



UTILISATION DE LA MARINE MARCHANDE PAR LES FORCES ARMÉES CANADIENNES

Major René-Philippe Gagnon

JCSP 50

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.

© His Majesty the King in Right of Canada, as represented by the Minister of National Defence, 2024.

PCEMI n° 50

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 le Roi du chef du Canada, représenté par le ministre de la Défense nationale, 2024.

CANADIAN FORCES COLLEGE - COLLÈGE DES FORCES CANADIENNES

JCSP 50 - PCEMI n° 50
2023 - 2024

Service Paper – Étude militaire

**UTILISATION DE LA MARINE MARCHANDE
PAR LES FORCES ARMÉES CANADIENNES**

Major René-Philippe Gagnon

“This paper was written by a candidate 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. »

UTILISATION DE LA MARINE MARCHANDE DANS LES FORCES ARMÉES CANADIENNES

BUT

1. Le but de cet article est d'analyser le manque de transport maritime stratégique au sein des Forces armées canadiennes (FAC) et de suggérer des recommandations pour régler cette situation précaire.

CONTEXTE

2. Avec l'annonce du ministre Blair, le 15 décembre 2023¹, le Canada et les FAC doubleront la présence militaire canadienne en Lettonie. Mis à part le personnel supplémentaire, plusieurs véhicules et équipements supplémentaires devront être transportés sur place. Depuis le Canada, le seul moyen de transport économique disponible est les voies maritimes, maximisant l'espace pour les véhicules et l'équipement, pouvant aussi transporter du cargo par conteneur maritime. Jusqu'à présent, aucun navire de la Marine canadienne n'est en mesure de supporter le transport d'autant de matériel et d'équipement. Les FAC doivent donc engager des compagnies privées qui possèdent le ou les vaisseaux nécessaires pour supporter le mouvement, selon l'état de préparation et la disponibilité de l'équipement. Selon l'annonce du ministre Blair, l'armée canadienne (AC) achètera aussi de l'équipement supplémentaire pour la constitution de la brigade multinationale en Lettonie, faisant aussi en sorte que le besoin de transport maritime sera nécessaire pour les prochains mois, voire les prochaines années. Considérant la disponibilité mondiale pour le genre de vaisseau nécessaire pour le transport de véhicule et de cargo, et considérant les besoins récents et futurs des CAF dans diverses opérations, une étude pour évaluer le type de contrat de location pour un bateau de transport maritime devrait être évaluée.
3. Dans cet article, l'évaluation des capacités contractuelles sera présentée et analysée selon les différents types de services maritimes disponibles. En considérant d'abord le transport de matériel pour la Lettonie, il est aussi nécessaire de regarder vers le futur pour bien évaluer les besoins spécifiques, afin d'englober et mieux comprendre certaines des solutions apportées dans cet article. Premièrement, une analyse sur les besoins des CAF sera détaillée pour comprendre le volume d'équipement qui pourrait être déplacé. Deuxièmement, le contexte socio-économique dans le monde maritime sera présenté. Troisièmement, les types de contrats maritimes pour le transport de matériel seront détaillés avec leur pour et leur contre ainsi que le support nécessaire, au niveau contractuel, pour la location de vaisseau de transport sera décrit. Pour conclure, des

¹ Défense nationale, « Le ministre Blair annonce des mesures pour renforcer la présence militaire du Canada en Lettonie », communiqués de presse, 15 décembre 2023, <https://www.canada.ca/fr/ministere-defense-nationale/nouvelles/2023/12/le-ministre-blair-annonce-des-mesures-pour-renforcer-la-presence-militaire-du-canada-en-lettonie.html>.

recommandations seront émises afin de pallier le manque de transport stratégique maritime.

DISCUSSION

4. Besoins des FACS en transport maritime. Lorsque les FAC ont besoin de déplacer de forts volumes d'équipement et de véhicules, il y a toujours un besoin de transport maritime spécifique. En raison des dimensions et du poids des véhicules, seulement certains types de bateaux peuvent accommoder les FAC. Depuis la guerre en Afghanistan, l'Armée canadienne (AC) a transformé son arsenal de véhicule pour répondre aux besoins des guerres modernes. Toutes ces nouvelles technologies au niveau de la protection du personnel militaire viennent avec les mêmes problèmes ; une surcharge au niveau du poids et des tailles excédentaires, par rapport à un véhicule de route normale. Que ce soit au niveau des transports de troupes, char d'assaut et même les véhicules logistiques de transport, ils font tous partie de cette catégorie, où les tailles ne respectent pas celle des véhicules commerciaux modernes.
5. Suite à l'annonce du déploiement en Lettonie des véhicules logistiques lourds de la suite AHSVS par Lgén Paul en janvier dernier, il est raisonnable de penser que l'équipement nécessaire fera partie dans cette même catégorie de véhicules. De plus, avec l'équipement de maintenance nécessaire pour supporter une brigade, et le matériel excédentaire, il est à penser que plusieurs voyages de bateau pourraient être nécessaires avant la fin du déploiement avec l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord (OTAN). Considérant le rôle de leadership du Canada dans l'OTAN au niveau de la formation du groupement tactique de présence avancée renforcée (PAR), il se pourrait que le Canada doive assumer des rôles supplémentaires, si certains des alliés doivent quitter la coalition, pour en joindre une autre, ailleurs dans les Balkans.
6. Les CAF sont aussi engagés dans d'autres opérations qui pourraient nécessiter un besoin en transport stratégique maritime. Des missions telles que Op HÉLIOS à Haïti, pourrait dans un futur rapproché, nécessiter un besoin pour le transport de véhicules et équipements pour une coalition canadienne de plusieurs départements fédéraux. Op NANOOK pourrait aussi bénéficier d'un transport maritime stratégique vers le nord, diminuant ainsi le besoin de contracter massivement du transport par route pour supporter les opérations. Il est à penser que CANSOFCOM pourrait être un client pour ce type de transport maritime. Finalement, Ex STEADFAST DEFENDER, exercice de l'OTAN en 2024 et 2025 serait aussi un bon utilisateur pour du transport stratégique maritime. Il est donc évident que dans plusieurs instances, un bateau de transport serait un outil primordial pour le succès logistique au niveau du mouvement d'envergure tel que ceux décrits plus haut.
7. Contexte socio-économique maritime mondial. Dans le contexte social économique actuel, avec les défis de sécurité en Ukraine, la situation volatile en

mer Rouge, ainsi que le contexte entourant la mer de Chine et le passage de Taiwan, le monde maritime est en tourmente. La volatilité au niveau de la sécurité maritime mondiale fait en sorte que la réalité contractuelle au niveau de l'affrètement de navire entre les propriétaires et l'affréteur est affectée de façon significative.² Le plus grand risque vient surtout au niveau des assurances qui protègent les navires de transport. Ceux-ci demanderont de plus en plus de clauses de protections contre certains des risques qui pourraient influencer les politiques de transport dans certaines régions du monde. Il faut aussi comprendre qu'avec l'avènement du conteneur maritime, la spécialisation des ports au niveau de l'équipement de manutention et la disparition du fret en vrac, autre que pour le transport de matières premières, la capacité d'affréter un navire pouvant transporter des véhicules de grands volumes, ainsi que de la marchandise, n'est plus un investissement aussi important en 2024. Avec seulement environ 35 vaisseaux de types « Roll-on/Roll-off » (RoRo) dans le monde, ce type de bateau, qui peut supporter le mouvement de véhicules lourd, est maintenant de plus en plus rare.

8. Au sein de l'OTAN, le contexte socio-économique est tout aussi important au niveau de l'habilitation militaire, surtout au niveau de la mobilité. Le transport maritime joue un rôle primordial quand vient le temps de procéder au mouvement de véhicules et d'équipement de fort volume. Le bateau est un moyen de transport essentiel lorsque l'équipement ne peut pas être transporté par chemin de fer en Europe, ou ailleurs dans le monde. Une priorité plus importante a été donnée aux problèmes de mobilité militaire lors du Sommet de l'OTAN de Bruxelles de 2021.³ Cette déclaration est nécessaire pour comprendre comment le transport maritime doit faire partie de la stratégie d'habilitation militaire des FAC, afin d'offrir une dissuasion efficace. Dans ce contexte, le Canada se doit de pouvoir assurer, à ses partenaires et alliés, qu'il comprend l'enjeu capital du mouvement maritime. Il doit mettre aussi en évidence le sérieux avec lequel celui-ci prend l'habilitation militaire. Il s'agit alors d'un enjeu de sécurité global.⁴

9. Au niveau du transport stratégique maritime, la rareté des bateaux de type RoRo est un facteur significatif pour les pays de l'OTAN. L'importance des risques d'une compétition, pour les mêmes ressources de transport maritime, ne peut être écartée dans ce contexte. On peut lire d'ailleurs que : « In 2018, the US Army

² Evi Plomaritou et Emmanouil Nikolaidis, « Commercial Risks Arising from Chartering Vessels. Journal of Shipping & Ocean Engineering. » 6 (28 mai 2016): 261-68, <https://doi.org/10.17265/2159-5879/2016.05.001>.

³ NATO, « Strengthened Resilience Commitment (2021) », NATO, consulté le 25 septembre 2023, https://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_185340.htm.

⁴ Carol Evans et al., « Enabling NATO's Collective Defense: Critical Infrastructure Security and Resiliency (NATO COE-DAT Handbook 1) », *Monographs, Collaborative Studies, & IRPs*, 15 novembre 2022, <https://press.armywarcollege.edu/monographs/955>. p.20

warned the House Armed Services Committee that the nation's surge sealift capacity which the Army and Marine Corps would rely on to transport up to 90 percent of their equipment in support of a major war or crisis—would fall below its requirement by 2024. »⁵ Il devient donc capital pour le Canada, comme puissance moyenne au niveau de l'échiquier mondial, de prendre cet aspect en considération, dans l'évaluation de l'offre et de la demande, pour supporter des opérations futures, non seulement en Europe, mais à travers le monde.

10. Contrats maritimes et évaluation (voyage charter). Il existe trois types de contrats dans le monde de la location de bateaux de transport ; la chartre par voyage, la chartre de temps et la chartre de départ.⁶ Tous ces types de contrats ont des avantages et des inconvénients. Ceux-ci seront expliqués, afin de mieux comprendre les possibilités pour les CAF de sélectionner la meilleure option dans le contexte actuel.

- a. La chartre par voyage. Ce type de contrat est le plus courant au niveau de la location de bateau de transport, tous types confondus. Il s'agit principalement de la location d'un vaisseau pour se rendre d'un point A au point B, pour transporter l'équipement ou le cargo de l'organisme qui loue le transport. Pour le client, les frais associés avec le transport sont répartis, soit selon le volume, le tonnage, où dans une situation comme le transport de véhicule, selon le nombre de mètres linéaires utilisé par la marchandise. Tous les frais inhérents à la conduite des opérations du bateau sont absorbés par la compagnie d'affrètement, en plus des assurances, ainsi que les frais associés avec l'accostage et l'appareillage du navire. Pour les FACS, ce type de contrat apparaît souvent comme un Port à port. La responsabilité des FAC, devient alors de transporter l'équipement jusqu'au lieu de chargement, et de supporter l'embarquement des véhicules à bord du navire. Le restant de la charge de travail est assumé par les débardeurs du port, qui sont payés, à même le contrat ou séparément, dépendamment des arrangements entendus par la chartre. Les avantages sont très simples, avec les coûts clairs, énumérer dans le contrat, le risque pour la manutention et les marchandises prisent en main par la compagnie d'affrètement, il s'agit du moyen le plus facile de contracter un vaisseau de transport. Pour ce qui est des inconvénients, il est clair que ce type de contrat est sujet à la disponibilité des vaisseaux de transport. Plusieurs délais pourraient subvenir lors de la mise en place du contrat, notamment pour obtenir des autorisations, selon la disponibilité des navires ou le temps pour le navire de se rendre à un port spécifique. Dans un grand moment de concurrence au niveau de l'alliance de l'OTAN, la disponibilité d'un des 35 navires RoRo dans le monde pourrait être une des causes premières du délai pour l'expédition de l'équipement et des véhicules des CAF. Pour chaque voyage, un nouveau contrat devra être

⁵ Evans et al. p.118

⁶ Evi Plomaritou, « A Review of Shipowner's and Charterer's Obligations in various types of Charter. Journal of Shipping & Ocean Engineering. » 2014 (1 janvier 2014): 307-21.

mis en place, faisant en sorte qu'il n'y aura jamais de garantie de disponibilité ni d'exclusivité pour le navire.

- b. La chartre par temps (time charter). La location d'un navire selon la chartre par temps est un type de location à court ou moyen terme. Selon Plomaritou, « Le locateur engage le vaisseau pour une période spécifique de temps, pour l'employer selon certaines limites d'échanges et géographiques. Le temps de la chartre peut être le temps pour faire un simple voyage (chartre de temps de voyage) ou une période en mois ou en années (Chartre de temps en période). »⁷ Ce type de location veut dire que le locateur est responsable de l'emploi du bateau durant la période de temps déterminé dans le contrat, alors que les frais inhérents avec l'équipage et la gestion du navire restent avec le propriétaire.
- c. De 2009 à 2011, CANOSCOM a utilisé cette méthode de chartre par temps. Le bateau, stationné au port de Montréal et volant pavillon des CAF, a permis de compléter plusieurs missions : le transfert d'équipement de Camp Mirage vers Chypre, le réapprovisionnement de CFB Alert, le déploiement d'équipement pour Op HESTIA suite au tremblement de terre à Haïti et plusieurs autres missions⁸. Ce type de contrat apporte plusieurs avantages. La disponibilité du navire est garantie pour la durée du contrat. Avec une notice de mouvement précise, le navire est toujours en posture pour être affrété. Et selon la limite géographique associée dans la chartre, le contracteur peut décider des destinations du navire. Puisque le locateur n'est pas responsable des frais associés à la maintenance, le propriétaire doit s'assurer que le navire est toujours dans les meilleures conditions et prêts à appareiller au moment voulu. Au niveau des assurances, le propriétaire reste aussi responsable du vaisseau, mais aussi de la cargaison lors des déplacements en mer. Finalement, en période de crise ou de haute compétitivité, le locateur peut, à tout moment, prolonger le contrat selon les mêmes termes et les mêmes frais, profitant ainsi d'un prix plus bas négocier, avant une crise ou lors d'une diminution de l'offre. Les inconvénients sont moindres. Les coûts pour l'arrimage du bateau, ainsi que les coûts associés à l'utilisation de débardeurs, du maître et autres coûts associés à la manutention de l'équipement sont absorbés par le locateur. Il s'agit alors du type de location offrant une garantie de disponibilité, sans avoir à se charger du fonctionnement du navire durant la période complète du contrat.

⁷ Plomaritou. P.313 (traduction libre)

⁸ « Evidence - NDDN (41-1) - No. 13 - House of Commons of Canada », consulté le 25 janvier 2024, <https://www.ourcommons.ca/documentviewer/en/41-1/NDDN/meeting-13/evidence>. 10:21

- d. La chartre de départ (bareboat charter). Ce troisième type de contrat est le moins fréquent au niveau du transport maritime d'envergure, mais le plus présent au niveau de la location de bateaux de plaisance. Il s'agit de la location du bateau pour une plus longue période de temps déterminée, où le transfert de responsabilité du navire est complètement livré au locateur. Dans ce type de chartre, tous les aspects de maintenance, équipage, frais connexes et assurances sont au compte du locateur⁹. Le propriétaire ne garde que la possession du navire durant la période de location. Les avantages sont présents, mais les inconvénients sont nombreux pour ce type de location. Il est certain que la liberté accordée au niveau du fonctionnement du navire est importante. Le fait de pouvoir employer des membres des CAF pour opérer le navire peut apporter une souplesse dans l'exécution des opérations maritimes, si le bateau est opéré en zone dangereuse. Cela permet aussi de garder le navire selon une notice de départ plus serré, en plus de pouvoir opérer des missions clandestines ou avec un plus haut niveau de sécurité, sans avoir à faire de vérifications de sécurité sur l'équipage. Certains de ces avantages peuvent aussi être des inconvénients. Ajouter les coûts de maintenance du navire et les coûts d'opération associés au voyage, demande l'élaboration d'un plan de maintenance se rapprochant de n'importe quel autre navire de la Marine Royale canadienne (MRC). Si le navire de transport est gardé au port de Halifax pour y faire la maintenance, il faudra alors déplacer le vaisseau de transport vers Montréal lorsque nécessaire, faisant en sorte de diminuer l'efficacité, en raison de manque de ressources de manutention spécifique au port de Halifax. Finalement, considérant les effectifs présents de la MRC, le fait d'ajouter un navire de plus à la flotte, pourrait augmenter le stress sur l'institution. La MRC pourrait se retrouver en manque de personnel pour opérer un navire de transport, s'il devient nécessaire en période de crise internationale de déployer un ou des navires de guerre.

CONCLUSION

11. Dans le marché actuel de la location de navire de transport stratégique, la diminution de l'offre deviendra un enjeu majeur dans les prochaines années si la crise en Europe reste au même niveau. La fréquence des besoins de transport de véhicule et d'équipement en Lettonie ne se réduira pas au cours des prochains mois et les rotations d'équipement deviendront sûrement nécessaires pour la maintenance de troisième ligne. L'importance de s'assurer de pouvoir trouver un transport maritime au temps opportun pourrait devenir primordiale pour supporter les opérations des CAF. Plusieurs types de location sont possibles et certains d'entre elles pourront répondre au défi économique future du manque de disponibilité et de compétition entre alliés de l'OTAN.

⁹ Plomaritou, « A Review of Shipowner's and Charterer's Obligations in various types of Charter. Journal of Shipping & Ocean Engineering. »

12. Ce travail a mis en lumière les différents types de locations de navire qui pourrait être exploré, pour assurer une capacité de déploiement essentielle pour les CAF, dans la mesure où les opérations ne sont pas seulement terrestres. Peu importe où les CAF iront en mission expéditionnaire, il y aura un océan à traverser pour s'y rendre.

RECOMMANDATION

13. La location à terme d'un bateau de transport stratégique est vitale aux futures opérations expéditionnaires des CAF. L'étude de marché pour la mise en place d'une location à Chartre de temps devrait être envisagée pour soutenir toutes les opérations. Une période de temps équivalent à la mise en place de la brigade en Lettonie pourrait réduire les coûts et offrir une flexibilité accrue pour les CAF en cas de crise en Europe ou la déclaration d'un article 5 par l'OTAN.

BIBLIOGRAPHIE

Evans, Carol, Chris Anderson, Malcom Baker, Ronald Bearnse, Salih Biçakci, Steve Bieber, Sungbaek Cho, et al. « Enabling NATO's Collective Defense: Critical Infrastructure Security and Resiliency (NATO COE-DAT Handbook 1) ». *Monographs, Collaborative Studies, & IRPs*, 15 novembre 2022.
<https://press.armywarcollege.edu/monographs/955>.

« Evidence — NDDN (41-1) — No. 13 — House of Commons of Canada ». Consulté le 25 janvier 2024. <https://www.ourcommons.ca/documentviewer/en/41-1/NDDN/meeting-13/evidence>.

Défense nationale. « Le ministre Blair annonce des mesures pour renforcer la présence militaire du Canada en Lettonie ». Communiqués de presse, 15 décembre 2023.
<https://www.canada.ca/fr/ministere-defense-nationale/nouvelles/2023/12/le-ministre-blair-annonce-des-mesures-pour-renforcer-la-presence-militaire-du-canada-en-lettonie.html>.

NATO. « Strengthened Resilience Commitment (2021) ». NATO. Consulté le 25 septembre 2023. https://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_185340.htm.

Plomaritou, Evi. « A Review of Shipowner's and Charterer's Obligations in various types of Charter. *Journal of Shipping & Ocean Engineering*. » 2014 (1 janvier 2014): 307-21.

Plomaritou, Evi, et Emmanouil Nikolaides. « Commercial Risks Arising from Chartering Vessels. *Journal of Shipping & Ocean Engineering.* » 6 (28 mai 2016) : 261-68.
<https://doi.org/10.17265/2159-5879/2016.05.001>.