

Canadian
Forces
College

Collège
des
Forces
Canadiennes



LE GROUPE AMPHIBIE CANADIEN : UN AVANTAGE POUR LA NATION

Maj P. Chartrand

JCSP 42

Service Paper

Disclaimer

Opinions expressed remain those of the author and do not represent Department of National Defence or Canadian Forces policy. This paper may not be used without written permission.

© Her Majesty the Queen in Right of Canada, as represented by the Minister of National Defence, 2016.

PCEMI 42

Étude militaire

Avertissement

Les opinions exprimées n'engagent que leurs auteurs et ne reflètent aucunement des politiques du Ministère de la Défense nationale ou des Forces canadiennes. Ce papier ne peut être reproduit sans autorisation écrite.

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, représentée par le ministre de la Défense nationale, 2016.

CANADIAN FORCES COLLEGE – COLLÈGE DES FORCES CANADIENNES
JCSP 42 – PCEMI 42
2015 – 2016

JCSP SERVICE PAPER – PCEMI ÉTUDE MILITAIRE

**LE GROUPE AMPHIBIE CANADIEN : UN AVANTAGE POUR LA
NATION**

Maj P. Chartrand

“This paper was written by a student attending the Canadian Forces College in fulfilment of one of the requirements of the Course of Studies. The paper is a scholastic document, and thus contains facts and opinions, which the author alone considered appropriate and correct for the subject. It does not necessarily reflect the policy or the opinion of any agency, including the Government of Canada and the Canadian Department of National Defence. This paper may not be released, quoted or copied, except with the express permission of the Canadian Department of National Defence.”

Word Count: 3000

“La présente étude a été rédigée par un stagiaire du Collège des Forces canadiennes pour satisfaire à l'une des exigences du cours. L'étude est un document qui se rapporte au cours et contient donc des faits et des opinions que seul l'auteur considère appropriés et convenables au sujet. Elle ne reflète pas nécessairement la politique ou l'opinion d'un organisme quelconque, y compris le gouvernement du Canada et le ministère de la Défense nationale du Canada. Il est défendu de diffuser, de citer ou de reproduire cette étude sans la permission expresse du ministère de la Défense nationale.”

Compte de mots: 3000

LE GROUPE AMPHIBIE CANADIEN : UN AVANTAGE POUR LA NATION

BUT

1. Le but de ce document est de démontrer comment la mise sur pied d'une composante amphibie permettrait d'augmenter la capacité d'intervention des Forces armées canadiennes (FAC) dans le cadre de ses six missions essentielles attribuées par le Gouvernement du Canada, telle que décrite dans la Stratégie de défense « Le Canada d'abord » (SDCD).¹ L'intention ici n'est pas de discuter de tactiques précises ni d'identifier la plateforme qui serait la plus adéquate pour conduire des opérations amphibies ou translittorales. Cette recherche explorera par contre des situations où l'emploi d'une force amphibie pourrait ou aurait pu améliorer le niveau d'intervention des FAC lors d'opérations, ou du moins offrir au gouvernement canadien des options supplémentaires présentement inexistantes. Il sera aussi illustré comment la flexibilité d'une telle capacité serait en mesure de supporter d'autres agences canadiennes afin de vraiment fournir une approche globale du gouvernement lors de gestion de crises et de désastre et ainsi augmenter l'influence du Canada sur la scène internationale.

INTRODUCTION

2. Plus de 70% de la population mondiale, 80% des capitales nationales et 80% des grandes villes du monde se trouvent à moins de 160 kilomètres de la mer.² Puisque la majorité des crises

¹ Défense nationale et les Forces armées canadiennes, « Stratégie de défense Le Canada d'abord - Document complet », consulté le 1 février 2016, <http://www.forces.gc.ca/fr/a-propos/canada-d-abord-strategie-defense.page>. L'arrivée d'un nouveau gouvernement au pouvoir au cours des derniers mois signifie qu'il y aura des changements dans la politique de la défense du Canada. Le Premier ministre Trudeau a déjà demandé une révision de la stratégie de la défense. La lettre de mandat au nouveau Ministre de la Défense semble par contre indiquer qu'autre qu'un changement possible des priorités et d'une formulation différente, la révision prévue aura peu d'impact sur les missions qu'on s'attend à ce que les FAC soit en mesure d'accomplir. Pour ces raisons et à défaut d'un document officiel, la SDCD demeure une référence viable. Premier Ministre du Canada Justin Trudeau, « Lettre de mandat du ministre de la Défense nationale », consulté le 1 février 2016, <http://pm.gc.ca/fra/lettre-de-mandat-du-ministre-de-la-defense-nationale>.

² Marine Royal canadienne, *La sécurisation des frontières maritimes du Canada : Le cap donné par Point de mire* (Ottawa : Direction de la stratégie maritime, 2005), p. 26.

risque de se dérouler dans ces zones, il est logique que plusieurs des armées modernes possèdent des plateformes amphibies.³ Malgré qu'il soit bordé par trois océans et qu'il possède la plus grande zone côtière avec plus de 200 000 kilomètres de littoral, le Canada demeure une exception; les FAC ne possèdent aucune capacité intégrale de projection de forces terrestres par voie maritime. Les leçons du passé, depuis le Timor Orientale en 1999 jusqu'à tout récemment en Haïti, ont clairement démontré la nécessité de supporter les opérations au sol à partir de la mer, illustrant du même coup le besoin des FAC d'acquérir une plateforme dédiée pour cette tâche.⁴

3. Bien qu'il soit peu probable que les FAC conduisent 'des opérations amphibies traditionnelles contre des plages solidement fortifiées et biens défendues, (...) l'avenir des opérations expéditionnaires exigent un minimum de capacité amphibie.'⁵ Ce document identifiera tout d'abord ce que les FAC sont présentement en mesure d'accomplir par rapport à ce type d'opération. Il sera discuté des fonctions que devait accomplir une future plateforme amphibie canadienne afin de supporter la SDCCD. Finalement, il sera démontré comment cette nouvelle force pourrait supporter les six tâches de la SDCCD.

DISCUSSION

Ce que les FAC sont en mesure d'accomplir dans le cadre d'opérations amphibies

³ Ewwn Southby-Tailyour, *IHS Jane's Amphibious & Special Forces : 2014, Issue thirty two* (United States of America : HIS Global Limited, 2014), p. 26, 35, 72, 94, 106, 188, 207, 243, 253, 282, 293, 296, 318, 362-363, 83, 497, 532, 600, 626-627, 654. Parmi les pays du G8, seul l'Allemagne et le Canada de possède aucun navire de projection amphibie. Dans le cas du G20, cinq autres membres sont dans la même situation que le Canada, soit l'Argentine, l'Allemagne, le Mexique, l'Arabie Saoudite et l'Afrique du Sud.

⁴ G.J. Petrolekas, *Report of the SA to CCA on the FNS MISTRAL (BPC)*, Quartier général de la Défense nationale : dossier 3350-1, 14 juillet 2014, p. 2-3.

⁵ Marine Royale canadienne, *La sécurisation des frontières maritimes du Canada : Le cap donné par Point de mire*, p. 26.

4. La Marine Royale canadienne (MRC) a démontré par le passé qu'elle peut supporter de façon limitée, mais efficace les opérations au sol dans le cadre d'une coalition. Par exemple, pendant l'Op IRAQI FREEDOM, elle escorta les navires de commandement américains lors du transit à travers le détroit d'Ormuz.⁶ Elle a aussi fait ses preuves lors de l'Op APOLLO alors qu'elle offrait une défense antiaérienne à l'*Amphibious Ready Group* (ARG) où le 15th *Marine Expeditionary Unit* a lancé ses opérations aéromobiles pour reprendre Kandahar.⁷ Les derniers exercices amphibies ont par contre démontré que ses plateformes ne sont pas en mesure d'accueillir efficacement une sous-sous-unité à bord et de le projeter rapidement à terre.⁸

5. L'Armée canadienne (AC) participe régulièrement à plusieurs exercices amphibies au sein de coalitions. Dans ce cadre, elle a confirmé qu'elle est capable de s'adapter rapidement à divers type de navire et de déployer une force terrestre légère d'une grosseur de sous-unité. En employant différents connecteurs maritimes et aériens, cette force est en mesure de conduire un débarquement non opposé pour conduire diverses opérations amphibies dans un environnement permissif et semi-permissif.⁹ Puisqu'elle ne possède aucun connecteur intégral et sécuritaire pour la haute mer, l'AC est directement dépendant de ses alliés.

Capacité amphibie manquante au sein des FAC pour supporter la SDCD

⁶ Ministère de la Défense nationale, *Royal Canadian Navy Doctrine (RCND) (version provisoire)* (Ottawa : MDN Canada, 2016), p. 23.

⁷ *Ibid.*, p. 23.

⁸ S. Jourdain, S, *Rapport post-exercice – Ex TRIDENT FURY 13 – 2 au 21 mai 2013*, Base des Forces canadienne Valcartier : dossier 3350-1 (O Ops), septembre 2013. Lors de l'exercice TRIDENT FURY 13, une sous-unité a dû être séparée sur deux navires en raison du manque de place. Le C2 a aussi été difficile à cause du manque d'espace pour établir une salle d'opération pour les 10 membres du poste de commandement de bataillon. Les connecteurs employés, des bateaux d'assaut Mark V, ont démontré qu'ils étaient inadéquat pour les opérations amphibies.

⁹ Arsenault, T.M. *Rapport post-exercice – Ex BOLD ALLIGATOR 14 – 3R22ER – 22 oct au 9 nov 14*, Base des Forces canadiennes Valcartier : dossier 3350-1 (O Ops), 28 novembre 2014.

6. La pierre angulaire d'une capacité amphibie est bien entendu la plateforme maritime. Cette dernière permettrait l'intégration conjointe de tous les éléments des FAC tout en supportant une approche globale du gouvernement lorsque requis. Afin de supporter efficacement la SDCD, un futur navire amphibie se doit de pouvoir soutenir quatre fonctions distinctes, soit le commandement et contrôle (C2), promulguer des soins médicaux de haut niveau, supporter l'emploi d'hélicoptères et effectuer l'embarquement, le transport et la projection de troupes, de véhicule et de matériel de manière intégrale.¹⁰ Afin d'établir les capacités requises pour supporter ces tâches, ce document se basera sur les études conduites dans le passé et les leçons apprises des différentes opérations et exercices conduits par les FAC depuis les années 1990. Une liste des opérations qui aurait pu bénéficier d'une telle force se retrouve à l'Annexe A.

7. Les fonctions de C2 sont primordiales pour le succès d'opérations conjointes. Pourtant aucun navire de la MRC n'est présentement en mesure d'accueillir adéquatement le personnel requis pour supporter un quartier-général (QG) d'une force interarmées, tel un Élément de commandement national (ECN) ou d'un élément de support national (ESN), essentiellement en raison du manque d'espace et du nombre de réseaux de communications nécessaires pour opérer ce type de QG¹¹ comme ce fut illustré lors du plan de contingence COBRA.¹²

8. La présence d'un hôpital à bord d'un navire décuple la versatilité et l'impact que ce dernier peut avoir sur une mission. Ainsi, il serait nécessaire qu'elle puisse accommoder une

¹⁰ G.J. Petrolekas, *Report of the SA to CCA on the FNS MISTRAL (BPC)*, p. 3.

¹¹ Marine Royale canadienne. *Joint Sea-Based Humanitarian Operations and Disaster Relief Capability Project (JSHODRC) : Statement of Operational Requirements (version provisoire)* (Ottawa : MDN Canada, 2012), p. 2-3.

¹² LCdr S. Doré and Dr D. Allen, *ORD Project Report PR 2004/08: Afloat Logistics and Sealift Capability Option Analysis* (Ottawa : Department of National Defense Operational Research Division, May 2004), 17-18 cité dans Marine Royale canadienne. *Joint Sea-Based Humanitarian Operations and Disaster Relief Capability Project (JSHODRC) : Statement of Operational Requirements (version provisoire)*, p. 2-3. Bien que le navire était en théâtre opérationnel pour conduire l'évacuation de non-combattants, celle-ci n'a finalement pas eu lieu. Des lacunes au niveau de l'espace pour le quartier général et le manque de réseaux disponibles ont tout de même été identifiées.

clinique dentaire et être augmentée en équipement et en personnel pour former un rôle 3 lorsque nécessaire. Présentement, la flotte de la MRC peut difficilement supporter un contingent débarqué et ne possède pas de rôle 3 à bord des navires.¹³

9. La souplesse qu'offre l'emploi d'hélicoptères est sans contredit un multiplicateur de force pour tous navires. Celles-ci augmentent les effets du navire en fournissant une défense anti-sous-marine, en élargissant le rayon d'action et de visibilité et en permettant un transport limité de personnel.¹⁴ Pourtant, les navires canadiens sont limités dans le nombre et le type d'appareil qu'ils peuvent recevoir. En ce moment un seul hélicoptère peut atterrir sur le pont des frégates et deux sur les destroyers.¹⁵ De plus, les aires d'atterrissage ne peuvent pas recevoir les hélicoptères CH-147 (Chinook), qui sont privilégiés pour le transport de troupes.

10. Dans le but d'accomplir son rôle principal, une plateforme amphibie se doit d'être en mesure de transporter le matériel et les véhicules nécessaires à la réussite de la mission ainsi que d'héberger sécuritaire un nombre suffisant de troupes lors d'un transit transocéanique. Pour se faire, il est nécessaire que ce navire puisse procéder au chargement et déchargement roll on – roll off (RO-RO) et load on – load off LO-LO) via ces moyens intégraux.¹⁶ Les opérations passées ont démontré qu'à certaines occasions, les ports n'auront pas la capacité pour supporter cette approche. Ceci peut être dû soit à l'inexistence des infrastructures ou soit parce qu'elles ont été

¹³ DMSS 2-3. *Preliminary Options Analysis of Canadian Forces Amphibious, AOR, and Sealift Capability*, dossier : DMSS-2-3-2005-005, octobre 2005, p. 3, 6. Suite à la perte des NCSM PROTECTEUR et NCSM PRESERVER, la MRC a aussi perdu sa capacité de fournir un rôle 3 en mer.

¹⁴ Martin, Sol. « The Canadian Navy and Its Future Organic Air Capability », extrait de *Canadian Naval Review*, Vol.5, N° 4 (Winter 2010), p. 39; Saunders, Stephen. *HIS Jane's Fighting Ships : 2013-2014*, United Kingdom : Polestar Wheaton's, 2014, p. 98-99, 101. Certain configuration de Sea King peuvent embarquer jusqu'à 13 soldats à bord.

¹⁵ Martin, Sol. « The Canadian Navy and Its Future Organic Air Capability », p. 40. Malgré l'acquisition des hélicoptères CH-148 Cyclone, il n'est pas prévu de convertir les destroyers canadiens pour les accueillir. Par conséquent les destroyers n'auront plus aucune capacité aéromobile intégrale.

¹⁶ Lafrance, G.L.G. *Amphibious Humanitarian Operations and Disaster Relief (HODR) Capability (AHC) : A Preliminary Analysis (DRAFT)*, Quartier général de la Défense nationale, janvier 2012, p. 3.

endommagées suite à un désastre naturel ou d'un conflit. Pour cette raison il est nécessaire de posséder des moyens pour projeter l'équipement et le personnel sur des plages non aménagées à l'aide de connecteurs maritimes.¹⁷ À l'heure actuelle, les FAC sont dépendantes des navires commerciaux pour le déplacement d'équipement et de véhicule, ce qui peut causer des risques aux succès des opérations, tel que démontré suite à l'incident embarrassant du GTS Katie.¹⁸

Comment une force amphibie pourrait supporter la SDCD

11. La SDCD publiée en 2008 a identifié six missions auxquelles le gouvernement fédéral s'attend à ce que les FAC soient en mesure d'accomplir. Cette dernière mentionnait qu'en raison de l'évolution du 'contexte au chapitre de la sécurité mondiale, le Canada a besoin d'une force armée disposant de la flexibilité qui lui permette de réagir à de telles situations tout en étant en mesure de poursuivre au jour le jour ses missions essentielles.'¹⁹ La prochaine section se penchera sur ces tâches telle que décrites et comment l'emploi d'une capacité amphibie serait en mesure de supporter celles-ci.

Mener des opérations quotidiennes nationales et continentales, y compris dans l'Arctique

12. Les FAC conduisent annuellement Op NANOOK, Op NUNALIVUT et Op NUNAKPUT, qui sont maintenant devenues des exemples à suivre d'opérations conjointes, mais aussi de l'implication et coordination des autres ministères fédéraux et de nombreuses d'agences

¹⁷ Marine Royal canadienne. *Leadmark : The Navy's Strategy for 2020* (Ottawa : Direction de la stratégie maritime, 2001), p. 170.

¹⁸ Défense nationale et les Forces armées canadiennes, « ARCHIVÉE - Le NCSM Athabaskan effectue l'arraisonnement du GTS Katie », consulté le 3 février 2016, <http://www.forces.gc.ca/fr/nouvelles/article.page?doc=le-ncsm-athabaskan-effectue-arraisonnement-du-gts-katie/hnmx18xq>.

¹⁹ Défense nationale et les Forces armées canadiennes, « Stratégie de défense Le Canada d'abord - Document complet », consulté le 1 février 2016, <http://www.forces.gc.ca/fr/a-propos/canada-d-abord-strategie-defense.page>.

gouvernementales à tous les niveaux dans le cadre d'exercice.²⁰ La location et l'ampleur de ces entraînements sont par contre principalement dictées par le support que peut fournir la MRC, de la présence de piste d'atterrissage pour déployer le personnel et le matériel de l'AC et le déploiement des plateformes aériennes ainsi que le support qu'elles peuvent obtenir une fois sur place.²¹

13. Un seul navire amphibie serait en mesure de remédier à toutes ses difficultés. Ce dernier serait en mesure de déployer les troupes à terre avec tout leur équipement, y compris les motoneiges, pour la conduite des patrouilles de souveraineté. La distance de ravitaillement ne serait limitée que par le rayon d'action des hélicoptères. Les patrouilles pourraient aussi franchir de plus longues distances puisque le navire pourrait simplement suivre la progression par la mer et récupérer le personnel à la fin de l'itinéraire. Enfin, tout l'entraînement pourrait être contrôlé et commandé à partir du navire, conjointement avec les agences civiles. Cette approche permettrait un accès à la totalité de l'archipel nordique et pourrait impliquer un plus grand nombre de communautés au cours d'une même opération.

Soutien aux événements internationaux importants / répondre à une attaque terroriste importante

14. Les deux missions suivantes tiennent des rôles tout aussi importants, mais sont moins fréquentes pour les FAC par le fait que ce sont les agences civiles gouvernementales qui en sont les organisations responsables. L'implication des FAC n'aura lieu qu'en support suite une

²⁰ Défense nationale et les Forces armées canadiennes. « Opération Nanook », consulté le 3 février 2016, <http://www.forces.gc.ca/fr/operations-canada-amerique-du-nord-recurrentes/op-nanook.page>; Défense nationale et les Forces armées canadiennes. « Opération Nunakput », consulté le 3 février 2016, <http://www.forces.gc.ca/fr/operations-canada-amerique-du-nord-recurrentes/op-nunalivut.page>; Défense nationale et les Forces armées canadiennes. « Opération Nunaliut », consulté le 3 février 2016, <http://www.forces.gc.ca/fr/operations-canada-amerique-du-nord-recurrentes/op-nunalivut.page>.

²¹ G.J. Petrolekas, *Report of the SA to CCA on the FNS MISTRAL (BPC)*, p. 15.

demande officielle. Par contre, par la visibilité que représentent des activités d'envergures, il est possible qu'une attaque terroriste ait lieu lors de ces occasions.

15. Si on prend l'exemple des Jeux olympiques de 2010 à Vancouver, une plateforme amphibie aurait pu jouer un rôle significatif. Parmi les contraintes dictées au FAC dans son rôle de sécurité, celles-ci se devaient de demeurer discrètes.²² Une telle capacité aurait accompli ceci en hébergeant une force de réaction rapide légère le long de la côte. En cas d'incident critique ou même d'attaque terroriste, cette force, à l'aide des hélicoptères à bord, aurait été en mesure de se déployer rapidement sur n'importe lesquels des sites olympiques entre Vancouver et Whistler²³ afin de supporter les autorités civiles. Elle aurait ainsi évité les voies publiques, qui risquent d'être congestionnées à la suite d'un incident majeur. Si nécessaire, l'hôpital à bord serait aussi en mesure d'augmenter les infrastructures civiles en cas de débordement.

Appuyer les autorités civiles en cas de crise au Canada ou de catastrophe naturelle

16. Cette tâche récurrente impacte directement la vie des citoyens canadiens et joue un rôle de premier plan pour les FAC et le gouvernement canadien. Le passé a démontré qu'aucune ressource n'est mise de côté pour accomplir cette mission. Lors de l'Op LAMA en 2010, plus de 1000 militaires ont été déployés pour aider la population de la province de Terre-Neuve suite à la dévastation causée par l'ouragan Igor.²⁴ Dans cette optique, un navire amphibie canadien aurait pu agir comme centre de commandement et contrôle opérationnel pour l'ensemble des efforts et

²² Couturier, Gilles, « Command of Maritime Operations : Operation PODIUM, Joint Task Force Games Maritime Component, 2009-2010 », matériel du cours de l'activité DS544/BOP/LD-2 du Cours de commandement et d'état-major 42, 2016, p. 14/49.

²³ *Ibid.*, p. 8/49. Les Jeux olympiques ainsi que les activités associées se déroulaient sur plus de 30 sites entre Vancouver et Whistler. Les deux villes sont séparées par plus de 120 kilomètre en terrain montagneux.

²⁴ Défense nationale et les Forces armées canadiennes, « Opération Lentus », consulté le 1 février 2016, <http://www.forces.gc.ca/fr/operations-canada-amerique-du-nord/op-lentus.page>. Une quarantaine de communauté isolée ont reçues l'aide des FAC lors de cette opération.

fournir des soins médicaux aux citoyens. La capacité aéromobile aurait aussi facilité le déplacement des troupes et de l'équipement entre les nombreuses communautés affligées.

17. L'Op PERSISTENCE en 1998 suivant l'écrasement du vol Swissair 111 au large de Peggy's Cove en Nouvelle-Écosse représente une autre situation où une capacité amphibie aurait pu être utile;²⁵ cette dernière aurait certainement facilité les opérations de récupération des corps des victimes en raison d'un nombre plus élevé d'hélicoptères qui pouvant opérées à partir de cette plateforme et d'une capacité de commandement accrue.

Diriger et/ou mener une opération internationale importante durant une période prolongée

18. Dans le cadre d'opérations internationales de plus longue durée, une capacité amphibie serait un atout incroyable. Lorsque le théâtre opérationnel est adjacent à une côte, la capacité de projection de la force faciliterait la tâche des équipes d'activation et désactivation de théâtre. L'introduction d'équipement et de véhicule pourrait se faire aisément à l'aide des connecteurs maritimes, peu importe la disponibilité ou non d'infrastructures portuaires. L'Op TOUCAN en 2000 est un exemple de difficultés rencontrées en l'absence d'une telle plateforme où les moyens limités du NCSM PROTECTEUR ont nécessité l'aide de la *Royal Australian Navy* pour supporter les troupes canadiennes à terre.²⁶

19. Une telle ressource permettrait non seulement de supporter les FAC et les troupes alliées, mais diminuerait aussi l'empreinte du contingent. En effet, dans certaines missions, il serait possible de maintenir le C2 des opérations tout comme le support logistique à bord du navire,

²⁵ Marine Royale canadienne. *Joint Sea-Based Humanitarian Operations and Disaster Relief Capability Project (JSHODRC) : Statement of Operational Requirements (version provisoire)*, p. 10.

²⁶ Marine Royale canadienne. *Joint Sea-Based Humanitarian Operations and Disaster Relief Capability Project (JSHODRC) : Statement of Operational Requirements (version provisoire)*, p. 3.

évitant ainsi de commettre du personnel à terre pour gérer et sécuriser ces infrastructures. Enfin, les hélicoptères augmenteraient le rayon d'action et l'influence des troupes au sol.

Déployer des forces en cas de crise à l'étranger pour une période de plus courte durée

20. C'est dans le cadre de déploiements FAC lors de crise à l'étranger qu'un navire amphibie canadien pourrait être employé à sa pleine capacité. Lors d'une mission telle qu'Op HESTIA, une plateforme amphibie aurait évité les complications associées aux manques d'infrastructures locales pour recevoir l'aide humanitaire, qui étaient paralysées par la quantité de nation cherchant à s'en servir.²⁷ Les opérations auraient aussi pu être commandées à partir du navire, augmentant ainsi le nombre de troupes disponibles pour supporter les efforts de secours. Enfin, un rôle 3 aurait pu être fonctionnel dès l'arrivée du navire au lieu des 17 jours qui ont été requis par l'hôpital de campagne déployé sur place.²⁸

21. Dans le cas d'une opération d'évacuation de non-combattant (OENC) telle que l'Op LION au Liban, cette capacité devient atout primordial. En effet, face à l'infrastructure aéroportuaire limitée permettant de supporter l'évacuation, la décision fut prise par les représentants canadiens d'évacuer par la mer. En raison du nombre limité de ports au Liban, de l'embargo maritime israélien et de la pénurie de transport maritime causé par l'ampleur de la crise, la coordination de l'évacuation fut extrêmement complexe.²⁹ À l'inverse, la France fut en mesure d'employer le Mistral pour évacuer aisément 4500 citoyens français.³⁰

²⁷ G.J. Petrolekas, *Report of the SA to CCA on the FNS MISTRAL (BPC)*, P. 14.

²⁸ Canada, Ministère de la défense nationale, *Evaluation of the Department of Natinal Defence (DND) Contribution to Humanitarian Operations (HO, Disaster Relief Operations (DRO), and Non-Combatant Evacuation Operations (NEO) : 1258-180*, Ottawa : Chief Review Services, 2013, p. 19.

²⁹ Canada, Parlement, Sénat, Le comité sénatorial permanent des affaires étrangères et du commerce international, *L'évacuation de Canadiens du Liban en juillet 2006 : Répercussions sur le gouvernement du Canada*, Ottawa : Travaux publics et services gouvernementaux Canada, 2007, p. 9.

³⁰ G.J. Petrolekas, *Report of the SA to CCA on the FNS MISTRAL (BPC)*, P. 5.

CONCLUSION

22. Comme il a été possible de le constater à travers les différents exemples apportés, la mise en place d'une capacité amphibie fournirait un avantage indéniable au Canada. Un navire amphibie pourrait jouer un rôle important dans l'affirmation de la souveraineté du Canada dans l'Arctique tout en supportant une approche globale gouvernementale. Il pourrait aussi supporter les autorités civiles lors d'événement ou de crise sur le territoire canadien. En plus de permettre un support aux troupes débarquées, la versatilité d'une telle force faciliterait le déplacement de quantité importante de personnel et de matériel ou le pré positionnement d'une force pour diminuer son temps de réaction.³¹ Elle faciliterait aussi l'emploi de personnels civils du gouvernement canadien dans le cadre de missions austères puisque ceux-ci auraient tout de même accès à des soins médicaux de première classe. Enfin les populations évacuées dans le cadre des OENC ou les locaux lors d'opérations d'aide humanitaire/secours aux sinistrés pourraient aussi en bénéficier, ce qui est présentement impossible.

23. Il faut par contre être prudent lorsque viendra le temps de sélectionner le navire amphibie pour remplir ce rôle puisqu'ils ne sont pas tous en mesure d'accomplir toutes les fonctions énumérées dans ce document. Seulement un nombre limité de plateformes ayant déjà fait leurs preuves existent (Annexe B).³² D'autres variantes offriront leur lot d'avantages et d'inconvénients, mais ne pourront offrir une aussi grande flexibilité. Il est clair que des études

³¹ DMSS 2-3. *Preliminary Options Analysis of Canadian Forces Amphibious, AOR, and Sealift Capability*, dossier : DMSS-2-3-2005-005, octobre 2005, p. 3.

³² Butler, Options for Humanitarian and Disaster Relief Ships, Quartier général de la Défense nationale, 8 August 2011; DMSS 2-3. *Preliminary Options Analysis of Canadian Forces Amphibious, AOR, and Sealift Capability*; Lafrance, G.L.G. *Amphibious Humanitarian Operations and Disaster Relief (HODR) Capability (AHC) : A Preliminary Analysis (DRAFT)*, Quartier général de la Défense nationale, janvier 2012; Petrolekas, G.J. *Report of the SA to CCA on the FNS MISTRAL (BPC)*. Cinq plateformes sont régulièrement identifier dans différents rapports et note de service comme étant des options viables pour le Canada. Celles-ci incluent les navires de classe Canberra, Johann de Witt, Mistral, Rotterdam et San Antonio

plus approfondies seront nécessaires pour déterminer quel navire profitera le plus au FAC et au Canada.

RECOMMANDATION

24. À la lumière de la discussion, il a été possible d'énumérer les éléments manquant au sein des FAC pour mettre en place une force amphibie capable de réaliser toutes les missions de la SDCCD. Les recommandations apportées ici chercheront à déterminer à quoi cette future force pourrait ressembler.

La plateforme maritime

25. Tel que mentionné précédemment, la future plateforme canadienne doit comprendre une capacité RO-RO. Celle-ci doit être en mesure de supporter au minimum l'embarquement et le transport d'une compagnie (cie) de VBL 6. Idéalement, elle devrait aussi supporter l'embarquement des Léopard 2. Ceci offrira la flexibilité requise pour un déploiement initial d'une cie d'infanterie mécanisée si la situation l'exige.

26. Elle doit posséder suffisamment d'espace pour accueillir le poste de commandant (PC) d'une force opérationnelle interarmées, incluant son personnel et son matériel. Cette espace pourrait déjà être configurée avec les systèmes de communication nécessaires pour le fonctionnement de ce PC ou recevoir des systèmes indépendants du navire. Peu importe l'option, les réseaux utilisés doivent être distincts de ceux du navire afin de maintenir la communication avec les forces à terre sans nuire aux opérations du navire.

27. Elle doit posséder des espaces et cabines vacants ainsi que les aires de repas pour supporter au minimum le plan de contingence RENAISSANCE jusqu'à un groupe-bataillon

léger³³ sur une longue période. Ces espaces pourront aussi servir pour lors d'évacuation d'une population en cas de crise.

Les connecteurs maritimes et aériens

28. Les connecteurs intégraux au navire doivent comprendre une mixité d'hélicoptères et d'embarcations. Dans les cas des transporteurs aériens, ceux-ci doivent être disponibles en nombre ou en grosseur suffisants pour déployer au minimum une sous-sous-unité en une vague.³⁴ Il y va de même pour les connecteurs maritimes puisque cette grosseur de formation permet de déployer le minimum de troupes pour conduire les tâches de sécurité et d'aménagement de la tête de pont. Ceux-ci doivent aussi permettre la projection de l'équipement requis pour l'aménagement de plage sur une tête de pont austère ou une jetée, les véhicules embarqués et l'équipement de récupération en cas de bris de véhicule sur la plage. Même dans un environnement permissif, ses tâches et équipement sont nécessaires pour maintenir le contrôle de la zone de débarquement.

La force de projection

³³ « Le plan de contingence (CONPLAN) *Renaissance* est le plan des Forces armées canadiennes pour un déploiement rapide sur les lieux d'un désastre hors du pays, à la demande du gouvernement du Canada. » On s'attend à ce que cette force inclus jusqu'à 300 militaires, incluant un QG interarmées, et 75 véhicules et trois hélicoptères. Un goupe-bataillon léger pourrait se chiffrer aisément entre 500 à 600 militaires. Ce chiffre respect la capacité de la majorité des plateformes identifiées à l'Annexe B. Défense nationale et les Forces armées canadiennes. « Opération Renaissance 13-1 », consulté le 5 février 2016, <http://www.forces.gc.ca/fr/operations-etranger/op-rennaissance.page>. Lafrance, G.L.G. *Amphibious Humanitarian Operations and Disaster Relief Capability : Operating Concepts (DRAFT)*, Quartier général de la Défense nationale, janvier 2012, p. 5.

³⁴ Hunter, Jamie. *IHS Jane's All the World's Aircraft in Service : 2013-2014*, United Kingdom : Polestar Weatons, 2014; GlobalSecurity.org, « CH-47D Chinook », consulté le 4 février 2016, <http://www.globalsecurity.org/military/systems/aircraft/ch-47d.htm>. Un nombre exact d'hélicoptères n'est pas avancé puisque les appareils des FAC n'ont toutes les mêmes capacités de transport de troupes. Par exemple, un chinook peut accueillir entre 33 et 44 soldats ce qui est suffisant pour un peloton d'infanterie léger selon sa configuration. Pour projeter le même nombre de troupes avec des Sea King, il faudra trois à quatre appareils.

29. La force de projection pourrait être fondée sur un bon léger.³⁵ Celle-ci possède déjà des connaissances de base sur les opérations amphibies en plus d'avoir des patrouilleurs Pathfinder qui sont en mesure de reconnaître, sécuriser et marquer des plages. Cette unité pourrait être supportée par les unités d'une même brigade en y attachant les éléments manquants selon la mission afin de créer sur une force faite sur mesure. Cette tâche, qui serait considérée comme secondaire, pourrait être attribuée de façon permanente à une brigade³⁶ ou en rotation dans le cadre du cycle de tâche OENC. Cette approche ne doit par contre pas exclure la possibilité d'employer des troupes provenant de bon mécanisé si nécessaire.

30. La force amphibie doit inclure des éléments de planification et de soutien ayant une connaissance des opérations interarmées. Cette tâche pourrait être supportée par le personnel de la 1^{ère} Division ou de personnels civil provenant des autres ministères et agences gouvernementales selon l'ampleur de la tâche.

Annexe A : Opérations amphibies canadiennes possibles

Annexe B : Plateformes amphibies pour une future capacité canadienne

³⁵ Arsenault, T.M. *Draft Light Forces definition paper*, Base des Forces canadiennes Valcartier : courriel daté du 1 avril 2015. Le Corps de l'infanterie est présentement en pleine réflexion sur le rôle de l'infanterie légère au Canada. Ce type de tâche serait des plus approprié.

³⁶Canada. Armée canadienne, *Army Operating Plan FY 15/16* (Ottawa : MDN Canada, 2015), p. 3-B-2-3/4-3-B-2-4/4. Ceci est présentement le cas avec la 2^e Division qui est la division responsable pour développer les habiletés en milieu littoral et amphibie.

OPÉRATIONS AMPHIBIES CANADIENNES POSSIBLES

Les opérations militaires mentionnées dans cette annexe ne doivent pas être considérées comme une liste exhaustive. Elles permettent néanmoins d'illustrer l'utilité d'une capacité amphibie pour le Canada et les FAC.

Opérations domestiques et continentales

Opération	Date	Location	Tâche/Événement	Participation des FAC
Op PERSISTENCE	septembre 1998	Peggy's Cove, Nouvelle-Écosse	Recherche et sauvetage / Récupération des corps des victimes et de la carcasse de l'aéronef	-NCSM PRESERVER (C2) -7 autres navires des FAC
Op UNISON	septembre 2005	Pensacola, Florida Biloxi, Mississippi	Intervention d'aide humanitaire en réaction à l'ouragan Katrina	-NCSM ATHABASKAN, VILLE DE QUÉBEC et TORONTO -30 personnel médicaux -Plongeurs de combat de BFC Gagetown
Op LAMA	septembre 2010	Terre-Neuve	Aide aux pouvoirs civils suite à l'ouragan Igor	1000 militaires
Op NANOOK	annuel	Yukon, Territoires du Nord-Ouest et Nunavut	Opération de souveraineté dans le Nord canadien	Varie selon les années
Op NUNALIVUT	annuel	Yukon, Territoires du Nord-Ouest et Nunavut	Opération de souveraineté dans le Nord canadien	Varie selon les années
Op NUNAKPUT	annuel	région du fleuve Mackenzie, du Grand lac des Esclaves et de la mer de Beaufort, dans l'Arctique de l'Ouest	Opération de souveraineté dans le Nord canadien	Varie selon les années

Sources : National Defence and the Canadian Armed Forces, Past Operations; Scanlon Joseph, Elizabeth Steele et Alex Hunsberger. « By Air, Land, and Sea: Canada Responds to Hurricane Katrina », p. 54-62.

Opération d'évacuation de non-combattants (OENC)

Opération	Date	Location	Tâche/Événement	Participation des FAC
Plan de contingence COBRA	Printemps 1995	Bosnie	Évacuation de la UNPROFOR de la Bosnie et Croatie (l'évacuation n'a pas eu lieu)	Participation prévue : -2 navires de support -2 frégates -2 destroyers -7 CH-124 Sea King -1 QG de brigade -1 Groupe bataillon complet
Op LION	Juillet 2006	Larnaka, Chypre et Beyrouth, Liban	Évacuation des citoyens canadiens au Liban	100 militaires dont : -un élément de quartier général, -des spécialistes des télécommunications, -une section médicale, -officiers de liaison de la marine -personnel de sécurité et de contrôle des mouvements

Sources : National Defence and the Canadian Armed Forces, Past Operations; Maloney, Sean M. « Are We Really Just: Peacekeepers? The Perception Versus the Reality of Canadian Military Involvement in the Iraq War », p. 8-9.

Opérations internationales

Opération	Date	Location	Tâche/Événement	Participation des FAC
Op FRICTION	1990	Iraq	Transport de l'équipement et véhicules vers la zone d'opération	Aucune en raison du manque de capacité de transport maritime.
Op DELIVERANCE	1992	Somalie	Support aux forces à terre (hébergement limité et R&R). Support logistique	NCSM PRESERVER
Op CENTRAL	novembre à décembre 1998	La Cieba, Honduras	Intervention d'aide humanitaire en réaction à l'ouragan Mitch	180 militaires du DART
Op TOUCAN	octobre 1999 à avril 2001	Timor-Oriental	Contribution canadienne à la Force internationale au Timor-Oriental (INTERFET) et l'Administration transitoire des Nations Unies au Timor-Oriental (ATNUTO)	600 militaires dont : -des membres du Génie construction -250 matelots du ravitailleur NCSM Protecteur, avec un détachement d'hélicoptères CH-124 Sea King -un groupe-compagnie de 250 soldats -un détachement de transport aérien tactique comptant 100 membres de la Force aérienne avec deux avions CC-130 Hercules
Op KINETIC	Juillet 2000	Océan Atlantique	Transport de l'équipement et véhicules au Canada	Aucune. En raison du manque de capacité de transport maritime, le navire GTS Katie fut engagé.
Op STRUCTURE	décembre 2004 à mars 2005	Ampara, Sri Lanka	Intervention d'aide humanitaire en réaction aux tsunamis	L'Équipe d'intervention en cas de catastrophe (EICC)
Op HORATIO	Septembre	Port-au-	Intervention d'aide	NCSM St-John

	2008	Prince, Haïti	humanitaire en réaction à quatre ouragans, soit Fay, Gustav, Hanna et Ike, au cours du mois d'août 2008	
Op HESTIA	janvier 2010 à avril 2010	Port-au-Prince, Léogâne et Jacmel, Haïti	Intervention d'aide humanitaire en réaction au tremblement de terre	-2050 militaires -EICC - NCSM ATHABASKAN ET HALIFAX -six hélicoptères CH-146 Griffon
Op RENAISSANCE	novembre 2013 à décembre 2013	Philippines	Intervention d'aide humanitaire en réaction typhon Haiyan	-319 militaires -EICC -un CC-144 Challenger -un CC-150 Polaris -trois CC-117 Globemaster III -trois hélicoptères CH-146 Griffon -14 véhicules de type B

Sources : National Defence and the Canadian Armed Forces, Past Operations; Canada; Marine Royale canadienne. *Joint Sea-Based Humanitarian Operations and Disaster Relief Capability Project (JSHODRC) : Statement of Operational Requirements (version provisoire)*, p. 3.

PLATEFORMES AMPHIBIES POUR UNE FUTURE CAPACITÉ CANADIENNE

Les plateformes amphibies mentionnées dans cette annexe ont été identifiées dans différents rapports et notes de service de la MRC et de l'AC comme étant des options viables pour les FAC.

Classe CANBERRA (Australie)

Déplacement (pleine capacité)	27,500 tonnes
Longueur	230.8m
Largeur	32m
Tirant d'eau (coque)	7.08m
Dimensions du pont d'envol	202.3m x 32m
Point d'atterrissage pour hélicoptères	6 x NH90 TTH ou S-70 Blackhawk ou Eurocopter Tiger ARH
Vitesse maximal	19 noeuds
Autonomie	9,000 mn à 15 noeuds
Personnel navigant	400 – 1121 marins
Dimensions du hangar	990m ² – 18 hélicoptères de tailles moyennes avec 2 élévateurs
Dimensions de l'aire de débarquement	69.3m x 16m fournit 1,165m ² d'espace Opère 4 x LCM-1E or 1 x LCAC 1 x rampe arrière
Capacité de transport militaire	1,000 militaires Véhicule lourds - 1,410m ² Véhicule légers - 1,880m ² 150 véhicules incluant chars d'assaut 2 x porte latéral pour les véhicules lourds
Support medical à bord	Salle opératoire, soin intensif, Clinique médicale

Sources : Butler, Options for Humanitarian and Disaster Relief Ships, Quartier général de la Défense nationale, 8 August 2011; Southby-Tailyour, Ewen. *IHS Jane's Amphibious & Special Forces : 2014, Issue thirty two*, United States of America : HIS Global Limited, 2014.

Classe MISTRAL (France)

Déplacement (pleine capacité)	21,947 tonnes
Longueur	199m
Largeur	32m
Tirant d'eau (coque)	6.2m
Dimensions du pont d'envole	199m x 32m
Point d'atterrissage pour hélicoptères	6 dont un calibre spécifiquement pour les CH-53 ou MV-22
Vitesse maximal	19 noeuds
Autonomie	11,000mn à 15 noeuds ou 6,000mn à 18 noeuds
Personnel navigant	160 marins
Dimensions du hangar	1,800m ² avec 2 élévateurs
Dimensions de l'aire de débarquement	885m ² 1 x rampe arrière
Capacité de transport militaire	450 - 900 militaires 2,650m ² avec 1 élévateur 60 véhicules blindés ou 13 chars d'assaut Jusqu'à 16 NH90 ou SA 330 Puma ou AS 532U2 Cougar ou AS 665 Tigre 4 x LCU ou 2 x EDA-R ou 2 x LCAC Capacité RO/RO
Support medical à bord	750m ² 69 lits 2 salles opératoires Équipement de radiologie Équipement de dentorologie Capacité d'embarquer un hôpital de campagne modulaire

Sources : Butler, Options for Humanitarian and Disaster Relief Ships, Quartier général de la Défense nationale, 8 August 2011; Southby-Tailyour, Ewen. *IHS Jane's Amphibious & Special Forces : 2014, Issue thirty two*, United States of America : HIS Global Limited, 2014.

Classe ROTTERDAM (Pays-Bas)

Déplacement (pleine capacité)	12,955 tonnes
Longueur	166m
Largeur	25m
Tirant d'eau (coque)	5.9m
Dimensions du pont d'envole	56m x 25m
Point d'atterrissage pour hélicoptères	2
Vitesse maximal	18 noeuds
Autonomie	6000mn à 12 noeuds
Personnel navigant	152 marins
Dimensions du hangar	Assez grand pour 6 x NH 90 ou 4 x Merlin / Sea King
Dimensions de l'aire de débarquement	détails spécifiques inconnus 1 x rampe arrière
Capacité de transport militaire	538 militaires 170 APCs ou 33 MBTs 2 x LCU MkII 3 x LCVP Capacité RO/RO
Support medical à bord	Hôpital complet - détails spécifiques inconnus

Sources : Butler, Options for Humanitarian and Disaster Relief Ships, Quartier général de la Défense nationale, 8 August 2011; Southby-Tailyour, Ewen. *IHS Jane's Amphibious & Special Forces : 2014, Issue thirty two*, United States of America : HIS Global Limited, 2014.

Classe SAN ANTONIO (États-Unis)

Déplacement (pleine capacité)	24,900 tonnes
Longueur	208.5 m
Largeur	31.9 m
Tirant d'eau (coque)	7 m
Dimensions du pont d'envole	58m x 25 m
Point d'atterrissage pour hélicoptères	4 x CH-46 ou 2 x CH-53 ou 2 x MV-22
Vitesse maximal	22 noeuds
Autonomie	10,000mn à 12 noeuds
Personnel navigant	380 marins + 22 espaces supplémentaires
Dimensions du hangar	2229m2 pour les véhicules
Dimensions de l'aire de débarquement	1 x rampe arrière
Capacité de transport militaire	699-800 militaires 1 CH-53E Sea Stallion ou 2 CH-46E Sea Knight ou 1 MV-22 Osprey 2 x LCACs ou 1 x LCU ou 14 véhicules de combat expéditionnaires
Support medical à bord	24 lits – détails spécifiques inconnus

Sources : Butler, Options for Humanitarian and Disaster Relief Ships, Quartier général de la Défense nationale, 8 August 2011; Southby-Tailyour, Ewen. *IHS Jane's Amphibious & Special Forces : 2014, Issue thirty two*, United States of America : HIS Global Limited, 2014.

Classe JOHAN DE WITT (Pays-Bas)

Déplacement (pleine capacité)	16,948 tonnes
Longueur	176.4m
Largeur	29.2m
Tirant d'eau (coque)	6.7 m
Dimensions du pont d'envole	58m x 25 m
Point d'atterrissage pour hélicoptères	2
Vitesse maximal	17 noeuds
Autonomie	10,000nm à 12 noeuds
Personnel navigant	701
Dimensions du hangar	Détails - 6 x NH 90 or 4 x Merlin
Dimensions de l'aire de débarquement	détails spécifiques inconnus 1 x rampe arrière
Capacité de transport militaire	555 Personnel 170 x APCs or 33 x MBTs 2 x LCU MkII or 2 x LCM and 4 x LCVP
Support medical à bord	Hôpital complet – détails spécifiques inconnus

Sources : Butler, Options for Humanitarian and Disaster Relief Ships, Quartier général de la Défense nationale, 8 August 2011; Southby-Tailyour, Ewen. *IHS Jane's Amphibious & Special Forces : 2014, Issue thirty two*, United States of America : HIS Global Limited, 2014.

BIBLIOGRAPHIE

Arsenault, T.M. *Draft Light Forces definition paper*, Base des Forces canadiennes Valcartier : courriel daté du 1 avril 2015.

Arsenault, T.M. *Rapport post-exercice – Ex BOLD ALLIGATOR 14 – 3R22ER – 22 oct au 9 nov 14*, Base des Forces canadiennes Valcartier : dossier 3350-1 (O Ops), 28 novembre 2014.

Butler, Options for Humanitarian and Disaster Relief Ships, Quartier général de la Défense nationale, 8 August 2011.

Canada. Armée canadienne. *Army Operating Plan FY 15/16*, Ottawa : MDN Canada, 2015.

Canada. Marine Royal canadienne. *Joint Sea-Based Humanitarian Operations and Disaster Relief Capability Project (JSHODRC) : Statement of Operational Requirements (version provisoire)*, Ottawa : MDN Canada, 2012.

Canada. Marine Royal canadienne. *La sécurisation des frontières maritimes du Canada : Le cap donné par Point de mire*, Ottawa : Direction de la stratégie maritime, 2005.

Canada. Marine Royal canadienne. *Leadmark : The Navy's Strategy for 2020*, Ottawa : Direction de la stratégie maritime, 2001.

Canada. Ministère de la Défense nationale, *Royal Canadian Navy Doctrine (RCND) (version provisoire)*, Ottawa : MDN Canada, 2016.

Canada, Ministère de la défense nationale, *Evaluation of the Department of Natinal Defence (DND) Contribution to Humanitarian Operations (HO, Disaster Relief Operations (DRO), and Non-Combatant Evacuation Operations (NEO) : 1258-180*, Ottawa : Chief Review Services, 2013.

Canada, Parlement, Sénat, Le comité sénatorial permanent des affaires étrangères et du commerce international, *L'évacuation de Canadiens du Liban en juillet 2006 : Répercussions sur le gouvernement du Canada*, Ottawa : Travaux publics et services gouvernementaux Canada, 2007.

Couturier, Gilles. « Command of Maritime Operations : Operation PODIUM, Joint Task Force Games Maritime Component, 2009-2010 », matériel du cours de l'activité DS544/BOP/LD-2 du Cours de commandement et d'état-major 42, 2016.

Défense nationale et les Forces armées canadiennes. « ARCHIVÉE - Le NCSM Athabaskan effectue l'arraisonnement du GTS Katie », consulté le 3 février 2016, <http://www.forces.gc.ca/fr/nouvelles/article.page?doc=le-ncsm-athabaskan-effectue-arraisonnement-du-gts-katie/hnmx18xq>.

Défense nationale et les Forces armées canadiennes. « Opération Lentus », consulté le 1 février 2016, <http://www.forces.gc.ca/fr/operations-canada-amerique-du-nord/op-lentus.page>.

Défense nationale et les Forces armées canadiennes. « Opération Nanook », consulté le 3 février 2016, <http://www.forces.gc.ca/fr/operations-canada-amerique-du-nord-recurrentes/op-nanook.page>.

Défense nationale et les Forces armées canadiennes. « Opération Nunakput », consulté le 3 février 2016, <http://www.forces.gc.ca/fr/operations-canada-amerique-du-nord-recurrentes/op-nunalivut.page>.

Défense nationale et les Forces armées canadiennes. « Opération Nunaliut », consulté le 3 février 2016, <http://www.forces.gc.ca/fr/operations-canada-amerique-du-nord-recurrentes/op-nunalivut.page>.

Défense nationale et les Forces armées canadiennes. « Opération Renaissance 13-1 », consulté le 5 février 2016, <http://www.forces.gc.ca/fr/operations-etranger/op-renaissance.page>.

Défense nationale et les Forces armées canadiennes. « Stratégie de défense Le Canada d'abord - Document complet », consulté le 1 février 2016, <http://www.forces.gc.ca/fr/a-propos/canada-d-abord-strategie-defense.page>.

DMSS 2-3. *Preliminary Options Analysis of Canadian Forces Amphibious, AOR, and Sealift Capability*, dossier : DMSS-2-3-2005-005, octobre 2005.

GlobalSecurity.org, « CH-47D Chinook », consulté le 4 février 2016, <http://www.globalsecurity.org/military/systems/aircraft/ch-47d.htm>.

Hunter, Jamie. *IHS Jane's All the World's Aircraft in Service : 2013-2014*, United Kingdom : Polestar Weatons, 2014.

Jourdain, S. *Rapport post-exercice – Ex TRIDENT FURY 13 – 2 au 21 mai 2013*, Base des Forces canadiennes Valcartier : dossier 3350-1 (O Ops), septembre 2013.

Lafrance, G.L.G. *Amphibious Humanitarian Operations and Disaster Relief Capability : Operating Concepts (DRAFT)*, Quartier général de la Défense nationale, janvier 2012.

Lafrance, G.L.G. *Amphibious Humanitarian Operations and Disaster Relief (HODR) Capability (AHC) : A Preliminary Analysis (DRAFT)*, Quartier général de la Défense nationale, janvier 2012.

Maloney, Sean M. « Are We Really Just: Peacekeepers? The Perception Versus the Reality of Canadian Military Involvement in the Iraq War », extrait de *Institut de recherché en politique publique*, no. 2003-02, p. 1-31.

Martin, Sol. « The Canadian Navy and Its Future Organic Air Capability », extrait de *Canadian Naval Review*, Vol.5, N° 4 (Winter 2010), p. 38-43.

Petrolekas, G.J. *Report of the SA to CCA on the FNS MISTRAL (BPC)*, Quartier général de la Défense nationale : dossier 3350-1, 14 juillet 2014.

Premier ministre du Canada Justin Trudeau. « Lettre de mandat du ministre de la Défense nationale », consulté le 1 février 2016, <http://pm.gc.ca/fra/lettre-de-mandat-du-ministre-de-la-defense-nationale>.

Saunders, Stephen. *HIS Jane's Fighting Ships : 2013-2014*, United Kingdom : Polestar Wheatons, 2014.

Scanlon Joseph, Elizabeth Steele et Alex Hunsberger. « By Air, Land, and Sea: Canada Responds to Hurricane *Katrina* », extrait de *Canadian Military Journal* • Vol. 12, N° 3 (Summer 2012), p. 54-62.

Southby-Tailyour, Ewen. *IHS Jane's Amphibious & Special Forces : 2014, Issue thirty two*, United States of America : HIS Global Limited, 2014.