

La nécessité de la sécurité maritime



UNIVERSITÉ
LAVAL

Institut québécois
des hautes études internationales

Les événements publiés récemment dans les médias concernant les activités de piraterie au large des côtes de la Somalie et du Yémen rappellent à la communauté internationale les difficultés engendrées par le manque de gouvernance dans certaines parties de la région. L'absence d'un gouvernement efficace et stable en Somalie depuis plus de 15 ans a plongé le pays dans une très profonde misère, permettant à des groupes criminels d'opérer en toute impunité. Le conflit en Afghanistan contribue également à l'utilisation illicite des voies navigables au large de la mer d'Oman et dans la région du golfe d'Aden par des groupes terroristes pour transporter des hommes et de la contrebande. Le transport maritime de drogues, qui finance leurs activités, est aussi omniprésent. Ce court article présentera le contexte, l'impact potentiel sur l'économie mondiale que ces activités peuvent engendrer et les mesures récemment prises par le gouvernement canadien et la communauté internationale pour enrayer la situation.



Le commodore, maintenant contre-amiral, Bob Davidson

Le contre-amiral Davidson s'est enrôlé dans la marine canadienne en 1977. Il a commandé le sous-marin Ojibwa, la frégate St-John's, le quatrième groupe des opérations maritimes et la flotte canadienne de l'Atlantique. Il est revenu récemment au pays après un séjour dans le golfe d'Arabie où il commanda la force opérationnelle combinée 150 de juin à septembre 2008. Cette force fait partie des forces maritimes de la coalition qui participe dans l'opération Enduring Freedom. Il occupe actuellement le poste de directeur d'état-major, état-major interarmées stratégique.



Le capitaine de corvette Guillaume Lafrance

Le capitaine de corvette Guillaume Lafrance s'est enrôlé dans la marine canadienne en 1989. Il a joint la frégate Montréal à deux reprises et a participé à l'opération Apollo dans le golfe d'Arabie de septembre 2002 à janvier 2003. Il travaille présentement dans les communications stratégiques pour le chef d'état-major des forces maritimes et prendra le poste de commandant en second de la frégate Ville de Québec à l'été 2009.

Le contexte

La prise en otage du super pétrolier *Sirius Star*¹ le 18 novembre 2008 fut un point saillant des activités de piraterie dans la région somalienne. Selon plusieurs analystes, le catalyseur de l'émergence de la piraterie dans la région fut la pêche illégale et non contrôlée dans les eaux territoriales du pays. Frustrés par la situation, les pêcheurs somaliens ont riposté en se tournant vers la piraterie. Leurs premiers objectifs visaient les navires de pêche étrangers. Après certains succès, cette pratique s'est vite propagée, les pirates capturant des navires de plus en plus importants. Les tactiques employées

sont simples. Les pirates emploient de petites embarcations rapides pour aborder et saisir les navires et simultanément prendre en otage les équipages. L'utilisation de la force est commune pour obliger les équipages à obtempérer. Ces navires sont également relativement faciles à capturer, compte tenu d'un manque de systèmes de défense. Par la suite, s'engagent des négociations qui peuvent déboucher sur de généreuses rançons. Entre 25 et 30 millions de dollars ont été versés cette année². Une bonne

recette pour un investissement minime : quelques individus armés seulement de mitraillettes, de lance-roquettes et d'échelles. Il faut aussi tenir compte de la problématique de la famine en Somalie, qui dure depuis plus de 15 ans et qui rend le pays de plus en plus dépendant de l'aide extérieure. La façon la plus facile et efficace d'acheminer cette aide est par voie maritime, ce qui expose les navires cargo aux attaques et à la capture.

1. BBC News, Internet : http://news.bbc.co.uk/1/hi/newsid_7730000/newsid_7734700/7734796.stm

2. Nations Unies, rapports du secrétaire général en 2008, rapport S/2008/709, « Rapport du Secrétaire général sur la situation en Somalie » 17 novembre 2008, para 58 <http://www.un.org/french/docs/sc/reports/2008/sgrap08.htm>



La région de la corne de l'Afrique
Source: <http://desourcesure.com>

Le conflit en Afghanistan a également amené les talibans à intensifier le trafic de la drogue pour subventionner leurs opérations. Même si le pays n'a pas de contact direct avec l'océan Indien, sa frontière poreuse avec le Pakistan est utilisée par les caravanes pour rejoindre les voies maritimes afin d'exporter et d'importer biens, armes et combattants. Ceci assure une continuité logistique et humaine dans leurs combats contre le gouvernement afghan.

L'impact économique

Une grande distance géographique protège le Canada des menaces immédiates que font planer ces trafiquants et pirates. Par contre, la mondialisation accroît la dépendance économique du pays envers des régions éloignées. Plus de 90 % des échanges économiques mondiaux se font par voie maritime. Or l'opération d'un navire marchand reste une entreprise onéreuse dont l'efficacité dans le transport est primordiale pour en réduire les coûts. Un examen rapide d'une carte permet de voir que la voie la plus rapide pour acheminer de la marchandise du golfe d'Arabie jusqu'en Amérique du Nord passe par le canal de Suez. Les navires doivent donc emprunter le golfe d'Aden et longer les côtes somaliennes avant de se rendre au canal. Et c'est exactement dans cette région que la piraterie est florissante.

Quel est donc l'impact de la prise en otage de navires? À prime abord, il est minime car le tonnage intercepté est relativement petit. La perte de la *Sirius Star* n'a pas engendré d'augmentation du prix du pétrole. Par contre, de façon indirecte, on assiste à une hausse majeure des coûts d'assurance pour les navires, qui sont répercutés sur les consommateurs. La situation est telle que plusieurs compagnies ont commencé ou envisagent d'éviter le golfe d'Aden et la corne de l'Afrique pour passer par le cap d'Agulhas à l'extrémité méridionale de l'Afrique du Sud. Des équipes de sécurité armées pourraient également faire partie des équipages réguliers. Ce qui ajouterait des jours supplémentaires au

transit et augmenterait de façon significative les frais d'opération, qui seraient à leur tour répartis aux prix de détail.

Le choix de cet itinéraire secondaire pourrait également avoir de graves répercussions sur la stabilité régionale, déjà fragile compte tenu des tensions avec Israël, de la guerre en Irak et en Afghanistan, de la crise concernant le dossier nucléaire en Iran et des tensions renouvelées entre le Pakistan et l'Inde. L'Égypte dépend grandement des revenus engendrés par le tourisme et le transport maritime qui passent par le canal de Suez³. Si ces revenus se trouvent réduits de façon significative ou sont éliminés, le risque de difficultés économiques dans ce pays pourrait devenir une réalité. Le désordre interne engendré par cette crise pourrait s'étendre sur les pays voisins et augmenter la complexité des tensions.



La contribution canadienne à la force 150, de haut en bas: les ncsm Calgary, Protecteur et Iroquois

La contribution maritime canadienne

Les besoins de renforcement de sécurité et de stabilisation dans la région du golfe d'Arabie dans les 20 dernières années ont amené les Nations Unies à solliciter l'intervention de la communauté internationale à plusieurs reprises. Le Canada a su répondre et utiliser à son avantage certaines qualités inhérentes aux forces maritimes à savoir leur polyvalence et leur état de préparation. Le Canada a répondu à plusieurs crises en envoyant en tout premier lieu, une force maritime et ce, de manière relativement rapide. Les déploiements durant la guerre en Corée, dans le golfe Persique durant la première guerre du golfe, dans l'océan Indien en réaction aux attaques à New York et en réponse à l'ouragan Katrina en sont la preuve. Ces déploiements indiquent clairement le désir du gouvernement canadien d'intervenir pour résoudre une crise. Un autre avantage des forces maritimes est la capacité de les retirer rapidement de la zone d'opération, signalant de façon visible un changement de la position d'un gouvernement. Elles peuvent

ensuite être réassignées à de nouvelles tâches presque instantanément, comme ce fut le cas pour la mission du *Ville de Québec*, dont il sera question plus loin.

Dix jours après le 11 septembre 2001, un groupe opérationnel (*Task Group*) de quatre navires quittait Halifax en direction de la zone d'opération située au Moyen-Orient pour commencer l'opération Apollo. Cependant, l'importance en matériel et en personnel de l'opération fut telle que la contribution canadienne a dû être réduite en octobre 2003 avec la fin d'*Apollo* et le début de l'opération *Altair*. Cette opération représente la contribution des navires canadiens à la flotte coalisée dirigée par les États-Unis qui effectue des opérations antiterroristes dans le golfe Persique et la mer d'Oman, dans le cadre de l'opération *Enduring Freedom*. Les navires canadiens sont souvent déployés individuellement et intégrés aux groupes d'intervention de porte-avions américains en route vers une zone d'opération⁴. L'opération *Altair* est encore en vigueur aujourd'hui.

Le concept canadien d'un groupe opérationnel contient un destroyer, une ou deux frégates, un ravitailleur et des détachements aériens pour aider les appareils *Sea King*. D'autres unités, incluant des avions de patrouille maritime *Aurora* et des sous-marins de la classe *Victoria*, peuvent être ajoutées si nécessaire. Le destroyer est équipé de systèmes nécessaires à une fonction de commandement et de contrôle. Le commodore et son équipe, qui commande le groupe, y sont embarqués. Ce navire possède également un système de défense aérienne de longue portée qui sert de «parapluie» pour la force. Les frégates sont les chevaux de trait de la force. Versatiles et polyvalentes, elles possèdent les systèmes et les capacités nécessaires pour remplir presque n'importe quelles missions et tâches, incluant l'abordage d'autres navires. Elles disposent également de capacités d'autodéfense suffisantes pour se protéger adéquatement des menaces. Le ravitailleur alimente le groupe en carburant, en munitions, en pièces de rechange et offre des services médicaux pour permettre au groupe de rester en patrouille pendant de longues périodes. Il permet également de limiter la dépendance des services basés à terre, ce que ne peuvent faire les forces terrestres et aériennes.

Depuis le début d'*Altair* en 2004, la contribution navale canadienne s'est limitée à un seul navire, et ce de façon périodique. Cependant, le Canada a accepté de commander cette opération durant l'année 2008. Un groupe opérationnel, formé du

3. Organisation mondiale du commerce, http://www.wto.org/english/tratop_e/tpr_e/s150-1_e.doc

4. Ministère de la Défense nationale, Documentation, Opération *Altair*, <http://www.forces.gc.ca/site/news-nouvelles/view-news-afficher-nouvelles-fra.asp?id=2493>



Des membres d'équipage du NCSM Iroquois menant une recherche à bord d'un petit navire de transport dans le golfe d'Aden

destroyer Iroquois, de la frégate Calgary et du ravitailleur Protecteur, s'est déployé d'avril à octobre 2008 sous le commandement du commodore Bob Davidson⁵. Après son arrivée dans la zone d'opération, plus de 32 navires de six nations différentes ont été placés sous son commandement de juin à septembre. Ce groupe est référé comme étant la force opérationnelle combinée 150 (CTF 150).

Pourquoi l'importance de ce commandement? Plusieurs facteurs doivent être considérés. Le premier est une question de capacité. Aucune force maritime, hormis la marine américaine, n'a la capacité d'influencer le cours des événements à l'échelle mondiale. La formation de coalitions devient donc la norme, permettant à la majorité des marines de taille intermédiaire, comme la nôtre, d'y participer. Le Canada les a rejointes à maintes reprises lorsque ses intérêts nationaux ont été touchés. Commander cette force prouve donc notre interopérabilité avec nos alliés et nous assure une place privilégiée. La question du prestige doit aussi être considérée. Commander plusieurs navires étrangers nous place dans une position d'influence lorsque des décisions stratégiques doivent être prises. Les efforts canadiens ont également été reconnus récemment par les Nations Unies⁶, contribuant au rayonnement international du Canada.

Cette contribution permet également de renforcer nos liens avec nos principaux partenaires économiques. Ce resserrement des relations peut par la suite faciliter le règlement d'éventuels différends.

Quatre lignes d'opérations majeures ont été utilisées pour définir les objectifs du déploiement: la *sécurité maritime*, la *coopération pour la sécurité dans la zone*, les *affaires publiques* et l'*influence maritime*.

Les opérations de *sécurité maritime* ont pour but de promouvoir la stabilité et la prospérité globale en améliorant la sécurité dans le domaine maritime. La simple présence de navires de guerre avec la menace d'utilisation de la force peut être suffisante pour atteindre cet objectif. Cette

utilisation de la force était mise à la disposition du commandement pour enrayer des actes de terrorisme ou de piraterie. De plus, la perquisition et l'abordage de navires, pour en vérifier le contenu a aussi contribué à augmenter la sécurité régionale. Des rapports ont indiqué que les trafiquants de drogues ont subi de longs délais dans la livraison de leur cargaison, causés par le risque de capture. Un effet de dissuasion a donc été créé, renforçant la sécurité.

Le *Ville de Québec* a lui aussi contribué aux efforts de stabilisation dans la région. Originellement assigné à la première force maritime permanente de l'OTAN, celui-ci fut réassigné de sa zone de patrouille en mer Méditerranée pour le golfe d'Aden en passant par le canal de Suez. À la suite d'une demande des Nations Unies, sa mission fut changée pour appuyer le Programme alimentaire mondial en escortant des navires cargo durant leur approche vers le port de Mogadiscio en Somalie, dans le but de livrer de l'aide humanitaire. Le *Ville de Québec* a conduit plusieurs escortes sous l'égide de ce programme et a participé à la livraison d'aide suffisante pour nourrir plus de deux millions de Somaliens pendant plusieurs mois. Ceci est un parfait exemple de la flexibilité des forces navales. Un autre exemple de flexibilité est le redéploiement de la frégate *St-John's* de sa mission anti-narcotique vers une mission humanitaire pour livrer des secours en Haïti après la série d'ouragans qui ont frappé cette île au cours de l'automne 2008.



Le NCSM Ville de Québec en mission d'escorte pour le programme alimentaire mondial

Certains sont perplexes concernant les forces maritimes et leur contribution à l'effort terrestre en Afghanistan. La réponse est simple. Une contribution importante des sorties aériennes qui aident les troupes à terre vient des porte-avions américains situés au large du Pakistan. Le Canada contribue en intégrant une frégate au groupe attaché à la défense du porte-avions.

Mais l'utilisation de navires de guerre est onéreuse et n'est pas facilement soutenable à long terme. Améliorer la sécurité maritime

de façon permanente dans la région ne peut être accompli que par des forces étrangères. Ces forces offrent un effet stabilisateur crédible et rapide, mais des opérations de *coopération pour la sécurité dans la zone* doivent aussi être entreprises.

Ces opérations visent à intégrer la participation des forces régionales dans les efforts de stabilisation. La République de Djibouti, le Pakistan, l'Arabie Saoudite et le Yémen se retrouvent parmi les nations dont l'influence ou la contribution sont essentiels au succès de la mission de la coalition. Un dialogue doit donc être établi pour aligner les ressources mises en place de façon collective. Ceci dépasse le mandat des forces maritimes et doit être abordé par le biais des affaires étrangères, exigeant un effort du gouvernement tout entier.

La participation de la garde côtière du Yémen est un bon exemple de la mise en place de cette ligne d'opérations. La côte de ce pays est une source importante de la piraterie, du trafic de drogues et de la traite d'êtres humains. Quoique naissante, la contribution de cette force est critique dans le plan de campagne de la coalition. Encourager les échanges et offrir une aide, si appropriée soit-elle, permettront éventuellement aux forces régionales d'avoir la capacité nécessaire pour contrôler leur propre zone.

La création de liens ne s'arrête pas seulement aux autorités locales. Près de 200 visites à bord de navires de pêche et de transport ont permis d'ouvrir un dialogue avec les équipages pour les sensibiliser aux efforts de la coalition. Cette relation de confiance nécessite par contre du temps pour se raffermir, mais, en contrepartie permet d'augmenter les sources de renseignement. Ceci augmente la connaissance et la compréhension de la situation, ce qui est un avantage évident.

La dimension de relations *publiques* présente dans cette opération a un double volet. D'une part, l'objectif est d'informer la population canadienne afin de la sensibiliser sur l'impact de l'opération et d'autre part, de justifier les dépenses budgétaires et les ressources requises pour la maintenir. Le second objectif est d'informer la population locale et régionale pour publiciser les efforts entrepris par le Canada et la coalition pour leur assurer un meilleur lendemain et obtenir leur appui.

Finalement, les opérations d'*influence maritime* visent à augmenter le prestige du Canada envers la communauté internationale. Cet objectif peut être pragmatique

5. Le commodore Davidson fut promu en novembre 2008 au grade de contre-amiral.

6. Nations Unies, résolutions du Conseil de sécurité en 2008, résolution 1846 « La situation en Somalie » <http://www.un.org/french/docs/sc/2008/cs2008.htm>

en améliorant l'accès à l'investissement économique ou il peut être idéaliste en faisant la promotion à l'étranger des valeurs canadiennes, le respect des droits humains et de la loi. Beaucoup plus stratégique, cet objectif renforce certains engagements diplomatiques des affaires étrangères et en fait la promotion.

Conclusion

Un manque de gouvernance efficace peut être attribué à l'origine de la majorité des difficultés les plus importantes qui sont présentes dans la région de la Somalie et du golfe d'Aden. L'impact de cette instabilité, qui ne représente pas une menace directe, peut affecter directement les Canadiens par la voie économique en augmentant le prix des biens de consommation courante. Comme dans le passé, la marine canadienne continuera à fournir des unités pour protéger nos intérêts économiques et de sécurité, ainsi que ceux de nos alliés. Le commandement récent de la CTF 150 par le Canada démontre notre capacité à opérer à un haut niveau parmi la coalition formée pour combattre le terrorisme et nous amène à une position de prestige dans la communauté internationale. La contribution au succès du Programme alimentaire mondial en Somalie et l'aide en Haïti illustrent également la capacité humaine des forces maritimes.

Ces exploits à l'étranger représentent malheureusement un couteau à deux tranchants. Les succès accomplis à l'autre bout du monde par la marine protègent la sécurité des Canadiens mais en même temps en réduit la visibilité. Les forces maritimes sont une police d'assurance, mais nécessitent de bons outils pour être efficaces. Ne pouvant être construites en un tour de main, elles exigent un investissement en temps, en personnel, en matériel et en entraînement à long terme. Le Canada ne peut ignorer le besoin de sécurité maritime. Ce n'est pas seulement une question d'altruisme, mais aussi une question d'intérêt national.

Pour en savoir plus

- Nations Unies, rapports du Secrétaire général en 2008, rapport S/2008/709, « Rapport du Secrétaire général sur la situation en Somalie » 17 novembre 2008, <http://www.un.org/french/docs/sc/reports/2008/sgrap08.htm>
- Nations Unies, résolutions du Conseil de sécurité en 2008, résolution 1814, 1816, 1831, 1838, 1844 et 1846 « La situation en Somalie » <http://www.un.org/french/docs/sc/2008/cs2008.htm>
- Programme alimentaire mondial <http://www.wfp.org/french/>
- Ministère de la Défense nationale, marine canadienne http://www.navy.forces.gc.ca/cms_home/home_f.asp
- International Maritime Bureau, Piracy reporting centre http://www.icc-ccs.org/index.php?option=com_content&view=article&id=30&Itemid=12

Saviez-vous que ?

- La superficie de patrouille sous la responsabilité du CTF 150 s'étendait sur plus de 2,4 millions de miles carrés, près de la moitié de la superficie du Canada.
- Les forces maritimes canadiennes sont formées de 8 500 militaires réguliers et de 4 000 réservistes.
- Les bases principales sont situées à Halifax en Nouvelle-Écosse et à Esquimalt en Colombie-Britannique.
- L'inventaire de la marine canadienne contient trois destroyers, douze frégates, deux ravitailleurs, quatre sous-marins et douze navires de défense côtière.

Activités publiques organisées par les HEI

<p>Mardi 17 mars 2009</p>	<p>Conférence Présentée par l'Institut québécois des hautes études internationales Louise Fréchette Vice secrétaire générale des Nations Unies de 1998 à 2006 <i>La réforme des Nations Unies est-elle une chimère ?</i> 16 h, amphithéâtre 3A, Pavillon Charles-de Koninck</p>
<p>Jeudi – Samedi 8-10 mai 2009</p>	<p>2^e Atelier annuel pour les femmes en sécurité internationale Présenté par le Programme Paix et sécurité internationales (PSI) en collaboration avec le Groupe d'étude et de recherche sur la sécurité internationale (GERSI, Université de Montréal) Salle à confirmer</p>

Pour plus d'informations sur ces activités contactez le Programme Paix et sécurité internationales à l'adresse suivante : psi@hei.ulaval.ca

Les opinions exprimées dans cet article sont celles des auteurs et ne sauraient être attribuées au Programme Paix et sécurité internationales, à l'Institut québécois des hautes études internationales ou aux personnes responsables de la publication de Sécurité mondiale.

The opinions expressed in this paper belong solely to the authors and are not to be attributed to the Programme Paix et sécurité internationales, the Institut québécois des hautes études internationales or the persons in charge of the Sécurité mondiale publication.

Sécurité mondiale

- Rédacteur : Professeur **Olivier Delas**
- Assistante de rédaction : **Oana Tranca**
- Publiée par : Le Programme Paix et sécurité internationales **Gérard Hervouet**, Directeur Institut québécois des hautes études internationales (HEI), Université Laval
- Supervision éditoriale : **Claude Bassot**
- Conception et réalisation graphique : **Alphatek**
Le bulletin **Sécurité mondiale** est accessible sur Internet à l'adresse suivante : www.psi.ulaval.ca
Pour informations : 418 656-7771