

# « IL Y A QUELQUE CHOSE QUI NE VA PAS AVEC NOS MAUDITS NAVIRES AUJOURD'HUI »

– VICE-ADMIRAL SIR DAVID BEATTY

BATAILLE DU JUTLAND, HMS *LION*, LE 31 MAI 1916

par David Mugridge



La Presse canadienne/1872448

Le Roi George V en compagnie du commandant de la Grand Fleet, l'Admiral Sir David Beatty, durant une visite de la flotte.

**J**e m'approprie volontiers la célèbre phrase de l'Admiral Beatty lancée durant la bataille du Jutland étant donné qu'il s'agit simplement d'une manière contraire à la rectitude politique et légèrement fallacieuse de poser de vraies questions. Disposons-nous de navires adéquats pour mener nos batailles aujourd'hui? Ces navires sont-ils convenablement utilisés? Tenons-nous pour acquis, comme l'a fait la Royal Navy à Jutland, que nous combattons un ennemi qui n'ouvrira pas le feu? Malheureusement, de nombreux éléments tendent à montrer que les réponses à ces simples questions auraient comme conséquence de désavouer ceux qui, depuis la fin de la guerre froide, ont aveuglément mis sur pied des forces navales menées par l'OTAN en se basant sur leurs anciennes pratiques. Ceux qui croient que l'intouchable statu quo constitue le meilleur moyen d'assurer le succès politique à long terme n'ont pas compris le cœur du problème. L'environnement maritime d'aujourd'hui n'est plus fonction du nombre de frégates, mais de gestion de la capacité; il ne concerne plus autant les groupements tactiques, mais davantage les

opérations d'exécution. Aujourd'hui, notre plus grand tort est de former des générations qui sous-estiment nos ennemis et qui font preuve d'un flagrant manque de prévoyance – une combinaison qui peut coûter cher à la Marine. Ce ne sont certainement pas des qualités qu'on recherche chez nos commandants militaires; il s'agit plutôt d'un défaut national trop fréquent qui fait surface lorsqu'on a affaire à une population qui n'est pas familière avec la Marine et à un groupe de politiciens civils sceptiques, et que le Trésor public ne fournit plus pour répondre aux besoins opérationnels urgents d'armées mal préparées qui ne s'exercent plus dans les champs de tir de Westphalia, mais qui se battent en Iraq et dans les montagnes d'Afghanistan.

Aucun étudiant en histoire militaire n'affirmerait de bonne foi que les événements sont restés au même point depuis la chute du mur de Berlin en 1989. Cependant, les auteurs de la doctrine maritime et des plans liés à l'acquisition de matériel naval semblent étrangement se complaire à continuer d'utiliser un vieux tourne-disque poussiéreux sans réaliser que nous

vivons maintenant à l'ère des iPod. Des versions réduites de la flotte vers 1989 sont-elles vraiment la meilleure option pour combattre un ennemi composé d'extrémistes religieux, de terroristes et de groupes du crime organisé sur le littoral, contrairement aux flottes hauturiennes formées d'*Udaloy*, de *Kirov* et de *Sovremennyy*? Aujourd'hui, le « mauvais emploi » opérationnel est perçu comme une option politique plus sûre qu'un examen stratégique et que le remplacement de l'équipement, car on a peur de devenir une garde côtière « haut de gamme ». Malgré cela, cette peur est-elle justifiée? Si c'était le cas, en fonction de leur expérience en Afghanistan, combien de forces de l'OTAN aimeraient maintenant ressembler à une version paramilitaire déployable de la GRC? En revanche, il apparaît que de nombreuses forces navales sont devenues dépassées au niveau de la doctrine et axées uniquement sur le fait d'être un instrument militaire plutôt que de reconnaître l'importance croissante des opérations de maintien de la paix ou des fonctions diplomatiques dans l'approche tridimensionnelle contemporaine liée à la *sécurité*, et non à la *défense*.

Si l'on considère le vieil adage suivant dans son sens large, « le crayon est plus puissant que l'épée », pourquoi la doctrine maritime actuelle est-elle si réfractaire lorsque cela entraîne des ventes en gros et une utilisation inappropriée des ressources? Au Canada, cela s'explique par l'absence de doctrine. En revanche, les tactiques et les procédures l'emportent sur la doctrine, mais elles ne permettent pas qu'on ait davantage recours à la Marine. De nos jours, nous sommes témoins de la résistance au changement et de l'intérêt à se ranger derrière la justification du statu quo; il s'agit davantage d'une pierre taillée que d'une lame de lance modérée. Les responsables de la doctrine navale pourraient certainement s'inspirer de leurs collègues de l'Armée de terre. On peut prendre comme exemple la doctrine sur la contre-insurrection (COIN) de l'Armée de terre canadienne récemment publiée, où, essentiellement, chacune des trois armées fait des opérations de maintien de l'ordre sa principale capacité. L'approche du type « conquête des cœurs et des esprits » concernant la COIN a non seulement permis de définir les besoins futurs en matière d'arme blindée et d'artillerie lourde, mais également de justifier les grandes quantités de nouvel équipement « léger » pour mieux appuyer les troupes qui participent aux opérations de COIN et de stabilisation connexes. Tout cela a été effectué dans un climat politique où la capacité expéditionnaire future était un sujet tellement délicat que personne n'a osé parler du Navire de soutien interarmées ou de la lutte amphibie. Bref, la façon dont une armée de terre expéditionnaire assurera le transport de ses soldats et de son matériel à partir des côtes canadiennes avec une poignée de C-177 demeure un mystère pour le commun des mortels.

Peu de forces navales menées par l'OTAN montrent une vision aussi claire que celle des Néerlandais. Ces derniers ont également sagement et religieusement examiné les tendances en matière de sécurité maritime et acceptent de s'adapter pour faire face aux menaces maritimes de demain. L'utilisation de nouvelles capacités au profit des vieilles plateformes montre que ces forces seront aptes aux combats asymétriques et irréguliers, tout en étant capables de contribuer aux opérations de coalition à plus grande échelle. Pourtant, les circonstances dans lesquelles les Néerlandais ont procédé à ce changement sont très semblables à celles de leurs alliés – un remarquable mélange d'engagements outranciers, d'insuffisance de fonds et d'une piètre volonté politique. Leur utilisation de patrouilleurs hauturiers et de forces amphibies très efficaces au lieu d'escortes est tout à fait cohérente avec leur participation aux opérations de

maintien de l'ordre. Les Néerlandais ont également mis sur pied une capacité riveraine « spécialisée » pour les futurs besoins de l'OTAN liés à l'arrivée dans le théâtre. Pour leur part, les Danois ont ajouté une modularité opérationnelle à leurs bâtiments de combat de surface. Cette option mérite aussi d'être envisagée et ne devrait pas être éliminée en raison du simple fait que seules les marines de grande taille pourraient les soutenir. Les besoins opérationnels liés au maintien de l'ordre deviennent donc la référence par défaut, de sorte que si l'on doit augmenter, cela se fait en réponse à un cadre de mission précis. La souplesse permanente que cela apporte au niveau de la main-d'œuvre, de l'équipement, de l'instruction et du maintien en puissance est évidente, et cette option mérite d'être explorée, même si l'on ne fait pas partie de la United States Navy.

Étant donné les coûts énormes liés à l'acquisition d'escortes traditionnelles, pourquoi celles-ci sont-elles devenues la plateforme standard pour un si grand nombre de forces navales? Il s'agit d'escortes « à tout faire » bien pourvues en effectifs pour lesquelles on fait des compromis au niveau de la capacité, même si les coûts d'entretien montent en flèche. Les destroyers de type 42 qui mènent des opérations d'interdiction maritime avec des navires de fortune modifiés et les frégates de classe Halifax qui effectuent des patrouilles de protection des pêches sont deux exemples du mauvais emploi qui se fait régulièrement. Il serait certainement logique d'utiliser un nombre réduit de plateformes d'escortes dotées d'une plus grande capacité ainsi qu'une flotte complémentaire de corvettes dans le cadre d'opérations de maintien de l'ordre, même aux yeux des « bonzes » de la finance qui sont omniprésents à tous les niveaux de la défense de nos jours. Bien que les escortes aient certaines capacités pour mener des opérations de maintien de l'ordre, quel est l'écart entre ces capacités et leur pleine capacité? Combien de membres d'équipage très entraînés sont employés avantageusement? Quelles sont les différences entre une escorte et une corvette au niveau des coûts d'exploitation durant le cycle de vie? Combien d'armes et de capteurs sont utilisés de façon optimale, ou même simplement utilisés?

Les opérations de maintien de l'ordre permettent d'utiliser réellement des navires plus petits dotés d'une capacité moindre ainsi que d'augmenter le nombre de plateformes afin de remplir les engagements croissants prévus dans les budgets existants. Ce choix logique semble avoir été ignoré tant par les amiraux que les ministres. Par exemple, même avec le succès remarquable et continu de la Royal Navy en ce qui concerne la lutte contre la contrebande de drogues dans les Caraïbes, rien n'a été fait concrètement puisque l'examen de la défense du Royaume-Uni approchait et que cela aurait relancé le débat sur le nombre restreint d'escortes disponible pour remplir les engagements croissants et coïncidé avec la remise en question du programme concernant les futurs transporteurs (futurs porte-avions de la Royal Navy). Quel message transmet-on aux autres gouvernements lorsque l'on affecte une escorte uniquement à la lutte antidrogue à l'appui des opérations dirigées par les États-Unis plutôt qu'aux activités d'interdiction qui permettraient d'intercepter le trafic de drogues vers le Royaume-Uni à partir des côtes de Cap-Vert? Il s'agit d'un cas évident où une flotte équilibrée composée d'escortes et de corvettes dotées d'une capacité moindre refléterait les engagements opérationnels contemporains et contribuerait à utiliser une approche multiorganisationnelle plus exhaustive en matière de sécurité maritime.

Le besoin d'équilibre est on ne peut plus clair. Un surinvestissement dans les plateformes de niveau supérieur peut

très bien faire face à la menace potentielle posée par l'expansion militaire d'états comme la Chine et la Russie dans des régions telles que l'Océan Indien ou l'Afrique. Cependant, le nombre de navires restants est trop faible pour accomplir les tâches militaires d'aujourd'hui qui sont plus diversifiées. Ces menaces conventionnelles émergentes déclencheront probablement une réponse internationale par l'entremise d'alliances telles que l'OTAN, ce qui permettra d'atténuer le risque lié à l'utilisation d'un nombre réduit d'escortes dotées des meilleures capacités. Par exemple, les pays peuvent adopter des capacités spécialisées comme les Néerlandais qui utilisent leurs forces amphibies pour mener des opérations riveraines. Les menaces irrégulières et asymétriques concernant les ressources de l'État ou les intérêts commerciaux constituent un problème à l'échelle nationale, et le meilleur moyen d'y faire face est le recours aux plateformes de maintien de la paix moins sophistiquées au niveau technologique. L'approche « universelle » actuelle en matière de projets navals est maladroite et résulte de mauvaises politiques d'approvisionnement et d'un développement stratégique inadéquat.

En 1939, la Marine royale canadienne était axée sur la construction de destroyers, qui constituaient la plateforme de choix, bien que les corvettes de la « Sheep Dog Navy » aient remporté la bataille de l'Atlantique. En raison de la guerre froide, il a fallu recourir à des escortes dotées d'une grande capacité pour constituer les groupements tactiques qui devaient faire dévier les Soviétiques avant que ces derniers n'atteignent les Fjords de l'Ouest de la Norvège. Les missions navales d'aujourd'hui nécessitent un équilibre entre les deux extrêmes. On doit maintenir des capacités de niveau supérieur, mais pas au point de limiter la capacité financière et opérationnelle de

la force navale et de son personnel. Les politiques bien développées sur la sécurité nationale nécessitent de plus en plus le recours à des opérations de maintien de l'ordre, et ce sont les patrouilleurs hauturiers qui y parviennent le mieux. Par conséquent, les efforts doivent être équilibrés. Autrement, nous continuerons de nous préparer aux opérations de demain en nous basant sur la doctrine d'hier et avec trop peu de navires à notre disposition. On peut simplement demander l'avis du First Sea Lord de la Royal Navy. Lorsque l'accent est mis sur les plateformes de niveau supérieur comme les porte-avions de flotte et les destroyers de type 45, on devient un « otage lié et gardé sous silence » à la merci des « bonzes » de la finance. Et aujourd'hui, ces derniers sont plus dangereux qu'un ennemi déterminé. Ainsi, la Marine canadienne a perdu plus de navires en raison des restrictions budgétaires que des actions de l'ennemi, et des membres du personnel très entraînés continuent de quitter la Marine parce qu'on ne réussit pas à atteindre un équilibre concernant les programmes navals. La Marine canadienne devrait tirer des leçons de la défaite de la Royal Navy à la bataille du Jutland pour profiter du moment présent.

*David Mugridge est conseiller indépendant en sécurité, étudiant au doctorat à la Plymouth Business School et chercheur universitaire de l'Université Dalhousie. Pendant 20 ans, il a été membre de la Royal Navy et a occupé des postes dans différents domaines opérationnels, notamment le contre-terrorisme maritime, la défense de l'infrastructure critique, les opérations riveraines, la lutte amphibie et les opérations de maintien de la paix. Il rédige des documents et donne des conférences partout dans le monde pour des organisations politiques, militaires et professionnelles ainsi que dans des établissements d'enseignement.*

Photo du MDN HS034012d16 par le Caporal Shawn M. Kent



Le NCSM *Iroquois*, le NCSM *Regina* et le HMNZS *Te Mana* (navire de combat néo-zélandais en position arrière) naviguent en formation en losange dans le golfe Persique, le 6 mai 2003.