

# Garde côtière et souveraineté maritime

## Architecture et déploiement d'une garde côtière québécoise.

Le Saint-Laurent n'est pas un fleuve au sens courant du terme. Entre Québec et Pointe-des-Monts, il devient un estuaire, zone de mélange entre eau douce et eau salée soumise aux marées, puis s'ouvre sur le golfe, une mer intérieure de 226 000 km<sup>2</sup> bordée par cinq provinces. Le chenal laurentien atteint 572 mètres de profondeur et constitue une voie de navigation commerciale parmi les plus fréquentées de l'hémisphère nord : plus de 40 millions de tonnes de marchandises transitent annuellement vers Montréal et Sept-Îles, premier port minéralier au Canada avec 23 millions de tonnes de minerai de fer expédiées en 2022. Tout ce trafic circule dans un espace maritime que le Québec n'administre pas.

La Garde Côtière Canadienne (GCC) assume l'ensemble des fonctions régaliennes sur ce territoire, soit le sauvetage, la police maritime et la gestion du trafic, depuis des bases à Québec, Les Escoumins et Charlottetown, avec une flotte d'environ 114 navires. Le Québec contribue fiscalement à cette infrastructure sans en contrôler les priorités opérationnelles, les effectifs ou les protocoles de déploiement. Cette délégation définit concrètement qui répond en premier lors d'un naufrage, qui contrôle les pêches, qui surveille les rejets illicites d'hydrocarbures.

La tragédie de l'Escouminac, le 19 août 1959, chiffre ce que coûte cette absence : une tempête subite dans la baie des Chaleurs a tué 35 pêcheurs de Grande-Rivière, faute de moyens de sauvetage positionnés au plus près des zones de pêche. L'événement a conduit à une réforme partielle des zones SAR (de l'anglais *Search and Rescue*, désignant les zones de responsabilité pour les opérations de recherche et sauvetage), mais la coordination reste fédérale. Une garde côtière québécoise repositionnerait ces responsabilités selon une logique de proximité territoriale.

Le cadre juridique applicable est la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM, 1982, en vigueur en 1994), qui mesure les zones maritimes depuis les lignes de base longeant le littoral. La mer territoriale couvre 12 milles nautiques (1 852 mètres chacun), la zone contiguë 24 milles, et la Zone économique exclusive (ZEE) 200 milles. Dans la ZEE, l'État détient des droits souverains sur les ressources sans exercer une souveraineté pleine : « *Dans la zone économique exclusive, l'État côtier a des droits souverains aux fins d'exploration et d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques* » -- Article 56, CNUDM (1982). La ZEE revendiquable par un Québec indépendant, selon une projection médiane de ses façades côtières, se situerait entre 350 000 et 400 000 km<sup>2</sup>, sous réserve de négociations avec Terre-Neuve-et-Labrador, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse.

Ces négociations ne seraient pas mécaniques. Le droit international recourt à la méthode de l'équidistance (une ligne dont chaque point est à égale distance des côtes opposées), modifiée par des circonstances comme la présence d'îles ou les droits de pêche historiques. Les Îles-de-la-Madeleine, enclavées dans des eaux revendiquées par les provinces maritimes, généreraient un effet de projection maritime en faveur du Québec : la CNUDM reconnaît à toute île habitée les mêmes zones maritimes qu'une côte continentale.

La présence française de Saint-Pierre-et-Miquelon, à 25 kilomètres au sud de Terre-Neuve, ajoute une contrainte distincte. L'arbitrage de 1992 a refusé à la France une ZEE pleine, lui accordant un corridor de 10,5 milles nautiques et une zone de 24 milles autour des îles, soit 12 348 km<sup>2</sup> au total. Le tribunal a statué : « *L'attribution d'une zone économique exclusive complète autour de Saint-Pierre-et-Miquelon serait de nature à produire un résultat inéquitable au regard des circonstances géographiques* » -- Tribunal arbitral France/Canada, Affaire de la délimitation des espaces maritimes (1992). Un Québec souverain hériterait de la position canadienne et négocierait avec Paris des protocoles de coordination SAR dans cette zone de chevauchement.

Surveiller une ZEE de 350 000 à 400 000 km<sup>2</sup> exige une rotation d'au moins quatre à six patrouilleurs hauturiers (aptés à opérer en haute mer par conditions sévères), capables de tenir 15 à 18 noeuds (soit 27,8 à 33,3 km/h). L'Islande, dont la garde côtière opère avec six à sept navires pour une ZEE de 758 000 km<sup>2</sup>, fournit le ratio de référence : une garde côtière québécoise pourrait couvrir sa zone avec trois à quatre hauturiers et un budget de 35 à 50 millions de dollars canadiens pour la composante offshore. Pour accélérer la mise en service, le Québec recourrait à la *location-bail* de patrouilleurs ou à l'achat de navires reconditionnés sur le marché nordique, où des unités de 15 à 20 ans en bon état opérationnel sont disponibles à des coûts sensiblement inférieurs au neuf.

Les drones de surface (USV, *Uncrewed Surface Vessels*) allègent ce dispositif : un *Saildrone Explorer* couvre des milliers de kilomètres à faible coût, collecte des données AIS (transpondeur obligatoire pour les navires de plus de 300 tonnes brutes, permettant leur identification et localisation en temps réel) et transmet en continu vers un centre terrestre. Le Canada déploie des Saildrone dans l'Arctique depuis 2021. Une flotte mixte combinant patrouilleurs hauturiers et USV constituerait la configuration la plus économique.



Le golfe abrite des câbles sous-marins de télécommunications reliant Terre-Neuve au continent nord-américain et à l'Europe. L'article 113 de la CNUDM impose à tout État d'ériger en infraction pénale leur rupture ou détérioration. Cartographier ces câbles, négocier les droits de passage et détecter les anomalies de fond exige des compétences opérationnelles qu'aucune institution québécoise ne détient aujourd'hui.

L'Institut maritime du Québec (IMQ), fondé à Rimouski en 1944, constituerait le noyau de cette formation. Il forme déjà des officiers de pont et de machine ainsi que des plongeurs commerciaux, mais il manque de programmes de commandement en zone subarctique, de conduite de brise-glaces et de coordination SAR en milieu isolé. L'Académie maritime finlandaise d'Aboa Mare forme conjointement équipages civils et personnels de garde côtière dans les mêmes simulateurs, réduisant les coûts de formation de 30 % par rapport à des filières séparées. Étendre le simulateur de passerelle de l'IMQ à la gestion de crise en conditions de glace représenterait un investissement de 8 à 15 millions de dollars canadiens.

La localisation des centres de coordination détermine les délais d'intervention. Le Maritime Rescue Sub-Centre de Québec (centre secondaire subordonné au centre principal de Halifax) couvre l'ensemble du Saint-Laurent et du golfe, générant des délais de coordination radio de 20 à 40 minutes pour les incidents à l'est de Rimouski. Un second centre à Gaspé ramènerait ce délai à moins de 10 minutes pour la baie des Chaleurs, les Îles-de-la-Madeleine et le détroit de Cabot, pour un coût opérationnel de 3 à 6 millions d'euros annuels (4.5M à 6 M \$cad) selon les données du Norwegian Joint Rescue Coordination Centre.

Les glaces de dérive, fragments transportés par le courant pouvant peser plusieurs tonnes, envahissent l'estuaire et le nord du golfe de décembre à avril. L'immobilisation d'un céréalier de 200 mètres chargé à 40 000 tonnes génère des pertes journalières de plusieurs centaines de milliers de dollars, sans compter les risques pour les communautés de la Basse-Côte-Nord dont certaines dépendent exclusivement du ravitaillement maritime.

Un brise-glaces classé 1300 selon la nomenclature Lloyd's Register (apte à progresser dans 1,3 mètre de glace en continu) coûte entre 150 et 200 millions de dollars canadiens aux conditions de 2023-2024, soit 4,5 à 6,5 millions annuels une fois amorti sur 30 à 35 ans, auxquels s'ajoutent les frais de maintenance et de personnel, estimés entre 8 et 12 % du prix d'acquisition selon les standards de l'industrie navale. Une redevance de déglacage de 0,15 dollar par tonneau de jauge brute (le volume total des espaces fermés d'un navire, servant de base au calcul des droits maritimes) appliquée aux navires de plus de 10 000 tonneaux générerait, sur la base des 7 500 mouvements commerciaux annuels recensés par l'Administration de pilotage des Laurentides, entre 18 et 25 millions de dollars par an. Les droits portuaires et taxes sur le carburant marin actuellement versés à Ottawa viendraient couvrir le solde des frais d'exploitation. La Finlande applique ce modèle depuis 1936 : « *Les droits de navigation hivernale sont perçus en fonction de la jauge brute du navire et de sa classe de glace* » -- Finnish Transport and Communications Agency, Traficom, Guide to Winter Navigation (2022).

La transition des actifs fédéraux suivrait la logique de la quote-part, soit environ **22 % des actifs de la GCC**, représentant **l'équivalent de 22 à 25 navires** en valeur comptable. Si le transfert physique faisait l'objet d'un litige, le Québec exigerait une compensation financière équivalente pour financer l'acquisition d'une flotte neuve ou reconditionnée. Un accord de continuité de service de 24 à 36 mois permettrait à la GCC de maintenir ses opérations dans les eaux québécoises sous contrat de prestation pendant la montée en puissance de la structure québécoise. **Le cas des États baltes après 1991 illustre la faisabilité de cette reconstruction** : l'Estonie, la Lettonie et la Lituanie ont reconstitué leurs capacités maritimes quasi intégralement grâce à des transferts de navires nordiques usagés et des programmes de formation scandinaves, atteignant une capacité opérationnelle autonome **en moins d'une décennie**.

La garde côtière québécoise resterait une agence civile, distincte d'une force navale de défense, mais les deux partageraient des infrastructures de bases, de logistique et de formation. Le droit de poursuite, qui autorise un État côtier à suivre en haute mer un navire ayant violé ses lois dans sa ZEE à condition que la poursuite soit continue et initiée dans la zone concernée, trace la frontière entre les deux mandats : la garde côtière l'exerce, la marine intervient si le navire refuse d'obtempérer.

La langue de travail interne serait le français, sans friction avec les normes internationales. La Convention SOLAS (*Safety of Life at Sea*) et les règlements de l'Union internationale des télécommunications imposent l'anglais pour les communications de détresse : « *La langue anglaise doit être utilisée pour les communications de détresse, d'urgence et de sécurité sur les fréquences internationales de détresse* » -- Organisation maritime internationale, Règlement des radiocommunications, Article 53 (édition 2020). Les opérateurs seraient formés bilingues par obligation fonctionnelle, comme le sont les garde-côtes islandais, dont la langue de travail est l'islandais.

Le Québec administre aujourd'hui un territoire maritime sans en tenir les leviers : il ne décide pas qui patrouille, qui répond à un naufrage, qui contrôle les prises de poisson, qui surveille les câbles sur le fond du golfe. Construire une garde côtière souveraine, ce serait donner une réalité opérationnelle à chaque kilomètre carré de ZEE revendiquée, faire en sorte que la prochaine tempête en baie des Chaleurs soit gérée depuis Gaspé, par des équipes formées à Rimouski, avec des moyens financés par ceux qui utilisent le chenal. La souveraineté se mesure en minutes de délai d'intervention, en tonneaux de jauge taxés, en fréquences radio surveillées : un numéro d'urgence qui répond, un navire qui prend la mer.

Louis-Martin Carrière