFC pour lutter contre la migration illégale;
- l'aide apportée à divers AMOG dans la surveillance et la protection des industries extracôtières, la surveillance de l'environnement naturel et des activités qui s'y déroulent ainsi que la protection de la qualité du milieu maritime du Canada et des intérêts économiques qui en dépendent;
- l'aide apportée à divers AMOG dans le cadre d'une approche pangouvernementale pour assurer la sécurité à l'occasion des grands événements internationaux au Canada, comme les Jeux olympiques ou les réunions du G7 ou du G20;
- l'aide apportée au pouvoir civil en vertu de la Loi sur la défense nationale. Le procureur général d'une province peut demander que les FAC soient appelées au service du pouvoir civil qui en a besoin lorsqu'une émeute ou un trouble de la paix dont la répression, la prévention ou la gestion dépassent les pouvoirs des autorités civiles se produisent ou, de l'avis du procureur général, sont susceptibles de se produire⁹⁴.



LES OPÉRATIONS DE SÉCURITÉ NAVALE

Les opérations de sécurité navale de la MRC sont généralement de nature militaire, menées par la MRC seule ou avec des alliés ou des partenaires, mais pas à l'appui d'autres ministères canadiens. Elles comportent également une plus grande probabilité de recours à la force et/ou un niveau supérieur de force requis. Par conséquent, ce type d'opération ressemble aux opérations qui se trouvent au bas de l'échelle du rôle de combat de la MRC. À la différence du rôle de combat, qui répond à une situation, à une crise ou à un conflit en particulier, les opérations de sécurité navale peuvent être menées de façon régulière et permanente.

94 Loi sur la défense nationale, partie VI – Plaintes concernant la police militaire, sections 274-278.

Les patrouilles de surveillance et de souveraineté sont des exemples d'opérations de sécurité navale permanentes, menées dans le cadre du rôle de sécurité maritime de la MRC, mais que l'on ne considère pas comme des opérations de combat, même de bas niveau. Les opérations de sécurité navale sont semblables aux opérations menées à l'appui des AMOG, en ce sens qu'elles peuvent se dérouler dans les eaux territoriales ou dans les eaux internationales. Il existe cependant une distinction fondamentale entre les deux catégories. Alors que le soutien aux AMOG tire sa légitimité de la législation nationale et des mandats des divers ministères, les opérations de sécurité navale sont entreprises à l'appui d'intérêts stratégiques, y compris le soutien canadien aux missions des Nations Unies ou de l'OTAN.

Les opérations de sécurité navale sont menées dans le cadre de trois grandes lignes d'effort qui se chevauchent : la connaissance du domaine maritime, la présence et le contrôle.

LA CONNAISSANCE DU DOMAINE MARITIME

Il est impossible de contrer les défis en mer ou de se défendre contre une menace sans d'abord être conscient de leur existence. On appelle connaissance du domaine maritime (CDM)⁹⁵ la compréhension et la connaissance de tout ce qui est associé au domaine maritime et qui pourrait avoir une incidence sur la sécurité nationale ou internationale, l'économie mondiale ou l'environnement. Elle comprend la connaissance effective des activités, de l'infrastructure, des personnes, des cargaisons, des navires ou des autres moyens de transport liés au domaine maritime à la surface d'une mer, d'un océan ou d'une autre voie navigable ou qui ont lieu sous sa surface ou y sont liés, adjacents ou limitrophes. La CDM revêt une importance fondamentale pour la souveraineté dans les eaux territoriales canadiennes et les droits juridiques du Canada, en vertu de l'UNCLOS, dans la ZEE du pays. Il est essentiel que la MRC comprenne bien la situation maritime pour comprendre *qui* opère au-dessus des eaux canadiennes, à la surface et en dessous et pour savoir *ce qu'ils font* et *pourquoi*. À l'échelle nationale, il est essentiel de connaître la situation maritime du Canada pour gérer les eaux canadiennes et protéger les intérêts nationaux. Une telle connaissance de la situation est nécessaire si le Canada veut agir contre les menaces le plus tôt possible et, idéalement, avant qu'elles ne pénètrent dans les approches océaniques du Canada.

La connaissance du domaine maritime est rendue possible par un certain nombre de capacités, notamment les capacités de renseignement, surveillance et reconnaissance. Il s'agit d'un effort intégré mené par de nombreuses plateformes différentes, dont des navires, des sous-marins, des UAS, des hélicoptères maritimes, des aéronefs de patrouille maritime et des systèmes spatiaux. Chaque plateforme fait partie d'un effort coordonné visant à dresser une image compréhensible des zones maritimes et des zones d'intérêt du Canada, tant



⁹⁵ La connaissance du domaine maritime consiste à avoir en main de l'information exacte et obtenue rapidement au sujet de tout ce qui se trouve sur ou sous la mer, l'océan ou toute autre voie navigable, qui y est lié ou adjacent ou qui borde les voies navigables. Cela comprend toutes les activités connexes, les infrastructures, les gens, la cargaison, les navires ou les autres moyens de transport. Pour la sécurité maritime, cela veut dire connaître tout ce qui, dans le domaine maritime, pourrait menacer la sécurité nationale du Canada. Voir Transports Canada, Connaissance du domaine maritime (consulté le 31 mai 2016), <https://tc.canada.ca/fr/transport-maritime/surete-maritime/centres-operations-surete-maritime>.

au pays qu'à l'étranger. Cette image contribue également à la connaissance mondiale dans tous les domaines (aérien, terrestre, maritime, spatial et cybernétique) grâce à l'échange d'informations avec les partenaires et les alliés.

La CDM, dans les eaux relevant de la compétence canadienne ainsi qu'à l'échelle mondiale, nécessite un effort coordonné entre les ministères et organismes du gouvernement fédéral, ainsi qu'avec les alliés et les partenaires de confiance, les autres ordres de gouvernement et les principaux intervenants. Son efficacité découle de sa capacité à recueillir, à fusionner et à analyser les données; à signaler toute anomalie ou préoccupation; à réunir les bonnes autorités décisionnelles; et à leur présenter en temps opportun des informations exploitables. La MRC est l'organisme conseil des Centres des opérations interarmées régionaux (COIR) du gouvernement fédéral et un membre des Centres des opérations de la sécurité maritime (COSM)⁹⁶. Ces installations disposent des flux technologiques nécessaires pour fusionner l'information du RSR spatial canadien avec les bases de données du renseignement opérationnel maritime et de la navigation commerciale pour fournir en temps opportun aux autorités nationales des informations pertinentes au quotidien. Il est important de noter que les COSM sont dotés non seulement de personnel militaire, mais aussi des représentants nécessaires des autres ministères et organismes gouvernementaux, notamment l'Agence des services frontaliers du Canada, le ministère des Pêches et des Océans et la Garde côtière canadienne, le ministère de la Défense nationale, la Gendarmerie royale du Canada et Transports Canada. Point plus important encore, les COSM sont les centres qui soutiennent et exercent la multitude de relations nécessaires à une intervention efficace en cas d'incident relevant de plusieurs compétences. Ce faisant, ils travaillent main dans la main avec les autorités fédérales, provinciales et municipales canadiennes, ainsi qu'avec les intervenants du secteur privé canadien, avec la Garde côtière des É.-U., la US Navy et l'Organisation maritime internationale (OMI)⁹⁷.

LES PATROUILLES DE PRÉSENCE ET DE SOUVERAINETÉ

Souvent, la simple présence de forces navales, en particulier au vu de leurs nombreuses capacités organiques, est suffisante pour déjouer les menaces à la sécurité maritime, de la même manière qu'une présence policière peut suffire pour lutter contre la criminalité, et pour dissuader les menaces. La souveraineté est le droit d'un État d'exercer un contrôle juridictionnel au sein de ses frontières reconnues; elle sous-entend la non-ingérence par les États extérieurs. La MRC, qu'elle soit déployée à l'étranger ou dans les eaux canadiennes, démontre clairement l'engagement du Canada envers la sécurité maritime et le maintien de l'ordre en mer. Sa capacité d'appliquer la force militaire constitue un puissant soutien à sa présence nationale. La forme de présence la plus importante et la plus répandue exercée par la MRC dans le cadre de la sécurité maritime nationale est la

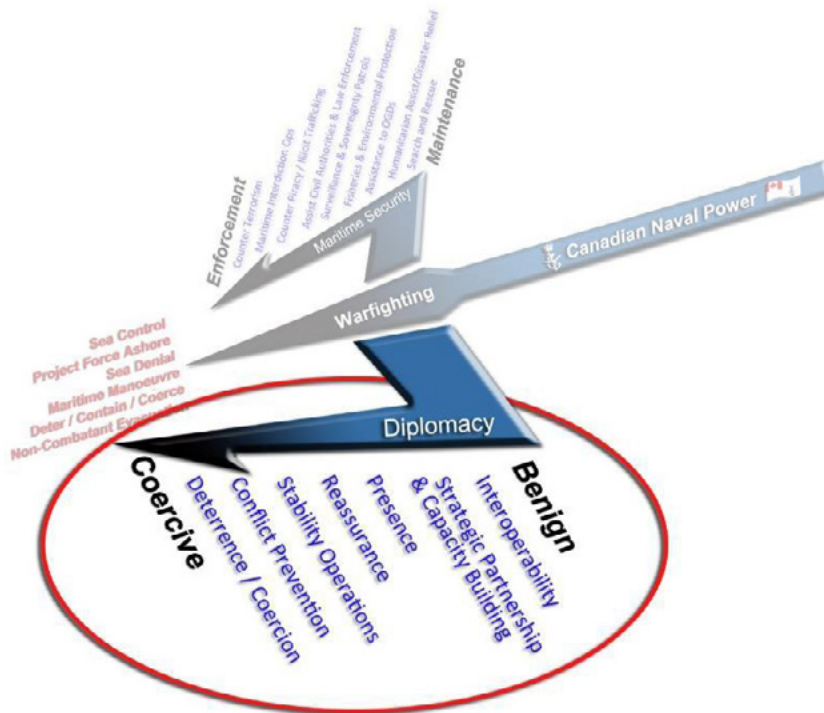
96 Les COSM de la côte est et de la côte ouest sont situés respectivement à Halifax et à Victoria, et le COSM des Grands Lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent est situé à Niagara. Les COSM sont composés de représentants des ministères et des organismes fédéraux responsables de la sûreté maritime, du soutien aux biens ou de l'expertise maritime, comprenant le ministère de la Défense nationale, la Gendarmerie royale du Canada, le ministère des Pêches et des Océans-la Garde côtière canadienne, l'Agence des services frontaliers du Canada et Transports Canada. Les COSM permettent aux ministères et aux organismes partenaires de travailler ensemble et d'échanger des renseignements de sécurité, des renseignements sur la surveillance et la reconnaissance (dans les limites du mandat légal des organismes et des ministères) grâce à la dotation et à la collaboration interinstitutionnelles, ce qui en retour permet aux COSM d'appuyer une intervention organisée relativement aux menaces maritimes potentielles et d'éviter le double emploi des efforts et des ressources. Voir le site web de Transports Canada, Centres des opérations de la sûreté maritime, Ottawa, 2013 (consulté le 31 mai 2016), <https://tc.canada.ca/fr/transport-maritime/surete-maritime/centres-operations-surete-maritime>.

97 L'Organisation maritime internationale (OMI), connue jusqu'en 1982 sous le nom d'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI), est un organisme spécialisé des Nations Unies chargé de réglementer la navigation.

patrouille de souveraineté. Dans la zone de compétence maritime du Canada, ces patrouilles sont effectuées afin de démontrer la souveraineté du Canada, de renforcer ses revendications dans les eaux contestées et de « montrer le drapeau ».

LE CONTRÔLE

Le contrôle est la capacité de la MRC, indépendamment des autres organismes et acteurs, d'exercer plus vigoureusement sa présence précisément là et quand elle est nécessaire, y compris le recours à la force latent ou réel pour contrôler les événements en mer et obliger les autres à respecter les intérêts canadiens ou alliés. Les opérations de contrôle mettent en œuvre la volonté nationale d'agir militairement pour prévenir les torts causés par les menaces imminentes. Elles comprennent tous les efforts visant à surveiller, à dissuader et, si nécessaire, à intercepter et à contrer avec succès les menaces posées par les terroristes, ainsi que les défis associés aux criminels et autres acteurs non étatiques. Le contrôle est très similaire au contrôle de l'espace maritime et peut être mené dans le cadre du combat (comme nous l'avons décrit dans un chapitre précédent). Cependant, ce type d'activité a lieu sans que des hostilités réelles débutent, et son envergure est le plus souvent bien plus petite que le type de contrôle de l'espace maritime associé au combat. Le contrôle comprend les opérations visant à assurer la sécurité matérielle des infrastructures maritimes, notamment les ports et les navires, ainsi que d'autres infrastructures essentielles dans les zones de responsabilité maritime, comme les plateformes extracôtières, ou autour de celles-ci. Ces opérations peuvent être menées afin de créer un environnement qui prévient les activités terroristes ou criminelles et empêche les personnes ou les dispositifs potentiellement menaçants d'entrer dans un pays ou une partie quelconque de son système maritime.



CHAPITRE 6 : LE TROISIÈME RÔLE DE LA MRC : LA DIPLOMATIE

Le troisième rôle doctrinal, la diplomatie, est l'utilisation de la MRC pour soutenir la politique étrangère, mais sans recourir à une force létale. L'objectif est d'influencer les politiques et les actions des autres pays, y compris les alliés et les partenaires, ainsi que des adversaires potentiels. La MRC mène diverses missions dans ce rôle, allant de l'engagement auprès des alliés aux efforts coercitifs pour prévenir les conflits ou dissuader les adversaires. Comme toujours, il peut y avoir des chevauchements entre ces activités et celles de la sécurité maritime et du combat. C'est particulièrement le cas en ce qui concerne le côté coercitif du spectre diplomatique. Là, le succès des missions de diplomatie navale de la MRC repose sur la crédibilité de l'application de la puissance militaire ou de la menace de cette application par les forces navales, et notamment sur la capacité d'ajuster le niveau de force requis à une situation donnée. À l'autre extrémité du rôle diplomatique se trouvent les activités comme la contribution à l'interopérabilité avec les alliés et les partenaires internationaux, ainsi que les partenariats stratégiques et le renforcement des capacités.

L'ENGAGEMENT MONDIAL

La polyvalence et la mobilité des forces navales, ainsi que le statut et l'immunité d'un navire de guerre, en font des outils utiles pour la politique étrangère. Une telle influence exige néanmoins un investissement soutenu dans la présence mondiale, qui crée des relations fructueuses et développe la confiance. Mis en œuvre efficacement, les engagements dans le monde favorisent le développement et le maintien de relations stables entre les États engagés et encouragent la coopération et la conciliation dans la gestion de ces relations. Il s'agit d'un processus graduel et délibéré qui prend du temps, des efforts et de la persévérance. Grâce à ses engagements mondiaux, la MRC manifeste l'intention et la détermination nationales, allant des enquêtes de pavillon de bonne entente à la participation aux exercices militaires multilatéraux, en passant par l'offre d'un soutien à l'instruction aux forces armées d'autres pays.



L'INTEROPÉRABILITÉ

Une composante importante de l'engagement mondial consiste à collaborer périodiquement avec les alliés et les partenaires non seulement pour atteindre un certain niveau de familiarité et de confiance, mais aussi pour faciliter un degré d'interopérabilité qui permet une transition rapide vers des opérations interalliées en temps de crise. Cette interopérabilité englobe non seulement la compatibilité technique et celle de l'équipement, mais aussi des approches communes et complémentaires pour la mise sur pied, le développement et l'emploi des forces navales. Bien que l'interopérabilité navale repose sur la conduite d'exercices multinationaux, complexes et réalistes en mer, elle est encore renforcée par les échanges de personnel, d'information et de

renseignement, ainsi que par la collaboration à l'élaboration des tactiques futures, de la recherche maritime et de l'acquisition de capacités.

LES PARTENARIATS STRATÉGIQUES ET LE RENFORCEMENT DES CAPACITÉS

La MRC contribue à maintenir les liens du Canada avec ses alliés traditionnels et ses partenaires de confiance en partageant le fardeau de la protection du patrimoine maritime mondial et en contribuant collectivement à répondre aux crises qui ont une dimension maritime. Le renforcement des capacités se concentre sur l'aide au développement de l'expertise navale et maritime dans les autres États côtiers. L'aide à la mise en place d'une marine efficace peut renforcer la sécurité du pays partenaire et contribuer également à améliorer la stabilité régionale en encourageant la croissance économique grâce à l'exploitation des ressources océaniques locales et au développement du commerce maritime.



Le renforcement de la capacité de sécurité maritime des autres États côtiers et la défense de l'ordre en mer établissent et renforcent l'influence et le leadership du Canada à l'étranger.

Un partenariat et un renforcement des capacités efficaces créent les conditions de l'échange d'information, de la coordination, de la coopération et d'une action unifiée nécessaires à la résolution des problèmes de sécurité communs. Il s'agit d'un échange d'information horizontal entre les ministères, les services de renseignement et les organismes d'application de la loi ainsi que d'un échange d'information vertical entre les premiers intervenants, les organismes régionaux, les organismes fédéraux et les organisations internationales. Une telle collaboration est un élément essentiel du système de sécurité nationale et maritime, car la mise en commun des connaissances et de l'information fait partie intégrante de la prévention des conflits.

L'ENGAGEMENT OPÉRATIONNEL

Pour la MRC, l'engagement opérationnel est le principal outil de réalisation de l'engagement mondial. La participation du Canada au Groupe des cinq⁹⁸ en est un parfait exemple, car l'adhésion confère des avantages dans plusieurs domaines, notamment l'échange du renseignement ainsi que la mise en commun périodique de l'information et des expériences importantes sur le plan opérationnel. Le partage des ressources et du fardeau avec les quatre autres marines aux vues similaires est très apprécié, car il sert l'intérêt mutuel de tous et, au fil des décennies, a créé une communauté de confiance. Les exercices régionaux comme l'exercice UNITAS⁹⁹ et la série TRADEWIND¹⁰⁰ visent à accroître l'influence du Canada en Amérique du Sud et à offrir de nouvelles possibilités d'instruction. Ces efforts sont renforcés par le programme de relations externes de la Défense, qui prévoit des enquêtes de pavillon dans les pays où l'on sollicite une contribution accrue à l'appui

98 Le Groupe des cinq désigne l'Australie, le Canada, la Nouvelle-Zélande, le Royaume-Uni et les États-Unis.

99 UNITAS est un exercice maritime multinational mené pour renforcer la coopération dans le domaine de la sécurité et pour améliorer les opérations de la coalition. L'exercice UNITAS entraîne les forces de l'hémisphère occidental dans divers scénarios maritimes.

100 TRADEWINDS est un exercice multinational d'interdiction maritime, de sécurité au sol et interorganismes mené par le US Southern Command (USSOUTHCOM). Il met l'accent sur la lutte contre le crime organisé transnational et la pratique de l'aide humanitaire et du secours aux sinistrés (AHSS) pour promouvoir la coopération régionale dans le domaine de la sécurité.

des objectifs diplomatiques du gouvernement du Canada. En outre, il existe des engagements opérationnels permanents dans les Caraïbes pour participer aux efforts de la Force opérationnelle interarmées interagences du Sud (JIATF South) pour lutter contre le trafic illicite de stupéfiants. La MRC participe à ces efforts depuis près d'une décennie dans le cadre de l'opération CARIBBE.



LA DIPLOMATIE NAVALE

Alors que l'engagement mondial est principalement axé sur l'établissement des relations, le développement de communautés d'intérêt et le renforcement des capacités, la diplomatie navale peut se définir comme l'utilisation de la puissance navale pour promouvoir les intérêts nationaux ou atteindre des objectifs précis de politique étrangère. De telles activités visent à directement influencer les politiques spécifiques d'autres pays et à les inciter à agir.

La diplomatie navale est une activité continue qui peut se produire tout au long du continuum des opérations. Lorsqu'une partie d'une force participe à des opérations, les autres éléments peuvent être engagés dans le dialogue, les relations externes et la coordination avec les alliés, les partenaires et les autres acteurs internationaux, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la zone de conflit.

Les activités particulières englobées par la diplomatie navale comprennent la présence, les messages, la réassurance, les opérations de stabilité, la prévention des conflits, la dissuasion et la coercition. Dans bien des cas, il y a chevauchement entre ces activités et celles qui sont menées pour améliorer la sécurité maritime et à l'extrémité inférieure du rôle de combat. Par exemple, l'utilisation de la MRC pour établir une présence peut se produire dans les eaux canadiennes au moyen d'une patrouille de souveraineté, ce qui en fait également un élément de sécurité maritime, ou elle pourrait avoir lieu dans des eaux internationales loin du Canada dans le cadre de la diplomatie navale, comme expliqué ci-dessous.

LA PRÉSENCE ET LES MESSAGES

En termes de diplomatie navale, la présence fait référence à l'utilisation des forces navales pour communiquer un intérêt pour une région particulière d'importance stratégique. Les opérations de présence peuvent aller d'une enquête de pavillon stratégique calculée à un passage par des eaux particulières (en particulier des eaux stratégiquement importantes ou contestées), en passant par le stationnement à proximité des côtes ou des eaux territoriales d'un pays. La présence n'est pas en soi une menace de force, mais une démonstration de capacité qui peut servir à rassurer, à impressionner ou même à avertir, selon les circonstances. En tant que signe visible de l'intérêt, de l'engagement et de la détermination du Canada, la présence contribue à gagner de l'influence ou à prévenir un conflit.



La politique étrangère d'un pays consiste en des stratégies choisies par l'État pour protéger ses intérêts nationaux et atteindre ses objectifs dans le cadre de ses relations internationales. L'une des principales méthodes pour atteindre ses objectifs prend la forme de messages ou l'utilisation de divers instruments de politique pour indiquer l'intention stratégique. La simple présence d'une force armée peut transmettre un message important et communiquer l'intention et la résolution à la fois aux adversaires et aux alliés. Le déploiement d'une force navale comme un groupe opérationnel naval qui a la capacité inhérente de se maintenir en puissance dans une région envoie un message puissant. Une fois la force déployée, on peut changer le message en modifiant le profil et la posture de la force. La capacité d'une marine de se désengager facilement, de désamorcer un affrontement et/ou un conflit, tout en restant prête à se réengager rapidement, est toute aussi importante. Comme le souligne une étude,

[traduction] La capacité des forces navales d'être « en attente » et peu intrusives est une contribution importante et unique à la dissuasion. L'Armée de terre peut être en attente, mais ne peut pas être peu intrusive; la Force aérienne a la capacité d'être peu intrusive (même si, comme elle a tout de même besoin d'une infrastructure terrestre, elle est plus intrusive que les forces maritimes), mais elle ne peut pas rester en attente. Seules les forces navales peuvent faire les deux simultanément¹⁰¹.

La polyvalence d'une force navale offre au gouvernement plus de choix que n'importe quelle autre force militaire en ce qui concerne la subtilité du contenu des messages.

LA RÉASSURANCE

La réassurance consiste à fournir un soutien aux gouvernements étrangers. Elle cherche à travailler aussi bien sur les esprits des alliés et partenaires que sur ceux des adversaires potentiels ou réels. Un tel soutien pourrait bien dissuader les tiers d'une agression et réduire les circonstances dans lesquelles un conflit armé pourrait se produire. D'un autre côté, l'assurance peut renforcer les efforts diplomatiques ou les négociations en cours. Dans le cas d'une crise internationale, avant le début des hostilités, la présence de forces navales peut servir à signaler l'intérêt dans un pays/une région tout en démontrant simultanément son soutien à une puissance étrangère. Le 1er Groupe de la Force navale permanente de réaction de l'OTAN (SNMG 1) qui a été déployé dans la mer Baltique en 2017 pendant l'opération REASSURANCE est un exemple de cette utilisation de la puissance navale à laquelle les navires canadiens ont participé. Un pays rassuré par la présence de forces navales est plus susceptible d'accorder à la force interarmées l'autorisation d'accès, de positionnement et de survol. La réassurance à l'aide de ressources navales ne doit pas nécessairement se produire uniquement en temps de crise. Elle peut avoir lieu dans le cadre d'un mandat plus officiel, comme en témoigne la Force opérationnelle de maintien de la paix maritime de la Force intérimaire des Nations Unies au Liban (FINUL) qui surveille la frontière maritime entre le Liban et Israël, et aide les forces navales libanaises à intercepter les livraisons d'armes aux factions armées telles que le Hezbollah.

¹⁰¹ M. Gerson et D. Whiteneck, *Deterrence and Influence: The Navy's Role in Preventing War*, Alexandria, Virginie, Center for Naval Analyses, 2009, p. 5.



LES OPÉRATIONS DE STABILITÉ

Les opérations de stabilité sont menées dans la foulée d'un conflit après la fin de la violence. Elles visent à stabiliser un État et une société fragiles et à créer les conditions de sécurité permettant la mise en œuvre de mesures de reconstruction, de développement et de gouvernance¹⁰².

Les forces navales du Canada peuvent contribuer de multiples façons aux opérations de stabilité. Dans les premiers stades, elles peuvent fournir des installations pour aider au développement de la stabilité et de la sécurité, comme le déminage, l'ouverture des ports, l'élimination et la récupération des munitions, la mise à disposition d'un lieu neutre pour les pourparlers

et, en particulier dans le cas des hélicoptères maritimes embarqués, la fourniture d'un soutien logistique aux efforts à terre. En outre, le personnel naval spécialisé peut être employé comme observateurs militaires, officiers de liaison, officiers d'état-major du quartier général, inspecteurs du désarmement ou membres des équipes médicales ou des équipes de communications. Une fois la stabilité atteinte, la MRC peut être utilisée pour assurer les conditions de sécurité sur le littoral qui permettent à d'autres ministères et organisations non gouvernementales de mener des activités de reconstruction et de développement.

LA PRÉVENTION DES CONFLITS ET LA DISSUASION

Cette forme de diplomatie navale vise à prévenir l'apparition des conflits et autres crises et l'escalade de ceux qui sont en cours. La prévention des conflits vise à donner une marge de manœuvre aux efforts diplomatiques visant à résoudre pacifiquement les conflits internationaux avant que les hostilités ne dégénèrent en affrontements armés. La prévention des conflits à l'étranger peut protéger les Canadiens contre les éventuels chocs économiques et humanitaires qui accompagnent les luttes armées. Une prévention efficace des conflits favorise le développement économique et social, favorise des relations stables entre les États et encourage la coopération dans la conduite des affaires internationales. En outre, la prévention des conflits relève de la diplomatie navale parce qu'il doit y avoir un dialogue permanent entre les États et entre les forces armées pour obtenir la compréhension mutuelle nécessaire à la conduite efficace des opérations et à l'affectation appropriée de ressources de défense limitées pour faire face aux menaces à la sécurité collective.

La MRC est bien placée pour contribuer à la prévention des conflits grâce à un engagement précoce, discret et rentable avec d'autres États. Son soutien en mer (maintien de l'embargo sur les armes) après la signature de l'Accord de paix de Dayton (1995) et sa contribution à la mission des Nations Unies au Timor oriental (INTERFET, du 15 septembre 1999 au 10 avril 2000) en sont des exemples. Forte des attributs des forces navales comme l'accès, la mobilité et la persistance, et jouant un large éventail de rôles et de missions navales (présence, réassurance, dissuasion et coercition), la MRC est un outil flexible qui peut servir à contribuer

¹⁰² La stabilité passe par le processus de stabilisation grâce à l'application équilibrée des instruments du pouvoir national en partenariat avec le pays hôte et les communautés locales. La stabilisation est le processus par lequel les acteurs militaires et non militaires appliquent collectivement divers instruments du pouvoir national pour s'attaquer aux facteurs de conflit, favoriser la résilience du pays hôte et créer les conditions propices à une paix et à une sécurité durables; Chairman of the Joint Chiefs of Staff, Joint Publication 3-07, Stability, Washington, D.C., 2016, p. I-1.

à la stabilité mondiale tout en augmentant la connaissance du domaine maritime stratégique. La souplesse inhérente à une marine ne se manifeste pas mieux que dans les circonstances malheureuses qui suivent l'échec des efforts de prévention des conflits. À ce stade, les forces navales, de par leur nature même, peuvent s'adapter rapidement pour fournir un soutien militaire immédiat.

LA COERCITION

Lorsque d'autres méthodes diplomatiques n'ont pas produit le résultat souhaité, la MRC peut être appelée à exercer une coercition. La diplomatie coercitive chevauche le niveau inférieur du rôle de combat de la Marine, comme nous l'avons vu au chapitre 5.



CHAPITRE 7 : LA PENSÉE QUI SOUS-TEND LE COMBAT (LA COMPOSANTE COGNITIVE DE LA PUISSANCE NAVALE CANADIENNE)

Les capacités militaires d'un pays et la réputation de ses forces navales sont des éléments importants dans le calcul de sa puissance navale. La puissance navale canadienne se caractérise par trois composantes interdépendantes, à savoir les composantes cognitive, morale et physique, qui constituent ensemble les moyens grâce auxquels la MRC opère et se bat. Le présent chapitre examine la première de ces composantes. Comme nous l'avons mentionné précédemment, étant donné que les trois rôles de la Marine se chevauchent souvent, ces composantes s'appliquent, selon les circonstances, dans une moindre ou plus grande mesure au combat, à la sécurité maritime et à la diplomatie.

LA COMPOSANTE COGNITIVE

La composante cognitive est le processus de pensée qui fournit la base intellectuelle et le raisonnement théorique nécessaires pour développer, mettre sur pied et employer la puissance navale. La doctrine, l'élaboration de concepts, la planification fondée sur les capacités et la structure et l'organisation des flottes navales et de leurs composantes font toutes partie de la composante cognitive¹⁰³.

Cette composante fournit la base intellectuelle, les justifications légales et la pensée organisationnelle nécessaires pour entraîner, équiper et diriger les forces navales afin de leur permettre de se battre et, en fin de compte, de remporter la victoire. La composante cognitive combine les connaissances tirées de l'histoire (à la fois de sa propre expérience et de celle des autres¹⁰⁴) avec l'analyse raisonnée d'un environnement stratégique imprévisible afin de décider comment les forces navales peuvent être utilisées le plus efficacement de nos jours. Elle offre également quelques perspectives sur la manière de relever le défi de la réflexion sur l'avenir. Les éléments de la composante cognitive, appliqués avec imagination et initiative par les commandants opérationnels, dotés d'une capacité de compréhension, de leadership et de prise de décisions, sont le fondement intellectuel de la puissance navale du Canada.



103 La composante cognitive est désignée par le terme « élément conceptuel » dans la doctrine navale interarmées du Canada et d'autres pays alliés. Cependant, la doctrine stratégique de la MRC utilise le terme « cognitif », car le mot « concept » a la connotation d'une idée non prouvée, pour éviter toute confusion avec le développement du « concept », qui n'est qu'un élément de la composante cognitive.

104 Au sein des FAC, ces perspectives sont consignées officiellement dans le cadre d'un processus de leçons retenues, comme l'indique la DOAD 8010-0. La BTS (fiche no 27843) définit les leçons retenues comme étant : « l'ajout de valeur à un ensemble de connaissances existant, ou le fait de chercher à corriger des lacunes dans les domaines des concepts, de la politique, de la doctrine, de l'instruction, de l'équipement ou des organisations, en fournissant une rétroaction et en prenant des mesures de suivi ». La DOAD 8010-0 stipule notamment : « toutes les activités d'état-major importantes peuvent tirer profit d'un processus des leçons retenues (LR) et y contribuer. La mise en œuvre d'un vigoureux programme des LR par le MDN et les FAC assure la responsabilisation des gestionnaires du MDN et des commandants des FAC de tous les niveaux grâce à un effet de rétroaction, ce qui minimise la répétition d'erreurs. En tant que composante opérationnelle du programme des LR, le processus des LR donne lieu à des changements concrets sur les plans des attitudes, des capacités et des comportements. »

LE DROIT MARITIME ET LE DROIT DES CONFLITS ARMÉS (LA DIMENSION JURIDIQUE DES OPÉRATIONS MARITIMES)

Plus de 90 % du commerce mondial est acheminé par le transport maritime, qui sous-tend l'économie mondiale. La stabilité réglementaire et la sécurité au sein du patrimoine maritime mondial sont donc essentielles à la stabilité économique. Les régimes juridiques internationaux, en l'occurrence le droit maritime, réduisent l'incertitude et donc les coûts de transaction des réseaux commerciaux mondiaux et favorisent ainsi la stabilité de l'économie mondiale. En outre, ils réglementent l'utilisation des océans du monde afin de réduire au minimum les conflits et de promouvoir la durabilité environnementale.

Le droit international vise à fournir un cadre permettant de canaliser le comportement des États de manière prévisible, de limiter le recours aux conflits armés et, s'ils se produisent malgré tout, de réglementer le recours à la force létale. Il existe deux principaux régimes juridiques régissant les opérations des navires de guerre dans les eaux internationales. Le premier est la *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer* (UNCLOS) qui dicte la conduite de tous les navires de mer. Le deuxième est le *droit des conflits armés* (DCA), qui est un ensemble de lois qui prévoient la conduite des opérations de combat, le traitement des prisonniers et la légalité du recours à la force armée. Les deux volets du droit international sont tout aussi importants pour la conduite des opérations navales, car le caractère fluide de l'environnement opérationnel maritime peut rapidement transformer les opérations maritimes en temps de paix en affrontements armés. Cette réalité est particulièrement importante lorsque l'on traverse des eaux contestées ou lorsqu'on est confronté à des situations tendues résultant d'interprétations contradictoires du droit maritime.



LA CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER¹⁰⁵

L'UNCLOS, parfois appelée constitution des océans du monde, est le cadre normatif et juridique dans lequel de nombreuses questions maritimes continueront d'être traitées par les États côtiers et utilisateurs¹⁰⁶. Elle s'applique aussi bien en temps de paix qu'en période de conflit armé¹⁰⁷. En vigueur depuis 1994¹⁰⁸, l'UNCLOS cherche à concilier l'accent traditionnel mis sur la liberté des mers, auxquels tous les États ont accès, avec les revendications plus récentes des pays visant le contrôle de leurs patrimoines maritimes. Pour atteindre cet objectif, l'UNCLOS reconnaît la demande des États côtiers de contrôle exclusif sur les ressources situées dans les eaux adjacentes, d'où la création des zones économiques exclusives (ZEE) de 200 milles marins de large le long d'une mer territoriale de 12 milles marins dans laquelle les États jouissent d'une souveraineté exclusive (voir figure 4 ci-dessous). Ce faisant, l'UNCLOS réaffirme le principe d'un patrimoine maritime commun réglementé dans lequel tous les navires peuvent passer sans entrave.

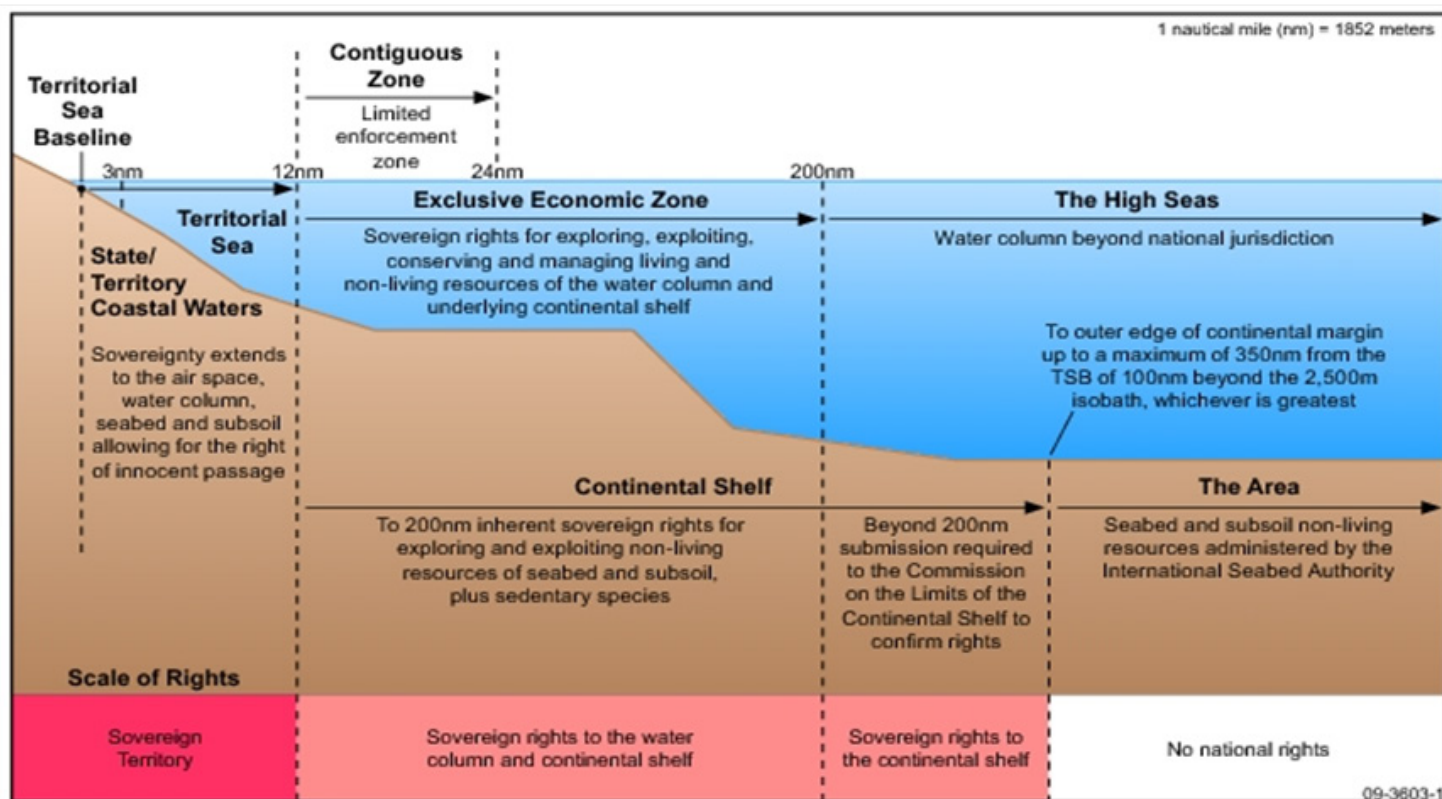


Figure 4 – Zones maritimes hauturières reconnues en vertu du droit international.¹⁰⁹

¹⁰⁵ Voir la discussion sur l'UNCLOS dans Ben Lombardi, *The Future Maritime Operating Environment and the Role of Naval Power*, DRDC-RDDC-2016-R085, Ottawa, Recherche et développement pour la défense Canada, mai 2016, p. 13 et 32-35.

¹⁰⁶ Au sujet de l'idée que l'UNCLOS représente un équilibre entre les approches exclusive et inclusive des océans, voir Natalie Klein, *Maritime Security and the Law of the Sea*, Oxford University Press, 2011, p. 3-18. Un État côtier est l'État qui aurait compétence sur une partie spécifique de l'océan. Les États utilisateurs sont tous les autres États qui passent par ces eaux ou y opèrent.

¹⁰⁷ B-GJ-005-104/FP-024 – Operational Law Manual (FAC : ver 4-1a 2007), p. 20-2

¹⁰⁸ L'UNCLOS III n'a pas été reçue dans le droit canadien avant le 7 décembre 2003.

¹⁰⁹ La figure 4 est tirée du site web de la National Oceanic and Atmospheric Administration, Office of Coastal Survey www.nauticalcharts.noaa.gov/nsd/xml2html.php?xml=coastpilot/files/cp7/CPB7_E47_C01_20150112_0913_WEB.xml.

Bien qu'un État côtier soit reconnu comme ayant la souveraineté sur ses eaux territoriales, il est également reconnu que les navires, y compris les navires de guerre étrangers, y ont un droit officiel de *passage inoffensif*¹¹⁰. Tant que le passage d'un navire est « continu et rapide » et qu'il ne commet aucun acte de provocation ou ne viole pas les lois de l'État côtier, le passage du navire ne devrait pas être entravé. Il est important de noter que le passage inoffensif concède la souveraineté d'un État côtier alors que la liberté de navigation la conteste. Les navires de guerre jouissent d'immunités supplémentaires, dans la mesure où ils ne sont pas soumis aux lois d'un État côtier en mer territoriale ou dans la ZEE¹¹¹. Bien que les États côtiers n'exercent pas une compétence exclusive sur leur ZEE, ils jouissent des droits souverains sur les ressources se trouvant dans la colonne d'eau et le long de ses fonds marins¹¹².



Figure 5 – ZEE canadienne¹¹³

Dans cette zone, les États côtiers ont le droit de déterminer qui peut exploiter ces ressources, comment l'exploitation peut se faire et quelle quantité d'une ressource donnée peut être prise. Cette compétence donne à l'État côtier le droit d'arraisonner, d'inspecter et de saisir les navires étrangers et leurs équipages qui enfreignent les lois sur l'environnement et les pêches dans la ZEE¹¹⁴. En dehors des limites réglementaires, tous les navires peuvent passer dans une ZEE, y être en attente ou y opérer sans ingérence de l'État côtier ou de tout autre navire. Les aéronefs peuvent également y opérer, sous réserve de toute restriction du contrôle de la circulation aérienne.

110 UNCLOS, art. 17-32.

111 UNCLOS, art. 32.

112 UNCLOS, art. 56.

113 Carte du Maj J.C.W. (Bill) Ansell, créée à l'aide de Google Earth Pro combiné avec la base de données shapefile des ZEE du Flanders Marine Institute comprenant deux couches SIG mondiales : l'une contient des polygones qui représentent les frontières maritimes des pays du monde, l'autre est une couche polygonale représentant la zone économique exclusive des pays; droit d'auteur : Maritime Boundaries Geodatabase, Flanders Marine Institute, 2016, version 8. Accessible en ligne au <http://www.marineregions.org/>. Consulté le 3 octobre 2016 et utilisé avec autorisation.

114 UNCLOS, art. 73. Une fois que l'équipage arrive au port, il doit être libéré, et il est libre de retourner dans son pays d'origine.

Comme c'est le cas de tout traité, des tensions ont surgi au sujet de l'interprétation de l'UNCLOS, en grande partie à cause de revendications concurrentes sur les ressources naturelles et, dans certains cas, en raison de droits historiques. Il suffit d'examiner le conflit en cours au sujet des îles Spratly dans la mer de Chine méridionale pour voir comment des interprétations différentes peuvent conduire à un conflit¹¹⁵. La concurrence pour les ressources a même déclenché une crise dans les eaux canadiennes, comme en témoigne la « guerre du flétan noir » (1994-1996) entre le Canada et l'Espagne au sujet de la pêche dans la ZEE atlantique du Canada, le long du bord des Grands Bancs.

Au-delà des ZEE se trouve la haute mer, où tous les navires jouissent de la liberté de navigation et de la liberté de pêcher conformément aux règlements internationaux et où les aéronefs jouissent de la liberté de survol¹¹⁶. L'UNCLOS énonce les obligations imposées aux navires de guerre. Tous les marins ont l'obligation générale de prêter assistance aux personnes qui risquent de disparaître en mer¹¹⁷. Au-delà, l'UNCLOS exige des États qu'ils préviennent la piraterie et la traite des personnes en mer, et cette responsabilité incombe principalement aux gardes-côtes armés et aux marines du monde entier¹¹⁸.

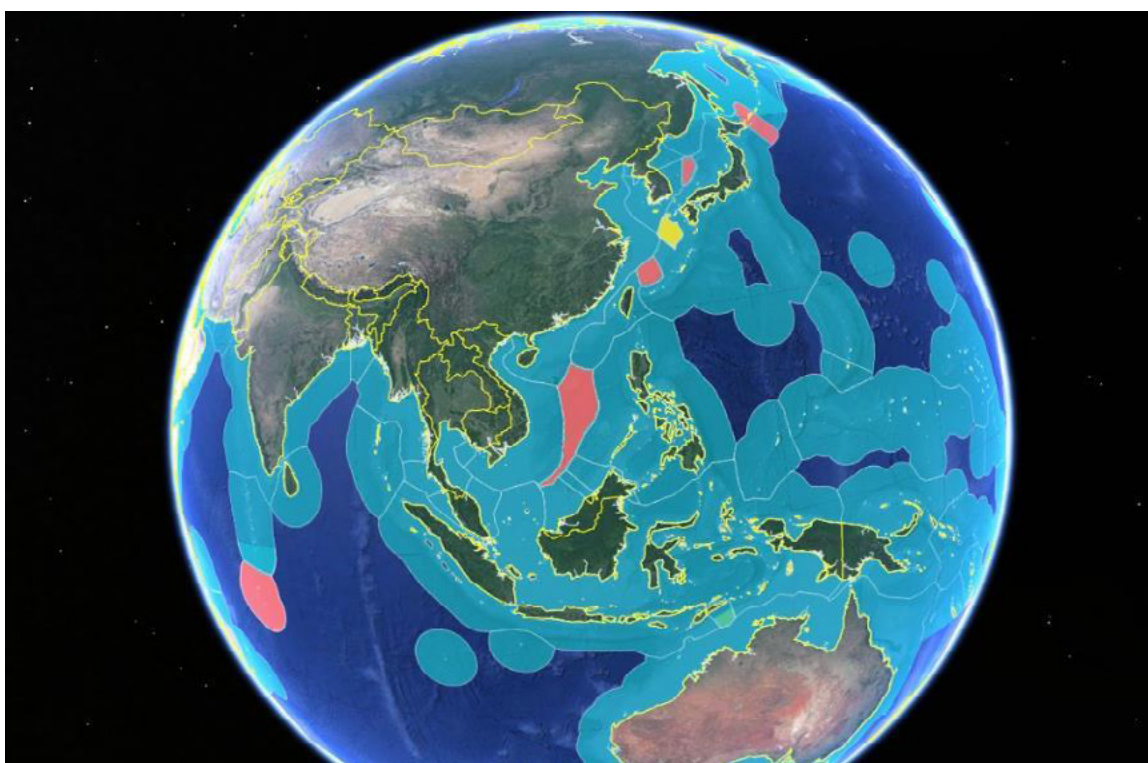


Figure 6 – Espace océanique dans les zones économiques exclusives¹¹⁹

115 Les différends en mer de Chine méridionale concernaient à la fois des revendications insulaires et maritimes entre plusieurs États souverains de la région, à savoir le Brunei, la République populaire de Chine, la République de Chine, la Malaisie, l'Indonésie, les Philippines et le Vietnam.

116 UNCLOS, art. 87.

117 UNCLOS, art. 98.

118 UNCLOS, art. 99, 100, 101, 103, 105, 106 et 107.

119 Carte du Maj J.C.W. (Bill) Ansell, créée à l'aide de Google Earth Pro combiné avec la base de données shapefile des ZEE du Flanders Marine Institute; droit d'auteur : Maritime Boundaries Geodatabase, Flanders Marine Institute, 2016, version 8. Accessible en ligne au <http://www.marineregions.org/>. Consulté le 3 octobre 2016 et utilisé avec autorisation.

Pour le Canada, l'importance de l'UNCLOS est double. Premièrement et surtout, l'UNCLOS confère au Canada un vaste patrimoine océanique et les ressources connexes qui s'y trouvent, ainsi que l'obligation de les protéger et de les conserver. Deuxièmement, l'UNCLOS prévoit un régime international qui définit les juridictions nationales en vertu desquelles ses navires maritimes, y compris ceux de la MRC, sont tenus d'opérer. Compte tenu de l'énormité du patrimoine océanique du pays, cela pourrait entraîner pour le Canada des difficultés dans l'exercice d'une autorité nationale efficace. La MRC continuera d'être un instrument clé à la disposition du gouvernement du Canada pour y parvenir. Plus généralement, à mesure que l'exploitation des océans par l'humanité s'intensifie, la probabilité de conflits internationaux importants (dont certains sont déjà évidents) augmentera probablement au cours des prochaines décennies. En cherchant à maintenir l'ordre international en mer que représente l'UNCLOS, la MRC est susceptible d'être considérée par les décideurs canadiens comme un « premier répondant ».

LE DROIT DES CONFLITS ARMÉS

Le droit des conflits armés (DCA) régit la conduite des hostilités. Au sens le plus large, il détermine quand les États peuvent légalement utiliser la force armée. Le recours à la force contre l'intégrité territoriale d'un autre État est illégal en vertu du droit international coutumier et de la *Charte de l'Organisation des Nations Unies*¹²⁰. Les seules exceptions à cette interdiction sont le droit d'agir en légitime défense nationale ou collective, ou lorsque la force est sanctionnée par le Conseil de sécurité des Nations Unies pour rétablir la paix et la sécurité internationales¹²¹. Les principes suivants sont devenus les éléments déterminants du régime juridique moderne concernant le recours à la force en cas de conflit armé :

- la nécessité militaire – l'exigence selon laquelle la force ne doit être utilisée que pour atteindre un objectif militaire légitime;
- la proportionnalité – les souffrances et les dommages infligés ne doivent pas être excessifs par rapport à l'objectif militaire à atteindre;
- la distinction – l'obligation de distinguer les civils et les objets protégés des objectifs militaires aux fins du ciblage;
- l'humanité – l'interdiction d'utiliser des armes qui sont indûment cruelles ou causent des souffrances inutiles.

LE DROIT DES CONFLITS ARMÉS ET LES OPÉRATIONS NAVALES

Conformément à un engagement de longue date du Canada, la MRC mène ses opérations conformément au DCA. Le DCA comprend des règles particulières qui régissent la conduite des hostilités en mer. Il s'agit notamment de règles régissant les actions hostiles depuis ou dans les eaux neutres, la réglementation du passage dans les eaux neutres, le respect des droits des États côtiers, l'exemption des navires ennemis de toute attaque, les règles relatives à l'utilisation des mines marines, la capture ou l'attaque de navires marchands, les tactiques légales et illégales, la capture de navires et de marchandises ennemies, et le traitement des blessés, des malades et des naufragés. Ces règles, fondées sur le *Manuel de San Remo sur le droit interna-*

¹²⁰ Charte de l'Organisation des Nations Unies, art. 2 (4).

¹²¹ Charte de l'Organisation des Nations Unies, art. 51 et 42.

tional applicable aux conflits armés sur mer¹²², sont abordées en détail dans la PIFC 3-0.1 Le droit des conflits armés aux niveaux opérationnel et tactique¹²³.

LES RÈGLES D'ENGAGEMENT

Les règles d'engagement (RE) du DCA établissent les circonstances et les limites dans lesquelles la force armée peut être utilisée¹²⁴. Elles indiquent les limites dans lesquelles des types particuliers de force peuvent être exercés. Au Canada, les RE sont approuvées par le chef d'état-major de la défense et délégués ensuite aux commandants opérationnels par l'intermédiaire du commandant du Commandement des opérations interarmées du Canada. Lorsque l'on travaille avec des alliés ou dans une coalition de partenaires aux vues similaires, il faut veiller à harmoniser les RE dans toute la mesure du possible. Il est important de noter que rien dans les RE approuvées ne nie le droit inhérent des membres des FAC d'agir en légitime défense.

LA STRATÉGIE, LA DOCTRINE, LA CAPACITÉ ET LES CONCEPTS

La puissance navale comporte trois composantes, comme nous l'avons déjà décrit. Son expression ou sa manifestation, son utilisation, comprend une composante cognitive, une composante morale et une composante physique. Cependant, dans son ensemble, la puissance navale comporte trois éléments constitutifs importants, chacun d'entre eux devant être présent pour que la puissance navale soit un instrument efficace de la politique nationale. Ces éléments nécessaires sont la stratégie navale, la doctrine navale et les capacités navales, comme l'illustre la figure 7. En ce qui concerne le trident de la puissance navale canadienne, si les rôles doctrinaux de la Marine (diplomatie, sécurité maritime, combat) sont les pointes du trident, la doctrine, la capacité et la stratégie sont les éléments dont le trident est forgé. Les capacités navales sont abordées dans le chapitre 10. La présente section examine la stratégie navale et la doctrine navale, ainsi que la construction étroitement liée, mais distinctement différente des concepts militaires.

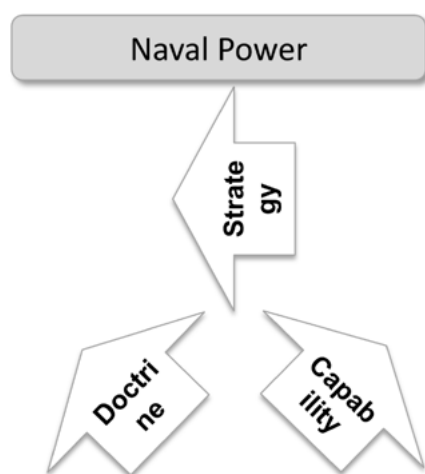


Figure 7 – Les éléments essentiels de la puissance navale

122 Institut international de droit humanitaire, Manuel de San Remo sur le droit international applicable aux conflits armés sur mer, Cambridge, 1995.

123 Chef d'état-major de la défense, Publication interarmées des Forces canadiennes 3-0.1 Le droit des conflits armés aux niveaux opérationnel et tactique, Ottawa, 2001, chapitres 8 et 9.

124 Publication interarmées des Forces canadiennes – Doctrine militaire canadienne (PIFC-01), p. 2-18.

LA STRATÉGIE NAVALE

La stratégie navale définit comment et dans quelles circonstances l'élément naval de la puissance militaire nationale sera utilisé pour défendre ou promouvoir les intérêts nationaux. Il s'agit de l'art et de la science d'employer les forces navales pour favoriser les intérêts stratégiques d'un pays, et peut impliquer l'application d'une force létale ou la menace du recours à la force létale.

En fin de compte, les stratégies sont les plans ou les *méthodes* visant à atteindre la *fin* souhaitée en utilisant les *moyens* définis. La définition d'un objectif clair et sans ambiguïté, ou état final, est au cœur de la planification stratégique et s'appelle la fin. La fin est déterminée par la politique. Le plan qui détermine la meilleure ligne de conduite pour l'utilisation de la force navale compte tenu des objectifs, des capacités disponibles, de l'environnement (c.-à-d. du moment et du lieu) et de l'adversaire à affronter s'appelle les méthodes. Les méthodes, y compris la manière dont les ressources militaires sont employées, sont influencées par la doctrine. Les ressources et capacités navales affectées à la réalisation de la fin, y compris les plateformes, les armes, les systèmes, les capteurs, le soutien et le personnel formé, constituent les moyens. En associant politique nationale et stratégie, Colin S. Gray ajoute l'importante réserve que [traduction] « la politique ne devrait pas exiger de ses instruments militaires des réalisations qui dépassent ses moyens. De même, les plans militaires ne doivent être élaborés et exécutés que s'ils font avancer les objectifs de la politique¹²⁵. » Par conséquent, la stratégie consiste avant tout à *concilier* la fin avec les méthodes et moyens. Pour Gray, la stratégie se comprend le mieux par la métaphore d'un pont qui encourage une circulation bidirectionnelle, reliant les décideurs et les stratèges.

La stratégie est une composante essentielle du développement, de la mise sur pied (entraînement) et de l'emploi des forces navales. Pour l'emploi des forces navales, une stratégie est nécessaire pour assurer l'utilisation la plus efficace de ressources militaires relativement rares. La stratégie devrait également éclairer les décisions relatives au développement de la force, car l'isolement des décisions d'approvisionnement du contexte probable dans lequel ces systèmes pourraient être utilisés augmente le risque qu'un programme fournisse du matériel mal adapté au rôle prévu. Enfin, la stratégie devrait aider à la mise sur pied des forces navales en adaptant l'organisation, l'entraînement et les concepts à une compréhension de l'environnement de la menace moderne et aux conditions de combat et, en temps de guerre, en tirant parti des vulnérabilités de l'adversaire¹²⁶.

LA DOCTRINE NAVALE

Au sein de la composante cognitive de la puissance navale, la doctrine a pour rôle d'éduquer, d'informer et de guider les professionnels militaires afin de façonner leur pensée et leurs actions de manière qu'ils aient la plus grande chance de succès. Les objectifs de la doctrine sont les suivants :

- *l'éducation et l'instruction du personnel militaire;*

¹²⁵ Colin S. Gray, *Fighting Talk: Forty Maxims on War, Peace, and Strategy*, Westport (Connecticut), Praeger Security International, 2007, p. 48.

¹²⁶ Voir les deux articles du Col. Michael W. Pietrucha, USAF, « Capability-Based Planning and the Death of Military Strategy », USNI News (en ligne), 5 août 2005 (consulté le 14 juin 2017), <https://news.usni.org/2015/08/05/essay-capability-based-planning-and-the-death-of-military-strategy>; et « Strategies That Matter – One Size Fits None », USNI News (en ligne), 28 octobre 2015 (consulté le 14 juin 2017), <https://news.usni.org/2015/10/28/essay-strategies-that-matter-one-size-fits-none>.

- une approche commune de la conduite des opérations, à tous les niveaux de conflit, fondée sur une pensée méthodique et analytique;
- un comportement cohérent et prévisible qui inspire la confiance mutuelle et facilite une action collective efficace.

La disponibilité de la doctrine pour les trois niveaux de conflit (stratégique, opérationnel et tactique) est une contribution nécessaire à l'efficacité de la MRC en tant qu'instrument de la politique nationale. Il est important de toujours garder à l'esprit que la doctrine ne devrait jamais être considérée comme dogmatique, mais qu'il faut plutôt la voir comme une source essentielle (mais pas unique) d'orientation pour l'exercice des responsabilités et du commandement militaires. Ainsi, la doctrine fournit à la fois une contribution essentielle à l'élaboration de la stratégie et un cadre dans lequel les opérations sont planifiées, exécutées et évaluées. En outre, ce cadre est mesuré par rapport aux tendances de l'environnement de sécurité internationale afin d'éclairer l'élaboration des concepts¹²⁷.

LES CONCEPTS

La définition du concept est la suivante : « notion ou énoncé d'une idée, exprimant comment quelque chose pourrait être exécuté ou mené à bien et qui peut conduire à une procédure acceptée¹²⁸ ». De ce fait, un concept est une idée, une notion, une théorie ou une hypothèse formulée dans l'esprit au sujet de la façon de mener des opérations ou d'employer des capacités spécifiques à l'avenir. Il vise à éclairer ou à influencer la doctrine future, le développement des forces et, en fin de compte, les capacités futures. Comme l'a écrit un auteur à cet égard :

(traduction) Qu'il réside dans l'esprit ou qu'il soit révélé verbalement, [un concept] est spéculatif, provisoire et généralement malléable. Cette image mentale ou ce concept [...] est une hypothèse – une conception conjecturale qui s'avérera vraie ou fausse par essais et erreurs. Les concepts jaillissent de l'imagination créatrice [...] le concept ou l'hypothèse devait être essayée dans la pratique pour confirmer ou réfuter la déduction obtenue par l'observateur dans le cadre de sa réflexion¹²⁹.

L'élaboration de concepts nécessite des recherches rigoureuses menées par les communautés des sciences militaires et de la défense, ainsi que par le milieu universitaire civil. Les concepts contiennent une pensée novatrice alliée à un jugement éclairé, et sont soumis à des analyses rigoureuses, à l'expérimentation, à une évaluation systématique et à des essais pratiques. L'intention est d'éclairer ou d'influencer l'élaboration de la doctrine future en traduisant une pensée créative et éclairée en méthodes d'opération crédibles et efficaces ou en besoins en capacité bien définis. En pratique, les concepts consistent à développer de nouvelles capacités ou à adapter celles qui existent déjà afin de conserver un avantage militaire. Alors que la doctrine traite du présent, l'élaboration de concepts traite des méthodes et capacités qui pourraient être nécessaires à l'avenir.

¹²⁷ Pour une discussion détaillée des interrelations entre les politiques, la stratégie, la doctrine et l'élaboration des concepts, voir : Commandant de la Marine royale canadienne, Lexique de la MRC (ébauche), Ottawa, 2017, p. 22.

¹²⁸ BTB, fiche no 3861.

¹²⁹ Major-général I.B. Holley, Jr., « Concepts, Doctrines, Principles: Are You Sure You Understand These Terms? », USAF Air University Review, juillet-août 1984 (consulté le 13 juin 2017), www.airpower.maxwell.af.mil/airchronicles/aureview/1984/jul-aug/holley.html.

Malgré leur relation étroite, il est important de se rappeler que les concepts ne sont pas doctrinaux, et que la doctrine n'est pas un ensemble de concepts. Un auteur états-unien a saisi cette différence en écrivant [traduction] « alors qu'un concept est une hypothèse ou une déduction qui indique qu'un modèle de comportement proposé pourrait conduire au résultat souhaité, une doctrine est une généralisation basée sur des preuves suffisantes pour laisser entendre qu'un modèle de comportement donné conduira probablement au résultat souhaité¹³⁰ ». Les concepts peuvent aller du général au plus restreint, de la description de l'emploi des forces militaires dans les termes les plus généraux et aux niveaux les plus élevés, à des précisions sur l'emploi d'un système technologique particulier ou sur l'application d'un système d'instruction particulier¹³¹. Leurs principales caractéristiques sont qu'ils sont intentionnellement spéculatifs et tournés vers l'avenir. Ainsi, l'élaboration de concepts est un facteur essentiel pour le développement des forces navales et la stratégie navale future.

LE CONCEPT D'EMPLOI (CONEMP)¹³²

Un CONEMP précise comment une capacité ou une plateforme sera utilisée, avant qu'elle soit réellement acquise. Il fournit la justification et les attentes concernant les nouvelles plateformes et les nouveaux équipements majeurs. Le CONEMP doit inclure des détails concernant les missions et tâches que les nouvelles plateformes et les nouveaux équipements seront appelés à exécuter ou auxquelles ils contribueront, les capacités qui devront probablement être incluses pour accomplir ces missions, et la façon dont, dans un sens général, la plateforme et l'équipement seront employés. Les CONEMP fournissent une orientation sur les capacités souhaitées requises dans chaque nouvelle plateforme ou nouvel équipement afin de permettre l'élaboration des énoncés des besoins (EB) détaillés. Un CONEMP est normalement produit par l'utilisateur opérationnel ou en son nom afin de permettre au parrain de l'acquisition de déterminer les exigences clés pour la capacité en question avant l'approbation de plus haut niveau.

LE CONCEPT D'UTILISATION (CONUTI)

Une fois que la conception et les capacités spécifiques ont été déterminées, un CONUTI fournit des détails supplémentaires en ce qui concerne le plan pour l'introduction et l'exploitation de la nouvelle plateforme ou du nouvel équipement.

LA FLOTTE NAVALE

L'organisation et l'emploi des forces navales est fonction de la doctrine. Le recours aux groupes opérationnels navals et aux forces opérationnelles, malgré sa fréquence, est également un choix doctrinal. Bien que ce recours soit une pratique courante dans de nombreuses marines occidentales depuis des décennies, ce n'est pas la seule façon d'employer les forces navales. Un tel choix et sa justification font partie de la composante cognitive, car il s'agit d'une décision consciente fondée sur la réflexion concernant la façon dont les forces navales devraient fonctionner et se battre, les exigences découlant de circonstances particulières et la capacité globale de la marine à mettre sur pied des forces prêtes.

¹³⁰ Holley, « Concepts, Doctrines, Principles: Are You Sure You Understand These Terms? ».

¹³¹ John F. Schmitt, « A Practical Guide for Developing and Writing Military Concepts. Defense Adaptive Red Team », Working Paper #02-4, McLean, Virginie, Hicks & Associates, Inc., décembre 2002, p. 3.

¹³² Ces définitions sont tirées de Directeur général – Développement des forces de la Marine, Maritime Concept Development Guide, Ottawa, septembre 2015, p. 3.

LES FORCES OPÉRATIONNELLES

Une force opérationnelle (FO) se définit comme un groupement temporaire d'unités placé sous l'autorité d'un même commandant et constitué pour exécuter une opération ou mission déterminée¹³³. Pour les FAC, le concept de FO s'applique à tous les éléments des FAC, à savoir l'Armée de terre, la Marine et la Force aérienne. Le concept sert à décrire de façon générale une force d'une taille et d'une composition allant d'une sous-unité à une formation. On peut l'employer dans l'ensemble du continuum des opérations. Si la FO est composée de plus d'une composante (air, mer, terre), on l'appelle force opérationnelle interarmées (FOI).

LES GROUPES OPÉRATIONNELS NAVALS

Le groupe opérationnel naval est le principe de base de l'emploi opérationnel de la MRC. Comme l'a écrit un célèbre penseur canadien du domaine naval, [traduction] « un groupe opérationnel naval constitue une force autonome efficace pour les opérations nationales et internationales. Il s'agit également d'une limite supérieure réaliste de l'engagement que le Canada peut prendre à l'égard d'une opération internationale avant qu'elle ne devienne une guerre majeure¹³⁴. » Depuis deux décennies, le concept du groupe opérationnel naval demeure au centre de la réflexion stratégique sur la future flotte. Il façonnera, influencera et éclairera sans doute les capacités qui seront développées et acquises à court ou moyen terme. À ce titre, il jouera un rôle important à mesure que la réfection de la flotte se poursuivra.

Dans un groupe opérationnel naval, divers navires, sous-marins et aéronefs aux capacités uniques agissent en combinaison, selon la mission, pour créer un effet synergique qui multiplie leur efficacité individuelle. Ainsi, le groupe opérationnel naval moderne est un « système de systèmes », un réseau de navires, d'aéronefs et de sous-marins dont les capteurs et les armes sont intégrés au moyen des technologies de l'information et des



¹³³ BTD, fiche no 1457.

¹³⁴ Peter T. Haydon, « The Real Canadian Defence Priority is the Task Group », Canadian Naval Review, vol. 2, no 1 (printemps 2006), p. 38.

communications maritimes et spatiales dans un ensemble de guerre hautement cohésif et autonome. Bien que les plateformes individuelles soient la partie la plus visible du groupe opérationnel naval, c'est son réseau de combat qui est la clé de sa puissance de combat collective. Le réseau de combat tisse des liens entre des plateformes qui sont souvent séparées par des dizaines, voire des centaines de kilomètres pour leur permettre collectivement de « voir » ce que chacune d'elles voit individuellement, des profondeurs océaniques à l'espace proche, et dans l'ensemble des spectres électromagnétique et acoustique. Tout cela permet d'intégrer les capacités des plateformes individuelles de manière à dépasser largement la somme de leurs contributions individuelles. Cela crée une défense en profondeur étendue pour le groupe opérationnel naval et toute force escortée ainsi que la capacité d'une action maritime offensive et interarmées.

UNE APPROCHE PANGOUVERNEMENTALE DES OPÉRATIONS

La gestion des crises – le processus de prévention, d'endiguement ou de résolution des situations de forte tension conduisant à un conflit armé – nécessite souvent une approche pangouvernementale, qui utilise tous les instruments du pouvoir national – diplomatique, informationnel, militaire et économique – afin de réussir. Dans de tels cas, où le succès stratégique exige plus que l'application de la puissance militaire, les activités militaires tout au long du continuum des opérations appuieront souvent d'autres organismes ou seront appuyées par ceux-ci. Une telle approche globale exige un engagement proactif, une compréhension commune, une réflexion fondée sur les extrants plutôt que sur les intrants, et une collaboration interorganismes. Elle nécessite également la participation active d'autres acteurs en dehors du gouvernement, comme les organisations non gouvernementales et/ou internationales, les populations locales, les groupes humanitaires, les entreprises militaires et entreprises de sécurité privées, les entrepreneurs et autres personnes qui mènent des activités et poursuivent des objectifs susceptibles d'avoir une incidence sur le résultat global.

Une approche pangouvernementale vise à faire en sorte que les leviers de tous les instruments du pouvoir national soient actionnés de concert, à des niveaux qui correspondent à la nature de l'environnement. Le rôle militaire clé à cet égard est généralement de créer les conditions, principalement la sécurité, pour que les autres instruments aient une marge de manœuvre ou fonctionnent mieux. Les forces navales peuvent apporter une contribution particulièrement utile à une approche pangouvernementale, surtout dans les premières étapes d'une opération, en raison de leur capacité à fournir des plateformes de commandement et contrôle, une logistique autonome et une fonction de renseignement, surveillance et reconnaissance (RSR) avancée en plus d'installations médicales et d'installations de maintenance propres et sécurisées.

LA COOPÉRATION : ALLIANCES ET COALITIONS MULTINATIONALES

La coopération est essentielle au succès de tout type d'opération, dans des conditions pacifiques ou autres. Ce n'est que par la coopération et la coordination que les ressources, les compétences et les connaissances nécessaires peuvent être amassées et utilisées le plus efficacement possible.

L'ALLIANCE MILITAIRE

La forme de coopération la plus officielle est l'alliance. Une alliance est un accord politique officiel, généralement indiqué par la signature d'un traité entre deux ou plusieurs parties, conclu en vue de promouvoir des objectifs de sécurité communs et de garantir des intérêts de sécurité communs. L'alliance militaire bilatérale la plus importante à laquelle le Canada appartient est l'alliance avec les États-Unis pour la défense continen-

tales. L'alliance militaire multilatérale la plus importante à laquelle le Canada appartient est l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN). L'OTAN constitue un système de défense collective par lequel ses États membres acceptent de fournir une assistance (p. ex., comme le précise l'article V du Traité de l'Atlantique Nord) en réponse à une attaque de la part de toute partie extérieure. Le Canada est l'un des membres fondateurs de l'OTAN et continue d'appuyer les objectifs et les aspirations de l'organisation. En tant que membre de l'OTAN, le Canada est à la fois tenu de suivre la doctrine de l'OTAN pendant les opérations de l'Alliance et de participer à l'élaboration et à la ratification continues de sa doctrine. Le 1er et le 2e Groupes maritimes permanents de l'OTAN sont les forces maritimes permanentes de réaction immédiate de l'OTAN, auxquelles la MRC contribue régulièrement.

LES COALITIONS

Les pays forment souvent des coalitions pour résister aux agressions ou en mener, dissuader d'éventuels adversaires et transformer des objectifs communs en actions positives. À la différence d'une alliance officielle comme l'OTAN, où les États membres sont obligés de s'entraider, les coalitions ont tendance à être plus temporaires. Les exigences politiques de la création d'une coalition ont tendance à être bien inférieures à celles d'une alliance, ne serait-ce que parce qu'on s'attend à ce qu'une coalition ait une durée de vie plus courte. Par exemple, les missions de maintien de la paix, conçues pour faire face à des crises très spécifiques, en sont des exemples parfaits. Alors que l'OTAN existe depuis près de sept décennies, la coalition qu'elle a créée en réponse à la crise libyenne de 2013 n'a duré que quelques mois. Une alliance a un ensemble précis d'obligations, tandis que les coalitions se forment souvent en réponse à des développements plus immédiats. Les raisons habituelles de la formation d'une coalition sont décrites ci-après.

LA LÉGITIMITÉ

La légitimité est la justification du recours à la force dans un monde globalisé conscient des normes du droit international. Cela se produit souvent par l'intermédiaire d'organisations internationales comme les Nations Unies, comme on l'a vu pendant la première guerre du Golfe (1991), ou d'un organisme régional comme l'OTAN, comme on l'a vu dans le cadre de la guerre avec la Serbie au sujet du Kosovo (1999).

LES AVANTAGES

Une coalition donne aux membres une voix et un vote, la capacité de se faire entendre et d'avoir une influence à l'échelle internationale, non seulement pour mener une campagne, mais aussi pour façonner cette campagne d'une manière compatible avec les intérêts stratégiques. Cet avantage s'applique particulièrement si le Canada est à la tête d'une coalition ou commande une formation multinationale en son sein. L'adhésion confère également une représentation dans la chaîne de commandement de la coalition, l'unité et l'économie d'effort et un but commun qui renforce la légitimité et donne accès aux capacités et à la masse, le partage des risques et une part des avantages d'un résultat réussi de la campagne. Les coalitions concentrent les ressources et offrent une souplesse que la plupart des nations ne pourraient pas générer de façon indépendante.

LES RISQUES

L'adhésion à une coalition se traduit par l'acceptation d'une part de risques supplémentaires. L'un de ces risques est l'incertitude quant au niveau d'interopérabilité entre les membres et le problème subséquent que représente l'interopérabilité limitée pour la réussite de la mission. L'adhésion à une coalition peut également diluer les priorités nationales et militaires. Parmi les autres coûts, mentionnons la nécessité de consensus et la réduction des libertés qui en découle. Si une campagne se passe mal, il est difficile de se désengager de la responsabilité collective. L'affectation de ressources à une coalition réduit la liberté d'accomplir d'autres tâches. L'économie d'efforts que permet une coalition peut contredire les arguments en faveur de capacités militaires nationales et de forces polyvalentes pour un pays.



Les risques associés aux coalitions ne peuvent jamais être éliminés, mais ils peuvent être atténués. Comme les coalitions répondent à des exigences spécifiques, leur composition ne peut pas toujours être prédéterminée. Néanmoins, les activités internationales de la MRC, comme la participation continue à des exercices multinationaux (p. ex., l'exercice RIMPAC) et l'échange de personnel, réduisent les incertitudes inévitables quant aux éventuelles marines partenaires. Ces incertitudes comprennent les domaines comme l'interopérabilité et les RE. La MRC est bien placée pour réduire ces difficultés au minimum grâce à une participation continue à des exercices multinationaux et à l'échange de personnel. Les forces navales de la coalition peuvent également réaliser des économies d'échelle dans le soutien logistique essentiel, comme la fourniture de pièces de rechange, de munitions, de provisions et de carburant. Les hélicoptères maritimes embarqués, par exemple, sont souvent utilisés pour transférer du personnel et du matériel de la terre à la mer et d'un navire à l'autre dans une force de coalition.

L'INTEROPÉRABILITÉ

L'interopérabilité est définie comme la « capacité d'agir ensemble de manière cohérente, efficace et efficiente

pour atteindre des objectifs communs¹³⁵ ». L'environnement de menaces multiples et intensives qui caractérise les opérations navales contemporaines exige une gamme de capacités au-delà de ce que la plupart des marines modernes possèdent ou peuvent se permettre d'acquérir par elles-mêmes. Ainsi, l'interopérabilité en mer avec les alliés et les partenaires internationaux de confiance continuera d'être un facteur clé du succès opérationnel et stratégique des opérations navales. On peut l'obtenir grâce à la compatibilité de la doctrine, des processus et du matériel.

L'interopérabilité consiste à renforcer la coopération. Des relations entre militaires solides entre la MRC et ses principaux alliés favoriseront une intégration opérationnelle efficace dans les opérations futures. L'atteinte du niveau d'intégration opérationnelle nécessaire découle des principes suivants :



Bonnes relations *Les relations établies entre les commandants influencent la coopération multinationale à tous les niveaux et, en fin de compte, facilitent l'intégration des forces;*

Respect *La compréhension et le respect mutuels des compétences professionnelles, de la culture, de l'histoire, des coutumes et des valeurs des participants renforceront la cohésion de la force;*

Connaissances *Le temps consacré à comprendre la doctrine, les capacités et les aspirations des partenaires porte ses fruits. Il est important que les commandants attribuent aux contingents nationaux des rôles qui correspondent à leurs aspirations, tout en étant tempérés par leurs capacités;*

Patience *Les différences d'opinion, de perspective et de compréhension, bien que naturelles, engendreront des frictions; par conséquent, la patience et le respect sont des ingrédients clés pour un succès optimal et stratégique.*

Pour la MRC, l'interopérabilité n'est pas simplement une question d'efficacité opérationnelle et tactique, c'est un atout stratégique. La capacité de travailler en étroite collaboration avec la US Navy revêt une importance stratégique particulière pour la MRC, puisque la défense du Canada et la défense des États-Unis sont inextricablement liées dans la défense de l'Amérique du Nord. La sécurité des eaux territoriales des deux pays est de toute évidence essentielle à la défense continentale et nationale. De même, la MRC contribue et participe à diverses initiatives d'interopérabilité multinationales, y compris les programmes de normalisation de l'OTAN. L'instruction et l'éducation de la MRC, en particulier aux échelons supérieurs, mettent l'accent sur l'importance stratégique de l'interopérabilité afin de préparer le personnel aux différences dans les processus d'état-major, les procédures opérationnelles, la doctrine et la culture qu'il peut rencontrer pendant les opérations inter-armées et interalliées.

¹³⁵ Peter T. Haydon, « The Real Canadian Defence Priority is the Task Group », Canadian Naval Review, vol. 2, no 1 (printemps 2006), p. 38.

COMMUNICATIONS ET AFFAIRES PUBLIQUES

Les activités de communication se déroulent à l'échelle stratégique, opérationnelle et tactique, car elles contribuent directement à la crédibilité de l'institution. Le cycle actuel de l'information et des nouvelles en continu exige également que les considérations liées aux affaires publiques soient intégrées dès les premiers temps dans les processus de planification opérationnelle.

En fait, la plupart des activités navales auront des nœuds de communication inhérents à reconnaître et à prendre en compte. L'incapacité d'anticiper et de planifier correctement le lien avec les affaires publiques d'une opération ou d'une activité peut entraîner des occasions perdues ou un scénario de communication de crise qui pourrait contribuer à l'échec global de la mission. Les activités de communication publique, lorsqu'elles sont bien menées, renforcent la confiance et favorisent les relations qui sont essentielles à la réussite des missions d'aujourd'hui et permettent de se préparer aux missions de demain.

La MRC est une institution nationale et un instrument de la politique nationale, mais elle est plus que cela.

Elle tire également son personnel de la société canadienne. Elle a donc pour devoir fondamental de s'assurer que les Canadiens savent ce qu'elle fait, qu'ils ont confiance en son efficacité et que les décideurs du pays comprennent parfaitement ce que la MRC peut apporter à l'appui des intérêts nationaux canadiens. Ce faisant, elle peut maintenir et renforcer les nombreux liens entre la Marine et les Canadiens, tout en reconnaissant l'importance des gens à la maison dans la vie quotidienne (en mer ou à terre) des hommes et des femmes en uniforme. Les communications ont également une incidence sur ce que fait la MRC et sur sa capacité d'agir efficacement. Au sein des commandements navals, les activités de communication claires, opportunes, précises et transparentes sont essentielles pour permettre aux intervenants internes et externes de comprendre le qui, le quoi, le où, le quand et le pourquoi de la MRC.

Outre les relations avec les médias, la gestion des enjeux et les communications en cas de crise, une gestion efficace des activités liées aux affaires publiques comprend généralement les relations communautaires, la mobilisation et la sensibilisation actives des intervenants, la surveillance de l'image de marque, la gestion des images et la production de contenu à utiliser dans divers supports. Elle exige également que la MRC tienne à jour un référentiel d'information publique conforme aux lois nationales et à la Politique sur les communications et l'image de marque du gouvernement du Canada.



CHAPITRE 8 : LA VOLONTÉ DE SE BATTRE ET DE REMPORTER LA VICTOIRE (LA COMPOSANTE MORALE DE LA PUISSANCE NAVALE CANADIENNE)

La composante morale de la puissance navale canadienne décrit les facteurs et les caractéristiques du service naval qui aboutissent à la capacité de motiver les gens à servir, à endurer des épreuves personnelles et, en fin de compte, à se battre et à gagner la victoire collectivement. L'accent mis sur la composante morale reconnaît que, en fin de compte, ce sont les gens qui mettent la puissance navale en action. Cette composante englobe les aspects du service naval comme la vie en mer, le moral, le leadership et le commandement.



LA VIE EN MER

La vie en mer peut osciller entre l'effervescence, la monotonie, les épreuves et le danger. Le passage d'un état à l'autre peut être très soudain et inattendu. Qu'un navire effectue un transit océanique ou qu'il soit plongé dans des opérations multinationales regroupant plusieurs navires dans un environnement hostile, il sert de foyer à l'équipage, souvent pendant de nombreux mois. Les traditions, pratiques, processus et procédures de la MRC permettent aux réactions de l'équipage de chaque navire de devenir une seconde nature, ce qui garantit que le navire est prêt pour chaque tâche et mission.

Depuis des millénaires, ceux qui partent en mer ont un certain type de personnalité... ce sont des personnes

courageuses, résilientes et agiles. La mer, souvent belle, peut être un milieu cruel et implacable, qui ne laisse aucune place à l'erreur, et cela a forgé la culture, l'éthos, la langue, les traditions, le folklore, les mythes et les légendes, à travers les siècles et les continents, qui unissent tous les marins et les navigateurs en mer, des premiers explorateurs aux forces de haute technologie d'aujourd'hui. La culture de la MRC intègre les attentes intemporelles de ses membres, fondées sur les réalisations et les sacrifices des générations précédentes qui ont servi leur nation en mer en temps de paix et de guerre, inspirant ceux qui servent aujourd'hui.

L'ÉTHOS

La profession des armes incarnée par la MRC se distingue par le concept du respect de la dignité de toutes les personnes, du service du Canada avant soi-même et de l'obéissance à l'autorité légale. Cet éthos militaire représente l'esprit qui unit la profession. Il repose sur nos valeurs militaires de loyauté, d'intégrité, de courage, d'excellence, d'inclusion et de responsabilité. Ces trois principes éthiques et six valeurs éclairent la façon dont les militaires envisagent leurs responsabilités, appliquent leurs connaissances et expriment leur identité militaire propre. L'éthos définit et décrit les valeurs militaires et précise la relation entre les forces armées et le contrôle civil, comme le définit la primauté du droit.

L'éthos militaire découle des valeurs canadiennes fondamentales et devrait en être le reflet. Les membres

de la MRC sont des représentants de la société qu'ils servent. Aux yeux du gouvernement et de la société canadienne, la légitimité dépend en grande partie de l'application de l'éthos militaire et de la structure qu'il donne aux autres attributs de la profession militaire. Au-delà du soutien direct à la capacité de la profession d'assumer ses responsabilités fondamentales, l'éthos militaire sert à façonner et à guider la conduite, surtout face aux dilemmes éthiques.

LE MILITAIRE PROFESSIONNEL

Le concept de responsabilité illimitée sépare la profession militaire de toute autre profession au Canada. Selon ce concept, tous les membres des FAC acceptent et comprennent qu'on puisse leur donner l'ordre légitime de s'exposer au danger dans des conditions pouvant leur coûter la vie. Pour la MRC, cela signifie qu'un de ses membres pourrait recevoir l'ordre de se mettre en danger de mort ou s'y retrouver par ailleurs pour protéger ses camarades de bord, les navires ou même des intérêts nationaux moins tangibles; qu'il s'agisse d'assurer la protection de la force dans un passage étroit, d'effectuer un arraisonnement avancé ou d'enfiler un équipement de lutte contre les incendies pour entrer sur les lieux d'un incendie dans la salle des machines. L'explosion et l'incendie qui en a résulté à bord du NCSM *Kootenay*, en octobre 1969, est le pire accident survenu en temps de paix dans l'histoire de la MRC. Néanmoins, ce sont les compétences et la bravoure de l'équipage qui ont permis une intervention rapide, qui ont sauvé le navire, limité les pertes de vie humaine (7 morts et 53 blessés) et empêché une catastrophe encore plus grave. Plus récemment, en 2015, l'équipage du NCSM *Protecteur* a dû lutter contre un incendie dans la salle des machines pendant plus de quatre heures au large des côtes d'Hawaï. Le navire n'a pas été perdu, il n'y a pas eu de décès et seulement 18 membres d'équipage ont été blessés. Ces deux exemples, bien qu'ils soient extrêmement regrettables, témoignent

néanmoins du haut niveau d'entraînement et du dévouement professionnel du personnel de la MRC au cours de nombreuses décennies.

L'INSTRUCTION ET L'ÉDUCATION

La MRC reconnaît la nécessité de disposer d'un personnel instruit et entraîné à tous les niveaux. La responsabilité de la prestation de l'instruction nécessaire au sein de la MRC incombe au Groupe de l'instruction de la Marine, dont le quartier général se trouve à Esquimalt et qui comprend des établissements d'instruction dans cette ville ainsi qu'à Halifax et à Québec. Les éléments essentiels du perfectionnement du personnel de la MRC sont l'instruction, l'éducation et le perfectionnement professionnel grâce à l'expérience continue et à la formation en cours d'emploi. La



MRC cherche à offrir, en temps opportun, chacun de ces éléments à tout son personnel, afin d'avoir la bonne personne ayant la bonne formation au bon endroit et au bon moment. À cette fin, la MRC investit massivement dans son personnel, son instruction de métier et de leadership, son perfectionnement professionnel et son éducation. Ces investissements créent une culture d'apprentissage continu à tous les grades.

La mise en œuvre de programmes d'apprentissage prêts et pertinents, le perfectionnement des compétences en raisonnement critique à tous les niveaux, l'exploitation des nouvelles techniques et technologies d'apprentissage sont autant de facteurs que la MRC prend en compte lorsqu'elle examine et remet en question ses systèmes d'instruction et d'éducation, tout en favorisant une culture de l'apprentissage tout au long de la vie.

Au-delà de l'instruction individuelle et de l'éducation, l'instruction collective prend des groupes de membres du personnel formés et met sur pied des sous-équipes opérationnelles spécialisées efficaces. Ensemble, elles forment l'unité opérationnelle. L'instruction opérationnelle rassemble ces sous-équipes et les forme en tant qu'ensemble cohérent, ce qui donne lieu à une unité mise sur pied à un niveau spécifié de préparation, formée, préparée et prête à l'emploi.

LE MORAL

Le moral fait partie intégrante de la capacité de combat d'un navire. Il s'agit de la capacité du personnel à croire en l'institution et en ses objectifs, particulièrement face à l'opposition, aux épreuves ou au danger. Un moral solide favorise le travail d'équipe et établit un sentiment d'appartenance à quelque chose de plus grand que soi, contribuant ainsi à une unité soudée. Les membres du personnel doivent aussi avoir la certitude que leurs camarades et commandants ont reçu un entraînement adéquat, de sorte qu'au moment opportun, ils sauront s'acquitter des tâches qui leur sont confiées avec détermination pour accomplir la mission. Le moral est la conséquence d'un leadership inclusif, d'une discipline stricte, d'un entraînement correspondant à la réalité, de la confiance en l'équipement utilisé et du sentiment d'avoir un but précis à accomplir.

Le moral dépend aussi du soutien institutionnel, qui relie les membres du personnel et leurs familles pour assurer leur qualité de vie. Le fait de savoir que des systèmes de soutien sont en place pour un militaire et sa famille à la maison peut grandement contribuer à accroître la motivation et l'attention du militaire. Le maintien du moral, l'efficacité corollaire de l'équipe et la volonté de servir de chaque membre exigent que le personnel militaire ait accès à un bon soutien médical, dentaire, spirituel et familial, peu importe où il se trouve.



LE CODE DE CONDUITE DE LA MRC¹³⁶

On s'attend à ce que les membres du personnel de la MRC respectent toujours les normes les plus élevées en matière de conduite personnelle. L'Ordre de la Marine (OMAR) sur le Code de conduite de la MRC s'ajoute au Code de valeurs et d'éthique du MDN et des FAC figurant dans L'éthos des Forces armées canadiennes¹³⁷. Il guide les militaires dans leurs fonctions et leurs activités quotidiennes, et il indique ce à quoi on s'attend d'eux. Il est impératif que tous les membres de la MRC connaissent bien ces deux références et se comportent de manière à donner l'exemple de ces valeurs essentielles.



136 Pour obtenir les dernières directives et des renseignements détaillés, consulter la version en vigueur de l'OMAR 1001-0 Code de conduite, accessible au <https://www.canada.ca/fr/marine/organisation/qui-nous-sommes/notre-culture/code-de-conduite.html>

137 L'éthos des Forces armées canadiennes : digne de servir, est accessible au <https://www.canada.ca/fr/ministere-defense-nationale/organisation/rapports-publications/l-ethosdes-forces-armees-canadiennes-digne-de-servir.html>.

CHAPITRE 9 : LES MOYENS DE SE BATTRE (LA COMPOSANTE PHYSIQUE DE LA PUISSANCE NAVALE CANADIENNE)

LA COMPOSANTE PHYSIQUE

La composante physique de la puissance navale canadienne consiste en les moyens de se battre : des forces navales équilibrées, prêtes au combat, polyvalentes, déployables à l'échelle mondiale, agiles et résilientes qui sont bien entraînées, appuyées, interopérables et prêtes. La composante physique comprend des éléments tels que le commandement et contrôle, les systèmes d'armes, les plateformes, les capacités et le soutien logistique.

LES MOYENS PHYSIQUES DE SE BATTRE – UNE FLOTTE ÉQUILIBRÉE, PRÊTE AU COMBAT ET POLYVALENTE

Le but fondamental de la profession des armes canadienne est l'application ordonnée et légale de la force militaire conformément aux directives du gouvernement. Les éléments constitutifs fondamentaux de la MRC d'aujourd'hui sont ses plateformes. Il s'agit soit de navires individuels et tactiquement autonomes, le plus souvent avec des détachements d'hélicoptères embarqués, soit de sous-marins intégrant des systèmes de capteurs, de communications et d'armes intégrés. Cet emploi sous-entend implicitement qu'ils doivent être efficaces au combat; ils sont donc principalement conçus et équipés pour emporter la victoire dans un engagement armé avec un adversaire aux capacités similaires ou inférieures.

Bien que les plateformes navales et leurs équipages soient principalement entraînés pour la guerre en mer, ils participent à l'ensemble du spectre des opérations. Différents types de plateformes, soit des navires de combat de surface, des sous-marins, des navires de patrouille et des navires de soutien, ainsi que des aéronefs maritimes, assurent l'équilibre et la polyvalence de la flotte, étant capables de fonctionner dans un large éventail de scénarios et organisés de manière à offrir un éventail d'options au gouvernement de manière évolutive et proportionnée dans les trois océans du Canada, ainsi qu'à l'échelle internationale.

Dans leur conception, les plateformes navales et leurs systèmes inhérents doivent être à la fois viables et résilients, capables d'absorber et de réduire au minimum les effets d'une perte de capacité, y compris les avaries de combat. Ils doivent être en mesure de continuer à fonctionner efficacement en dépit des actions hostiles, des catastrophes naturelles ou de toute autre calamité grave, y compris toute inefficacité à long terme découlant d'une panne d'équipement, d'une défaillance logicielle ou d'une erreur humaine.



LES PLATEFORMES DE LA MRC

LES NAVIRES DE COMBAT DE SURFACE

Les navires de combat de surface possèdent des capteurs et des systèmes d'armes efficaces dans plusieurs disciplines

de la guerre maritime (lutte antiaérienne, guerre de surface, guerre sous-marine et guerre de l'information) pour se défendre et permettre à un groupe opérationnel naval d'opérer contre un éventail de menaces. Bon nombre des navires de combat de surface d'aujourd'hui possèdent également les armes et les capteurs à longue portée nécessaires pour mener des opérations offensives contre les menaces à la surface et sous-marines, et assurer la défense d'une force escortée dans ces deux dimensions de la guerre maritime.

LES SOUS-MARINS

Les sous-marins sont des plateformes d'armes dont la présence en mer, ou même la présence présumée, peut modifier la prise de décision d'un adversaire dans tout un théâtre d'opérations. Leur furtivité, leur persistance et leur létalité inégalées leur permettent de mettre en danger les forces maritimes ennemies n'importe où dans un théâtre d'opérations. Les sous-marins se distinguent dans les premières étapes d'une campagne interarmées et/ou maritime : ils sont capables d'opérer dans les environnements fortement menaçants avec moins de risque que les navires de surface, où on peut les utiliser pour dissuader un adversaire ou interdire l'utilisation de l'espace maritime. En outre, ils peuvent mener des activités de recherche de renseignement dans le cadre de missions secrètes de surveillance et reconnaissance, à l'aide de leurs propres capteurs, ainsi que grâce à leur capacité d'accueillir, d'insérer, de soutenir et d'extraire des forces d'opérations spéciales avec le plus grand secret. Équipés d'un ensemble complet de capteurs acoustiques, électro-optiques et électromagnétiques, les sous-marins peuvent surveiller de vastes espaces sous-marins pour repérer les autres sous-marins et détecter et suivre les navires de surface sur de grandes distances, ce qui les rend adaptés non seulement à leur rôle de combat classique, mais aussi à la surveillance nationale et aux missions de patrouille.



LES HÉLICOPTÈRES MARITIMES

Les hélicoptères maritimes font partie intégrante de la flotte. Exploités et soutenus à partir du pont des navires de combat et de soutien, les hélicoptères maritimes modernes sont une plateforme puissante et flexible à part entière. Équipés d'une gamme de capteurs acoustiques, électromagnétiques et électro-optiques passifs et actifs, de systèmes d'information tactique et d'armes pour effectuer une surveillance de zone étendue en surface et sous la mer, ils sont capables de fonctionner à distance du groupe opérationnel naval pour étendre considérablement la portée contre les menaces de surface et sous-marines. Un groupe opérationnel naval embarque un certain nombre d'hélicoptères afin de maximiser la défense en profondeur, le temps consacré à la tâche et la portée offensive.

LES AÉRONEFS DE PATROUILLE À LONG RAYON D'ACTION

Les aéronefs de patrouille à long rayon d'action¹³⁸ (APLRA) sont un élément indispensable des opérations maritimes. Les APLRA ont une autonomie accrue et une vitesse suffisante pour traverser l'étendue d'un théâtre d'opérations jusqu'à une mission assignée et rester en service pendant de longues périodes. Ils sont équipés de capteurs actifs et passifs qui peuvent exploiter pleinement les spectres électromagnétiques, acoustiques et optiques ou infrarouges dans les missions de surveillance et reconnaissance de zone étendue en mer et sur terre, et ils sont dotés de systèmes de communications, de systèmes d'information tactique et d'armes qui leur permettent de détecter, de suivre, d'identifier et de poursuivre les menaces en surface et sous la surface, indépendamment des autres forces maritimes ou en coopération avec elles.



LES NAVIRES DE SOUTIEN

Les navires de soutien fournissent des capacités fondamentales de ravitaillement, des capacités définies de transport maritime et un soutien aux opérations à terre. En assurant un soutien logistique vital, les navires de soutien accroissent le rayon d'action et l'autonomie d'un groupe opérationnel naval, lui permettant de rester longtemps en mer sans avoir à retourner au port pour se ravitailler. Ainsi, ils permettent à un groupe opérationnel naval de se déployer dans le monde entier et de rester en mer pendant de longues périodes une fois qu'il se trouve dans un théâtre d'opérations. Les capacités de base d'un navire de soutien comprennent la fourniture de carburant, de munitions, de pièces de rechange, de nourriture, d'eau et d'autres articles, ainsi que des installations modernes de soins médicaux et dentaires, y compris une salle d'opération, et des installations de réparation et une expertise pour assurer le fonctionnement des hélicoptères et autres équipements. Surtout, ils sont capables de fournir un soutien en mer – le transfert de liquides et de solides entre navires en mer – ainsi qu'un pont d'envol et un hangar à partir desquels il est possible d'exploiter indépendamment des aéronefs.



LES NAVIRES DE PATROUILLE

Comparativement aux navires de combat de surface de la MRC, les navires de patrouille sont modestement équipés en vue de leur rôle principal de sécurité maritime, en particulier la recherche et sauvetage, le soutien à d'autres ministères et les opérations de sécurité navale comme la connaissance du domaine maritime et les patrouilles de souveraineté.

¹³⁸ Les CP140 Aurora de la flotte actuelle de l'ARC, qui fournissent un soutien aux patrouilles maritimes de la MRC, sont connus sous le nom d'aéronefs de patrouille à long rayon d'action ou APLRA. Toutefois, les forces alliées utilisent le terme aéronef de patrouille maritime (APATMAR). Pour les besoins du présent document, les deux termes peuvent être considérés comme interchangeables.

Les navires de défense côtière (NDC) de classe *Kingston* sont des navires polyvalents dont la mission principale consiste à patrouiller et surveiller les côtes, ce qui comprend les opérations et exercices maritimes généraux, la recherche et sauvetage, le maintien de l'ordre, le soutien aux projets de recherche en défense, la protection des ressources et les patrouilles de surveillance des pêches, ainsi que les contre-mesures relatives aux mines navales. Plusieurs types de charges utiles propres à la mission peuvent être ajoutées pour permettre un changement de rôle rapide d'un type de mission à un autre, notamment un système télécommandé de chasse aux mines et de déminage (STCMD), des systèmes de levés des fonds marins et des divers véhicules sous-marins sans équipage.

Les navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique (NPEA) de classe *Harry DeWolf* sont des navires capables de naviguer dans les glaces conçus et équipés pour la surveillance maritime armée des eaux du Canada, y compris dans l'Arctique; ils permettent au gouvernement d'obtenir une connaissance de la situation des activités et des événements dans ces régions; et de coopérer avec d'autres partenaires des FAC et d'autres ministères pour affirmer la souveraineté du Canada, au besoin.

Un futur navire léger de combat de surface qui est envisagé serait capable de naviguer sur tous les océans, comblant ainsi l'écart entre les navires de patrouille et le navire de combat de surface canadien (NCSC). Ce navire pourra fonctionner de façon indépendante pour soutenir les intérêts canadiens ou en tant que multiplicateur de force à l'appui du NCSC.

LES NAVIRES-ÉCOLES

En plus de son rôle principal de formation des officiers subalternes, la classe *Orca* offre également une capacité intrinsèque d'établir une présence et de mener une surveillance dans les eaux côtières.



L'IMPORTANCE DE LA TAILLE DE LA FLOTTE¹³⁹

La taille de la flotte revêt toujours une importance stratégique, même pour une marine de taille moyenne comme la MRC. À mesure que la politique océanique s'intensifiera au cours des prochaines décennies, les exigences imposées à la MRC augmenteront. Dans un tel environnement, il est tout à fait approprié de noter que « la quantité est une qualité en soi » et qu'elle présente donc un intérêt considérable pour les considérations relatives à la composante physique de la puissance navale¹⁴⁰. Un navire de guerre ne peut se trouver qu'à un seul endroit à la fois; si la flotte est plus petite, elle peut déployer simultanément ses navires à moins d'endroits. Une flotte plus petite non seulement se traduit par des capacités réduites, la quantité étant une mesure incontournable de la capacité, mais elle diminue également l'agilité stratégique de la marine ainsi que sa résilience, définie comme la capacité d'absorber les pertes tout en atteignant les objectifs opérationnels. La taille de la flotte est donc irréfutablement liée à l'utilité d'une marine comme instrument de la politique nationale.

¹³⁹ Voir la discussion sur l'attrition et les implications stratégiques de la taille de la flotte dans Lombardi, *The Future Maritime Operating Environment and the Role of Naval Power*, p. 86-89.

¹⁴⁰ Cet argument figure dans Ashley J. Tellis, Janice Bially, Christopher Layne et Melissa McPherson, *Measuring National Power in the Postindustrial Age*, RAND Corporation, 2000, p. 138.

L'un des arguments fréquemment avancés en opposition à la nécessité de maintenir la taille de la flotte est que les armes et les capteurs avancés réduisent le nombre de plateformes navales nécessaires pour obtenir le même effet militaire. C'est vrai dans certains cas, notamment les missions qui ne nécessitent le déploiement que d'un seul navire. L'argument ignore néanmoins les missions où l'efficacité opérationnelle exige le déploiement de plusieurs navires. Les opérations anti-sous-marines où les ressources aériennes maritimes de plus d'un navire, provenant souvent de navires éloignés l'un de l'autre, sont nécessaires pour contrer efficacement la menace sous-marine, en sont un exemple. Les capacités avancées installées sur un nombre réduit de navires ne peuvent pas modifier les exigences fondamentales de la tâche. De plus, les problèmes de sécurité contemporains, comme celui que pose la Chine, apportent une augmentation rapide et prolifique de la puissance navale à une échelle jamais vue ces dernières années, ce qui risque d'avoir une incidence considérable sur le pouvoir et la politique à l'échelle régionale et internationale. Bien que les navires d'avant-garde puissent compenser quelque peu une telle accumulation prolifique de forces, le volume à lui seul annule cette compensation, surtout lorsqu'on considère le volume et les capacités techniques des plateformes en développement de ces acteurs.

Enfin, ce n'est pas seulement la réduction des capacités disponibles pour les opérations à laquelle les plus petites marines doivent faire face, car le problème administratif que pose la maintenance d'une flotte réduite s'intensifie toujours pour les planificateurs navals. Les déploiements plus longs, une conséquence possible de la réduction du nombre de navires, entraîneront des cycles de maintenance allongés qui pourraient nuire au rendement des navires et de leurs équipages. Les réparations imprévues des navires ou même leur maintenance périodique auront donc sur une marine plus petite une incidence proportionnellement plus élevée (et en cascade) qui pourrait se révéler difficile ou impossible à corriger en cas d'urgence nationale. Le danger est que lorsqu'une marine a perdu sa masse critique (une évaluation qui sera nécessairement propre à chaque pays), la raison d'être du maintien de la flotte qui reste pourrait devenir de plus en plus difficile à justifier, et le coût du rétablissement politiquement intenable.

La politique de défense actuelle, *Protection, sécurité, engagement*, tient compte de bon nombre de ces arguments. Elle souscrit sans équivoque à l'opinion selon laquelle « le Canada exige une Marine organisée et d'un calibre lui permettant de projeter sa puissance avec rapidité et efficacité loin des côtes canadiennes ». Mais elle note également qu'un mélange soigneusement réfléchi de plateformes et de capacités garantit que la taille de la flotte répond aux exigences de planification stratégique et opérationnelle : « cette marine océanique requiert un mélange équilibré de plateformes, y compris des sous-marins, des bâtiments de guerre de surface, des bâtiments de soutien et des patrouilleurs, en nombres suffisants pour répondre à nos besoins à l'échelon national et international¹⁴¹ ».

LES CAPACITÉS DE GUERRE DE LA MRC

LA GUERRE DE SURFACE

La guerre de surface (GS) comprend les mesures défensives et offensives conçues pour contrer les menaces spatiales, aériennes et de surface, y compris celles qui sont lancées à partir de sous-marins, de navires de combat de surface, d'aéronefs, de systèmes sans équipage ou de systèmes spatiaux, et par des acteurs asymétriques. L'identification et le suivi des contacts aériens et des contacts de surface sont essentiels à la

¹⁴¹ Ministère de la Défense nationale, *Protection, sécurité, engagement* : la politique de défense du Canada, Ottawa, 2017, p. 34.

conduite efficace de la GS, grâce à la fusion des capteurs et du renseignement de toutes sources pour obtenir la situation aérienne générale et la situation générale de surface. Les aéronefs maritimes, tant les hélicoptères organiques du navire que les APLRA, ainsi que les aéronefs sans équipage et les systèmes spatiaux, sont des facilitateurs essentiels à cette tâche.

L'ESPACE

La MRC utilise des ressources spatiales pour obtenir et exploiter les informations de surveillance, de reconnaissance, de communications et de navigation et les informations météorologiques. Sans l'utilisation sécuritaire de l'espace, tant pour les systèmes canadiens que pour les systèmes alliés, les opérations de la MRC seraient compromises.

Les NCSM et les sous-marins sont également prêts à utiliser leurs capacités organiques de destruction et de mise hors combat pour aider à protéger les infrastructures spatiales alliées. Cette activité pourrait comprendre l'interception des menaces cinétiques au moment de leur lancement ou l'engagement d'installations de lancement et de contrôle à terre.



LA LUTTE ANTIAÉRIENNE

La lutte antiaérienne (LAA) est conçue pour fournir une protection contre les menaces aériennes à une unité individuelle, à un groupe opérationnel naval ou à des ressources à terre. Naturellement, la portée de la défense qui peut être fournie dépend du nombre et des caractéristiques des systèmes d'armes défensives utilisés, ainsi que de la nature de la menace contrée. La principale menace aérienne dans la guerre navale moderne est le missile antinavire (MAN), dont des variantes hypersoniques sont prévues dans un avenir proche. Ces armes représentent une menace importante pour les navires de guerre canadiens, car elles peuvent être lancées depuis les airs, depuis d'autres navires, depuis des sous-marins et de la terre. De plus, les avions de chasse peuvent lancer des munitions à guidage de précision (MGP) tirées à distance de sécurité qui peuvent avoir un effet destructeur équivalent ou même

supérieur à celui de nombreux MAN. En outre, les tirs de canon des aéronefs peuvent causer des dommages importants.

Tous les grands navires de combat de surface ont, au minimum, une capacité d'autodéfense qui consiste en des mesures de destruction comme les systèmes de missiles de défense ponctuelle et les systèmes d'armes de défense aérienne rapprochée comme Phalanx. Ces mesures sont complétées par des systèmes de mise hors combat combinés à des manœuvres, soit pour écarter le missile du navire, soit pour perturber le bon fonctionnement de la tête chercheuse du missile. Les navires équipés de systèmes de missiles de défense ponctuelle, comme le système Sea Sparrow évolué, peuvent assurer la défense d'autres navires de conserve qui n'ont pas cette capacité, bien que ce ne soit pas leur objectif principal. En agissant comme « gardien de but » le long d'un axe de menace, ces navires peuvent intercepter les missiles dirigés vers les unités non protégées.

Au-delà de cette capacité d'autodéfense, certaines unités peuvent contribuer à la défense aérienne sur une zone plus vaste. La portée de détection est étendue par l'intégration en réseau et au niveau des systèmes de tous les capteurs d'une flotte de navires avec ceux qui sont basés à terre et dans les airs. L'amélioration de la situation aérienne générale qui en résulte donne plus de temps pour planifier et réagir à mesure que la situation de l'engagement potentiel évolue.

LA LUTTE ANTINAVIRE

La lutte antinavire (LAN) est l'application de la puissance de combat de surface, sous-marine et aéroportée contre des unités de surface hostiles, à la fois classiques et asymétriques. Elle se déroule à la fois en pleine mer et dans les eaux littorales. Elle nécessite un degré élevé de connaissance de l'espace de bataille, de discrimination des objectifs et de coordination des armes, en particulier dans les zones densément fréquentées des voies navigables côtières et des passages obligés stratégiques. L'arme la plus courante est le missile antinavire, qui peut être lancé par des navires, des avions et des sous-marins, ainsi que depuis la terre. Les torpilles modernes et avancées représentent l'arme de LAN la plus puissante. Elles sont difficiles à détecter et à suivre, peuvent acquérir des objectifs de façon indépendante ou peuvent être dirigées vers un navire par filoguidage, même dans les eaux où le trafic est dense. En outre, leur effet destructeur est plusieurs fois supérieur à celui d'un missile.



Lorsque les navires de guerre se voient, ils peuvent utiliser leurs canons ou leurs missiles, selon la distance. L'artillerie navale présente l'avantage d'être utile quand les RE exigent d'éviter les dommages collatéraux ou de contenir l'escalade. L'arme principale d'un navire est un outil efficace : le navire peut tirer des coups de semonce pour obtenir d'un navire marchand qu'il se conforme à la directive d'un commandant (souvent appelés « coups de semonce vers l'avant ») ou encore pour avertir les petits bateaux qui pourraient s'approcher de manière suspecte. Bien que les attentats au véhicule bélier au moyen d'un dispositif explosif de circonstance (IED) soient une tactique viable, les acteurs non étatiques pourraient également déployer des systèmes de missiles portatifs ou des armes collectives sur des bateaux pour harceler le navire ou lui infliger des dommages à une distance hors de la portée de tir des armes légères. Les attaques en essaim sont un problème particulièrement pénible pour les navires de combat de surface, parce qu'ils n'ont souvent pas assez de systèmes d'armes à courte portée pour couvrir plusieurs axes d'approche. Cependant, le problème est encore aggravé si la LAN se déroule dans un port où les deux boucliers de la manœuvrabilité et de la vitesse ne peuvent pas être utilisés et où il y a un risque important de dommages collatéraux et de blessures de non-combattants.

L'APPUI-FEU NAVAL

L'appui-feu naval (AFN), c'est-à-dire l'application de la force de la mer à la terre, est un élément en évolution rapide de la composante physique de la puissance navale canadienne. L'environnement de surface océanique est constamment étendu à l'intérieur des terres, à mesure que les systèmes d'armes maritimes modernes évoluent pour produire des effets depuis la mer. Les définitions suivantes sont tirées de la BTD :



- **Feux** : actions cherchant à créer un effet physique de premier ordre sur les capacités de l'entité ciblée. Note : les feux incluent les moyens létaux et non létaux¹⁴²;
- **Feux interarmées** : feux effectués durant l'emploi de forces de deux ou plusieurs composantes et ce, dans le cadre d'une action coordonnée afin d'obtenir les effets désirés dans l'atteinte d'un objectif commun¹⁴³;
- **Appui-feu naval (AFN)** : attaque maritime coordonnée, exécutée par des canons de gros calibre ou des systèmes de missiles surface-surface ou subsurface-surface dans le but de produire des effets physiques pour appuyer les objectifs interarmées¹⁴⁴.

La définition de l'AFN dans la BTD ne donne qu'une description générique des types d'armes auxquels elle s'applique. Elle ne tient pas compte spécifiquement de la capacité de produire des effets à terre grâce à l'utilisation d'armes guidées de précision depuis la mer. La technologie et l'innovation ont permis à la MRC de commencer à développer une capacité offensive limitée près des côtes, dans la perspective d'en faire une capacité offensive terrestre plus avancée à l'avenir. Bien que cette capacité soit encore relativement embryonnaire, la MRC l'a éprouvée en 2016 avec l'engagement réussi d'une cible à terre à l'aide du missile antinavire Harpoon Block II en mode attaque terrestre. Sur cette base, la capacité émergente d'AFN de la MRC comprend des armes guidées de précision provenant d'unités de surface et produisant des effets à terre d'une manière précise. L'AFN vise à atteindre les objectifs de campagne du commandant d'une force opérationnelle interarmées et à permettre aux forces terrestres de préparer et protéger un espace de combat sur le littoral.

LA GUERRE SOUS-MARINE

La guerre sous-marine (GSM) est sans doute la plus difficile des disciplines de guerre navale. Les conditions acoustiques défavorables (surtout dans les zones littorales), les menaces furtives et les volumes d'eau exceptionnellement importants par rapport aux objets recherchés font de l'acquisition d'objectifs et de la connaissance générale de la situation sous-marine une tâche intimidante qui prend beaucoup de temps et nécessite des ressources importantes. Une GSM efficace exige une coordination étroite entre de multiples unités et un très haut degré de compréhension de l'environnement océanique. La GSM existe pour contrer deux menaces principales : les sous-marins et les mines marines. Les mines marines sont préoccupantes parce qu'elles peuvent endommager ou couler sans discernement toutes les formes de transport maritime, peuvent être posées secrètement, sont très peu coûteuses et peuvent être mises au point par des acteurs sans expertise technologique, et leur simple menace peut mettre un port ou une opération sur l'eau à l'arrêt. Les sous-marins peuvent être tout aussi destructeurs, mais ils représentent également des menaces différentes pour la sécurité nationale et la souveraineté canadienne. La nature furtive du sous-marin lui permet de se déplacer dans les eaux territoriales ou de rôder juste à l'extérieur, pratiquement sans être détecté. Les sous-marins peuvent donc être utilisés comme plateformes de livraison secrètes de missiles balistiques et

¹⁴² BTD, fiche no 33777.

¹⁴³ BTD, fiche no 34148.

¹⁴⁴ BTD, fiche no 993.

missiles de croisière, ainsi que pour l'insertion de forces spéciales. Ils peuvent aussi agir comme moyens passifs de recherche du renseignement, exploitant les spectres électromagnétique et acoustique pour intercepter les communications et révéler les secrets nationaux.

LA GUERRE ANTI-SOUS-MARINE

Un des axiomes de la guerre anti-sous-marine (GASM) est que l'attaque est la meilleure défense. La localisation et la destruction d'un sous-marin à distance sont le meilleur moyen de protéger les navires canadiens et alliés contre une menace sous-marine. Même si un sous-marin n'est pas engagé, sa localisation à l'aide de ressources aériennes permet aux unités de surface d'éviter le contact. Les APLRA sont le moyen le plus efficace de poursuivre un sous-marin en raison de leur temps sur zone relativement long et de leur grande capacité de transport d'armes. Ces aéronefs utilisent une combinaison de capteurs, dont des capteurs radars et des bouées acoustiques (à la fois actifs et passifs), pour localiser un sous-marin, puis l'attaquer. Les hélicoptères de GASM armés de torpilles qui se lancent depuis les navires utilisent des méthodes similaires, mais ils ont également des sonars « immergés » qui peuvent rechercher un sous-marin. Normalement, le navire de guerre envoie des hélicoptères pour étudier un contact sous-marin pendant qu'il reste à l'extérieur de la portée des armes du sous-marin. Même si les navires ont des sonars, tant passifs qu'actifs, la nature de la propagation acoustique dans l'océan fait en sorte que le sous-marin conservera toujours l'avantage. Par conséquent, les navires de guerre eux-mêmes *ne poursuivent pas* délibérément les sous-marins, sauf en dernier recours pour se défendre lorsqu'un sous-marin se trouve à proximité avec peu ou pas de préavis.

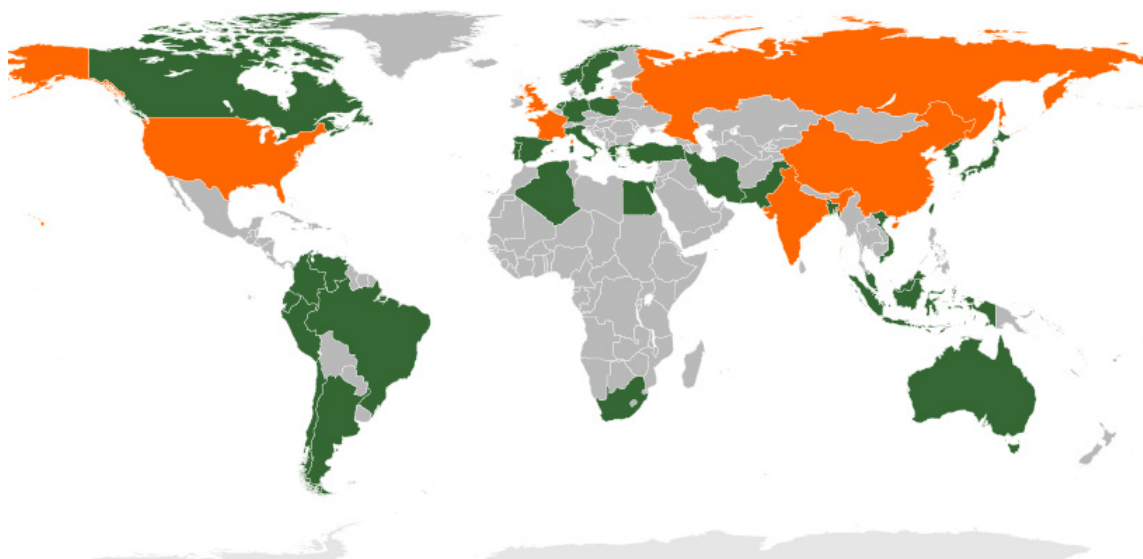


Figure 8 – Opérateurs de sous-marins d'attaque (vert) et opérateurs de sous-marins d'attaque et de sous-marins lance-missiles balistiques (orange).¹⁴⁵

En travaillant ensemble, les navires, les APLRA et les hélicoptères peuvent constituer une équipe efficace de chasse aux sous-marins. Agissant sous la direction du commandant de l'unité d'action de surface, les APLRA et les hélicoptères peuvent détecter, localiser et attaquer un sous-marin ennemi sans s'exposer au même degré de risque qu'une grande plateforme de surface. Le seul inconvénient des attaques aériennes est la taille

¹⁴⁵ Image reproduite avec l'aimable autorisation des utilisateurs : Silver Spoon, Nirvik 12, Wikimedia Commons, domaine public, 2016 (consulté en ligne le 11 juillet 2017), https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e1/Worldmap_Submarines.svg.

des torpilles aéroportées. Les restrictions de poids exigent qu'elles aient une plus petite ogive et moins de carburant que les armes transportées à bord d'un sous-marin.

Un autre avantage du sous-marin est son immersion dans l'environnement sous-marin, ce qui favorise généralement une meilleure connaissance de la situation sous-marine. Cependant, il y a des limites même

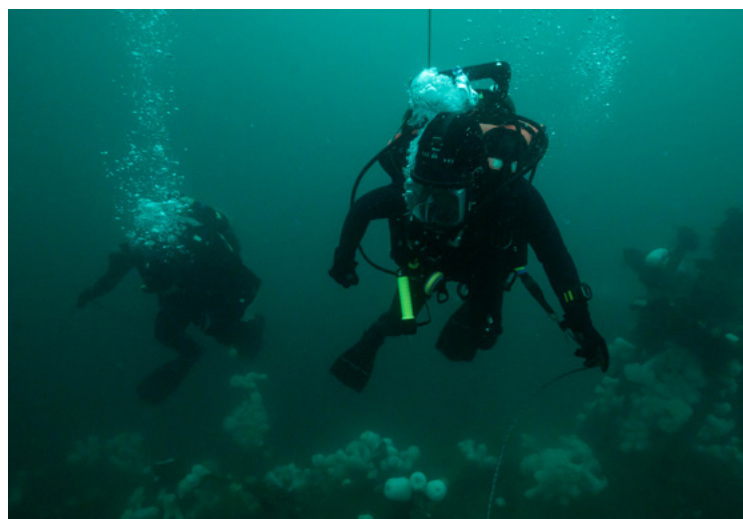


à l'efficacité de la GASM d'un sous-marin. Premièrement, la vitesse peut être un facteur limitant. Si un autre sous-marin est détecté à distance, un sous-marin à propulsion nucléaire (SSN) peut être en mesure de le poursuivre, mais le faire à grande vitesse nuira à ses capteurs et pourrait révéler sa position. Les sous-marins classiques (diesel-électriques) (SSK) sont beaucoup plus lents qu'un SSN tant à la surface qu'en immersion, et ne peuvent pas être utilisés pour couvrir de vastes étendues d'océan. Les sous-marins sont utilisés de façon optimale lorsqu'ils patrouillent à proximité des passages obligés et des eaux restreintes où un adversaire est susceptible de passer.

LA LUTTE CONTRE LES MINES MARINES (LCMM)

Les mines marines peuvent être utilisées comme arme d'interdiction de zone pour fermer les ports, ou elles peuvent être utilisées offensivement pour détruire les navires. La dispersion d'une seule mine, ou même la croyance qu'une menace de mines pourrait exister dans une étendue d'eau donnée, peut avoir un effet disproportionné, rendant une zone interdite pendant des semaines, le temps que les unités de LCMM effectuent les opérations de recherche et déminage. De nombreux États ont la capacité de poser des mines à partir de

navires de surface, d'aéronefs et de sous-marins. Le faible coût, la facilité d'utilisation, la capacité de déploiement à partir de navires militaires ou civils et l'efficacité des mines marines en font une option particulièrement attrayante pour les acteurs non étatiques et les marines moins développées. La menace posée par les engins explosifs improvisés flottants crée des problèmes supplémentaires pour la navigation commerciale et les marines opérant dans les passages obligés et les régions littorales. La facilité d'acquisition et d'utilisation des IED simples et des mines marines rudimentaires en fait une menace de plus en plus probable.



Le niveau de complexité des mines marines modernes en fait des systèmes d'armes hautement fiables qu'on peut utiliser discrètement avec un haut degré de précision contre certaines classes de navires. Les systèmes modernes de guerre des mines intègrent des sonars passifs puissants qui peuvent faire la distinction entre les navires et choisir sélectivement leurs cibles en fonction de paramètres programmés avant leur déploiement ou même une fois qu'ils sont dans l'eau. Les systèmes de mines plus avancés sont maintenant déployés en réseau, ce qui permet de les programmer et de les contrôler, de les éteindre et de les allumer selon les besoins, depuis les installations à terre. Certains systèmes permettent d'effectuer des engagements à distance, en intégrant des torpilles dans leur conception, faisant de la mine l'équivalent d'un sous-marin stationnaire. De tels systèmes sont tout aussi susceptibles de se trouver cachés sur le fond océanique que flottant dans la colonne d'eau, et certains sont même semi-autonomes, dans la mesure où ils peuvent être déployés à partir d'un navire ou d'un endroit précis à terre, se transporter vers un endroit de « patrouille » spécifique, puis revenir au point de déploiement en fonction des instructions qui y sont programmées.

Bien que la MRC n'utilise pas de mines marines, elle mène néanmoins des activités de lutte contre cette menace. Lorsque les forces navales sont déployées, la LCMM met principalement l'accent sur la détection, l'identification, les mesures d'évitement et la neutralisation. À l'échelle nationale, la MRC est responsable de la réalisation de levées de fonds marins de référence dans les lignes de communication maritimes stratégiques et de l'élimination des engins explosifs improvisés flottants dans les principaux ports canadiens comme Vancouver, Montréal et Halifax. Le principal moyen d'établir une compréhension du plancher océanique consiste à utiliser des véhicules remorqués ou autonomes équipés de systèmes de sonar et de systèmes vidéo exploités à partir de navires de classe *Kingston* et d'autres navires de passage. Si un objet semblable à une mine est détecté, des systèmes électroniques de plongée comme les véhicules téléguidés (VTG) ou des plongeurs-démineurs identifieront et, au besoin, neutraliseront la menace. Lorsqu'elle est déployée, la MRC utilise des capteurs autonomes sans équipage embarqués et non embarqués pour localiser et éliminer les mines. L'utilisation de véhicules sous-marins sans équipage (VSSE) augmente la capacité de la MRC à mener des opérations de LCMM, que ce soit au Canada, en Amérique du Nord ou dans le cadre d'opérations de déploiement.



LA GUERRE DE L'INFORMATION MARITIME

La guerre de l'information consiste à protéger l'information propre à la force et à exploiter celle des adversaires. Elle englobe toutes les facettes de la création, de la collecte, de la diffusion et de l'utilisation de l'information. Elle comprend la guerre réseaucentrique, la guerre électronique et la cyberguerre. L'importance de l'information pour les marines modernes est illustrée dans le document Maritime Concept for Information Warfare du Groupe des cinq, qui stipule que la guerre de l'information est [traduction] « la mise à disposition, l'utilisation assurée et la protection des processus, systèmes et réseaux d'information, ainsi que la limitation,

la dégradation et l'interdiction de ceux de nos adversaires, afin d'obtenir un avantage opérationnel dans tout l'espace de combat¹⁴⁶ ».

LA GUERRE RÉSEAUCENTRIQUE

La guerre réseaucentrique est une doctrine d'opérations fondée sur la supériorité de l'information qui génère une puissance de combat accrue en mettant en réseau les capteurs, les décideurs et les tireurs (le système de guerre) pour obtenir une connaissance commune, une vitesse de commandement accrue, un rythme des opérations accéléré, une létalité accrue et une capacité de survie accrue. Essentiellement, la guerre réseaucentrique traduit la supériorité de l'information en puissance de combat en reliant efficacement des entités bien informées dans l'espace de bataille.

Elle propose que l'application des concepts de l'ère de l'information pour accélérer les communications et accroître la connaissance de la situation par la mise en réseau améliore à la fois l'efficacité et l'efficacé des opérations militaires. L'exploitation de réseaux à haute vitesse qui permettent la transmission en temps réel, sans erreur, de grandes quantités de données dans une fraction du temps requis pour la transmission en phonie accélère les cycles d'engagement et le rythme des opérations à tous les niveaux d'un système de combat. Cette rapidité de collecte et de diffusion de la connaissance de la situation et de l'information de ciblage augmente le taux auquel des décisions et des engagements efficaces peuvent se produire et permet aux unités de combat d'être plus petites, d'opérer de façon plus indépendante et efficace et d'entreprendre un éventail de missions différent de celui des forces non reliées en réseau.

LA GUERRE ÉLECTRONIQUE

La guerre électronique est l'utilisation militaire du spectre électromagnétique pour en interdire l'utilisation à un adversaire, en particulier contre les forces amies. Elle est divisée en trois activités : l'attaque électronique, les mesures de protection électroniques (MPE) et le soutien de guerre électronique (SGE). L'attaque électronique consiste à utiliser l'énergie électromagnétique pour attaquer le personnel, les installations ou l'équipement en vue de dégrader, de neutraliser ou de détruire la capacité de combat de l'ennemi; y compris le brouillage radio et radar pour nuire aux moyens de communication d'autres navires et/ou la capacité de ciblage de certains systèmes d'armes adverses. Les MPE protègent les capteurs et les communications d'un

¹⁴⁶ AUSCANUKUS Working Group, Five Eyes Maritime Concept for Information Warfare, 2014, p. 3.

navire de guerre contre le brouillage qui pourrait nuire au traitement du signal. Le SGE comprend les mesures de soutien électronique, qui aident les opérateurs de guerre à identifier d'autres navires de surface, aéronefs et missiles en fonction de leurs émissions électroniques. L'interception des communications et la radiogoniométrie sont d'autres mesures de SGE utilisées par la MRC.

LA CYBERGUERRE

La cyberguerre est une guerre qui se déroule dans le domaine cyberspatial ou par son intermédiaire. Dans un monde où la technologie de pointe est à la disposition du citoyen moyen, du web au nuage, du téléphone intelligent à la navigation par satellite, il existe une menace pour les systèmes de contrôle des capteurs, des armes et de la propulsion embarqués sur les navires de guerre modernes. À couple dans un port étranger ou peut-être même pendant les opérations sur les littoraux, il est concevable qu'un adversaire suffisamment avancé puisse nuire aux opérations d'un navire. Les exigences des systèmes de renseignement modernes créent également des vulnérabilités. La « fusion de données » est nécessaire pour obtenir un avantage dans le domaine du renseignement, mais l'intégration des réseaux comporte des risques. Ces risques ne peuvent être atténués qu'en mettant au point des moyens et des procédures de surveillance et de détection des intrusions dans les réseaux militaires. Par conséquent, la MRC continuera à développer l'équipement et le personnel afin de pouvoir participer pleinement à la cyberarchitecture nationale et à la cyberarchitecture interarmées du Groupe des cinq. Les NCSM auront notamment la capacité de faire office de nœuds pour la cyberreconnaissance et, au besoin, pour les cyberattaques.



LES SYSTÈMES AUTONOMES SANS ÉQUIPAGE, L'INFORMATIQUE QUANTIQUE, L'ANALYTIQUE DES MÉGADONNÉES ET L'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE

La mise en service de systèmes autonomes (potentiellement mortels) associée à l'affinement du ciblage grâce à l'exploitation de l'analyse de mégadonnées et de l'intelligence artificielle (IA) aura un impact radical sur la conduite des opérations futures. Des essaims de drones activés par l'IA et conçus pour submerger les défenses à bord des navires ou pour se défendre contre les menaces de missiles antinavires, se profilent à l'horizon. L'analyse des mégadonnées offre également un immense potentiel aux puissances navales dans l'environnement maritime, notamment dans le ciblage et en particulier dans le domaine sous-marin. L'avantage est évident à une époque où celui qui réussit à identifier les navires de combat ennemis en premier survit¹⁴⁷.

147 The Oceans and Great Power Competition in our Era, mai 2023, p. xviii.



LE SOUTIEN OPÉRATIONNEL

Le soutien opérationnel est un élément essentiel d'une force navale efficace au combat. Le maintien en puissance souple et efficace offre une gamme complète de fonctions logistiques, ainsi que le génie et la maintenance nécessaires pour maintenir une flotte pleinement opérationnelle. La MRC a la capacité de maintenir et de régénérer ses capacités opérationnelles grâce à un maintien en puissance complet qui comprend trois composantes : le personnel, l'équipement et les infrastructures. Le maintien de ces composantes aux divers niveaux de disponibilité opérationnelle nécessite une coopération entre les différents intervenants : le MDN, les FAC, les alliés, les organismes et l'industrie (tant à l'échelle nationale qu'à l'échelle internationale).

LES CYCLES DE DISPONIBILITÉ OPÉRATIONNELLE NAVALE

Derrière toutes les opérations de la MRC se cache un cycle opérationnel qui fait passer chaque navire ou sous-marin par des périodes de maintenance périodique et intensive et des travaux de radoub au moyen d'essais techniques, d'un entraînement à la disponibilité opérationnelle et de certifications de guerre, aspects qui sont tous nécessaires aux opérations de déploiement. Pour chaque combattant déployé, il y en a plusieurs autres à divers moments du cycle, à l'entrée et à la sortie des installations gérées par l'industrie maritime canadienne, ainsi que dans le cadre des systèmes d'instruction individuelle et collective, technique et matérielle de la MRC.

LE CONCEPT DU MAINTIEN EN PUISSANCE

Comme l'ampleur des déploiements de la MRC varie d'un seul navire à de multiples navires et aéronefs, le soutien est une tâche qu'il faut adapter à l'opération. Dans tous les cas, il s'appuie sur le cadre de soutien des FAC qui va des ressources nationales, comme les infrastructures et l'industrie, jusqu'au combattant en mer. Les capacités de soutien le long de ce continuum sont organisées en couches que l'on appelle communément lignes de soutien¹⁴⁸. L'attribution de capacités définies au sein de chaque ligne de soutien dépend du niveau des besoins, de la menace perçue et des impératifs de mobilité et de protection. Reposant sur le principe du contrôle centralisé et de l'exécution décentralisée, les lignes de soutien offrent une certaine souplesse dans le processus de distribution tout en facilitant une redistribution rapide. Par conséquent, la doctrine des FAC organise le soutien opérationnel selon quatre lignes de capacités, comme l'indique plus en détail la PIFC 4-0 – Soutien¹⁴⁹. Afin de mieux harmoniser la doctrine des FAC avec les réalités d'un navire en mouvement et celles de la logistique navale, les quatre lignes peuvent être regroupées dans les trois catégories suivantes :

- Le **soutien intégral**, ou soutien de première ligne, est la capacité de soutien intégral qui fait référence à l'autosuffisance d'un navire de guerre canadien en ce qui concerne les pièces de rechange à bord, les provisions embarquées, les capacités de maintenance, les ressources humaines, l'administration financière, les services de passation de marchés et les services alimentaires;

¹⁴⁸ PIFC 4-0 – Soutien, 1re éd., p. 2-5, par. 0207.

¹⁴⁹ Concept of Naval Log Support, par. 7, p. 6, par. 7, et PIFC 4-0, par. 0210, p. 2-5, note en bas de page 5.

- Le **soutien à la mer**, ou soutien de deuxième ligne, consiste en un ou plusieurs navires de soutien qui fournissent des produits pétroliers, des munitions, une cargaison sèche (y compris des provisions et des fournitures), des pièces de rechange, des installations médicales et des capacités de réparation aux forces opérationnelles en route ou au mouillage. Il comprend la mise en commun des capacités et des ressources entre les navires du groupe opérationnel naval pour s'entraider, y compris les pièces de rechange pour les réparations urgentes. Le soutien logistique à la mer comprend les capacités attribuées à un groupe opérationnel naval ou à une force opérationnelle, et peut être fourni par l'intermédiaire de ressources nationales ou internationales, comme indiqué dans la doctrine de l'OTAN et d'autres accords de soutien;
- Le **soutien à terre** comprend les activités logistiques menées à terre en appui direct d'un groupe opérationnel naval, et va du soutien uniquement national aux arrangements de soutien bilatéraux ou multilatéraux, aux accords de soutien fourni par le pays hôte et aux contrats commerciaux. Le site logistique de l'avant est la principale source de soutien à terre et doit être suffisamment robuste et flexible pour répondre aux besoins et aux mouvements du groupe opérationnel naval ou de la force opérationnelle. Composé des troisième et quatrième lignes de soutien, il englobe les activités logistiques menées à terre en appui direct d'un groupe opérationnel naval ou d'une force opérationnelle¹⁵⁰. Dans le contexte de l'OTAN, le soutien est coordonné par les sites de soutien logistique avancé et par un carrefour central des forces maritimes multinationales, au besoin. D'autres organisations nationales de soutien peuvent être déployées, comme l'élément de soutien de la force opérationnelle interarmées des FC, selon la taille des opérations.



Grâce à la mise en commun des ressources du groupe opérationnel naval, à la présence de navires de soutien et à une petite organisation basée à terre, la nature robuste et autonome des NCSM garantit que la flotte peut être déployée à l'échelle mondiale et maintenue en puissance par un investissement modeste dans les capacités de soutien opérationnel¹⁵¹. Afin d'avoir des capacités de maintien en puissance encore plus grandes, on peut envisager des options militaires ou commerciales pour le transport maritime et les bases en mer, et les configurer en approches existantes de soutien opérationnel.

¹⁵⁰ Concept of Naval Log Support, p. 7, par. 8.

¹⁵¹ Concept of Naval Log Support, p. 7, par. 8.

LE SOUTIEN DU MATÉRIEL

Le maintien en puissance des capacités des FAC dépend du maintien de l' en bon état de fonctionnement et à un niveau précis de . La planification, le soutien et l'exécution des activités de maintenance et de réparation sont donc essentiels pour permettre à la MRC de remplir ses missions de base. La maintenance et la réparation de tout cet équipement font intervenir des milliers de civils et de militaires, ainsi que de nombreuses entreprises du secteur privé dans un ensemble diversifié et souvent complexe d'activités.



Dans la MRC, la maintenance est une activité préventive et planifiée qui vise à réduire la probabilité de panne d'équipement et à prolonger la durée de vie des biens. Le non-respect de cette approche pourrait entraîner des pannes d'une gravité variable, y compris celles qui pourraient réduire considérablement la disponibilité opérationnelle. La maintenance préventive vise donc à réduire l'incertitude. La réparation, d'autre part, est une activité qui consiste à remettre un article en bon état en corrigeant les défauts ou en remplaçant des pièces inutilisables par des composants neufs, remis en état, révisés ou refaits¹⁵². Les besoins en réparations sont intrinsèquement imprévisibles et sont donc plus difficiles à planifier et à prévoir que les activités de maintenance.

La durée de vie utile de l'équipement militaire peut parfois dépasser 40 ans entre l'acquisition initiale et l'élimination finale. Les activités de maintenance et de réparation sont classées dans la MRC en trois catégories, selon leur niveau de complexité et le temps nécessaire pour les réaliser. Ces activités peuvent être exécutées par des techniciens de la MRC, des civils du ministère de la Défense nationale ou des entreprises du secteur privé, et comprennent ce qui suit :

- Les activités de maintenance préventive simples et à court terme et les réparations mineures (première et deuxième ligne), qui sont effectuées relativement fréquemment par le personnel du navire et l'installation de maintenance de la flotte;
- Les activités d'inspection, de réparation majeure ou de révision complète de l'équipement, plus longues et plus complexes (troisième ligne), qui sont gérées de façon centralisée par le sous-ministre adjoint (Matériels) (SMA(Mat)) et exécutées par le Ministère ou par le secteur privé dans des installations spécialisées, et peuvent prendre des jours, des semaines voire des mois.

Ces activités de maintenance et de réparation sont appuyées par la Division de la gestion du programme d'équipement maritime, qui relève du SMA(Mat). Cette division est responsable de la gestion du cycle de vie des navires et de leurs systèmes. Elle détermine les besoins en maintenance et en réparations pour chaque classe, fournit un appui du génie et un soutien technique, gère les programmes de mise à niveau et veille à l'achat de stocks suffisants de pièces de rechange et à leur mise à la disposition des techniciens de maintenance et de réparation en temps opportun.

¹⁵² BTB, fiche no 15795.



L'ÉTAT DE PRÉPARATION TECHNIQUE

L'état de préparation technique des plateformes de la flotte (navires et sous-marins) dépend du bon état de service des systèmes de bord. Les fluctuations sont attribuables à l'introduction de nouveaux équipements, au retrait d'anciens systèmes, à la révision des systèmes existants, à la maintenance courante et aux réparations correctives du matériel. Afin d'assurer l'état de préparation technique de sa flotte, la MRC effectue les types d'activités de génie et de maintenance suivants :

Activités cycliques. Le soutien du génie et de la maintenance est fourni à la flotte selon une approche cyclique axée sur les processus. La maintenance préventive, les modifications, l'installation de nouveaux équipements, les inspections ainsi que les révisions mineures et majeures sont effectuées dans le cadre d'un programme soigneusement géré qui est planifié en fonction des cycles opérationnels des divers navires et sous-marins. De cette façon, les plateformes reçoivent la maintenance et les mises à niveau dont elles ont besoin tout en conservant suffisamment de ressources prêtes pour une utilisation opérationnelle à tout moment.

Activités propres à la mission. Afin d'appuyer la réactivité, la portée et la polyvalence des forces navales, les capacités de génie et de maintenance comprennent la capacité de fournir un soutien spécialisé et spécifique à court préavis aux unités opérationnelles dont le déploiement opérationnel est prévu, parfois à très court préavis. De plus, les équipes du génie intégrées sont en mesure de fournir le soutien nécessaire aux unités déployées en cas de besoins imprévus ou spécifiques à la mission.

CONCLUSION

La dernière décennie a été témoin de plusieurs exemples de projection de puissance maritime. La campagne contre la Libye en 2011, qui a renversé Mouammar Kadhafi, comprenait une coalition multinationale déployant toute une gamme de ressources aériennes et maritimes, y compris des missiles d'attaque à terre lancés depuis la mer (à partir de navires et de sous-marins), et des forces spéciales¹⁵³. Trois ans plus tard, en mars 2014, l'invasion russe de la Crimée comprenait des navires amphibies et de surface : les premiers se sont emparés des ports et ont débarqué du matériel lourd, tandis que les deuxièmes ont fermé les ports (y compris au moyen de bateaux d'embouteillage) et capturé une grande partie de la flotte ukrainienne¹⁵⁴. Ces exemples touchent au cœur même de la raison d'être de la marine : être un instrument efficace de la politique nationale capable de projeter sa puissance (seule ou dans le cadre d'une coalition) pour faire progresser les objectifs stratégiques du gouvernement et/ou les atteindre.

En tant que doctrine stratégique de la MRC, la présente publication a été conçue pour éclairer et guider l'application de la force navale dans la poursuite des objectifs stratégiques du Canada. En tant que fondement des niveaux opérationnels et tactiques de la doctrine, elle établit un cadre pour l'utilisation efficace de la puissance navale. Plus précisément, cette doctrine de synthèse vise les objectifs suivants :

- Énoncer les principes, y compris le contrôle de l'espace maritime et l'interdiction de l'espace maritime, qui influent sur l'utilisation des forces navales;
- Expliquer les rôles fondamentaux de la MRC;
- Expliquer comment la MRC se bat et opère;
- Documenter la culture de service de la MRC;
- Dispenser une formation militaire professionnelle aux militaires de la Marine et d'autres armées;
- Former et motiver le personnel et améliorer sa compréhension des rôles et fonctions de la MRC;
- Encadrer la conduite opérationnelle et façonner la pensée opérationnelle;
- Influencer la réflexion stratégique nationale concernant la Marine dans les domaines comme l'élaboration de politiques, la formulation de stratégies et les décisions d'acquisition;
- Informer les membres du gouvernement et la communauté en général des façons dont le pays peut utiliser la force navale pour défendre ses intérêts nationaux;
- Fournir aux alliés militaires (interarmées et interalliés) et aux partenaires civils (gouvernement, industrie et organisations non gouvernementales) une compréhension de l'utilité stratégique, des capacités et de l'éthos militaire de la MRC;

¹⁵³ Voir Lee Willett, « The Maritime Contribution », dans Saeed Mueen et Grant Turnbull (dir.), *Accidental Heroes: Britain, France and the Libya Question*, Londres, RUSI, septembre 2011, p. 8–9.

¹⁵⁴ Voir, par exemple, Tom Waldwyn, « Ukraine's navy – one year after the seizure of Crimea », *Military Balance Blog*, International Institute of Strategic Studies, 7 avril 2015 (consulté le 26 avril 2016), www.iiss.org/en/militarybalanceblog/blog-sections/2015-090c/april-6dca/ukraines; et « Russia Sinks Ship to Block Ukrainian Navy Ships », *Naval Today* (en ligne), 6 mars 2014 (consulté le 25 avril 2017), <http://navaltoday.com/2014/03/06/russia-sinks-ship-to-block-ukrainian-navy-ships/>.

- Ultimentement, constituer le fondement de tous les autres éléments de doctrine et d'instruction navales.

Il est néanmoins important de garder à l'esprit qu'il s'agit d'un document évolutif. Il devra être mis à jour, actualisé et réécrit dans le cadre d'un cycle continu. Destiné [traduction] « à éduquer, informer et guider les professionnels militaires afin de façonner leur pensée et leurs actions sur la base des connaissances et de l'expérience pratique de leurs prédécesseurs¹⁵⁵ », il ne devrait pas être considéré comme formant une pensée rigide ou dogmatique. Au contraire, le cadre ainsi établi par *Trident* devrait servir de guide et de fondement à une réflexion novatrice sur le développement et l'application de la puissance navale.

Cette doctrine ne traite pas non plus de tous les sujets possibles. Il y a des domaines d'activité et de responsabilité navales pour lesquels la pensée actuelle est très clairement en développement. Un des domaines où la puissance navale devra s'adapter est celui de répondre aux demandes découlant de l'ouverture de la région arctique. L'Arctique est un carrefour international important où se croisent des questions de changement climatique, de responsabilité environnementale, de droits autochtones, de commerce international et de sécurité internationale. Huit États, à savoir le Canada, le Danemark, les États-Unis, la Finlande, l'Islande, la Norvège, la Russie et la Suède, ont un territoire au nord du 60^e degré de latitude, et cinq de ces États bordent l'océan Arctique. Les États de l'Arctique collaborent depuis longtemps sur des questions économiques, environnementales et sécuritaires, par l'intermédiaire notamment du Conseil de l'Arctique, principal organe de coopération dans la région. Bien que tous les États de l'Arctique aient déclaré leur intérêt pour la poursuite de cette collaboration, le changement climatique, combiné aux progrès technologiques qui rendent l'exploitation des ressources plus viable sur le plan commercial, transforme l'importance stratégique de la région. Ce changement exerce de nouvelles pressions sur le régime. Parallèlement à l'augmentation des activités de recherche et du tourisme dans le Nord canadien et aux alentours, cette hausse de l'activité créera également des exigences en matière de sécurité et de sûreté liées aux opérations de recherche et sauvetage et aux catastrophes naturelles ou technologiques auxquelles le Canada doit être prêt à réagir.

Même au moment de la publication du présent document, la MRC peut, veut et doit continuer à tirer profit des connaissances tirées de l'histoire, des affaires contemporaines ainsi que des évaluations de l'environnement de sécurité futur. Un certain nombre de publications récentes produites au Canada et par d'autres gouvernements décrivent un environnement international de sécurité caractérisé par une énorme incertitude. La diffusion de la puissance et la multipolarité émergente, la mondialisation du commerce et de l'information, et la prolifération des technologies avancées (y compris les technologies militaires), y contribuent toutes. Compte tenu de l'importance largement reconnue des océans dans les relations internationales, il est presque certain que la demande de puissance navale à une époque d'incertitude augmentera au cours des prochaines décennies, tout comme l'importance d'une doctrine stratégique marine solide et évoluée.

155 Voir « The purposes of Doctrine », A Strategic Lexicon for the Royal Canadian Navy (ébauche), p. 13.