National Defence Défense nationale

Canadian Forces College

Collège des Forces Canadiennes

DÉPLACEMENT MONDIAL SANS RESSOURCE : ÉTUDE SUR LE TRANSPORT MARITIME STRATÉGIQUE AU CANADA

Major Charles Turcotte

JCSP 48

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, 2022

PCEMI 48

Étude militaire

Avertissement

Les opinons 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, 2022

Canada

CANADIAN FORCES COLLEGE – COLLÈGE DES FORCES CANADIENNES

JCSP 48 – PCEMI 48
2021 – 2022

Service Paper – Étude militaire

DÉPLACEMENT MONDIAL SANS RESSOURCE : ÉTUDE SUR LE TRANSPORT MARITIME STRATÉGIQUE AU CANADA

Major Charles Turcotte

"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."

"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."

DÉPLACEMENT MONDIAL SANS RESSOURCE :
ÉTUDE SUR LE TRANSPORT MARITIME STRATÉGIQUE AU CANADA

BUT

1. Le but de ce document militaire est de présenter l'état du transport stratégique maritime des Forces armées canadiennes (FAC), de comparer avec les capacités militaires d'autres nations et de considérer les options offertes par des entreprises privées. Finalement, des recommandations d'options à privilégier pour le Canada seront offertes pour considération du Commandement des opérations interarmées du Canada (COIC) / J4, responsable du mouvement stratégique pour supporter l'emploi de la force autant sur le front domestique qu'expéditionnaire.

INTRODUCTION

2. En 2006, le gouvernement du Canada (GC) a annoncé l'achat de l'avion de transport stratégique CC-177 Globemaster III, ce qui a permis de se doter de cinq avions de transport aérien stratégique entre 2007 et 2015.[1] Ces avions permettent depuis leur arrivée en service d'avoir une capacité intégrale de transport pour les FAC qui ne pouvait pas être remplie par les autres plateformes occupant un rôle plus tactique.[2]

3. Ainsi, les FAC disposent d'une capacité de transport aérien stratégique sous leur contrôle pour déplacer personnel, véhicules terrestres et aériens, et du matériel vers d'autres continents sans dépendre entièrement de contrat avec une entreprise privée. Cette capacité est requise pour la force aérienne dans la stratégie de la défense *Protection, sécurité, engagement* (PSE) afin de remplir les obligations autant domestiques qu'à l'international.[3] Cette capacité aérienne des FAC n'empêche pas de recourir à des contrats auprès d'entreprises privées lorsque cela est nécessaire, mais il permet de disposer d'une marge de flexibilité interne pour un besoin immédiat. Pourtant, cette approche n'est pas celle choisie pour le transport maritime stratégique, car les FAC n'ont aucune capacité intégrale. C'est dans cette optique que ce document militaire va étudier les possibilités pour les FAC de varier entre les options intégrales au département et de celle disponible avec l'entreprise privée.

CONTEXTE

4. Jusqu'au début des années 2010, la classe de navire *Protecteur* occupait le rôle de ravitailleur pour les forces maritimes canadiennes jusqu'à ce que le HMCS *PROTECTEUR* soit décommissionné en 2015. En l'absence de cette capacité qui ne sera

---

[1] Défense nationale. "Projet d'achat de CC-177 Globemaster," éducation et sensibilisation, December 13, 2018, https://www.canada.ca/fr/ministere-defense-nationale/services/approvisionnement/cc-177-globemaster.html.
[2] Aviation royale du Canada."CC-130J Hercules | Aircraft | Royal Canadian Air Force," accessed January 23, 2022, http://www.rcaf-arc.forces.gc.ca/en/aircraft-current/cc-130j.page.
[3] Défense nationale. Protection, sécurité, engagement : La politique de défense du Canada, Ottawa, ON : Gouvernement du Canada, 2017, p.39.

pas remplacée avant plusieurs années, le GC a contracté une capacité intérimaire avec le MV *ASTÉRIX*, navire acquis et transformé pour la fonction requise par la compagnie Federal Fleet Services. Ce navire, qui a commencé son service en 2018 soutiendra la Marine royale canadienne (MRC) au moins jusqu'en 2023. Cependant, ni les versions anciennes ou actuelles de cette capacité de soutien n'ont la capacité de remplir le mandat de transport des quantités d'équipement qui serait requise par le transport maritime stratégique.

Transport maritime stratégique pour les FAC

5. Pour remplir la capacité de transport maritime stratégique, plusieurs versions de projet ont été considérées pour remplacer la classe *Protecteur*. Les projets nommés « Multi-role Support Vessel » et « Afloat Logistic Support Capability » ont alterné au fil des gouvernements au pouvoir avec plus ou moins de capacités qui auraient pu remplir un mandat de soutien stratégique maritime des opérations interarmées canadiennes.[4] Le projet actuellement approuvé par le GC n'offrira finalement pas la capacité de transport qui aurait comblé un manquement pour les FAC.[5]

6. Lorsque le projet sera complété, le futur navire de soutien interarmées (NSI ou JSS en anglais) offrira une capacité limitée de transport naval et de soutien aux opérations terrestres et interarmées.[6] Le transport maritime stratégique ne sera pas une tâche de l'unique bâtiment de soutien de la MRC.

7. En l'absence de capacité intégrale, les FAC disposent présentement d'un contrat annuel avec une compagnie de transport internationale qui assure une capacité satisfaisant des besoins planifiés et récurrents de mouvement ne nécessitant pas une livraison rapide. Le contrat permet de faire parvenir des conteneurs maritimes ou différents véhicules vers des ports et pays identifiés à des tarifs prénégociés. Cette capacité permet de déplacer des cargaisons prévues et récurrentes dans un délai d'environ un mois entre le Canada et l'Europe, et de deux mois pour le Koweït.[7]

8. Une autre capacité disponible pour les FAC est l'accès à un ensemble de transport maritime en tant que membre de l'OTAN, par l'entremise du Centre de coordination des mouvements Europe (MCCE), comptant sur 15 navires rouliers de pays membres. Ce centre permet à des nations alliées d'échanger des ressources qui sont accessibles à couts raisonnables pour optimiser des mouvements déjà prévus. Cette coordination existe aussi

---

[4] "Joint Support Ship (JSS)," accessed January 23, 2022, https://www.globalsecurity.org/military/world/canada/hmcs-jss.htm.
[5] Administrator, "JSS Adrift in a Strategic Black Hole* – Canadian Naval Review," accessed January 20, 2022, https://www.navalreview.ca/2011/09/jss-adrift-in-a-strategic-black-hole/.
[6] Défense nationale Gouvernement du Canada, "Navire de soutien interarmées - Programme des capacités de la Défense," May 30, 2018, http://dgpaapp.forces.gc.ca/fr/programme-capacites-defense/projet-details.asp?id=949. Note de l'auteur : La fonction première de ce navire est le support des opérations maritimes en fournissant le ravitaillement, une capacité pour des hélicoptères maritimes et d'offrir une capacité de soins médicaux.
[7] Gouvernement du Canada. *Contrat Global Sustainment 2021, W2021-S005F*. (Ottawa, 2021), 13.

pour le transport aérien stratégique. Afin d'avoir accès à la capacité, il est essentiel d'anticiper ses besoins, et il n'est pas impossible que des exigences opérationnelles affectent les plans à court préavis. Ainsi, cette option présente un certain risque qui pourrait entrainer des délais ou l'annulation d'un mouvement maritime prévu par les FAC. Ce document militaire va examiner l'approche prise par d'autres nations et étudier si des solutions s'offrent au Canada pour supporter avec plus de flexibilité le mouvement maritime stratégique de matériel.

DISCUSSION

9. Ce document militaire présentera les capacités de transport maritime utilisées par certaines nations alliées et quelques options qui pourraient être offertes par l'industrie privée de transport maritime pour combler la capacité manquante de transport maritime stratégique pour les FAC.

États-Unis

10. Les États-Unis ont un large éventail de ressources à leur disposition. La majorité des ressources de transport maritime stratégique sont regroupées sous le *Military Sealift Command* (MSC), qui se rapporte au *United States Transportation Command* (USTRANSCOM) et qui veille à l'approvisionnement des ressources en temps de paix ou en guerre sur l'ensemble de la planète.[8] USTRANSCOM dispose aussi d'une branche nommée la *Maritime Administration* (MARAD), qui maintien une flotte de navires de soutien supplémentaire pouvant être activée en temps de guerre ou de demande qui excède la capacité commerciale disponible.[9] Lorsque ces navires ne sont pas requis, ils sont mis en état de fonctionnement réduit (*Reduced Operating Status*, ROS). De plus, un partenariat entre le gouvernement américain et de nombreuses compagnies de transport maritime est établi pour offrir au gouvernement un accès garanti à des capacités de transports maritime en temps d'urgence nationale ou de guerre. En échange, ces compagnies de transport bénéficient d'une priorité lorsque les contrats de transport sont octroyés à l'entreprise privée.[10] Ainsi, il y a de multiples options de transport maritime stratégique disponible pour les forces américaines.

11. La flotte de 125 navires du MSC[11], ainsi que la centaine de navires appartenant au gouvernement, mais opérer par des contracteurs, sous la gestion de MARAD, présente de nombreuses configurations : porte-conteneur, ravitailleurs et autre transporteur de

---

[8] "United States Transportation Command," accessed January 19, 2022, https://www.ustranscom.mil/mov/sealift.cfm.
[9] "Strategic Sealift | MARAD," accessed January 19, 2022, https://www.maritime.dot.gov/national-security/strategic-sealift/strategic-sealift.
[10] "Voluntary Intermodal Sealift Agreement (VISA) | MARAD," accessed January 19, 2022, https://www.maritime.dot.gov/national-security/strategic-sealift/voluntary-intermodal-sealift-agreement-visa.
[11] "Military Sealift Command (MSC)," *Defense Transportation Journal* 76, no. 3 (June 2020): 24.

cargo.[12] La configuration qui est la plus propice à la projection d'une force militaire est le navire roulier,[13] car il permet aux véhicules d'y embarquer et d'en débarquer par sous leur propre puissance. Selon Burgess, éditeur senior pour le magazine Sea Power, le nombre de navires rouliers au sein du MSC et de la réserve de MARAD serait actuellement de 43 suite à la mise au rancart de sept de ces navires dans les dernières années. L'âge moyen de cette flotte de navire est de 46 ans, ce qui rend leur maintenance complexe et couteuse.[14]

12. Bien que les États-Unis comptent sur une capacité intégrale de projection maritime considérable, il y a un désavantage notable au modèle d'emploi en état réduit de fonctionnement. Ces bateaux conservés en attente d'une activation devraient permettre d'économiser par rapport à un emploi à temps plein[15]. Mais le sous-financement du budget de maintenance pour ces navires nuit à leur disponibilité[16]. Lors des deux dernières années, les budgets requis pour l'entretien des navires n'ont été accordés qu'à 44 et 38% des montants requis.[17] Les déficits d'entretien causés par les limitations budgétaires exacerbent les problèmes qui s'accumulent sur des équipements vieillissants, et l'impact est ressenti lorsque les navires ne peuvent pas obtenir leur certification de sécurité internationale. Pour résoudre ce problème, le gouvernement américain envisage d'acquérir des navires usagés et de les convertir à un nouveau rôle, une option plus économique que la construction de navires neufs, lorsqu'il n'est plus possible de prolonger la vie des navires actuels.[18] Même cette option est difficile à être entérinée, car le prix des navires disponibles est en forte croissance alors que l'offre est de plus en plus limitée. Les contraintes budgétaires qui limitent l'entretien des navires ne sont pas différentes pour l'acquisition de nouveaux navires « usagés ».

Royaume-Uni

13. Le type de capacités de transport maritime du Royaume-Uni est similaire à celles des forces américaines à une échelle moindre. Une particularité du Royaume-Uni est la branche de la « *Royal Fleet Auxiliary* » (RFA). Cette branche appartenant à la Royal Navy (RN) est composée de civils supportant les opérations maritimes, notamment par le soutien logistique opérationnel.[19] Cette marine marchande remplit un rôle important pour

---

[12] Richard R. Burgess, "Sealift Sustainment Strategy: NAVY ACTS TO RECAPITALIZE SEALIFT FLEET WITH UPGRADED USED SHIPS" *Sea Power* 64, no. 9 (November 2021): 12–13.
[13] Note de l'auteur : appelé en anglais roll-on/roll-off, ou RORO.
[14] Richard R. Burgess, "Sealift Sustainment Strategy: NAVY ACTS TO RECAPITALIZE SEALIFT FLEET WITH UPGRADED USED SHIPS"
[15] Note de l'auteur: un exemple d'économie est sur le personnel d'entretien, alors qu'un navire RORO en opération aurait un équipage de 30 personnes, seulement 14 personnes sur un horaire hebdomadaire de 40 heures doivent maintenir le navire en état. Ceci est insuffisant pour maintenir une flotte vieillissante.
[16] "Opinion: Strategic Sealift Is Broken - Which Direction Are We Headed?," The Maritime Executive, accessed January 19, 2022, https://www.maritime-executive.com/editorials/opinion-strategic-sealift-is-broken-which-direction-are-we-headed.
[17] "Opinion: Strategic Sealift Is Broken - Which Direction Are We Headed?,"
[18] Richard R. Burgess, "Sealift Sustainment Strategy…"
[19] "Royal Fleet Auxiliary | Royal Navy," accessed January 21, 2022, https://www.royalnavy.mod.uk/our-organisation/the-fighting-arms/royal-fleet-auxiliary.

le ministère de la Défense britannique et les membres peuvent être appelés en service actif en temps de crise. Lorsque les navires de la RFA sont déployés, du personnel supplémentaire de la RN peut joindre l'équipage pour accomplir des tâches spécifiques, incluant l'emploi des systèmes d'armes.

14. La RN compte dans sa flotte trois navires de la classe *Bay* qui servent de transport maritime stratégique pour remplir leur besoin de déploiement de ressources terrestres. En plus de cette capacité intégrale, le Royaume-Uni dispose d'un partenariat avec l'entreprise privée depuis 2002 pour l'emploi de navire roulier à temps plein. Le partenariat public-privé a permis de compter sur l'emploi de six navires rouliers de la classe *Point* originalement, et ce nombre a été réduit à quatre au fil du temps. Ce contrat pour l'emploi de quatre navires coutait, entre 2010 et 2014, £30 millions par année.[20] Une entente semblable assure leur disponibilité en cas de besoin sans devoir dépendre de la capacité des compagnies maritimes.

France

15. En France, la capacité de projection est possible grâce aux trois navires de la classe *Mistral,* bâtiment de projection et de commandement (BPC).[21] Dans l'étude de cas de l'Opération Serval, cette capacité de projection d'unité prête au combat par voie maritime était un élément clé d'un déploiement maritime rapide vers un théâtre d'opération. Cependant, en ce qui a trait au transport maritime stratégique, la France ne dispose pas de capacité de navire roulier. La classe *Durance* compte deux navires actifs, qui sont de capacité similaire à la classe *Protecteur* canadienne, donc principalement pour le ravitaillement des éléments maritimes. Le remplacement de cette classe est prévu à partir de 2022 avec l'arrivée du bâtiment ravitailleur de forces (BRF), mais qui gardera la même capacité sans ajouter l'embarquement de troupes interarmées.[22]

Étude comparative

16. Afin de mettre en perspective la capacité de transport maritime stratégique du Canada avec celle des pays mentionnés, il faut comparer les capacités de leur marine respective en fonction des ambitions de leur gouvernement respectif pour celle-ci. Une étude américaine faite par Daniel Todd et Michel Lindberg a permis de faire un classement hiérarchique des marines de différents pays, basé notamment sur les choix

---

[20] Ministry of Defence. "Point_Class_Ships.Pdf," accessed January 21, 2022, https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/476437/Point_Class_Ships.pdf.
[21] Antoine d'Evry, "L'opération Serval à l'épreuve du doute : vrais succès, fausses leçons," *Policy File* (French Institute of International Relations, 2015), https://go.exlibris.link/8xvB6vzf.
[22] Ministère des armées, "La ministre des Armées lance la construction du Jacques Chevallier, premier bâtiment ravitailleur de forces (BRF) du programme FLOTLOG," accessed January 22, 2022, https://www.defense.gouv.fr/dga/actualite/la-ministre-des-armees-lance-la-construction-du-jacques-chevallier-premier-batiment-ravitailleur-de-forces-brf-du-programme-flotlog.

politiques, économiques et géographiques de ces pays.[23] Le groupe 1, Puissance de projection globale, est la classe exclusive des États-Unis, seule nation qui possède « toutes les ressources requises pour mener de multiples opérations de projection navale de façon régulière et soutenue en haute mer à travers la planète [traduction libre] ».[24] Le groupe 2 ressemble au groupe 1, mais avec une limitation dans la capacité de projection. Le Royaume-Uni et la France sont dans cette catégorie. Le groupe 3 regroupe les pays qui peuvent se projeter dans une ou plusieurs régions au-delà de leur région nationale et le groupe 4 est très semblable, mais ne dispose pas de capacités aériennes embarquées au-delà d'hélicoptères maritimes. Le Canada se situe dans ce dernier groupe, aux côtés de pays tels que les Pays-Bas ou le Chili. [25] Cette classification datant de 1996 n'est pas nécessairement d'actualité pour tous pays, notamment ceux ayant investi massivement dans les capacités navales (par exemple, la Russie et la Chine) depuis cette époque, toutefois dans le cas du Canada, sa représentation de la politique nationale en matière d'emploi de la marine est toujours à jour.

Pistes à explorer

17. En prenant pour acquis que le GC ne cherchera pas à se doter de capacité de soutien excédant celles identifiées dans la politique PSE[26], il faut considérer des options différentes que l'acquisition majeure de nouveaux navires. À titre de guide, le NSI a un budget d'acquisition évalué à 3,1 milliards de dollars pour deux navires avec pièces de rechange initialement fournies. Voici trois options qui peuvent être explorées pour aller au-delà de la situation actuelle.

Partenariat avec l'entreprise privée

18. Cette option est celle qui est la plus semblable à la situation actuelle. Le contrat en place est établi en fonction d'une prévision de besoin minimal répondant à une petite quantité de conteneurs déplacés périodiquement, tel que le changement de rotation dans les théâtres d'opération. Le contrat est renouvelé annuellement et est sujet au mouvement de l'offre et de la demande, et selon les défis mondiaux tels que ceux auxquels les chaînes d'approvisionnement font face depuis le début de la pandémie.[27]

19. Dépendre des contrats pose des risques, tel que l'a appris le GC lorsqu'une dispute commerciale a mis en péril la capacité opérationnelle des FAC en août 2000 impliquant le GTS Katie, menant à l'Opération MÉGAPHONE.[28] Un autre risque est la

---

[23] Michael Lindberg and Daniel Todd, *Navies and Shipbuilding Industries: The Strained Symbiosis* (Santa Barbara, UNITED STATES: ABC-CLIO, 1996), http://ebookcentral.proquest.com/lib/cfvlibrary-ebooks/detail.action?docID=491536.
[24] Michael Lindberg and Daniel Todd, *Navies and Shipbuilding Industries: The Strained Symbiosis*, p. 58.
[25] Michael Lindberg and Daniel Todd, *Navies and Shipbuilding Industries: The Strained Symbiosis*, p. 61
[26] Canada, Défense nationale. Protection, sécurité, engagement : La politique de défense du Canada, Ottawa, ON : Gouvernement du Canada, 2017, p.39.
[27] LCol Oliver Boulianne, COIC J4 Mouv, Entrevue avec l'auteur, 13 janvier 2022.
[28] National Defence, "Operation MEGAPHONE," education and awareness, January 16, 2014, https://www.canada.ca/en/department-national-defence/services/operations/military-operations/recently-

capacité d'établir un contrat afin de répondre à un délai d'un déploiement à court préavis, afin de respecter nos engagements envers l'OTAN. Cependant, le déploiement d'une force majeure interarmées pour les mandats de l'OTAN ne reposerait pas seulement sur le Canada, car un effort de l'alliance permettrait de coordonner les ressources des différentes nations pour procéder au mouvement maritime.[29]

20. Une stratégie de mitigation serait d'avoir un navire roulier à temps plein, mais le cout serait élevé pour être sous-utilisé la majorité du temps. Pendant une période à la fin des années 2000 et début 2010, un navire a été loué à temps plein.[30] Cette option avait un cout d'environ 4 millions de dollars annuellement.[31] En revanche, sans cette capacité rapidement disponible, il est peu probable que le déploiement en Haïti de l'équipe d'intervention en cas de catastrophe (EICC, ou en anglais DART), dans le cadre de l'Opération HESTIA aurait pu se transformer en un déploiement de plus de 2000 soldats et sa centaine de véhicules, le tout, en une semaine.

21. Une approche contractuelle différente pourrait être une entente similaire à celle qui offre à la MRC le MV *ASTÉRIX* comme navire de ravitaillement intérimaire sur un contrat de longue durée.[32] En effet, pour acquérir un navire, transformer sa configuration, et être fourni avec équipage pour l'emploi de la MRC pour une période minimale de cinq ans, le cout est de 691 millions de dollars.[33] Le contrat inclut l'option pour le GC d'acheter le navire à la fin de la période de location, ce qui pourrait être une façon d'acquérir une capacité en mitigeant les risques liés aux délais dans les chantiers maritimes canadiens déjà fort occupés.

Modèle norvégien

22. Un modèle intéressant à explorer pour les FAC ne repose pas sur une capacité intégrale. Les forces de défense norvégiennes ont un partenariat public-privé avec la compagnie de transport maritime Wilhelmsen, par l'entremise de la branche WilNor Governmental Services.[34] Pour une force d'environ 23 000 membres réguliers, l'utilisation d'une compagnie nationale reposant sur une longue histoire de marine

---

completed/operation-megaphone.html. Note de l'auteur: La MRC avait alors dû saisir le bateau en eau internationale afin de récupérer sa cargaison.

[29] LCol Oliver Boulianne, COIC J4 Mouv, Entrevue avec l'auteur, 13 janvier 2022. Note de l'auteur : les détails spécifiques ne sont pas donnés pour respecter la classification de l'information.

[30] Note de l'auteur : Le MV Wloclawek était sous contrat pour un montant estimé à 6 millions de dollars annuellement.

[31] LCol Daniel Arcouette, « CAF Sustainment to Overseas Operations » (travail rédigé dans le cadre du Cours de commandement et d'état-major, Collège des Forces canadiennes, 2019), p. 15.

[32] National Defence, "Joint Support Ships and the MV Asterix," August 17, 2021, https://www.canada.ca/en/department-national-defence/corporate/reports-publications/proactive-disclosure/secd-state-of-caf-19-april-2021/reference-material/joint-support-shipsmv-asterix.html.

[33] David Pugliese, "Canadian Navy Using Leased Supply Ship More Often — Contract Boosted by $71 Million," ottawacitizen, accessed January 21, 2022, https://ottawacitizen.com/news/national/defence-watch/canadian-navy-using-leased-supply-ship-more-often-contract-boosted-by-71-million.

[34] Wilhelmsen, "WilNor Governmental Services," Centered section page, Wilhelmsen (Wilhelmsen, April 22, 2021), https://www.wilhelmsen.com/other-services/wilnor-governmental-services/.

marchande pour le pays apporte une expertise et une prévisibilité des dépenses associées. De plus, leur géographie nordique où le réseau routier est moins développé que celui maritime pour avoir accès aux nombreux fjords partage de bonnes similitudes avec l'Arctique canadien.

Partenariat différent

23. Les Pays-Bas ont mis en service un navire de soutien interarmées avec des capacités semblables aux ambitions antérieures canadiennes qui n'ont pas été conservées avec le projet du NSI approuvé. Ce navire, l'unique navire de soutien pour les Pays-Bas, est la HNLMS *KAREL DOORMAN*.[35] Construit au cout de 400 millions d'euros, il est entré en service en 2015. La différence est que les Pays-Bas et l'Allemagne ont établi un partenariat pour partager l'utilisation de ce navire. Cette façon de partager l'emploi d'un navire peut réduire les couts à assumer par un pays. Le GC pourrait envisager une approche semblable avec une nation qui aurait des besoins complémentaires aux siens. Il pourrait aussi avoir un partenariat entre deux départements canadiens, la MRC et la garde côtière, qui auront toutes deux des tâches qui augmenteront dans le futur avec la protection des eaux territoriales dans l'océan Arctique.

CONCLUSION

24. À la lumière des différentes façons d'effectuer les déploiements de force maritime opérationnelle d'autres nations, ainsi que leurs manières de pallier les possibles manques de ressources, il apparaît évident que le Canada pourrait améliorer sa capacité de transport maritime. Selon le mandat établi dans PSE, il n'y a pas de besoin identifié de déployer une force interarmées embarquée par voie maritime à court préavis. Lorsqu'un besoin à court terme est nécessaire, il est fort probable que ce sera pour une petite capacité à effet rapide (par exemple un déploiement de l'EICC suivant une catastrophe naturelle) et le transport aérien est mieux adapté pour combler ce besoin immédiat. Cependant, ne pas avoir de plan de contingence rapidement disponible limite les options disponibles pour le GC.

25. La nature des délais requis dans le transport maritime pour bouger la marchandise est réaliste dans la plupart des scénarios pour être supporté dans un contrat avec une compagnie de transport maritime civile. De plus, il est peu probable que le développement de cette capacité soit assez prioritaire pour mériter l'investissement de milliards de dollars pour acquérir l'équipement, en plus de devoir y fournir le personnel. Ces deux ressources étant déjà limitées dans les FAC, il faut considérer qu'une nouvelle capacité viendrait sûrement au détriment d'une capacité présente qui ne pourrait être maintenue.

---

[35] "Germany and the Netherlands Sign Joint Support Ship LOI," Naval Today, February 5, 2016, https://www.navaltoday.com/2016/02/05/germany-and-the-netherlands-sign-joint-support-ship-loi/.

RECOMMANDATIONS

26. Basées sur les observations des capacités de transport maritime stratégique de nations alliées et en assumant que les lignes de communication stratégiques soient favorables au transport maritime dans les régions où les FAC doivent déployer équipement et personnel, les recommandations suivantes sont proposées :

a. Si le niveau de risque auquel le GC s'expose en ce moment est acceptable, le besoin ponctuel de transport maritime stratégique sous un contrat est approprié pour rencontrer les objectifs établis dans PSE;

b. Si le GC veut une capacité limitée, mais disponible en tout temps pour des éventualités requérant à court préavis un embarquement, la location à temps plein serait une stratégie de mitigation acceptable pour ne pas seulement dépendre des ressources des alliés (OTAN ou pays directement); et

c. Si le GC veut envisager une capacité pouvant supporter un concept d'emploi de force pan gouvernementale dans l'Arctique canadien, le modèle contractuel du MV *ASTÉRIX* serait intéressant pour offrir une liste de capacité requise afin de supporter plusieurs ministères et offrir une capacité intérimaire.

BIBLIOGRAPHIE

Administrator. « JSS Adrift in a Strategic Black Hole* – Canadian Naval Review ». Consulté le 20 janvier 2022. https://www.navalreview.ca/2011/09/jss-adrift-in-a-strategic-black-hole/.

Anonymous. « Military Sealift Command (MSC) ». *Defense Transportation Journal* 76, nº 3 (juin 2020): 24. https://www.proquest.com/trade-journals/military-sealift-command-msc/docview/2446291995/se-2?accountid=9867.

Arcouette, Lieutenant-Colonel Daniel. « CAF Sustainment to Overseas Operations », travail rédigé dans le cadre du Cours de commandement et d'état-major, Collège des Forces canadiennes, 2019.

Burgess, Richard R. « Sealift Sustainment Strategy: Navy Acts to Recapitalize Sealift Fleet With Upgraded Used Ships ». *Sea Power* 64, nº 9 (novembre 2021): 12-13.

Canada. Aviation royale Canadienne. « CC-130J Hercules | Aircraft | Royal Canadian Air Force ». Consulté le 23 janvier 2022. http://www.rcaf-arc.forces.gc.ca/en/aircraft-current/cc-130j.page.

Canada. Défense nationale. « Joint Support Ships and the MV Asterix », 17 août 2021. https://www.canada.ca/en/department-national-defence/corporate/reports-publications/proactive-disclosure/secd-state-of-caf-19-april-2021/reference-material/joint-support-shipsmv-asterix.html.

———. « Opération MEGAPHONE ». Education and awareness, 16 janvier 2014. https://www.canada.ca/en/department-national-defence/services/operations/military-operations/recently-completed/operation-megaphone.html.

———. « Déploiement de l'Équipe d'intervention en cas de catastrophe (EICC) ». Éducation et sensibilisation, 14 mars 2018. https://www.canada.ca/fr/ministere-defense-nationale/services/operations/operations-militaires/types/eicc/deploiements.html.

———. « Projet d'achat de CC-177 Globemaster ». Éducation et sensibilisation, 13 décembre 2018. https://www.canada.ca/fr/ministere-defense-nationale/services/approvisionnement/cc-177-globemaster.html

Canada. Department of National Defence. *Strong Secured Engaged: Canada's Defence Policy*. Ottawa, ON: Government of Canada, 2017.

Evry, Antoine d'. « L'opération Serval à l'épreuve du doute : vrais succès, fausses leçons ». *Policy File*. French Institute of International Relations, 2015. https://go.exlibris.link/8xvB6vzf.

Federal Fleet Services. « Resolve Class AOR ». Consulté le 21 janvier 2022. http://federalfleet.ca/2016/06/02/resolve-class-aor/.

France. Ministère des armées. « La ministre des Armées lance la construction du Jacques Chevallier, premier bâtiment ravitailleur de forces (BRF) du programme FLOTLOG ». Consulté le 22 janvier 2022.

https://www.defense.gouv.fr/dga/actualite/la-ministre-des-armees-lance-la-construction-du-jacques-chevallier-premier-batiment-ravitailleur-de-forces-brf-du-programme-flotlog.

Gouvernement du Canada, Défense nationale. « Navire de soutien interarmées - Programme des capacités de la Défense », 30 mai 2018. http://dgpaapp.forces.gc.ca/fr/programme-capacites-defense/projet-details.asp?id=949.

Naval Today. « Germany and the Netherlands Sign Joint Support Ship LOI », 5 février 2016. https://www.navaltoday.com/2016/02/05/germany-and-the-netherlands-sign-joint-support-ship-loi/.

« Joint Support Ship (JSS) ». Consulté le 23 janvier 2022. https://www.globalsecurity.org/military/world/canada/hmcs-jss.htm.

Lindberg, Michael, et Daniel Todd. *Navies and Shipbuilding Industries: The Strained Symbiosis*. Santa Barbara, United States: ABC-CLIO, 1996. http://ebookcentral.proquest.com/lib/cfvlibrary-ebooks/detail.action?docID=491536.

NATO. « Strategic Sealift ». NATO. Consulté le 20 janvier 2022. https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_50104.htm.

Pugliese, David. « Canadian Navy Using Leased Supply Ship More Often — Contract Boosted by $71 Million ». Ottawa citizen. Consulté le 21 janvier 2022. https://ottawacitizen.com/news/national/defence-watch/canadian-navy-using-leased-supply-ship-more-often-contract-boosted-by-71-million.

Stewart, Lieutenant-Colonel J.N. “Achieving reach for the Canadian Forces: can we get there from here?” travail rédigé dans le cadre du Cours de commandement et d’état-major, Collège des Forces canadiennes, 2007

Szeto, Ray, Barry Cooper. Fraser Institute (Vancouver. « The Need for Canadian Strategic Lift ». Vol. no. 5. Vancouver: Fraser Institute, 2005.

The Maritime Executive. « Opinion: Strategic Sealift Is Broken - Which Direction Are We Headed? » Consulté le 19 janvier 2022. https://www.maritime-executive.com/editorials/opinion-strategic-sealift-is-broken-which-direction-are-we-headed.

United Kingdom. House of Commons Defence Committee. « Strategic Lift, Eleventh Report of Session 2006–07 », Consulté le 21 janvier 2022. https://publications.parliament.uk/pa/cm200607/cmselect/cmdfence/462/462.pdf.

United Kingdom. Ministry of Defence. « Point Class Ships usage », Access to Information number FOI2015/09024. Consulté le 21 janvier 2022. https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/476437/Point_Class_Ships.pdf.

———. « Royal Fleet Auxiliary | Royal Navy ». Consulté le 21 janvier 2022. https://www.royalnavy.mod.uk/our-organisation/the-fighting-arms/royal-fleet-auxiliary.

Shadwick, Martin. « The Joint Support Ship Revisited ». *Canadian Military Journal* 11, nº 1 (2010): 61.

United States. Department of Defense. « Strategic Sealift | MARAD ». Consulté le 19 janvier 2022. https://www.maritime.dot.gov/national-security/strategic-sealift/strategic-sealift.

———. « United States Transportation Command ». Consulté le 19 janvier 2022. https://www.ustranscom.mil/.

———. « United States Transportation Command ». Consulté le 19 janvier 2022. https://www.ustranscom.mil/mov/sealift.cfm.

———. « Voluntary Intermodal Sealift Agreement (VISA) | MARAD ». Consulté le 19 janvier 2022. https://www.maritime.dot.gov/national-security/strategic-sealift/voluntary-intermodal-sealift-agreement-visa.

Wilhelmsen. « WilNor Governmental Services ». Centered section page. Wilhelmsen. Wilhelmsen, 22 avril 2021. https://www.wilhelmsen.com/other-services/wilnor-governmental-services/.