

ment sous-marin de la flotte septentrionale de l'Union soviétique basée à la presqu'île de Kola et opérant dans l'Atlantique. La stratégie de l'OTAN nécessite également la présence de moyens logistiques capables de renforcer et de réapprovisionner les forces de l'OTAN sur le théâtre européen des opérations en temps de guerre. La route la plus courte, par laquelle matériel et renforts sont acheminés en mer, longe vers le nord la côte est du continent, traverse l'Atlantique à proximité de la pointe sud du Groenland, de l'Islande et des îles Féroé pour atteindre la Grande-Bretagne et les ports de la côte ouest de l'Europe. Comme ces lignes maritimes de communication risquent aussi d'être coupées par la flotte septentrionale soviétique, l'OTAN doit maintenir une capacité défensive le long de ces routes et au nord de ces dernières. L'engagement maritime du Canada envers cette Organisation consiste principalement à assurer la surveillance anti-sous-marine dans des secteurs de l'Atlantique qui contribuent aux deux tâches de défense. La plus grande liberté possible, en termes de navigation, de manoeuvres et de survol par les forces de l'OTAN, est indispensable au maintien de cette capacité.

Dans l'Atlantique, les tâches de réglementation civile des forces navales canadiennes sont liées aux ressources naturelles renouvelables et non renouvelables de la zone économique exclusive canadienne de

200 milles. Les pêches en constituent la plus importante ressource, mais il y a en outre possibilité d'exploitation de gaz naturel et de pétrole sous-marins dans certaines parties de la zone économique exclusive. Ces ressources sont protégées directement par des règlements sur les contingents et les permis, et indirectement par des mesures de lutte contre la pollution et de contrôle de certains aspects des activités des armateurs. Il incombe à une variété d'organismes gouvernementaux d'établir ce genre de règlements et de veiller à leur application, mais un élément de cette application – la surveillance des activités liées aux ressources dans la zone économique exclusive – est assumé dans une large mesure par les patrouilles d'avions et de navires de forces navales canadiennes.

Jusqu'à présent, les tâches multiples du Commandement maritime atlantique ont joui d'un certain équilibre. Les activités relatives à la surveillance de la réglementation civile permettent de procéder à des exercices, améliorent les manoeuvres en mer et accroissent le volume d'activités aériennes et navales au large de la côte est – opérations qui toutes améliorent la capacité de mener à bien les tâches de surveillance de la défense nationale. Il subsiste cependant certains inconvénients et la possibilité d'incompatibilités. D'abord, les services aériens et maritimes à assurer sont démesurés par



*Forces maritimes ou terrestres. . . Les deux utilisent le même moyen de transport pendant une grande partie de l'année dans le nord de l'Arctique. Deux exercices militaires canadiens (ci-dessus et à droite) montrent l'efficacité des raquettes.*