

PORTE-AVIONS, TRANSPORT MARITIME ET RAVITAILLEMENT

Le NCSM *Bonaventure*, dont la refonte à la fin des années 1960 a coûté beaucoup plus que prévu et qui pouvait faire l'objet d'une étude de cas embarrassante dans des cours d'administration publique, fait de nouveau subitement parler de lui. Des analystes de la défense et certains partis politiques se prononcent aujourd'hui en faveur des porte-avions. Ainsi, dans son énoncé de politique du printemps 2003, *The New North Strong and Free*, l'Alliance canadienne recommande l'achat d'« au moins un porte-hélicoptères ou un porte-avions léger » et déclare que le Canada « doit envisager » de se doter d'un porte-avions pour les avions d'attaque interarmées. Elle demande aussi quatre « bâtiments de soutien ou amphibies ».

Dans diverses publications, y compris dans le *National Post*, Lewis MacKenzie a affirmé qu'il faudrait au moins deux, et de préférence trois, « bâtiments d'assaut » à pont continu pouvant porter des aéronefs ADAC/V et des hélicoptères et assurer le transport de l'armée de terre. En plus des bâtiments d'assaut, qui font partie intégrante de sa conception d'une « force d'élite apte au combat, équilibrée, mobile sur le plan stratégique, légère et meurtrière », MacKenzie estime que la marine canadienne doit acquérir « les navires de ravitaillement de remplacement dont elle a besoin ». MacKenzie est le défenseur des porte-avions le plus en vue, ce qui est ironique étant donné ses antécédents dans l'armée de terre, mais il n'est pas le seul. La *Defence Policy Review*, par exemple, a proposé deux transports d'assaut amphibies et deux nouveaux pétroliers ravitailleurs d'escadre (AOR) auxiliaires.

Ce regain d'enthousiasme pour les porte-avions (dont les dimensions, configurations et capacités varient considérablement, ce qui prête parfois à confusion) reflète le désir d'envisager sous un angle nouveau la politique de défense canadienne et la structure de la force (surtout peu de temps avant l'élection d'un nouveau premier ministre). Il est également motivé par les opérations dans les eaux côtières et par la projection de force que nécessitent les opérations de maintien de la paix, de soutien de la paix et de combat menées depuis la fin de la guerre froide. C'est peut-être aussi un reflet du regain d'intérêt mondial pour les porte-avions, qui ne se limite pas aux opérateurs traditionnels de gros porte-avions, comme le

montrent le *Principe de Asturias* espagnol et le *Garibaldi* italien ou de futurs bâtiments encore plus fascinants et polyvalents, tels que le bâtiment espagnol de projection de force et le *Luigi Einaudi* italien. Le futur porte-hélicoptères japonais de classe 16 DDH est plus petit, mais illustre également cette tendance.

Au XXI^e siècle, la question des porte-avions qui, selon Nic Boisvert, du Conseil de sécurité du Canada, n'a été soulevée ni par les Forces canadiennes ni par le ministère de la Défense nationale, a suscité un double débat, l'un centré sur le genre de porte-avions qui conviendrait le mieux, l'autre, sur la pertinence de cette option. Le premier débat a été assez confus, nous l'avons vu, et il serait bon à cet égard de lire plus attentivement *Jane's Fighting Ships*. Quant à la pertinence de cette option, elle a été mollement défendue par certains observateurs, dont Boisvert. Il remarque toutefois à juste titre que cette option « doit être justifiée par l'orientation de la politique étrangère du Canada, et ne pas être le fruit des idées chimériques de ceux [...] qui pensent que, militairement parlant, le Canada peut faire beaucoup plus que ce qu'il fait en ce moment ». David T. Jones, diplomate à la retraite et ministre conseiller des affaires politiques à l'ambassade des États-Unis à Ottawa de 1992 à 1996, reconnaît que l'option du porte-avions témoigne de « créativité », mais juge que c'est une « idée farfelue » qui exigerait « un changement radical d'attitude reflétant un revirement total des opinions politiques au Canada ».

Le bâtiment de soutien interarmées (jadis appelé bâtiment de capacité de soutien logistique en mer et de transport maritime) semble oublié dans cette profusion de porte-avions. Longtemps controversé, le projet d'un bâtiment de soutien interarmées vise à remplacer les deux AOR de la classe *Protecteur*, qui ont 34 ans, par trois, et idéalement par quatre, vaisseaux hybrides qui assureraient l'aide aux forces navales, le transport maritime et le soutien au théâtre des opérations à terre, y compris au quartier général de la force interarmées, et assumerait d'autres fonctions comme le secours en cas de catastrophe. Tel que le bâtiment de soutien interarmées est envisagé actuellement, il aurait une capacité de manutention horizontale ainsi qu'un dock mouillable pour les péniches de débarquement et pourrait porter de nombreux hélicoptères.

Le bâtiment de soutien interarmées a souffert de la situation financière de la Défense du Canada et de la complexité technique qu'exige son design hybride et unique. Ses détracteurs ont soutenu que son hybridité et l'importance relative de ses dimensions compromettraient son efficacité en tant que ravitailleur. Selon eux, il vaudrait mieux se doter d'un vaisseau à capacité de ravitaillement optimale pouvant effectuer davantage de transport que le *Protecteur* et le *Preserver*, connus pour leurs limites dans ce domaine (c'est-à-dire un AOR+ au lieu d'un véritable hybride); des vaisseaux commerciaux affrétés ou des bateaux achetés à cet effet assumeraient la plus grande partie du transport maritime. Le Royal Canadian Military Institute est en faveur de deux AOR et de quatre vaisseaux semblables aux gros bâtiments de débarquement auxiliaires britanniques de classe *Bay*, mais il pourrait s'avérer difficile de rentabiliser ces derniers au jour le jour, c'est-à-dire en dehors des périodes de besoin urgent. Il y a également lieu de penser que, si le Canada se dotait d'AOR et de porte-avions, le bâtiment de soutien interarmées n'aurait plus de raison d'être, mais il est intéressant de noter que l'Alliance canadienne préconise l'acquisition d'au moins un porte-avions et, « si c'est faisable », de quatre bâtiments de soutien interarmées.

Il ne faudrait évidemment pas envisager une option moins efficace que l'AOR+. L'idée d'un porte-avions polyvalent et apte au combat est fascinante mais, dans un

pays qui est plus susceptible de mettre des *Sea Griffon* sur un pont d'envol que des avions d'attaque interarmées, elle n'est pas réaliste. Un porte-hélicoptères polyvalent plus modeste serait peut-être plus acceptable si le gouvernement de Paul Martin cherche des solutions nouvelles, mais un vaisseau unique en son genre soulèverait des questions de disponibilité et n'éliminerait nullement la nécessité d'acquérir de nouveaux AOR. Le bâtiment de soutien interarmées demeure une idée vraiment fascinante qui mériterait sans doute d'être poursuivie si les problèmes techniques et financiers que pose le design hybride pouvaient être résolus.

Quelle que soit la solution adoptée pour le ravitaillement, le transport maritime et les autres besoins, il faut accepter certaines vérités élémentaires. Tout d'abord, les AOR en service se sont montrés excellents, mais ils présentent des défauts, on le sait, et ne dureront pas éternellement. Ensuite, le groupe opérationnel naval a impérieusement besoin d'un ravitailleur. Même si la marine canadienne ne servait plus qu'à défendre les côtes du pays, il faudrait un ravitailleur, vu leur étendue. Enfin, nos chantiers navals ne sont pratiquement plus en mesure de construire même un AOR+ relativement simple. Comme toujours, le temps est l'élément primordial.

Martin Shadwick enseigne la politique de défense canadienne à l'université York. Il a été rédacteur de la Revue canadienne de défense.

100^e ANNIVERSAIRE



La revue militaire canadienne présente ses meilleurs vœux aux membres de la Branche des communications et de l'électronique à l'occasion du 100^e anniversaire de la fondation du Corps de signalisation le 24 octobre 1903