

# L'IMBROGLIO DES SOUS-MARINS

*Le Canada a investi d'importants efforts diplomatiques dans son projet d'achat de sous-marins à propulsion nucléaire. Il a du mal à faire un choix entre un modèle français et un modèle britannique, mais en ne retenant ni l'un ni l'autre, il mécontenterait carrément ses alliés occidentaux.*

PAR SHARON HOBSON

LA QUESTION DES SOUS-MARINS à propulsion nucléaire sera l'un des premiers points à l'ordre du jour du nouveau gouvernement. Le mégaprojet, d'une valeur de 8 milliards de dollars, a déjà été retardé de près de neuf mois, partiellement en raison de l'importance des enjeux politiques qu'il comporte.

Il ne s'agit pas simplement de décider lequel des deux modèles de sous-marins est le mieux adapté aux exigences de la marine canadienne; la décision du gouvernement doit également prendre en compte des facteurs d'ordre diplomatique et économique. Ainsi, le Royaume-Uni et la France sont deux des plus importants partenaires commerciaux du Canada. Il se déroule par ailleurs entre le Canada et la France diverses négociations sur l'issue desquelles le choix d'Ottawa pourrait influencer. La société Canadair Ltée, par exemple, est en train d'essayer de vendre des bombardiers à eau à la France. Les deux gouvernements négocient en ce moment l'attribution des droits de pêche au voisinage de St-Pierre-et-Miquelon, au large des côtes de Terre-Neuve.

Mais le Canada a une dette envers le Royaume-Uni. Les Britanniques, en effet, ont finalement renoncé à adopter une loi qui aurait obligé les fabricants à préciser sur l'étiquette de tous les produits de fourrure si l'on avait utilisé un piège retenant les animaux par la patte. Ottawa craignait les répercussions de cette législation sur l'industrie nationale de la fourrure, et surtout sur les autochtones du Canada. Mais le gouvernement britannique a fini par abandonner l'idée, juste avant que Mme Thatcher assiste à Toronto au sommet économique du Groupe des Sept.

Le Canada et le Royaume-Uni entretiennent des rapports étroits sur le plan naval : leurs officiers de sous-marins s'entraînent ensemble, et les trois sous-marins de la classe *Oberon* qui forment la flotte cana-

dienne actuelle ont été conçus et fabriqués au Royaume-Uni. Les deux marines évoluent dans l'Atlantique Nord, et toutes deux se spécialisent dans la lutte anti-sous-marine. Au sein de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN), tous les mouvements des sous-marins dans l'Atlantique Nord sont coordonnés par un commandant britannique et par un commandant américain, et les sous-marins canadiens travaillent en étroite coopération avec ces deux acteurs principaux. Quant à elle, la France ne fait pas partie de la structure militaire de l'Alliance, et le Royaume-Uni a d'ailleurs exploité cette différence relative à la participation aux activités de l'OTAN, dans le cadre de la campagne qu'il mène pour obtenir le contrat canadien.

La société britannique *Vickers Shipbuilding and Engineering Ltd.* (VSEL) a proposé pour la flotte canadienne son sous-marin à propulsion nucléaire de la classe *Trafalgar*, généralement reconnu comme étant le sous-marin d'attaque le plus efficace actuellement en service; même s'il a prouvé sa capacité d'évoluer sous les glaces, il n'est pas encore sûr de l'emporter face au bâtiment français concurrent.

Ce dernier, qui appartient à la classe *Améthyste*, est proposé au nom de sociétés françaises par la SNA Canada Ltée. *Améthyste* est réputé plus moderne et plus automatisé, équipé de nouveaux moyens de discrétion acoustique et de systèmes opérationnels d'avant-garde. Mais toutes ces caractéristiques n'en font pas nécessairement un meilleur sous-marin. Il est encore loin de pouvoir prétendre surpasser son rival, le *Trafalgar*, un immense sous-marin rapide, silencieux et capable de plonger en eaux profondes. Mais le sous-marin de la SNA bénéficie, si l'on peut dire, d'une longueur d'avance : le gouvernement français est en effet propriétaire de la tech-

nologie nucléaire utilisée, et il n'a pas à obtenir d'autorisation d'une tierce partie pour pouvoir la vendre.

Par contre, étant donné que le réacteur du *Trafalgar* a été conçu grâce à une technologie transférée par les États-Unis au Royaume-Uni en 1958, et même si le réacteur des années 1980 n'a plus grand-chose à voir avec le modèle original, les États-Unis peuvent encore, en vertu de deux accords bilatéraux, opposer leur veto à la vente du *Trafalgar* par le Royaume-Uni au Canada. On a amendé un accord conclu en 1958 entre les États-Unis et le Royaume-Uni, afin de permettre à la société *Vickers* de vendre au Canada des sous-marins à propulsion nucléaire; mais il existe un autre accord, signé cette fois en 1959 par le Canada et les États-Unis, qui risque de compromettre la transaction. Ce texte interdit aux États-Unis d'exporter au Canada du combustible et de la technologie nucléaires; or, le *Trafalgar* britannique utilise précisément du combustible nucléaire enrichi aux États-Unis (uranium enrichi à 95 p. 100). Le Royaume-Uni étant incapable d'enrichir l'uranium à ce point, il le fait faire aux États-Unis.

En juin dernier, des représentants canadiens et américains ont négocié un amendement du Traité de 1959, en vertu duquel les seules restrictions visant désormais la vente des sous-marins de la classe *Trafalgar* sont celles imposées par le Royaume-Uni. L'amendement doit maintenant être adopté par le Congrès américain, et l'acquisition par le Canada de sous-marins à propulsion nucléaire est une perspective qui ne réjouit pas tous les membres de cette instance. On s'attend donc à ce qu'il y ait des audiences à ce sujet. En d'autres termes, Washington va vouloir «enquêter» sur la politique de défense du Canada, ce qui ne manquerait pas d'exaspérer Ottawa.

Non seulement la France est propriétaire de la technologie propre à

la fabrication de son sous-marin de la classe *Améthyste*, mais elle est également en mesure de fournir au Canada le combustible à uranium enrichi. Le réacteur du sous-marin français n'a besoin que d'uranium enrichi à 6 p. 100, et la France a toutes les installations requises pour le fabriquer; en achetant le navire français, le Canada contournerait l'obstacle américain susmentionné et ne serait pas à la merci des caprices de Washington.

IL FAUT DIRE AUSSI QUE L'*AMÉTHYSTE* est meilleur marché que le *Trafalgar*. Mais il devrait être adapté aux exigences canadiennes, c'est-à-dire rallongé de sept mètres pour la mise en place du système d'armes choisi (la torpille *Mark 48*), renforcé contre les glaces et équipé d'un «éperon» qui lui permette de percer jusqu'à un mètre de glace.

On ne sait pas encore cependant dans quelle mesure tous ces changements vont contribuer à faire monter le prix unitaire. Pour l'instant, la France estime que la nouvelle version modifiée de l'*Améthyste* coûtera environ 380 millions de dollars pièce, contre 453 millions dans le cas du sous-marin de la classe *Trafalgar*. Le plafond pour ce projet ayant été fixé à 8 milliards de dollars (en dollars de 1986-1987), le ministère de la Défense nationale pourrait acheter douze sous-marins français, contre seulement dix sous-marins britanniques.

Le *Trafalgar* est de conception plus ancienne que l'*Améthyste*, mais le Canada va de toutes façons devoir, au cours des années à venir, apporter au modèle retenu de coûteuses modifications s'il veut pouvoir compter au XXI<sup>e</sup> siècle sur une flotte de sous-marins efficace. Même si l'on a prévu dans ce budget de 8 milliards des frais de modernisation technologique, il est probable que la somme ne sera pas suffisante.

En outre, le texte de l'accord négocié jusqu'à présent avec les Bri-