

Une carte non classée (Figure 5), annexée au résumé, montre très clairement que les routes naturelles entre l'Europe du Nord et le centre du Canada et le Mid-West américain se situent maintenant au-dessus du détroit de Davis et du Labrador, dépourvue en grande partie de couverture radar. Il en va de même pour les routes aériennes reliant l'Afrique du Nord-Ouest à l'ouest du Canada et des États-Unis.

De ce résumé JUSCADS, on peut manifestement conclure au caractère périmé d'importants éléments du système actuel de défense aérienne d'Amérique du Nord. Une fois remplacés, il vaudrait sans doute mieux les «reconfigurer» pour les adapter aux exigences actuelles plutôt que passées. Il faudrait, en d'autres termes, que le Canada et les États-Unis envisagent la création dans le Nord d'un nouveau système de détection à distance pour remplacer la ligne DEW vieillissante. Par ailleurs, les deux pays devraient également envisager l'abandon graduel ou la réduction de la ligne CADIN-Pinetree et la mise en place d'autres installations nécessaires, le long de la côte du Labrador et ailleurs.

Le résumé JUSCADS indique aussi que les nouveaux éléments du système de défense auraient probablement une durée d'utilisation d'une vingtaine d'années. «Il est essentiel peut-on y lire, que les nouveaux éléments soient efficaces et déployés de façon appropriée afin de contrer les initiatives soviétiques éventuelles durant cette période de vingt ans.»⁵ On ne semblait guère envisager l'éventualité d'une évolution importante, à court terme, du caractère de la menace soviétique. Les missiles balistiques resteraient, semble-t-il, le principal danger, à quoi s'ajouteraient les bombardiers soviétiques et les missiles de croisière, les moyens envisagés pour contrer ces menaces restant principalement l'alerte à distance, la détection et la capacité d'évaluation de l'attaque. Peut-être les parties demeurées secrètes du rapport JUSCADS offraient-elles une vue plus large de la situation, mais celles dont le public avait pris connaissance donnaient l'impression que la défense aérienne de l'Amérique du Nord s'inspirerait dans l'avenir immédiat et à peu de chose près, des mêmes principes qu'auparavant.

Abstraction faite de ce problème de désuétude on pouvait constater à cette époque, une certaine désaffection à l'égard de la défense aérienne nord-américaine comme en témoignent les changements apportés aux structures de commandement américaines et les reconductions successives de l'accord du NORAD. Les États-Unis ont réorganisé leur aviation en 1979 en coupant en deux le commandement de la défense aérienne, faisant passer les systèmes d'alerte à distance au Commandement aérien stratégique (SAC) et les avions de combat au Commandement aérien tactique (TAC), preuve évidente de la diminution de l'importance relative de la défense aérienne au regard des autres priorités militaires américaines. Le Canada et les États-Unis ont renouvelé l'accord du NORAD en 1980 et, en 1981 l'ont reconduit pour cinq ans (voir annexe A). Pourtant la poursuite des négociations ne semblait guère revêtir à l'époque le moindre caractère d'urgence. Le Comité permanent des affaires extérieures et de la défense nationale de la Chambre des communes constatait à la suite d'une étude de la situation, le déploiement des bombardiers soviétiques Backfire et la mise au point possible de nouveaux bombardiers intercontinentaux de missiles air-sol de

⁵ *Ibid.*, p. 1.