Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: - (2010)
Heft: 4

Artikel: Falklands Repetitae
Autor: Vautravers, Alexandre
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-514453

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Ravitaillement et préparation au vol d'un AV-8B sur le HMS *Ark Royal*.
Toutes les photos © MoD

International

Falklands Repetitae

Lt col EMG Alexandre Vautravers

Rédacteur en chef, RMS+

La Royal Navy, réduite à deux porte-aéronefs et ayant perdu ses chasseurs-bombardiers embarqués, coupes budgétaires obligent, cherche des solutions dans la coopération. Ce printemps, le HMS *Ark Royal* (R07) a accompli une série de manœuvres conjointes avec des *Harrier* II de l'US Marine Corps (USMC).
Il est difficile, lorsque l'on parle de *Harrier*, de ne pas faire de rapprochement avec les îles Malouines, surtout au moment où l'on y prospecte activement à la recherche... de pétrole. La prospection d'hydrocarbures dans la région remet donc sur la table des scénarios et un conflit vieux de 28 ans.

Une aéronavale... sans avions ?

La Royal Navy a perdu son aviation embarquée... à nouveau, car celle-ci avait déjà été supprimée une première fois avec la décision du gouvernement travailliste, dans le White Paper de 1966, de renoncer au porte-avions CVA-01.[1] Ainsi, en 2002, le Ministère de la Défense britannique (MoD) a annoncé le retrait anticipé de ses *Sea Harrier* FA2. Ceux-ci ont subi une usure supérieure à leurs équivalents de la Royal Air Force (RAF) – en particulier en raison des appontages verticaux et de l'exposition prolongée aux éléments, en particulier le sel marin.
De plus, le *Harrier* a montré des signes de « fatigue » lors des opérations dans le Golfe, le moteur Rolls Royce *Pegasus* 105 n'arrivant pas à suivre les surcharges pondérales dues à l'emport d'équipements supplémentaires. Un programme de mise à niveau aurait donc été nécessaire sur l'ensemble de la flotte. Or le *Sea Harrier* FA2 n'est qu'un lointain cousin des *Harrier* GR 5/7/9 de la RAF - ceux-ci étant un développement technologique et industriel américano-britannique de McDonnell Douglas (MDD) et Hawker Aviation au cours des années 1980-1990 (aujourd'hui : Boeing et British Aerospace) pour doubler les performances du *Harrier* GR Mk.1/3 d'origine.[2] Il aurait donc fallu mettre en place deux programmes de revalorisation parallèles, pour une flotte de seulement 57 appareils.
Pire, la situation du budget de la défense britannique a retardé l'homologation et l'introduction de nombreux matériels. Bien que tous les *Harrier* soient sensés emporter deux nacelles/canons *Aden* de 30 mm sous le fuselage, chacune armée de 100 coups, celles-ci n'ont jamais été testées et approuvées par les services concernés... faute de temps et de moyens.

Les deux escadrilles de combat qui utilisaient le *Sea Harrier* FA2, le 800 et 801 Naval Air Squadron, ont été dissoutes en 2006, avec l'escadrille 899 qui servait à la transformation et à l'entraînement sur ce type d'appareil (Operational Conversion Unit - OCU). Cette décision était motivée à l'époque par l'espoir de recevoir en 2012 les premiers des 150 F-35 *Joint Combat Aircraft* (JCA)[3] commandés à Lockheed Martin.[4] Or depuis 2010, le prix du futur appareil a doublé.[5] Et les délais de mise en œuvre ont été reportés à 2016 voire 2018 dans les estimations optimistes.
La décision de supprimer les forces aéronavales britanniques a donc été sévèrement critiquée outre-manche. Cela d'autant plus que personne ne peut dire, aujourd'hui, quand un remplaçant du vénérable *Sea Harrier* et de ses porte-aéronefs de la classe *Invicinble* seront disponibles. Bien sûr, les pilotes et quelques appareils ont été maintenus au sein d'une Joint Force *Harrier* (JFH).[6] Et devant les incertitudes liées au

1 Alexandre Vautravers, "Turning Page 42: The *Sheffield* Incident and the Shortcomings of British Procurement Policies," in Alexandre Vautravers, *Military and Political Incidents*, Security Forum 2009, Webster University, Geneva, 2010, p. 186-201.

2 Le *Harrier* Gr. Mk.1 est en grande partie similaire à l'AV-8A au sein de l'USMC. En revanche, l'AV-8B est un appareil très amélioré, sensiblement équivalent aux *Harrier* GR. Mk.7/9 britanniques, mais disposant d'une électronique et d'un armement différents.

3 Le JCA est la désignation britannique du *Joint Strike Fighter* (JSF).

4 Nick Cook, « Royal Navy : Sea Harrier FA2 STOVL Fighters to be retired, » *Interavia Business & Technology*, 1.04.2002.

5 « Joint Strike Fighter Price Now Double, » *Copenhagen Post*, 12.03.2010.

6 Michael Clapp, « It's the bitter truth: We couldn't send a task force to the Falklands today, » *Daily Mail*, 19.02.2010.

Sea Harrier (_Shar_) FA2

Le FA2 est un rétrofit de 1988 du *Sea Harrier* FRS Mk.1 d'origine, introduit en 1978 : il dispose d'un radar *Blue Vixen* (ancêtre du radar *Captor* qui équipe aujourd'hui l'Eurofighter *Typhoon*) et est capable d'emporter deux canons et 2-4 AIM-9 *Sidewinder* ou jusqu'à 4 missiles AIM-120 AMRAAM.
Le premier vol du FRS Mk.2 a eu lieu en 1988, suivi de la signature d'un contrat pour la revalorisation de 29 FRS Mk.1 la même année. En 1990, 18 appareils neufs FA2 ont été commandés, à un prix unitaire de 12 millions de £. 5 appareils supplémentaires ont été revalorisés au standard FA2 à partir de 1994.
Les premiers appareils de série ont été livrés le 2 avril 1993 et leur premier déploiement opérationnel a eu lien en avril 1994, au profit de l'UNPROFOR en Bosnie Herzégovine. Le dernier appareil au standard FA2 a été livré le 18 janvier 1999.

Source : en.academic.ru/dic.nsf/enwiki/407136

programme JCA, les Squadrons 800 et 801 ont été rétablis – en utilisant toutefois le *Harrier* GR 7/9 en commun avec la RAF.

Exercices aéronavals américano-britanniques

Le HMS *Ark Royal* a hébergé une escadrille du Marine Aviation Group 14 durant deux semaines, au cours d'une campagne d'exercices dénommée CAPELLA STRIKE. En contrepartie, il est prévu qu'une escadrille britannique du JFH aille s'entraîner à Mayport en Floride.
Avant l'embarquement des appareils, le navire-amiral britannique a reçu un détachement du JFH pour préparer son équipage aux services de vol. 22 pilotes de l'USMC ont été qualifiés sur le porte-aéronef britannique, qui possède la caractéristique d'un *ski jump* de 12 degrés d'élévation, pour permettre l'emport de charges supplémentaires ou d'économiser du carburant lors du décollage. Les porte-aéronefs américains des classes *Wasp* ou *Tarawa* en sont dépourvus. En deux semaines, plus de 160 sorties ont été effectuées – principalement pour entraîner l'attaque au sol ou de navires.
Ces manoeuvres font partie d'un déploiement de 5 mois dans l'Atlantique Ouest, dénommé AURIGA10, qui marque le retour de l'aviation embarquée britannique. Durant ce temps, le porte-avions sera escorté par le destroyer HMS *Liverpool* (D92), la frégate HMS *Sutherland* (F81), le ravitailleur HMS *Fort George* (A388), ainsi qu'un destroyer lance-missiles Aegis américain l'USS *Barry* (DDG52) et un sous-marin nucléaire d'attaque français.[7]

Falklands : du poisson au pétrole

Depuis le début des années 1960, les gouvernements

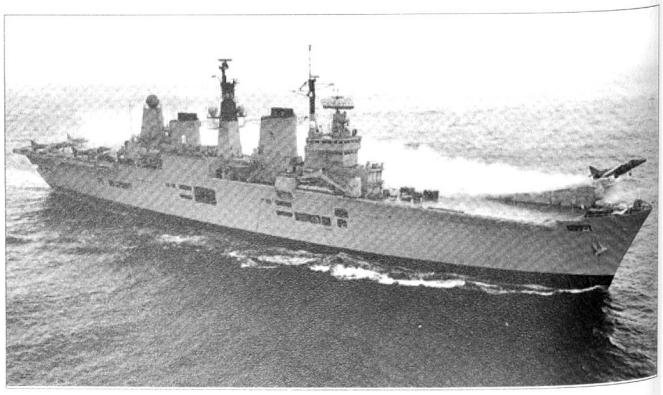
David Graves, « Sea Harrier cuts leave the fleet exposed. The decision to retire the decisive weapon of the Falklands conflict means the Navy will have to rely on America for air support, » *The Telegraph*, 2.04.2002.

7 http://www.meretmarine.com/lienobjet.cfm?mer_objet_lien_id=18821&id=113161

Le *Shar* FRS Mk.1 est reconnaissable par son tube de pitot et sa perche de ravitaillement escamotable.

Le *Shar* FA2 dispose d'un radar et d'un armement plus performants.

Un AV-8B sur le pont de l'*Ark Royal*. On distingue les tirs de canons sur une cible remorquée par le porte-avions.

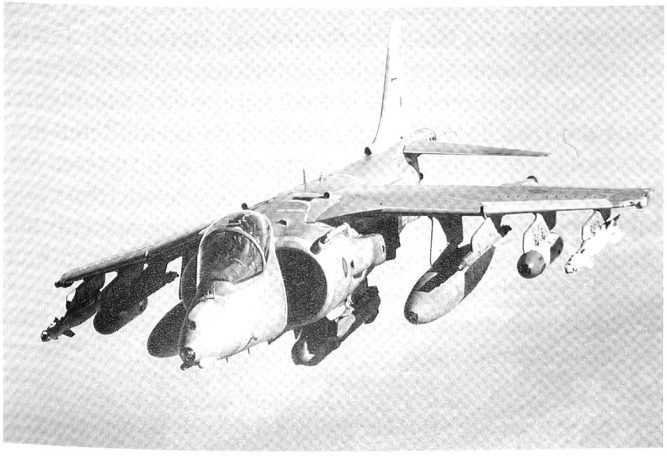


AV-8B décollant de l'*Ark Royal*.

AV-8B de l'USMC sur un porte-aéronef de la classe *Wasp*.

AV-8B+ de l'USMC. On remarque le nez «gonflé» afin d'emporter le radar APG-65.

Harrier GR 7 en Italie, armé de 4 bombes à sous-munitions BL755, destinées à appuyer l'intervention de l'OTAN en Bosnie, 1995.



Harrier GR 9 au-dessus de l'Afghanistan.

Harrier GR Mk. 7/9

Le développement du *Harrier* II est lié aux insuffisances constatées sur les appareils de première génération : en particulier un rayon d'action et une capacité d'emport trop faibles, l'absence d'une électronique moderne et l'incapacité à engager des armements guidés. Les travaux pour le développement d'un appareil amélioré ont débuté conjointement chez McDonnell Douglas (constructeur sous licence de l'AV-8A) et Hawker Siddley. Mais le manque de crédits britannique a permis à MDD de devenir l'entrepreneur général du projet AV-8B, les premiers deux appareils de présérie volant en 1978. Certaines recherches britanniques, notamment le dessin de l'aile (LERX) ont été intégrées aux dessins américains ; le MoD a investi 280 millions USD afin de garantir la participation de ses entreprises. Les premiers prototypes, construits à partir de pièces réalisées chez MDD et chez British Aerospace (qui a repris les activités de Hawker) ont volé en 1981 et les premiers appareils de série en 1983.

Le *Harrier* de 2e génération –AV-8B aux USA et GR Mk.5 au Royaume Uni- est construit en grande partie en matériaux composites, permettant une réduction sensible du poids. L'aile gagne 14% de surface et donc en portance. Ces appareils sont dépourvus de radars, mais disposent d'une électronique performante : collimateur tête haute, système de navigation inertiel, capacité de tirer des engins guidés tels que l'AGM-65 *Maverick*.

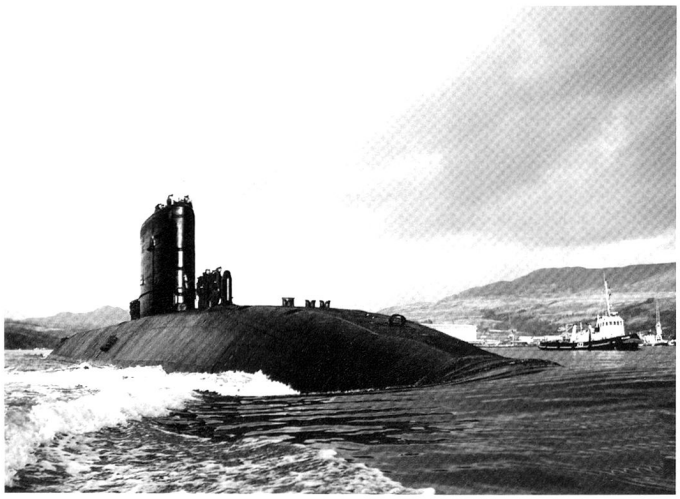
Au fil des ans, les versions américaines et britanniques se sont sensiblement écartées. Au sein de l'USMC, les AV-8B+ ont reçu le radar APG-65 redimensionné et récupéré sur les F/A-18 *Hornet* A/B retirés du service. Malgré le retrait des *Sea Harrier* FA2, les appareils britanniques n'ont pas reçu ces radars – le MoD jugeant ce programme de rétrofit trop risqué et trop coûteux, estimant celui-ci à 600 millions de £.

41 GR 5 et 21 5A ont été livrés à la RAF à partir de 1987. Le GR 7 dispose d'une capacité de vol et d'engagement de nuit, grâce à des lunettes et à un cockpit adaptés ; le 7A reçoit un moteur *Pegasus* 107 disposant de 1,5 tonne de poussée supplémentaire. Le GR 9 dispose d'un système d'armes intégré (IWP) capable d'engager des armes guidées à l'instar du *Brimstone, Maverick, Paveway* III et IV ; il est conçu pour recevoir la nacelle de désignation *Sniper*. Le 9A est une désignation apportée aux appareils remotorisés.

Enfin, la RAF a reçu plusieurs appareils biplaces, à raison d'un à deux appareils par escadrille. Le T10 est un TAV-8B américain, mais disposant de tous les systèmes d'armes du GR 5. Le T12 est un T10 rétrofité avec les systèmes électroniques plus modernes du GR 7 puis du GR 9.

Le destroyer type 42 HMS *York* (D98).

La frégate type 23 HMS *Portland* (F79) est équipée de missiles antinavires *Harpoon* et de missiles de défense aérienne *Sea Wolf* VLS.



Le sous-marin nucléaire d'attaque (SNA) HMS *Spectre* (S104), classe *Swifsure*.

Eurofighter aux couleurs du Squadron III de la RAF.

britannique et argentin négocient la cession des îles dans le cadre d'un processus de décolonisation. Mais l'invasion militaire argentine de 1982 a déclenché un conflit qui a duré 100 jours et coûté la vie à 255 militaires britanniques et 649 argentins. Depuis, la cession de l'archipel n'est plus à l'ordre du jour pour Londres ; et une présence militaire constante est garantie. La Grande-Bretagne et l'Argentine ont rétabli des relations diplomatiques complètes en 1990, mais Buenos Aires continue de revendiquer sa souveraineté sur ces îles.[8]

Des prospections ont été effectuées à la fin des années 1970 et 1990 par Shell ; elles ont décelé la présence de réserves de pétrole et de gaz, peut-être 60 milliards de barils, soit la hauteur environ des réserves présentes dans la mer du Nord. Mais en raison du prix du pétrole à l'époque, entre 12 et 20 USD/baril, l'exploitation n'a pas été jugée rentable. Aux prix actuels -au-dessus de 70 USD/baril- la situation est évidemment différente. Ceci d'autant plus que la profondeur des eaux au Nord des îles Malouines est relativement faible (400-1'200 mètres).
Trois compagnies privées –Desire Petroleum, puis Rockhopper (Australie), Falklands Oil and Gas et BHP Billiton (Royaume Uni et Russie)- disposent de contrats d'exploration et utilisent une plateforme de forage à tour de rôle.[9]

La diplomatie argentine est montée au créneau et accuse Londres de violer les résolutions de l'ONU appelant « les parties à dialoguer et à ne prendre aucune décision unilatérale susceptible d'aggraver leur différent. » Tout en déclarant que l'Argentine n'entreprendrait pas d'action militaire, la présidente Cristina Kirchner a signé un décret qui oblige tous les navires se dirigeant vers l'archipel à demander l'autorisation de naviguer dans les eaux argentines. Le gouvernement a d'ailleurs fait état, en parallèle, de la possibilité de déployer des troupes en Antarctique pour y « protéger » les ressources naturelles.
Ce à quoi Londres a répondu que cette disposition n'affectait pas les eaux des Falklands, et menace de faire intervenir ses forces armées sur place si le trafic maritime devait être interrompu. Des rumeurs font état de la possible utilisation de navires civils pour gêner les travaux d'exploration.
Actuellement, les forces britanniques sur zone comptent un bâtiment de patrouille et un bâtiment de combat (le destroyer type 42 HMS *York* D98 jusqu'en avril 2010, puis la frégate type 23 HMS *Portland* F79), au moins un sous-marin d'attaque à propulsion nucléaire (HMS *Sceptre* S104), un détachement de la RAF équipé de 4 Eurofighter *Typhoon* (No. 1435 Flight), 1 VC-10 de ravitaillement et 1 C-130C3 (No. 1312 Flight) ainsi que 2 hélicoptères *Sea King* HAR3 (No. 1564 Flight) pour un total d'environ 1'500 soldats[10] – soit dix fois le nombre de soldats présents sur place au moment de l'invasion argentine de 1982...

8 « Les Malouines, entre pétrole et diplomatie, » *Brèves Marine* No. 106, 29.03.2010.
9 Rory Carroll, Annie Kelly, « Falklands oil prospects stir Anglo-Argentinian Tensions, » *The Guardian*, 7.02.2010. http://www.guardian.co.uk/uk/2010/feb/07/falkland-islands-oil-britain-argentina
10 http://en.wikipedia.org/wiki/Military_of_the_Falkland_Islands

Les enjeux sont majeurs, au moment où les pays européens cherchent à garantir leur sécurité énergétique, où les USA font face à une crise ruineuse sur le plan écologique, financier et peut-être même politique. La question de l'autodétermination des îles Malouines n'a guère de chance d'aboutir en faveur de l'Argentine, les îles recevant 20% des profits et 9% de *royalties* sur chaque baril de pétrole vendu. Chacune des quatre compagnies d'exploration a promis des investissements importants, en particulier le réaménagement du port marchand de la capitale et la construction de 350 habitations.
Même sans le pétrole, depuis 1982, l'industrie de la pêche a permis aux 2'900 habitants de voir leur niveau de vie s'élever sensiblement.

Où est passé le Nobel de la Paix ?

Le Groupe de Rio, qui réunit 32 dirigeants d'Amérique latine et des Caraïbes, a unanimement condamné les projets britanniques et appuyé la position de l'Argentine, considérant sa réclamation de souveraineté sur les îles comme « légitime ».

L'administration Obama n'a pas osé déclarer la recherche de pétrole dans la région conforme au droit international et a qualifié ce différent de « question bilatérale. » Le 1er mars, la Secrétaire d'Etat Clinton a proposé sa médiation, à laquelle le gouvernement britannique s'est dit opposé.
Les hésitations de la diplomatie américaine laissent donc la place à une hausse des tensions, que les manœuvres militaires conjointes dans l'Atlantique rendent encore un peu plus floues.
Cela n'est pas sans rappeler la position très ambigüe du tandem Reagan/Haig au début des années 1980 : les Etats-Unis se sont alors déclarés neutres, mais ont pourtant apporté au gouvernement de Mme Thatcher une aide militaire considérable.

Un tel conflit aurait un retentissement majeur : sur la politique britannique, son budget de la défense et son engagement inconditionnel aux côtés des Etats-Unis dans la guerre contre le terrorisme en Irak et en Afghanistan, sur l'Union Européenne –dans le cadre de sa politique étrangère et de sécurité- et sur l'OTAN –dans le cadre de ses accords de sécurité collective. L'administration Obama peut-elle se permettre de détourner le regard d'un conflit entre deux puissances alliées ? Peut-elle se permettre de dénouer le lien qui l'unit à son allié le plus fidèle ? Peut-elle renoncer à une politique ou une présence en Amérique latine, au moment où la plupart de ses gouvernants lui tournent le dos ?
Une telle situation démontre que des conflits symétriques et conventionnels restent possibles. Il démontre également que des acteurs rationnels, aux gouvernements démocratiquement élus, sont capables de s'affronter militairement. Il démontre le manque d'intérêt et de responsabilité de la Communauté internationale face à une crise qui peut encore être évitée. La cause de ce type de conflits n'est ni idéologique, ni postcoloniale : elle est dictée par la raréfaction des ressources naturelles et les pressions de l'opinion publique.

A+V

Histoire

Déploiement

Quatre escadrilles de la RAF ont jusqu'ici été équipées de *Harrier* : à l'époque de la guerre froide, le No.1 Squadron était basé à Wittering, dans le Sud de l'Angleterre, participant régulièrement aux déploiements dans les pays scandinaves ou en Allemagne. Les Squadrons No.3 et 4 étaient déployés à RAF Guttersloh, en Allemagne fédérale, afin de fournir l'appui aérien rapproché au Ier corps britannique (BAOR).
De 1970 à 1977, le No.20 Squadron a été équipé de *Harrier* et basé à RAF Brüggen, également en République fédérale allemande ; il a ensuite été converti sur *Jaguar*, puis en 1992 est devenu le *Harrier* Operational Conversion Unit (OCU).

En 1999, les escadrilles No.3 et 4 ont été regroupés sur la base historique de Cottesmore, rejointes en 2001 par le Squadron No.1, jusque ici basé à Wittering. En 2006, le Squadron 3 a été converti sur Eurofighter *Typhoon*. En 2010, le Squadron 20 (réserve/OCU) a été dissout et son rôle repris par le Squadron 4.

Nouvelles brèves

35 milliards pour la Marine canadienne

Le gouvernement canadien a dévoilé, le 3 juin, sa nouvelle stratégie en matière de construction navale et de développement de sa flotte. En tout, 35 milliards de dollars canadiens (plus de 27 milliards d'euros) y seront consacrés sur 30 ans. Le plan prévoit la réalisation de 28 grands navires (pour 33 milliards de dollars) et 116 petites unités pour une valeur de 2 milliards de dollars. Dans le même temps, un volet réparation et maintenance est prévu, avec une enveloppe annuelle de 500 à 600 millions de dollars. Ce vaste programme vise, en premier lieu, à relancer l'industrie canadienne de la construction navale. « Notre gouvernement a pris la décision d'appuyer l'industrie navale canadienne afin d'insuffler un dynamisme nouveau au sein des chantiers navals et de construire des navires pour la Marine et la Garde côtière, ici au Canada. La Stratégie apportera de la prévisibilité en ce qui a trait à l'approvisionnement en navires fédéraux et éliminera les cycles d'expansion et de ralentissement, ce qui sera bénéfique pour l'ensemble de l'industrie navale », a expliqué Ambrose, ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux.
Concernant les 28 grands navires, deux chantiers seront sélectionnés pour les bâtiments de plus de 1'000 tonnes (à priori en 2011/2012), le premier pour réaliser les unités de combat et le second pour fournir les autres types de plateformes. « Les projets de construction des petits navires seront visés par des processus d'approvisionnement concurrentiels auprès des autres chantiers navals. Par ailleurs, les travaux de réparation, de radoub et d'entretien des navires de la flotte du gouvernement continueront d'être impartis au moyen d'appels d'offres concurrentiels », précise en outre le gouvernement, qui affirme que la nouvelle stratégie « entraînera la création d'emplois bien rétribués dans les industries de pointe partout au Canada ».

Le sous-marin HMCS *Windsor*, aux côtés de la frégate HCMS *Montréal* (FFH336)

HMCS *Algonquin* (DDG283) et HMCS Regina (FFH334) en visite à Pearl Harbour, Hawai. Photo © US Navy.

« Le Canada d'abord »

Ce plan naval de grande ampleur, outre son aspect industriel et social, vise à concrétiser les ambitions de la nouvelle stratégie de défense nationale, baptisée « Le Canada d'abord ». Pour le ministre de la Défense, Peter MacKay : « Cette relation stratégique avec des responsables de chantiers navals canadiens nous aidera à remplir notre engagement relatif à la Stratégie de défense Le Canada d'abord et nous permettra de fournir à notre marine les navires modernes dont cette dernière a besoin pour protéger les intérêts du Canada, et ce, au pays et à l'étranger ». Cette stratégie vise à moderniser les forces armées canadiennes pour répondre aux évolutions du contexte géostratégique. « Nous devons assurer la sécurité de nos concitoyens, défendre notre souveraineté et faire en sorte que le Canada regagne, sur la scène internationale, sa crédibilité et son influence. Si nous voulons atteindre nos objectifs, il est essentiel de rebâtir les Forces canadiennes en un appareil militaire moderne, de premier ordre », indique le premier ministre, Stephen Joseph Harper. Dans cette perspective, 6 missions « essentielles » devront être assurées par l'armée canadienne.

La première consiste à « mener des opérations quotidiennes nationales et continentales, y compris dans l'Arctique et par l'entremise du Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD) ». La mention faite à l'Arctique n'est évidemment pas un hasard compte tenu des conflits de souveraineté qui s'y développent, en raison des convoitises suscitées par les ressources naturelles de cette région. Dans le document présentant la nouvelle stratégie de défense, il est d'ailleurs très clairement fait référence aux « tentatives de mainmise étrangère sur les ressources naturelles du Canada ». Le gouvernement a, dans cette optique, annoncé la construction d'une base navale à Nanisivik, dans le passage du Nord-ouest, bientôt libéré par les glaces et où devrait se développer le trafic commercial. L'infrastructure, dont le chantier doit débuter d'ici 2011 (pour un achèvement en 2013) servira au soutien des navires de la marine et de la Garde-côtière chargés de la surveillance de cette zone sensible, dont la juridiction est contestée au Canada par différents pays, dont les Etats-Unis.

CF-18 préparé au vol en Irak. Les Hornet canadiens effectuent également des patrouilles maritimes.

Parmi les cinq autres missions assignées aux forces canadiennes, on notera la capacité à mener et éventuellement diriger une opération internationale importante durant une période prolongée; ainsi que la possibilité de déployer des forces en cas de crise à l'étranger pour une période de plus courte durée. Pour remplir ces missions, le rôle de la marine et de la Garde-côtière est, évidemment, crucial.

Les nouveaux moyens de la marine et de la Garde-côtière

La flotte canadienne compte actuellement une trentaine de bâtiments de combat (dont quatre sous-marins) servis par environ 15.000 hommes et femmes. A cela s'ajoutent 40 hélicoptères (CH-149 *Cormoran* et CH-124 *Sea King* et CH-148 *Cyclone*) et une vingtaine d'avions de patrouille maritime (CP-140 Aurora, CP-140 Arcturus et C-130 *Hercules*). La Garde-côtière, forte de 2'400 marins, compte quant à elle quelques 114 unités, dont 15 brise-glace. Son parc aérien comprend 22 hélicoptères.
Concernant les unités de combat, le stratégie de défense prévoit l'acquisition de 15 navires pour remplacer les 3 destroyers lance-missiles du type Iroquois et les 12 frégates du type *City*. Les 15 nouveaux navires, prévus pour entrer en flotte à partir de 2015, auront la même coque et constitueront le programme *Canadian Surface Combatant* (CSC). Ils seront, en revanche, dotés de systèmes d'armes et de senseurs adaptés aux missions. Certains seront, en effet, plutôt à vocation antiaériennes alors que les autres devront offrir des capacités de lutte anti-sous-marine. Les nouveaux bâtiments pourraient être de conception canadienne ou être étudiés en coopération avec un industriel étranger et construits en transfert de technologie. Dans cette perspective, DCNS propose sa frégate multi-missions (FREMM) dont deux variantes (défense aérienne et lutte ASM) ont été commandées par la Marine nationale.

La flotte canadienne doit, également, renouveler ses deux pétroliers ravitailleurs. Un premier projet, portant sur trois bâtiments logistiques et de projection, a finalement été abandonné. Mais le programme *Joint Support Ships* (JSS) sera relancé, l'acquisition de cette nouvelle capacité étant considérée comme essentielle au déploiement lointain d'une force navale.
La stratégie de défense canadienne prévoit, également, de commander 10 à 12 aéronefs de patrouille maritime pour succéder aux *Aurora* (dérivés des P-3 C *Orion* américains), livrés en 1980 et 1981. De plus, 17 nouveaux avions de recherche et de sauvetage sont prévus pour remplacer les actuels *Buffalo* et *Hercules*. « Ces nouveaux équipements permettront d'améliorer la capacité d'intervention des militaires pour secourir des Canadiens en détresse sur le vaste territoire de notre pays et sur les océans qui l'entourent », précise le ministère de la Défense.

Concernant la Garde-côtière, le gros des moyens canadiens sera également renouvelé. Seront notamment construits 6 à 8 *Arctic Offshore Patrol Ship* (AOPS), destinés à permettre à Ottawa de faire valoir sa souveraineté sur les territoires maritimes de l'Arctique. Ces unités, qui doivent être commandées cette année, pourraient être dérivées du KV Svalbard, construit par STX Europe pour les garde-côtes norvégiens. Un autre programme majeur porte sur la construction d'un nouveau navire destiné à remplacer le plus puissant brise-glace lourd de la GCC, le *Louis S. St-Laurent*. Baptisé *John G. Diefenbaker*, le futur bâtiment, long d'environ 140 mètres, doit être opérationnel en 2017. Capable d'embarquer 2 hélicoptères et pouvant briser des glaces de 2.5 mètres d'épaisseur, il sera armé par un équipage de 60 marins et pourra accueillir une cinquantaine de personnes supplémentaires. Conçu pour être exploité sur des périodes prolongées (plus de neuf mois par année) et dans des conditions difficiles, il brisera la glace pour les navires commerciaux et fournira une plateforme pour la recherche scientifique en Extrême Arctique.

Il reste, bien évidemment, à savoir si les objectifs des plans rendus publics seront bien atteints et si ces ambitions seront à portée financière du Canada. Car les contraintes budgétaires vont sans nul doute peser sur la flotte canadienne. Récemment encore, le chef d'état-major de la marine faisait état d'une série de mesures étudiées pour faire face au manque de financement. Ainsi, plusieurs frégates et destroyers pourraient voir leurs capacités limitées. Il a également été envisagé de mettre en réserve la moitié des 12 chasseurs de mines du type *Kingston* mais cette option, très critiquée, aurait finalement été écartée.

Source : Mer et Marine, http://www.meretmarine.com/lienobjet cfm?mer_objet_lien_id=18992&id=113380 (10.06.2010