

Article

« Entre les superpuissances : introduction à la problématique géostratégique du Canada »

Paul Létourneau

Cahiers de géographie du Québec, vol. 34, n° 93, 1990, p. 285-298.

Pour citer cet article, utiliser l'information suivante :

URI: <http://id.erudit.org/iderudit/022128ar>

DOI: 10.7202/022128ar

Note : les règles d'écriture des références bibliographiques peuvent varier selon les différents domaines du savoir.

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter à l'URI <https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/>

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche. Érudit offre des services d'édition numérique de documents scientifiques depuis 1998.

Pour communiquer avec les responsables d'Érudit : info@erudit.org

ENTRE LES SUPERPUISSANCES: INTRODUCTION À LA PROBLÉMATIQUE GÉOSTRATÉGIQUE DU CANADA

par

Paul LÉTOURNEAU

*Département d'études stratégiques,
Collège militaire royal de Saint-Jean,
Richelain (Québec), J0J 1R0*

RÉSUMÉ

Au moyen de cartes présentant une projection polaire, cette brève analyse expose les hauts et les bas de l'importance géostratégique relative du territoire canadien depuis la Seconde Guerre mondiale. Que les grandes puissances s'affrontent principalement avec des bombardiers, des missiles balistiques, des missiles de croisière et/ou des sous-marins nucléaires, les intérêts canadiens sont directement concernés et par conséquent la position de défense du pays a dû s'y ajuster. Durant cette période, le facteur «technologie» a prédominé sur d'autres facteurs tels que «politique interne» ou «perception de la menace externe».

MOTS-CLÉS: Arctique, Canada, défense, géopolitique, technologie.

ABSTRACT

Between the Superpowers: an Introduction to the Canadian Geostrategic Position

With the help of maps showing a polar projection, a brief analysis is given here of the ups and downs of the relative geostrategic importance of the Canadian territory since the Second World War. Whether the superpowers have confronted each other mainly with bombers, ballistic missiles, cruise missiles and/or nuclear submarines, Canadian interests are directly concerned and the defence stand of the country has had to be adjusted accordingly. Over this period of time, the factor "technology" has dominated over the other factors like "internal policy" or the "perception of external threat".

KEY WORDS: Arctic, Canada, Defence, Geostrategy, Technology.

*

* * *

La géographie est probablement, pour le Canada, le facteur déterminant de sa situation stratégique. Il n'y a qu'un seul pays voisin, mais de taille, les États-Unis, et trois océans le bordent à l'ouest, au nord et à l'est. Le territoire canadien constitue le deuxième au monde par son étendue et il n'est habité que par une population de 26 millions d'habitants regroupée inégalement au sud, le long de la frontière canado-américaine, principalement dans de grands centres urbains.

La géographie a également voulu que les Canadiens se retrouvent physiquement entre les deux superpuissances qui ont dominé jusqu'ici le système international bi-multipolaire contemporain. C'est à travers son territoire que se trouvent les routes polaires les plus courtes entre les deux Grands et nul doute qu'en cas de conflit entre ces deux géants, l'espace canadien sera impliqué.

L'état des relations entre les deux Grands, qu'elles soient caractérisées par la confrontation ou la détente, a beaucoup pesé sur la perception dont les Canadiens faisaient preuve lorsque venait le moment d'apprécier l'importance stratégique de leur territoire. Mais plus encore que ce facteur politique externe, les changements technologiques ont pesé lourd sur l'attention que l'on y a apporté. Ainsi, selon la nature de l'armement stratégique, bombardiers, missiles intercontinentaux ou missiles de croisière, on observera de grandes variations dans l'importance accordée au territoire canadien en matière de sécurité. Dans les pages qui suivent, nous proposons une introduction générale à la problématique géostratégique du Canada en insistant sur l'importance «vitale» qu'occupe son espace physique, surtout l'Arctique canadien, pour les deux superpuissances depuis 1945, selon une formule utilisée dans d'autres articles sur le même sujet (Centre québécois des relations internationales, 1986; Halstead, 1989; Létourneau, 1989).

L'AMÉRIQUE DU NORD ET L'URSS DURANT LA DEUXIÈME GUERRE MONDIALE

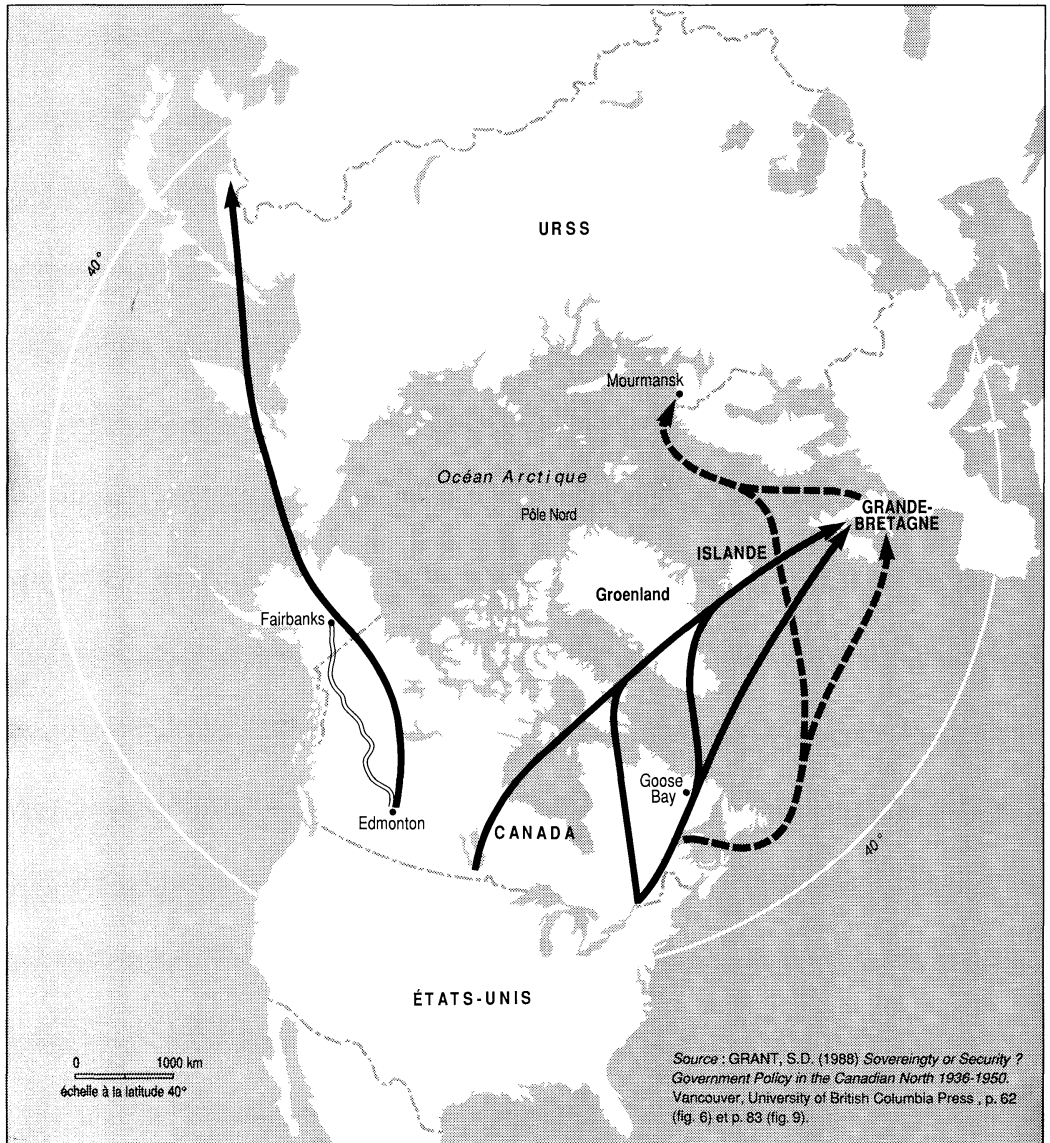
Avant 1945, le Canada concentrait plutôt son attention sur l'océan Atlantique. Les liens commerciaux et politiques avec l'Europe, plus particulièrement avec la Grande-Bretagne, pesaient lourd dans les considérations stratégiques. Durant la Deuxième Guerre mondiale, avant le déclenchement de l'opération Barbarossa par Hitler, le Canada avait fait porter une bonne partie de son effort de défense dans l'Atlantique Nord.

L'objectif n'était pas seulement de supporter les forces terrestres et aériennes substantielles du Canada qui combattaient en Méditerranée et dans l'Europe du Nord-Ouest, mais aussi de ravitailler par voie maritime la Grande-Bretagne et, plus tard, l'Europe occidentale. La première bataille de l'Atlantique (1917-1918) avait exigé des navires de chasse anti-sous-marins; la seconde bataille de l'Atlantique (1939-1945) impliquera également pour le Canada la chasse anti-sous-marins avec des navires et des avions, sans oublier la participation à l'occupation de l'Islande en 1940. Durant les dernières années de la guerre, le Canada en viendra à fournir environ la moitié des navires d'escorte alliés dans l'Atlantique Nord et, dans son ensemble, la marine canadienne sera même devenue, en 1945, la troisième plus importante au monde. Ainsi, les ports, les navires et les avions canadiens joueront un rôle considérable dans le maintien de la sécurité du ravitaillement de la Grande-Bretagne.

Avec l'entrée en guerre de l'Union soviétique, il deviendra de plus en plus évident que de nouvelles perspectives s'ouvraient. Graduellement, après une longue et difficile période d'ajustement entre 1941 et 1943, les Canadiens, puis les Américains après Pearl Harbor, devront trouver les moyens de ravitailler l'URSS par le nord. Comme nous le montre la carte

Figure 1

NOUVELLES VOIES DE RAVITAILLEMENT DURANT LA DEUXIÈME GUERRE MONDIALE



→ Routes aériennes

---→ Routes maritimes

==== Autoroute de l'Alaska (novembre 1942)

de la figure 1, c'est sur le territoire qui borde l'Arctique que l'on exploitera des nouvelles voies de ravitaillement qui connaîtront une intense activité dans les deux dernières années de la guerre. À partir du territoire canadien, non seulement des convois maritimes se dirigeront vers Mourmansk mais deux ponts aériens seront constitués. Le premier empruntera la route du Nord-Est en direction de la Grande-Bretagne. Le second passera par le Nord-Ouest de l'Alaska avant d'atteindre l'URSS. Pour celui-ci, les Américains furent les principaux responsables et construisirent une route, appelée l'«autoroute de l'Alaska», ainsi qu'une série de pistes pour les avions.

Ce nouveau déploiement d'activités donnera l'occasion de prendre conscience, peu à peu, de l'importance de ces vastes étendues de glace. Toutefois, la fin de la guerre mit abruptement au rancart cette expérience et repoussa à plus tard les préoccupations de défense qu'elles auraient pu susciter.

LES BOMBARDIERS STRATÉGIQUES

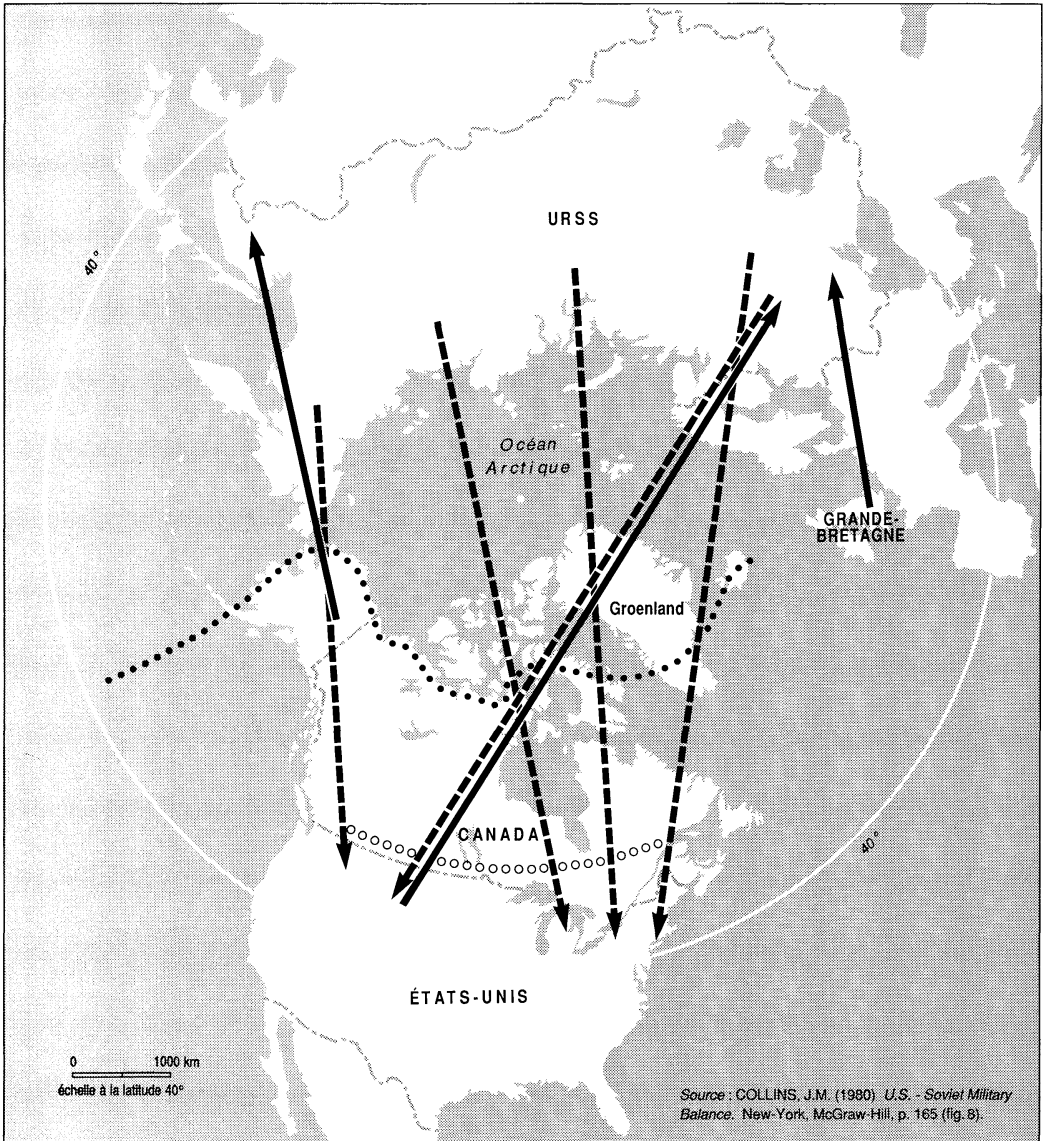
La guerre froide et l'avènement des bombardiers stratégiques allaient faire apparaître le territoire nordique du Canada comme un espace à ne plus négliger dans les considérations de sécurité. En effet, à l'époque de la dissuasion massive, il devenait essentiel de réfléchir sur les moyens de contrer une menace potentielle pour le continent nord-américain. À la fin des années 1940, les Américains avaient misé presque entièrement sur le bombardier intercontinental comme véhicule pour transporter l'arme nucléaire. Puisque les Soviétiques ne possédaient pas de bases près des côtes américaines, si l'on fait exception de l'Alaska, on en déduisait que toute attaque ou contre-attaque stratégique de leur part devrait venir par l'Arctique, c'est-à-dire par le chemin le plus court entre leurs bases et leurs objectifs américains.

L'après-guerre et la situation géostratégique du territoire canadien allaient donc impliquer un resserrement de l'Alliance canado-américaine dans le domaine de la défense continentale. Celle-ci avait connu ses débuts dès le mois d'août 1940 avec la *Déclaration d'Ogdensburg* (Canada, 1974). Les deux gouvernements s'étaient alors engagés à établir une commission mixte permanente pour la défense (*Permanent Joint Board on Defence*) chargée d'étudier et de coordonner les plans militaires en temps de guerre pour la défense de la partie nord de l'hémisphère occidental. Non seulement cette commission ne sera pas dissoute en 1945, mais elle sera graduellement élargie à d'autres organismes et ministères gouvernementaux à vocation économique. Dans le domaine militaire, elle permettra une coordination assez efficace des moyens de défense sur une base informelle et très amicale.

La commission a participé directement à la préparation des plans des lignes de radars qui ont été construites, à travers le continent, à des latitudes de plus en plus élevées afin de donner l'alerte en cas d'attaque aérienne venant par le territoire de l'Arctique. Le réseau d'alerte lointain (DEW), construit en 1957 le long du 70^e parallèle au Canada et relié à d'autres stations de radar dans le Pacifique et l'Atlantique (navires-relais et avions de surveillance compris), était l'une des mesures qui permettaient de donner l'alerte jusqu'à six heures avant l'attaque éventuelle des bombardiers lourds soviétiques, ce qui offrait aux bombardiers et aux intercepteurs nord-américains suffisamment de temps pour réagir. La carte de la figure 2 nous donne une bonne idée d'ensemble des approches possibles qu'utiliseraient des bombardiers américains et soviétiques, ainsi qu'un aperçu des mesures d'alertes lointaines alors mises en vigueur principalement à travers le territoire canadien.

Figure 2

LIGNES DE VOL DES BOMBARDIERS, POINTS DE RAVITAILLEMENT AÉRIEN ET LIGNE D'ALERTE LOINTAINE



..... Ligne DEW

oooooo Ligne Pine Tree

→ → Trajet des bombardiers

Le système d'alerte constitué par les réseaux de radars sera complété par un système de défense active afin d'assurer une défense territoriale efficace. Lors de la création du Commandement de la défense aérienne de l'Amérique du Nord (NORAD)¹, d'abord officieusement en 1957 puis par un accord officiel signé en mai 1958, 3 000 intercepteurs, dont 200 canadiens, furent déployés dès 1960. L'objectif était d'être en mesure d'affronter une force de plusieurs centaines de bombardiers. «En dépit de l'entrée en service imminente des missiles balistiques soviétiques, les stratèges américains ont continué de croire que le bombardier demeurerait la principale menace, tout au moins jusqu'en 1963» (Cox, 1986, p. 8).

DES MISSILES BALISTIQUES INTERCONTINENTAUX AUX MISSILES DE CROISIÈRE

Lorsque les développements de la technologie, notamment celle des missiles balistiques intercontinentaux (ICBM), permirent de diriger rapidement des têtes nucléaires d'un site de lancement vers n'importe quel objectif situé sur la surface du globe, la variable «territoire» parut perdre de son importance comme concept utile en analyse stratégique. Parmi les spécialistes anglophones de la communauté des études stratégiques, la géopolitique allait connaître une longue éclipse comme échafaudage conceptuel utile², ce qui ne fut toutefois pas le cas partout, notamment chez les francophones (Young, 1987).

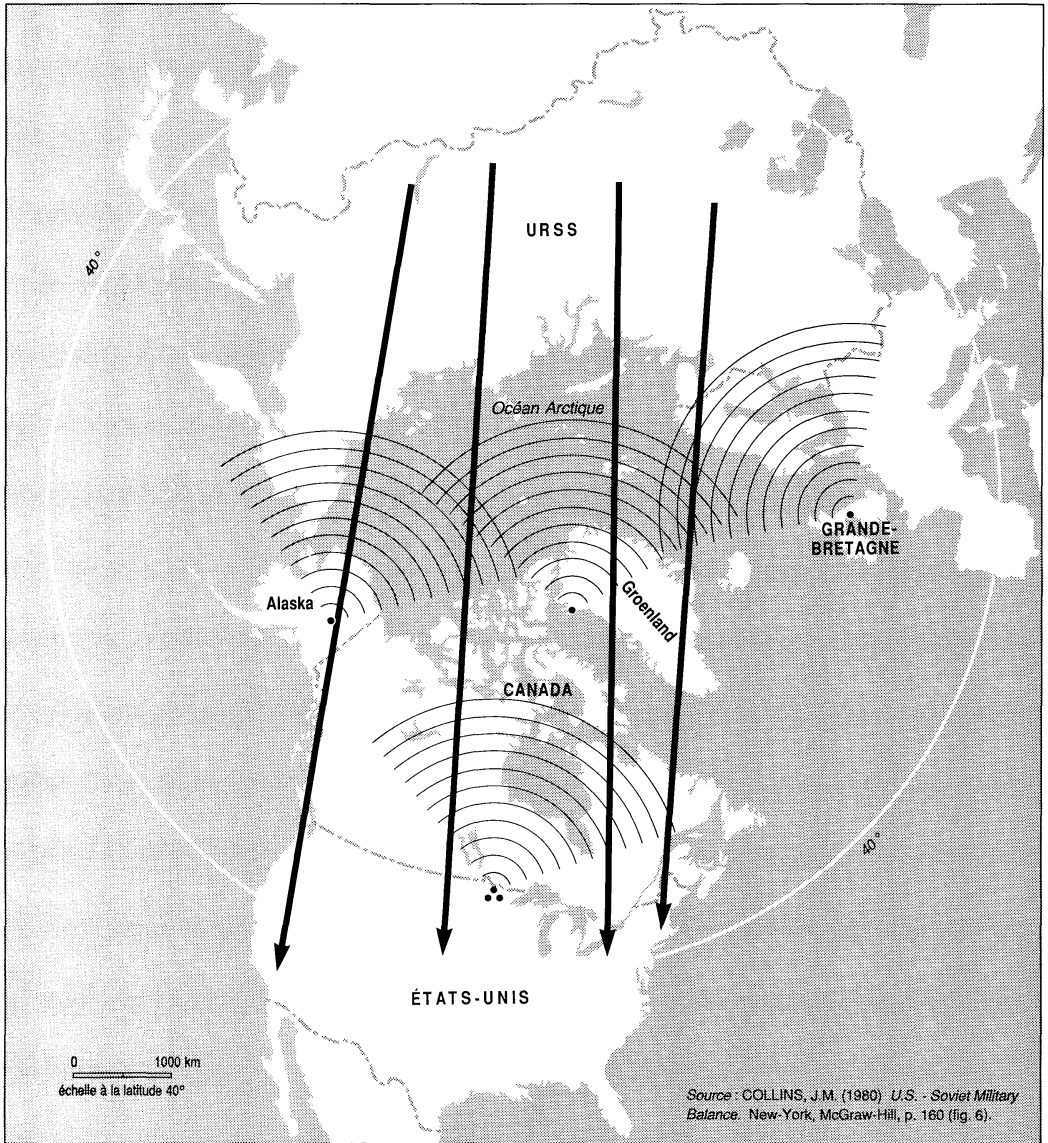
Au début des années 1960, les ICBM soviétiques allaient raccourcir de façon drastique les délais d'alerte par rapport aux bombardiers lourds; ils passeront de six heures à quinze minutes. De plus, à la suite d'études effectuées en 1964 à la demande du secrétaire américain à la Défense, Robert McNamara, les Américains apprendront qu'une puissante attaque soviétique menée à la fois par des bombardiers et des missiles entraînerait la mort de 90 à 120 millions de citoyens. Selon les calculs, les défenses aériennes d'alors ne parviendraient pas à réduire de façon sensible le nombre des victimes.

Dans ces conditions, McNamara a proposé la doctrine de la destruction mutuelle assurée (MAD), dont le principe demeure toujours valide aujourd'hui (Fortmann, 1990) et que les gouvernements canadiens qui se sont succédé depuis à Ottawa ont accepté comme tel. Cette doctrine repose sur l'hypothèse que les forces stratégiques américaines pourraient survivre, au moins en partie, à une première frappe ennemie et seraient donc en mesure de riposter pour infliger à l'URSS des dommages tels que celle-ci les jugerait inacceptables et renoncerait à déclencher son attaque.

Cette menace entraînera la construction du réseau de détection lointaine des engins balistiques (BMEWS), dont les postes sont situés en Alaska, au Groenland et en Grande-Bretagne (figure 3). Mais ce type de mesures défensives, qui s'ajoutaient parallèlement à celles du NORAD, ne pourrait plus qu'aider à limiter les dommages parmi la population civile. La priorité sera désormais accordée aux bombardiers stratégiques et aux missiles balistiques, basés au sol ou en mer sur un sous-marin. En effet, la doctrine de la destruction mutuelle assurée laisse peu de place à la défense continentale, non seulement parce qu'elle apparaît trop limitée mais parce que les deux blocs s'entendent pour fonder la stabilité sur leur vulnérabilité mutuelle. Vers le milieu des années 1960, les États-Unis et le Canada vont donc réduire graduellement à un niveau minimum les défenses actives et passives contre les bombardiers. À la fin des années 1970, le NORAD ne disposait plus que de 300 intercepteurs (dont seulement 36 canadiens) souvent très vieux. Avec le temps, des réseaux de radars seront démantelés et des équipements deviendront de plus en plus vétustes.

Figure 3

TRAJECTOIRES DES MISSILES BALISTIQUES ET INSTALLATIONS FIXES DE RADARS



• BMEWS (Ballistic Missile Early Warning Systems)

••• Radar Parcs (Détection des MIRVs)

➔ Trajet des missiles balistiques

Il faudra attendre la fin des années 1970 pour que l'on s'intéresse plus sérieusement à la défense du continent et le début des années 1980 pour que l'on assiste à une remontée de la géopolitique comme concept utile (Haglund, 1988). Aujourd'hui, les changements technologiques jouent à nouveau un rôle important tout particulièrement pour les éventuels missiles anti-missiles balistiques (BMD), les sous-marins nucléaires et pour intercepter les missiles de croisière à longue portée; le territoire nordique du Canada redevient un espace incontournable. Ces technologies impliquent donc d'importantes conséquences pour les intérêts canadiens en matière de sécurité et aussi de souveraineté.

Les Canadiens sont conscients que le territoire du Grand Nord canadien pourrait devenir un espace clé pour le déploiement efficace de l'Initiative de défense stratégique (IDS) annoncée par le président Reagan en mars 1983. Principalement pour des raisons financières et technologiques, mais pas exclusivement, l'on sait qu'un tel projet a peu de chance de se concrétiser entièrement. Néanmoins, dans la mesure où il pourrait y avoir un jour un système partiel de défense anti-missile, il est possible que le gouvernement américain demande la permission de stationner dans la région nordique des composantes capables d'effectuer une interception à mi-chemin au-dessus de l'archipel arctique canadien, lorsque le missile a atteint sa phase balistique. Il est aussi possible que le Canada soit pressé discrètement de contribuer à la défense anti-missile dans le cadre du NORAD, bien que le gouvernement canadien ait rejeté en 1985 toute participation officielle. Cependant, toute demande américaine dans ce sens risque de soulever un mouvement de rejet dans l'opinion publique canadienne à cause des retombées négatives que cela pourrait impliquer pour la sécurité et la souveraineté canadiennes.

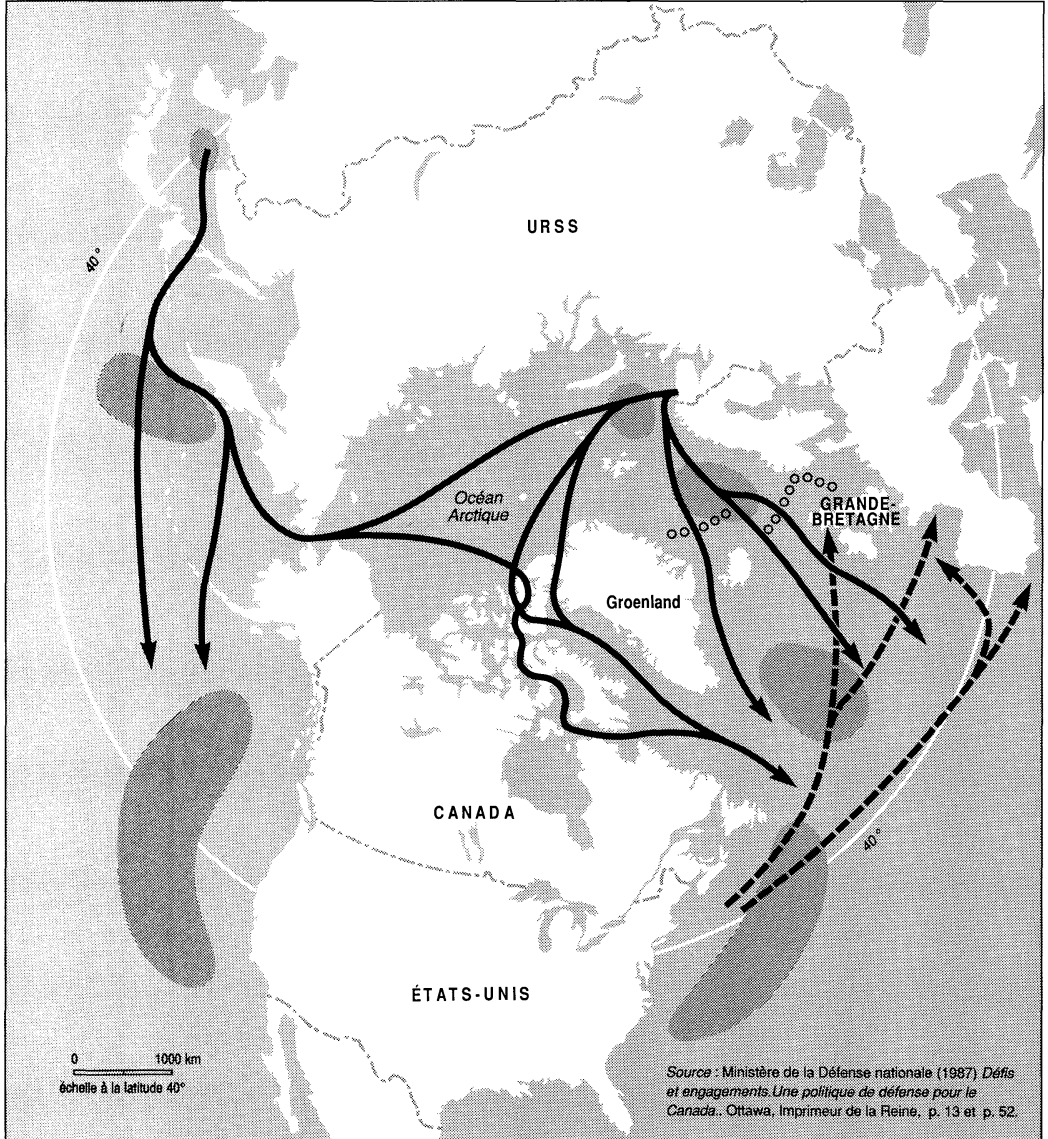
La question des sous-marins à propulsion nucléaire a attiré encore plus l'attention du public et des spécialistes en matière de défense, surtout durant les années qui ont immédiatement précédé la publication du Livre blanc sur la défense de 1987 (Cox, 1987; Létourneau, 1988). En temps de paix, les Canadiens sont beaucoup plus sensibles aux défis que pose la protection de la souveraineté qu'aux questions de défense. Ceci est devenu fort évident lorsqu'ils apprirent avec émotion qu'en mai 1986 trois sous-marins nucléaires américains se sont rencontrés au Pôle Nord en venant de trois routes différentes; et donc qu'au moins l'un d'entre eux avait emprunté l'archipel arctique canadien. Surtout pour des raisons de nature militaire, les États-Unis s'efforcent de préserver le maximum de liberté de manoeuvre dans ces eaux et cette politique affecte directement les intérêts canadiens. Ainsi, le principal allié du Canada représente le principal problème pour ce qui concerne la souveraineté dans le Grand Nord³.

En fait, l'importance stratégique croissante de l'Arctique pour les deux superpuissances s'explique par les développements reliés aux sous-marins à propulsion nucléaire (Lindsey, 1989). Les Soviétiques ont joué un rôle actif dans la militarisation de l'Arctique en y affectant une flotte de sous-marins nucléaires capables de lancer des missiles précis contre toutes les cibles nord-américaines sans même quitter leur havre arctique. Notre carte de la figure 4 nous montre les voies d'accès pour les sous-marins soviétiques qui voudraient s'approcher encore plus de leurs cibles nord-américaines, au besoin en utilisant les passages de l'archipel arctique canadien.

En réaction à cette menace potentielle, la marine américaine a élaboré une stratégie navale offensive qui ne se limite plus à attendre, tout simplement, le passage des sous-marins soviétiques dans «l'entonnoir» Groenland-Islande-Royaume-Uni. Elle patrouille elle aussi sous la banquise et sur son pourtour afin d'être en mesure d'attaquer au besoin les

Figure 4

VOIES D'ACCÈS DES SOUS-MARINS SOVIÉTIQUES À PROPULSION NUCLÉAIRE



- Voies d'accès pour les sous-marins à propulsion nucléaire
- Zones opérationnelles des sous-marins nucléaires soviétiques (lance-missiles balistiques ou d'attaque)
- Principales routes maritimes de l'OTAN
- ○ ○ ○ Sonars sous-marins de l'OTAN

bases de sous-marins lance-missiles balistiques soviétiques. Tout ceci a conduit les sous-marins de chasse nucléaires de ces deux pays à se livrer aux jeux de cache-cache, en empruntant à l'occasion les eaux canadiennes.

À son tour, le gouvernement canadien a voulu réagir à ces nouveaux développements en se proposant, dans son Livre blanc de 1987, de se doter des moyens de patrouiller ses eaux arctiques, c'est-à-dire d'acheter des sous-marins d'attaque à propulsion nucléaire (Canada, 1987, p. 49-55). Cependant, lors des coupures budgétaires annoncées le 27 avril 1989, le gouvernement s'est ravisé et a annulé le plan concernant l'acquisition d'une flotte de sous-marins à propulsion nucléaire, sans proposer d'alternative. Pour l'instant, Ottawa réévalue péniblement sa politique de défense et a annoncé, au cours de l'été 1989, qu'il achètera trois nouveaux avions qui se chargeront de patrouiller *au-dessus* de l'Arctique. Ce nouveau patrouilleur, qui s'appellera *Arcturus*, permettra de libérer les *Aurora*, munis de matériel de surveillance électronique plus perfectionné, qui pourront dès lors se concentrer sur la lutte anti-sous-marine dans l'Atlantique Nord (Cox, 1989, p. 16).

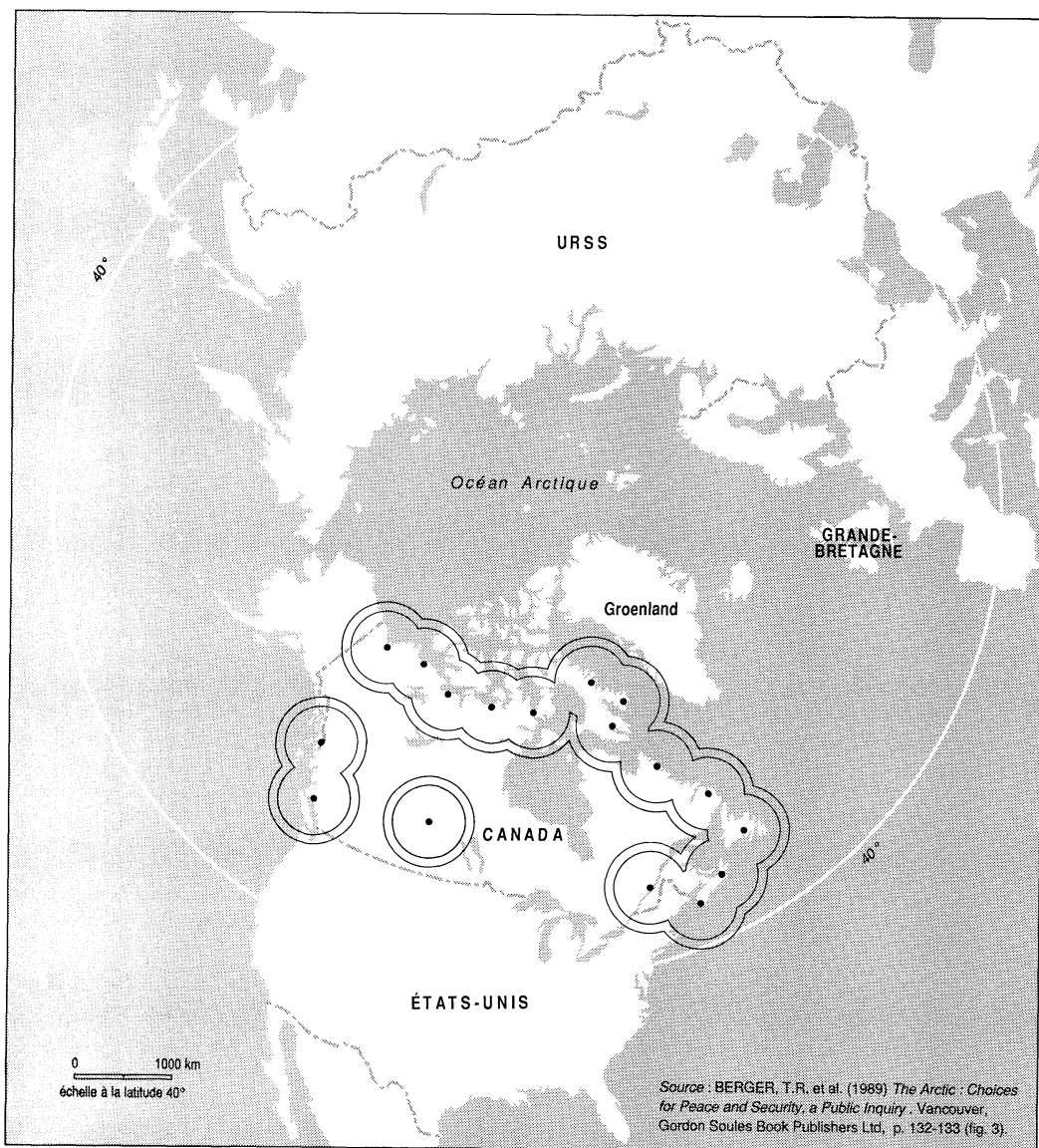
Les perceptions d'une grandissante importance géopolitique de l'Arctique sont aussi liées aux développements technologiques du missile de croisière à long rayon d'action (jusqu'à 3 000 km), soit dans sa version aéroportée (Haglund, 1988), soit lancé à partir de sous-marins. L'existence de cette menace potentielle de première frappe, une arme capable d'exécuter une attaque de décapitation selon les Soviétiques (Haglund, 1988; Lindsey, 1989), a suscité des contre-mesures destinées à renforcer le système de défense aérienne de l'Amérique du Nord⁴. Ce quasi «retour à l'âge des bombardiers», pour reprendre la description de Lawrence Freedman (1987), nécessite un rajeunissement considérable des équipements souvent désuets du NORAD. Au Sommet de Québec, le 18 mars 1985, le Canada et les États-Unis ont signé un mémorandum d'entente sur la modernisation de la défense aérienne nord-américaine au coût de 7 milliards de dollars américains répartis sur 5 ans, dont une proportion de 12 % sera assumée par le Canada. Au nombre des principales mesures pour combler les lacunes on se propose:

- 1) de remplacer le réseau DEW, devenu vétuste, par le Système d'alerte du Nord (*North Warning System*) comprenant 52 radars répartis sur le périmètre nordique du continent, surtout à partir du territoire canadien (figure 5)⁵;
- 2) d'accroître la couverture assurée par les radars transhorizon à rétrodiffusion (OTH-B) à longue portée pour les voies d'accès de l'Est, de l'Ouest et du Sud de l'Amérique du Nord (ce système peut devenir inopérant dans l'Arctique sous l'effet des aurores boréales);
- 3) d'affecter au NORAD des avions américains équipés d'un système d'alerte et de contrôle (AWACS);
- 4) de construire une série de bases avancées d'opérations afin d'augmenter la portée des intercepteurs jusqu'à l'extrême Nord et, du côté américain, de remplacer par des F-15 cinq escadrons de vieux chasseurs F-106.

Ces mesures, qui devraient être pour la plupart opérationnelles d'ici 1993, ont été généralement accueillies au Canada, même par des groupes habituellement opposés aux dépenses militaires, «comme étant à la fois nécessaires depuis longtemps et des facteurs contribuant à la stabilité de la dissuasion» (Haglund, 1988, p. 268; Di Donato *et al.*, 1989, p. 107-118).

Figure 5

PROJET DE MODERNISATION DE LA COUVERTURE RADAR
(ACCORD CANADO-AMÉRICAIN, 1985)



CONCLUSION

Les technologies développées au cours des décennies passées ont contribué tantôt à la montée et tantôt à la réduction de l'importance géostratégique du territoire canadien. Aujourd'hui, grâce aux progrès réalisés en matière de contrôle et de réduction des armements, on peut déjà voir que les bombardiers et missiles de croisière sont moins touchés par ces mesures. Ils constituent alors un élément de plus en plus important des forces stratégiques soviétiques, ce qui conduit déjà l'Amérique du Nord à se doter des moyens de se protéger de cette menace à partir de nouveaux systèmes de surveillance et d'interception répartis à travers le Grand Nord canadien.

Les gouvernements canadiens ont été conscients depuis des décennies que la géographie leur impose une responsabilité particulière. Le territoire canadien constitue en effet une approche d'importance vitale pour la défense des États-Unis et ceux-ci se doivent de défendre toute agression empruntant cet espace, que les Canadiens le désirent ou non. Toutefois, compte tenu de la communauté d'intérêts qui existe entre les deux pays, cela n'a pas causé de problème insurmontable jusqu'ici et les rapports en matière de défense ont été plutôt caractérisés par la coopération.

Mais, «si les États-Unis sont obligés de défendre le Canada, il est aussi juste que le Canada ne peut jamais, en accord avec ses intérêts, ignorer les données de base de la sécurité américaine» (Sutherland, 1962)⁶. Il s'ensuit que les Canadiens ont intérêt à prendre en main le plus possible leur propre défense, quitte à s'appuyer sur de l'aide américaine, et si possible sur plusieurs autres alliés à l'intérieur de l'OTAN, puisqu'ils ne peuvent répondre seuls aux vastes exigences de la sécurité de cette grande partie si peu peuplée de l'Amérique du Nord qu'ils occupent.

Si, pour les Canadiens, on peut concevoir que la «principale menace» (Canada, 1987, p. 10) à leur sécurité pourrait venir d'un conflit entre les superpuissances, et qu'ils se doivent alors de contribuer à la stabilité de la dissuasion, en revanche, du point de vue de la protection de la souveraineté, leur grand allié, les États-Unis, pose les principaux défis dans l'archipel arctique canadien. En fait, depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, la sécurité et la souveraineté se sont empêtrées dans le Grand Nord. Que les Canadiens le veuillent ou non, les développements de la technologie militaire et l'accroissement du nombre de bâtiments qui transiteront à l'avenir via l'Arctique canadien pourront avoir pour conséquence une militarisation croissante de cette région (Cox, 1986, p. 1).

L'Aviation militaire américaine a naturellement toujours voulu étendre vers le nord la zone d'interception et de combat et, avec l'avènement du missile de croisière à longue portée, elle a sérieusement envisagé de créer une telle zone dans le Grand Nord.

Néanmoins, ce qui vaut pour l'interception ne vaut pas nécessairement pour les radars car afin de mieux sauvegarder leur propre sécurité et d'être moins dépendants du territoire canadien, et *a fortiori* de la coopération canadienne en matière de défense, les États-Unis poursuivent aussi leurs efforts d'améliorations technologiques dans les systèmes de surveillance et de détection basés dans l'espace. Ces développements de radars spatiaux, reliés à l'existence des principales zones de déploiement des sous-marins nucléaires soviétiques, qui se situent dans les approches est et ouest de l'Amérique du Nord, et non pas dans l'Arctique (figure 4), représentent des éléments importants susceptibles d'alléger la politique canadienne qui vise à concilier le plus possible les exigences de la sécurité avec celles de la souveraineté. Les coupures draconiennes récentes dans le budget de la Défense, qui ont une longue tradition au Canada (Byers, 1986), n'aideront pas, cependant, à

réduire le risque d'accroître encore plus la dépendance canadienne vis-à-vis la superpuissance américaine dans la protection de son territoire.

Dans un contexte plus général, les récentes transformations profondes des relations Est-Ouest offrent des avenues de coopération inédites entre les Grandes puissances, surtout depuis qu'elles connaissent un déclin relatif de leur statut de superpuissances, ce dernier facteur étant beaucoup plus accentué pour l'URSS. Les changements politiques qui s'opèrent pourraient favoriser la prise de conscience de la nécessité de développer la collaboration entre pays circumpolaires afin d'améliorer la sécurité, de faire face aux problèmes de l'environnement et de développer les échanges à tous les niveaux. Le Canada et ses deux grands voisins, mais aussi les pays scandinaves, devraient s'efforcer de «mettre l'accent sur les moyens possibles de renforcer la confiance dans ce contexte, d'établir une coopération constructive et de réduire les menaces pesant sur la sécurité» (Wood, 1990, p. 28). Une telle approche multilatérale présente de nombreux avantages pour le Canada en faisant de la géographie un atout.

NOTES

¹ Au début des années 1980, le nom sera changé pour Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord, afin de correspondre un peu plus à la nouvelle vocation du NORAD qui se dote de radars dans l'espace pour la *défense aérienne* (et non spatiale que se réservent les Américains).

² Voir l'article de Sprout et Sprout (1960) qui connut alors un écho important. Pour une analyse récente sur le déclin puis le regain de faveur de ce concept, voir Haglund (1988).

³ Cette préoccupation canadienne ne se présente pas pour la première fois et, parmi d'autres, Nils Ørvik a déjà beaucoup écrit sur les moyens de se «défendre» de notre grand défenseur (voir par exemple Ørvik, 1983).

⁴ La création d'un modèle «furtif» de ce missile rendra plus évidente la possibilité d'effectuer une première frappe avec cet engin.

⁵ Des critiques canadiens ne manqueront pas de relever qu'il aurait été préférable de disposer plus de radars plus au nord afin de couvrir le pourtour de l'archipel arctique et de se donner ainsi une possibilité d'intercepter au besoin les engins ennemis le plus loin possible au nord du territoire canadien (Beattie et Greenaway, 1986). De plus, le fait de payer si peu pourrait aussi impliquer de futurs problèmes pour la souveraineté (Middlemiss et Sokolsky, 1989, p. 155).

⁶ Voir aussi, pour un point de vue critique sur cette conception, Burchill *et al.* (1963). Ces deux conceptions sont encore bien présentes aujourd'hui dans les discussions en matière de défense et de sécurité au Canada.

SOURCES CITÉES

- BEATTIE, C.E. et GREENAWAY, K. R. (1986) Offering Up Canada's North. *Northern Perspectives*, Septembre-octobre: 5-8.
- BURCHILL, C.S., POPE, W.H., et CALOREN, W.H.F. (1963) Canada Long Term Strategic Situation — Three Critical Views. *International Journal*, XVIII (1): 75-86.
- BYERS, R.B. (1986) *Canadian Security and Defence: The Legacy and the Challenges*. Londres, International Institute for Strategic Studies (Coll. «Adelphi Papers» n° 214).
- CANADA, ministère de la Défense nationale (1987) *Défis et engagements. Une politique de défense pour le Canada*. Ottawa, Défense nationale.
- CANADA, ministère des Affaires extérieures (1974) La Commission permanente canado-américaine de défense. *Pages documentaires*, n° 116.

- CENTRE QUÉBÉCOIS DES RELATIONS INTERNATIONALES (1986) *L'Arctique: espace stratégique vital pour les grandes puissances: colloque 1986*. Québec, CQRI (Coll. «Études stratégiques et militaires»).
- COX, David (1986) *La défense continentale: analyse des tendances et perspectives canadiennes*. Ottawa, Institut canadien pour la paix et la sécurité internationales (Coll. «Les cahiers de l'Institut» n° 2).
- _____ (1987) Living Along the Flight Path: Canada's Defense Debate. *Washington Quarterly*, 10 (4): 99-112.
- _____ (1989) Chronique de la défense. *Paix et sécurité*, 4 (3): 16.
- DI DONATO, Johanne et al. (1989) *Guide sur les politiques canadiennes relatives à la limitation des armements, au désarmement, à la défense et à la solution des conflits*. Ottawa, Institut canadien pour la paix et la sécurité internationales.
- FORTMANN, Michel (1990) La politique de sécurité et la défense des États-Unis. In P. Létourneau et H.P. Klepak (dir.) *Défense et sécurité: onze approches nationales*, Montréal et Québec, Méridien et CQRI.
- FREEDMAN, Lawrence (1987) Return to the Bomber Age? Council for Arms Control, *Bulletin*, 30: 1-2.
- HALSTEAD, John (1989) L'importance politique et stratégique de l'Arctique: une perspective canadienne. *Études internationales*, 20 (1): 27-44.
- HAGLUND, David G. (1988) Les missiles de croisière aéroportés soviétiques et la géopolitique de la défense de l'Amérique du Nord. *Études Internationales*, 19 (2): 245-272.
- LÉTOURNEAU, Paul (1988) La révision de la politique de défense canadienne. *Études internationales*, 19 (2): 345-355.
- _____ (1989) Une donnée géopolitique fondamentale pour le Canada: l'Arctique. *Annales du Centre d'études stratégiques*, Université de Rabat.
- LINDSEY, George (1989) *Strategic Stability in the Arctic*. Londres, International Institute for Strategic Studies (Coll. «Adelphi Papers» n° 241).
- MIDDLEMISS, D. et SOKOLSKY, Joel J. (1989) *Canadian Defence: Decisions and Determinants*. Toronto, Harcourt, Brace, Janovich.
- ØRVIK, Nils. (1983) A Defense Doctrine for Canada. *Orbis*, 27 (2): 165-206.
- SPROUT, Harold et SPROUT, Margaret (1960) Geography and International Politics in an Era of Revolutionary Change. *Journal of Conflict Resolution*, 4 (1): 145-161.
- SUTHERLAND, R.J. (1962) Canada's Long Term Strategic Situation, *International Journal*, XVII (3): 199-223.
- WOOD, Bernard (1990) *La paix en notre temps?* Ottawa, Institut canadien pour la paix et la sécurité internationales.
- YOUNG, John D. (1987) L'explication interthéorique en relations internationales: quelques jalons pour une synthèse du réalisme structurel américain et de la géopolitique française contemporaine. *Études internationales*, 18 (2): 305-328.

(Acceptation définitive en août 1990)

CARTOGRAPHIE

Conception originale : Paul LÉTOURNEAU et Stéphane ROUSSEL

Réalisation originale : Daniel BÉLANGER

Réalisation finale : Isabelle DIAZ

Photomécanique : Chantal GAUMOND