HAL
open science

Le programme Shiprider : Des équipes intégrées de patrouille de la frontière maritime entre le Canada et les Etats-Unis

Pierre-Alexandre Beylier

To cite this version:

Pierre-Alexandre Beylier. Le programme Shiprider : Des équipes intégrées de patrouille de la frontière maritime entre le Canada et les Etats-Unis. Michel Houdiard. Contrôle et sécurisation des zones frontalières. Pratiques et discours en France et au Canada, 2015. hal-02012339

HAL Id: hal-02012339

https://hal.science/hal-02012339

Submitted on 8 Feb 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Le programme *Shiprider* :

Des équipes intégrées de patrouille de la frontière maritime entre le Canada et les Etats-Unis

Pierre-Alexandre BEYLIER, Université Grenoble-Alpes

Sur plus d'un tiers de sa longueur, soit, près de 3 8000 kilomètres, la frontière américano-canadienne prend appui sur des supports hydrographiques – lacs, rivières et fleuves. Cet environnement particulier rend les opérations de surveillance et de maintien de l'ordre le long de cette portion maritime de la ligne internationale particulièrement difficiles, notamment dans la région des Grands Lacs en raison de sa vaste étendue. Cette situation se trouve complexifiée par la configuration topographique de l'environnement frontalier : par endroits, la frontière sinue au milieu d'îlots, parfois inhabités, et reculés, qui offrent des opportunités de passage illégal aussi diverses que nombreuses. Par ailleurs, la situation est rendue d'autant plus problématique que le crime organisé sévit de façon intensive dans certaines régions frontalières, en utilisant ces failles pour lancer des opérations de trafic de drogue et de contrebande.

Afin de répondre à ces problèmes et, plus largement, afin de sécuriser leur frontière commune, le Canada et les Etats-Unis ont renforcé la coopération bilatérale en matière de sécurité frontalière, depuis le 11 septembre 2001. Même si la gestion de celle que l'on appelle métonymiquement le 49e parallèle faisait déjà l'objet d'une importante coopération dans les années 1990, cette coopération a pris son envol depuis 2001. Les deux partenaires nord-américains ont en effet mis en place, dans le sillage des attentats sur le *World Trade Center* et le Pentagone, une frontière d'un nouveau type, la frontière intelligente, qui allie renforcement de la sécurité et facilitation des flux légitimes de personnes et de marchandises. Pour ce faire, ils ont développé sous une égide bilatérale, un certain nombre de programmes qui les ont conduits à coopérer de façon plus importante. Que ce soient les programmes de facilitation – FAST et NEXUS – les exercices conjoints, les infrastructures communes ou encore l'accord sur les pays tiers sûrs, les deux pays ont multiplié les initiatives qui ont donné un élan certain à la coopération transfrontalière. Un programme, en particulier, symbolise ce degré de proximité qui existe entre le Canada et les Etats-Unis, un programme qui confère peut-être le plus à la relation bilatérale son caractère que certains considèrent comme spécial : le programme *Shiprider*. Et son but est de sécuriser le versant maritime de la ligne internationale.

Défini selon le texte de loi come des « opérations transfrontalières intégrées de contrôle d'application de la loi entre le gouvernement du Canada et le gouvernement des États-Unis » (« *Integrated Cross-Border Law Enforment Operations between the Government of Canada and the*

Government of the United States of America[1] »), ce programme est un programme inter-agences qui vise à développer des patrouilles conjointes entre la Gendarmerie Royale du Canada (GRC) et les Garde Côtes américains (*US Coast Guard*, USCG). Il constitue par ailleurs un projet intéressant, dans la mesure où il expose une facette de la coopération américano-canadienne, en mettant en avant un principe novateur, celui de l'intégration. Si ce principe n'est pas nouveau en tant que tel[2], il est mis en place de façon aboutie dans le cadre de *Shiprider* car l'intégration est totale, ce qui n'est pas le cas avec d'autres programmes tels que les *Integrated Border Enforcement Teams* (IBETs)[3]. De même, s'il existait déjà dans les Caraïbes, pour la première fois, *Shiprider* est réciproque et permet de patrouiller la frontière du côté canadien, tout comme du côté américain[4].

Avec ce moteur de l'intégration, le but de ce programme est d'effacer, la frontière, d'un point de vue juridictionnel, et d'en faire une frontière invisible pour les agents d'application de la loi comme elle l'est pour les criminels.

A travers l'analyse de son fonctionnement je souhaite démontrer en quoi il s'agit d'un programme original, novateur, à l'image de la frontière intelligente, et, surtout en quoi il reflète la dimension novatrice de la gestion frontalière qui existe entre le Canada et les Etats-Unis.

I – Les origines du programme *Shiprider*

1 – Chronologie : le développement du programme

Dans le sillage des attentats du 11 septembre 2001, les Etats-Unis souhaitent mettre en place une approche, au moins en partie, bilatérale ou multilatérale, de la sécurité nationale afin de gagner en efficacité dans la lutte contre le terrorisme. Aussi, sollicitent-ils le Canada pour travailler sur leur frontière septentrionale et mettre en place un nouveau projet, une frontière intelligente qui allie sécurité et facilitation, le but étant de sécuriser la ligne internationale sans toutefois entraver les flux légitimes de marchandises et de personnes. En décembre 2001, les deux pays signent une Déclaration sur la frontière intelligente, qui pose les bases de cette "nouvelle" frontière. Dès cet accord, qui prend la forme d'un plan d'action en 30 points, les deux voisins envisagent un rapprochement significatif de certaines facettes de leur système de sécurité. Le point 24, « *Joint Enforcement Coordination* », est particulièrement important puisque que c'est à travers lui que l'on retrouve les origines du futur programme *Shiprider*. S'il n'apparaît pas de façon explicite, il se

[1] « Loi sur les opérations transfrontalières intégrées de contrôle d'application de la loi », 2013, Ottawa, Justice Canada.
[2] D'autres initiatives se structurent autour de l'intégration. Certains, à l'instar des *Integrated Border Enforcement Teams* (IBETs), portent même ce principe dans leur nom.
[3] « FAQ : Shiprider Operations », Ottawa, Gendarmerie Royale du Canada, 2013.
[4] Entretien avec Chief Superintendent Joe Oliver, Director General of Border Integrity, Federal and International Operations, Royal Canadian Mounted Police, Ottawa, le 21 octobre 2011.

dessine toutefois en filigrane, puisque son principe de base y figure : davantage de coopération voire une intégration de certains programmes, notamment en matière d'application de la loi[5].

Cependant, il faudra attendre près d'une décennie pour que le projet voit le jour, se développe, et aboutisse. L'idée nait en 2003, lorsque l'Intendant en chef de la GRC, Mike McDonell, et le *Lieutenant Commander* de la Garde côtière américaine, Brad Kieserman, souhaitent amener les *IBETs* plus loin. Les *IBETs* sont des équipes intégrées entre le Canada et les Etats-Unis dont le rôle est de mener des enquêtes conjointes structurées autour du renseignement et du partage d'informations pour démanteler des réseaux de trafic du crime organisé. L'idée est donc d'adapter cette initiative à l'environnement maritime. En plus de partager des renseignements sur des enquêtes, les agents organiseraient des opérations de patrouilles conjointes le long de la frontière maritime[6]. Du 12 au 25 septembre 2005, un premier projet pilote est lancé dans la région de Detroit et Windsor. Pendant deux semaines, 12 agents de la GRC et 16 membres de l'USCG patrouillent, ensemble, de part et d'autre de la ligne internationale[7], le but étant, avant tout, d'aborder des plaisanciers pour qu'ils soient habitués à se faire aborder par des bateaux de l'autre pays – un bateau de la GRC du côté américain et un bateau de l'USCG du côté canadien. Le résultat qui ressort de ce premier essai est que l'entreprise est globalement positive mais elle nécessite une une période d'essai plus longue et davantage de formation.

Pour preuve du caractère novateur de ce programme, lors de la mise en place du pilote, l'un des responsables de *Siprider*, Brad Kiserman, annonce sans détour : « We are making history today. This is about changing the way, fundamentally, that we do law enforcement on the Great Lakes[8] ».

Ensuite, en 2006 et 2007, le projet pilote prend forme. En février 2006, *Shiprider* est de nouveau testé pendant le *Superbowl* américain comme une mesure de sécurité maritime spéciale. Puis, en novembre, après une évaluation des différents tests, le concept devient officiellement un véritable projet pilote. A l'été 2007, ce projet pilote plus abouti voit le déploiement de 50 officiers de la GRC et des *US Coast Guards* dans deux régions : à Blaine/Vancouver, dans l'Etat de Washington et la Colombie-Britannique et à Masséna/Cornwall, en Ontario et dans l'Etat de New-

[5] *The Canada-U.S. Smart Border Declaration*. Ottawa, Department of Foreign Affairs and International Trade, 2001, <http://www.dfait-maeci.gc.ca/anti-terrorism/declaration-en.asp> (consulté le 2 avril 2012).
[6] « Shiprider Presentation », Ottawa, Gendarmerie Royale du Canada, janvier 2014.
[7] Le Canada donne aux Officiers américains le statut « d'agents spéciaux surnuméraires » (*supernumerary special constables*) de la GRC (cf. *ibid*).
[8] John Mason, « Territorial – Shiprider Program Teams Up US and Canadian Authorities For Joint Law Enforcement Duties on the Great Lakes », Coast Guard Magazine, Issue 2, 2006, Washington DC, US Coast Guard.

York. L'objectif est de tester la validité tactique et opérationnelle de *Shiprider*, sur une période de deux mois[9].

Face aux succès que rencontrent les projets pilotes successifs, le 26 mai 2009, le Canada et les Etats-Unis concluent un accord cadre bilatéral qui pose les bases permanentes du programme[10]. Cet accord est repris dans le cadre d'un accord plus large sur la frontière, signé en février 2011 par le président américain et le Premier ministre canadien, l'accord « Par-delà la frontière » qui vise à mettre en place une nouvelle vision pour la ligne internationale. Les deux gouvernements s'engagent, notamment, à déployer des opérations permanentes pour le programme *Shiprider*[11].

2 – Les bases légales du projet

La dernière étape qui permet la mise en place du programme *Shiprider* est l'adoption d'une loi par le Parlement canadien qui rende ce programme légal. En effet, pour déployer ce programme le Canada a besoin de légiférer car le principe de « désignation croisée » qui régit le programme est n'existe pas dans le droit canadien[12].

Cette étape subit quelques retards en 2011 pour cause d'abrogation du Parlement. Mais, finalement, en juin 2012, le Parlement canadien adopte le projet de loi C-38: *Jobs, Growth and Long-term Prosperity Act*, dont une partie inclut le *Integrated Cross-border Law Enforcement Operations Act*, la « Loi sur les opérations transfrontalières intégrées de contrôle d'application de la loi[13] ».

Grâce à ce que la GRC considère comme « un cadre légal robuste permettant de soutenir ce modèle innovant de coopération en matière d'application de la loi[14] », le programme devient ainsi permanent et, à partir de 2012, deux sites *Shiprider* sont mis en place et ils opèrent à plein temps.

---

[9] En 2010, le projet fait également ses preuves lors des Jeux Olympiques de Vancouver, dans le cadre de la *Winter Olympics S/R Security operation*, ainsi que pour le G20 qui a lieu au Canada dans le cadre de la *G20 S/R Security Operation*, sur le Lac Ontario (cf. *ibid*).

[10] *Ibid*.

[11] « Beyond the Border: A Shared Vision for Perimeter Security and Economic Competitiveness », Ottawa, Office of the Prime Minister of Canada, 4 février 2011 <http://pm.gc.ca/eng/media.asp?category=1&featureId=6&pageId=26&id=3931> (consulté le 4 février 2011).

[12] Or, le principe de désignation croisée existe déjà dans le droit américain ; il faut juste que le pays d'accueil ait des dispositions juridiques similaires (cf. Entretien avec Chief Superintendent Joe Oliver, Director General of Border Integrity, Federal and International Operations, Royal Canadian Mounted Police, Ottawa, le 21 octobre 2011).

[13] « Loi sur les opérations transfrontalières intégrées de contrôle d'application de la loi », *Op. Cit.*.

[14] « FAQ : Shiprider Operations », Ottawa, Gendarmerie Royale du Canada, 2013.

II – Le fonctionnement du programme et résultats

1 – Les objectifs du programme *Shiprider*

Si les Etats-Unis et le Canada ont souhaité mettre en place un programme de patrouilles conjointes intégrées, c'est avant tout pour surmonter les obstacles juridictionnels liés à la frontière. En effet, les trafiquants qui sévissent le long du 49ème parallèle profitent du caractère invisible de la frontière dans les régions maritimes ainsi que de la faille juridictionnelle qu'elle créé pour échapper à la poursuite des équipes d'application de la loi américaines ou canadiennes. Lorsque les criminels sont pris en chasse dans les eaux américaines par les garde-côtes américains, l'interception doit avoir lieu avant que les contrevenants ne traversent la frontière, au-delà de laquelle les garde-côtes n'ont plus autorité. Et le même problème se pose du côté canadien. Etant au fait de cette faille juridictionnelle induite par la frontière, les criminels poursuivis essaient de franchir cette dernière pour se réfugier dans les eaux territoriales de l'autre pays, échappant ainsi aux forces de l'ordre.

De surcroit, en raison de ces "avantages" qu'offre la ligne internationale, le trafic est très présent, dans certaines régions. Des zones entières sont entre les mains du crime organisé qui utilise ce double avantage que leur procure la frontière – en plus des différentiels qu'elle créé – pour mettre en place des réseaux très bien huilés dont les ramifications dépassent le site de la frontière pour se structurer à l'échelle nationale voire internationale. C'est notamment le cas du Saint Laurent dans la région de Cornwall/Massena qui a vu fleurir un trafic très lucratif de cigarettes de contrebande, de drogues ainsi qu'un trafic humain. Cela a par ailleur engendré un climat de violence et d'insécurité assez important si bien que certains riverains ont l'impression de vivre dans ce qu'ils considèrent être une « version du nord-ouest Pakistan[15] ».

Au-delà de cet objectif principal, d'autres objectifs viennent s'ajouter. Dans le détail, tels que définis par la loi, ces objectifs sont les suivants : « Mettre en place des moyens supplémentaires de prévenir, de détecter et de réprimer les infractions criminelles et autres violations de la loi dans les zones non contestées de la mer ou des eaux internes longeant la frontière internationale entre le Canada et les États-Unis » et « faciliter les enquêtes et les poursuites judiciaires à l'égard de ces infractions et violations[16] ». En d'autres termes, les deux pays souhaitent, à travers ce programme, d'une part, mutualiser leurs moyens et leurs ressources, et, d'autre part, maximiser leurs capacités. Cela leur permettra, finalement, être plus efficaces le long de la frontière maritime ainsi que de gagner en flexibilité opérationnelle en matière d'application de la loi.

[15] Ian MacLeod, « Bedlam on the Border », *Ottawa Citizen*, August 20, 2011.
[16] « Loi sur les opérations transfrontalières intégrées de contrôle d'application de la loi », *Op. Cit.*.

2 – Les Principes de *Shiprider*

C'est dans ses principes que l'on retrouve tout le côté novateur de ce programme. Tout d'abord, toujours selon le texte, les principes qui le sous-tendent sont un « intérêt mutuel en matière de sécurité » ainsi que le « respect de la souveraineté et du droit[17] ». Etant donné le fait que la sécurité frontalière est un sujet épineux, en guise de principes fondamentaux et préliminaires, l'accord pose des garde-fous juridiques à un éventuellement empiètement des Etats-Unis sur la sacrosainte souveraineté canadienne. En la matière, la loi contient une déclaration de principes (*statement of principles*) qui assure la protection de la souveraineté des deux pays[18].

Cependant, ce qui fait tout l'intérêt et l'originalité de *Shirprider*, c'est son principe clé qui permet son fonctionnement : la désignation croisée (*cross-designation*). Cette désignation est faite par les deux « autorités centrales » américaines et canadiennes et elle permet à ces « agents désignés » de participer aux opérations *Shirprider*[19]. Il résulte donc de cette désignation le fait que lorsqu'un officier américain ou canadien devient un agent désigné, il a les mêmes pouvoirs qu'un agent de l'autre pays lorsqu'il effectue une opération « transfrontalière intégrée » ou une activité accessoire. En d'autres termes, lors des patrouilles conjointes, ce principe de « désignation croisée » fait des agents américains des agents canadiens lorsqu'ils se trouvent au Canada et des agents canadiens des agents américains, lorsqu'ils se trouvent aux Etats-Unis. Cela permet donc aux équipes ainsi constituées d'avoir juridiction de part et d'autre de la frontière, sur l'ensemble des eaux transfrontalières, américaines et canadiennes. Ils peuvent ainsi franchir le 49ème parallèle à leur guise lorsqu'ils prennent en chasse un criminel et ne sont pas limités à seulement patrouiller le long de la ligne internationale. Ce principe permet également à n'importe quel agent de débarquer dans l'autre pays et, si nécessaires d'arrêter des contrevenants. Cependant, toutes les opérations doivent être conduites sous le contrôle opérationnel de l'officier du « pays hôte[20]». En d'autres termes, c'est l'agent désigné du pays hôte, le pays où à lieu l'opération, qui donne des directives. Enfin, pour devenir un « agent désigné », tous les agents doivent recevoir une formation de 10 jours à l'*USCG*

[17] Pour le Canada, cela veut dire : les opérations transfrontalières intégrées doivent, au Canada, s'effectuer dans le respect des droits et libertés garantis par la *Charte canadienne des droits et libertés* (cf. « Loi sur les opérations transfrontalières intégrées de contrôle d'application de la loi », *Op. Cit.*)

[18] « FAQ : Shiprider Operations », Ottawa, Gendarmerie Royale du Canada, 2013.

[19] Les agents désignés peuvent être un membre de la GRC, un agent de police provincial, voir le pilote ou un membre de l'équipage d'une aéronef de la GRC ou de la police provinciale. De la même façon, du côté américain, il peut s'agir d'un membre de la USCG, d'un officier de police ou d'un membre d'équipage (cf. « Loi sur les opérations transfrontalières intégrées de contrôle d'application de la loi », *Op. Cit.*).

[20] « FAQ : Shiprider Operations », Ottawa, Gendarmerie Royale du Canada, 2013.

Maritime Law Enforcement Academy à Charleston, Caroline du Sud[21] et les officiers américains reçoivent une formation particulière relative droit canadien[22].

Cependant, le corollaire à ce principe de désignation croisée est que, lorsque des individus sont détenus ou des marchandises saisies, le droit canadien s'applique si cela a lieu du côté canadien et si ces interceptions et saisies ont lieu du côté américain, c'est le droit américain qui s'applique, quelle que soit la nationalité de l'agent. De la même façon, les personnes détenues au Canada ne peuvent être extradées vers les Etats-Unis qu'en vertu du droit canadien[23]. Enfin, l'utilisation des armes à feu est très limitée : elle ne peut être autorisée seulement dans le cadre de ces opérations et des listes d'armes approuvées ont été échangées.

3 – Un commandement bilatéral

La deuxième spécificité de ce programme, c'est que, en tant qu'initiative bilatérale et inter-agence, le commandement se partage entre les deux pays, et, plus particulièrement entre les Garde Côtes américains et la GRC. Au sein de chaque organisme, la personne chargée du programme a le titre « d'autorité centrale ». Au Canada, il s'agit du Commissaire de la GRC et, aux Etats-Unis il s'agit du commandant de l'USCG. Ils sont tous deux responsables de la direction et de la gestion des opérations mais également, comme mentionné ci-dessus, de la désignation de « l'agent chargé du contrôle transfrontalier maritime de l'application de la loi »[24].

A travers le programme *Shiprider*, on a donc une gestion conjointe, un commandement bicéphale. Ce programme fonctionne quelque peu de façon similaire à NORAD (*North American Air Defense*). En effet, cette institution responsable de la défense aérienne du Canada et des Etats-Unis constitue un organe totalement intégré au sein duquel les deux pays se partagent le commandement. *Shiprider* marque donc un mouvement vers davantage d'intégration entre les deux pays.

4 – Les défis que *Shiprider* permet de surmonter

En plus de la faille juridictionnelle que créé la frontière, ce programme permet de surmonter certains obstacles logistiques. En effet, en raison de la nature de l'environnement maritime, les défis

---

[21] « RCMP, U.S. Coast Guard joint border patrol underway », CBC, June 11, 2013, <http://www.cbc.ca/news/canada/windsor/rcmp-u-s-coast-guard-joint-border-patrol-underway-1.1415165> (consulté le 20 janvier 2014).

[22] « FAQ : Shiprider Operations », Ottawa, Gendarmerie Royale du Canada, 2013.

[23] Il en va de même pour les marchandises saisies. Elles ne peuvent être transportées hors du Canada dans des conditions spécifique seulement : « [en] cas de nécessité opérationnelle ou géographique », « en raison de mauvaises conditions météorologiques ou de problèmes mécaniques touchant le bateau piloté par des agents désignés », ou alors si « les canaux de navigation (…) passent par les Etats-Unis » (*ibid*).

[24] « Loi sur les opérations transfrontalières intégrées de contrôle d'application de la loi », *Op. Cit.*.

liés à la surveillance de la frontière sont beaucoup plus nombreux que le long de la frontière terrestre. Par exemple, avant la mise en place du programme, les Américains patrouillaient leur côté de la frontière et les Canadiens le leur. Cependant, les officiers de chaque équipe étaient obligés de constamment surveiller leur position grâce à des GPS pour être surs qu'ils restaient bien de leur côté de la frontière. En effet, la frontière est plus visible en milieu terrestre car elle est démarquée par des bornes et par des trouées dans la forêt. En milieu maritime, son caractère invisible constituait donc, jusque là, un obstacle aux opérations d'application de la loi.

Par ailleurs, le programme permet de surmonter les obstacles en matière de communication. La constitution d'équipes d'application de la loi binationale s'est accompagnée du développement de l'interopérabilité. Depuis quelques années déjà, les Etats-Unis et le Canada avaient multiplié les initiatives afin d'améliorer la communication transfrontalière qui se heurtait, elle aussi, à la barrière juridictionnelle et technologique de la frontière, chaque pays communicant avec son propre système de radio, sur ses propres ondes. Et même entre les différentes agences d'un même pays, il n'était pas forcément facile de communiquer. Cependant, début 2014, le *Department of Homeland Security* a annoncé qu'il paierait 7 000 dollars (US) pour l'achat de 30 radios multi-bande pour les officiers canadiens se trouvant dans les villes frontalières bordant les eaux communes[25]. Grâce à cela, la communication de part et d'autre de la frontière doit devenir plus efficace et plus fluide.

III – Les résultats

1 – Les résultats

Le programme étant encore récent et ayant trait au sujet sensible de la sécurité nationale, les résultats n'ont pas été publiés. Pour l'instant, les seules statistiques dont on dispose concernent les projets pilotes qui ont été déployés en 2007. Même si les chiffrent peuvent paraître négligeables face à l'ampleur du trafic illégal qui a lieu sur toute la longueur de la frontière américano-canadienne, les deux pays se sont tout de même félicités du succès que ces projets pilotes ont connu. En effet, sur une courte période, ils ont permis l'interception de 187 navires, la saisie de plus de 100 kilogrammes de marijuana, de plus d'un million de cigarettes de contrebande et de 38 000 dollars canadiens servant à financer des activités de contrebande[26].

[25] Le DHS a déjà acheté 10 radios semblables qu'il a déployées à Sault Sainte Marie, une ville frontalière du Michigan. (cf. « U.S. paying for Canadian police emergency radios, CBC, May, 1, 2013 », <http://www.cbc.ca/news/canada/windsor/u-s-paying-for-canadian-police-emergency-radios-1.1322165> (consulté le 20 janvier 2013).

[26] Brad Kieserman, « La Police transfrontalière et le programme Shiprider », *Gazette Magazine*, Vol. 70, No.1, 2008.

L'entreprise a donc eu un impact positif en matière de lutte contre le crime organisé, et, surtout, elle a permis aux deux pays de gagné en flexibilité opérationnelle grâce à ces patrouilles conjointes.

2 – La situation aujourd'hui

Selon le dernier rapport de décembre 2013 sur l'avancement du plan d'action « Par-Delà la Frontière[27] », le programme *Shiprider* a été déployé sur deux sites : entre l'Ontario et le Michigan et, dans l'ouest, entre la Colombie-Britannique et l'Etat de Washington. Des opérations ponctuelles ont par ailleurs été conduites, le long de la rivière St. Marys entre l'Ontario et le Michigan, le long du Saint Laurent entre l'Ontario et l'Etat de New York ainsi que le long de la rivière St. Croix et au large du Grand Manan Channel entre le New Brunswick et le Maine[28]. Les deux pays ont également amélioré leur coordination en matière d'investigations bilatérales et de réponses en temps réel à des incidents frontaliers[29].

De façon concrète, la mise en place du programme sur une base permanente s'est traduite par le fait que, depuis 2012, les équipes de *Shiprider* ont effectué 3 000 heures de patrouille et ont abordé plus de 500 navires canadiens et américains[30].

3 – Les limites de *Shiprider*

Cependant, comme il n'en est vraiment qu'à ses balbutiements, le programme connaît quelques limites. La première réside dans le fait que toutes les agences qui participent à la sécurité frontalière ne sont pas incluses dans ce projet. C'est par exemple le cas de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) ou bien la *US Border Patrol*. Le programme aurait pu gagner en efficacité si ces deux agences avaient été intégrées aux opérations.

Par ailleurs, la deuxième limite concerne le fait, que, pour l'instant, il n'y a que deux sites permanents. Aussi, même si les début semblent prometteurs, au vu de la longueur de la section maritime de la frontière, cela peut paraître comme une goutte d'eau dans l'océan.

---

[27] Signé en février 2011, l'accord « Par-delà la frontière » a vu la publication d'un plan d'action, en décembre 2011, visant à redonner une certaine flexibilité à la frontière américano-canadienne qui connaît depuis 10 ans un phénomène d'épaississement, dû à sa refonctionnalisation stratégico-défensive. Deux concepts centraux sont mis en avant : la sécurité au périmètre et l'intégration de certaines facettes du dispositif frontalier du Canada et des Etats-Unis.

[28] « Canada United States Beyond The Border Action Plan Implementation Report », Ottawa, Public Saftery Canada, 2013.

[29] *Ibid*.

[30] Entretien avec Inspector Andris Zarin, Officer in Charge Federal Coordination Centre, Ottawa, Royal Mounted Canadian Police, 4 février 2014.

Conclusion

En conclusion, ce projet novateur constitue l'un des fers de lance de la frontière intelligente. Régi par un commandement bilatéral et un fonctionnement conjoint totalement intégré, il permet une surveillance optimale, car perpendiculaire et non plus horizontale, de la frontière maritime. Ce programme constitue par ailleurs un excellent exemple du partenariat américano-canadien et de la coopération qui unit les deux pays en matière de sécurité frontalière.

Bien que novateur, *Shiprider* n'instaure pas pour autant de rupture en matière de sécurité et de défense. Avec lui, on se situe dans la continuité et la logique de l'accord d'Ogdensburg de 1940, le traité de défense mutuelle qui appréhende les deux pays comme un bloc indivisible que Canada et Etats-Unis s'engagent à défendre de manière conjointe.

Cependant, ce qui se passe avec ce programme c'est qu'il marque un mouvement vers davantage d'intégration entre les systèmes frontaliers respectifs des deux pays. Pour gagner en efficacité et mutualiser les ressources, à une époque où l'argent publique se fait rare, Ottawa et Washington cherchent à faire fusionner certains versants de leur système. En effet, cette logique d'intégration touche désormais de façon beaucoup plus globale la sécurité frontalière dans son ensemble, dans la mesure où l'intégration est devenue le maître mot, notamment depuis la signature de l'accord « Par-delà la frontière », qui en a fait l'un de ses principes structurants. Des programmes de facilitation harmonisés, en passant par les contrôles de fret non dupliqués, la mise en place de manifestes électroniques conjoints, les deux pays cherchent non seulement à mutualiser leurs ressources mais également à appréhender leur frontière commune comme une ligne qui lie, plus qu'elle ne divise. En précédant à l'accord « Par-delà la frontière », *Shiprider* lui a servi de précurseur et à initié un mouvement sécurisation et gestion de la frontière perpendiculaire plutôt que parallèle.

Pour l'avenir, le Canada et les Etats-Unis prévoient d'étendre le programme *Shiprider* en mettant en place de nouveaux sites, dans d'autres zones qui représentent un risque important. Ensuite, dans le cadre de l'accord « Par-delà la frontière », les deux voisins projettent de mettre sur pied des équipes « *next génération* » qui pourraient véritablement révolutionner la sécurité frontalière[31]. En prenant modèle sur *Shiprider*, Washington et Ottawa souhaitent transposer cette initiative en milieu terrestre et organiser donc des patrouilles conjointes de la frontière. Ce programme serait un programme semblable au *IBETs*, mais ces dernières ne sont pas entièrement intégrées et elles ne patrouillent pas réellement la frontière. Dans l'optique d'une rationalisation de

[31] « Perimeter Security and Economic Competitiveness – Action Plan », Ottawa, Government of Canada, 2011, p 20.

la sécurité frontalière, les deux pays souhaitent donc atteindre une intégration beaucoup plus aboutie afin de sécuriser de façon optimale la ligne internationale, dans tous les domaines. *Shiprider* a donc posé les bases d'une gestion bilatérale de la frontière qui pourrait peut-être conduire, sur le long terme, à la mise en place d'un périmètre de sécurité.

Références

« Shiprider Presentation », Ottawa, Gendarmerie Royale du Canada, janvier 2014.

« Canada United States Beyond The Border Action Plan Implementation Report », Ottawa, Public Saftery Canada, 2013.

« FAQ : Shiprider Operations », Ottawa, Gendarmerie Royale du Canada, 2013.

« Loi sur les opérations transfrontalières intégrées de contrôle d'application de la loi », 2013, Ottawa, Justice Canada.

« RCMP, U.S. Coast Guard joint border patrol underway », CBC, June 11, 2013, <http://www.cbc.ca/news/canada/windsor/rcmp-u-s-coast-guard-joint-border-patrol-underway-1.1415165> (consulté le 20 janvier 2014).

« U.S. paying for Canadian police emergency radios, CBC, May, 1, 2013 », <http://www.cbc.ca/news/canada/windsor/u-s-paying-for-canadian-police-emergency-radios-1.1322165> (consulté le 20 janvier 2013).

« Perimeter Security and Economic Competitiveness – Action Plan », Ottawa, Government of Canada, 2011, p 20.

« Beyond the Border: A Shared Vision for Perimeter Security and Economic Competitiveness », Ottawa, Office of the Prime Minister of Canada, 4 février 2011 <http://pm.gc.ca/eng/media.asp?category=1&featureId=6&pageId=26&id=3931> (consulté le 4 février 2011).

The Canada-U.S. Smart Border Declaration. Ottawa, Department of Foreign Affairs and International Trade, 2001, <http://www.dfait-maeci.gc.ca/anti-terrorism/declaration-en.asp> (consulté le 2 avril 2012).

Entretien avec Chief Superintendent Joe Oliver, Director General of Border Integrity, Federal and International Operations, Royal Canadian Mounted Police, Ottawa, le 21 octobre 2011.

Entretien avec Inspector Andris Zarin, Officer in Charge Federal Coordination Centre, Ottawa, Royal Mounted Canadian Police, 4 février 2014.

Brad Kieserman, « La Police transfrontalière et le programme Shiprider », *Gazette Magazine*, Vol. 70, No.1, 2008.

Ian MacLeod, « Bedlam on the Border », *Ottawa Citizen*, August 20, 2011.

John Mason, « Territorial – Shiprider Program Teams Up US and Canadian Authorities For Joint Law Enforcement Duties on the Great Lakes », Coast Guard Magazine, Issue 2, 2006, Washington DC, US Coast Guard.