

mum. Les équipes multinationales sont expressément autorisées, mais il faut qu'un pays soit chargé de diriger l'équipe; lorsqu'il s'agit d'inspections de sites déclarés et d'inspections par défiance, elles comptent au titre du quota propre à un seul pays.

Les inspecteurs doivent préciser à l'avance si l'inspection se fera à pied, en véhicule tout terrain, par hélicoptère ou par une combinaison de ces moyens. L'État inspecté est obligé de fournir les hélicoptères nécessaires aux inspections, sous réserve de certaines conditions. L'État qui procède à l'inspection peut utiliser ses propres véhicules tout terrain.

Seules les inspections par défiance peuvent être refusées. Les inspecteurs des sites déclarés ont le droit de se rendre dans tous les bâtiments capables d'abriter des armements limités par le Traité, à l'exception des endroits à caractère secret, dont ils peuvent se voir refuser l'accès. Dans ce cas, cependant, l'État inspecté a l'obligation de prouver qu'il n'a pas violé le Traité. Au cours de leur travail, les inspecteurs ont le droit d'utiliser bon nombre de leurs propres matériels, y compris leurs appareils-photos.

À la fin d'une inspection, l'équipe d'inspection prépare un rapport qui est signé par son chef et par le chef de l'équipe d'accompagnement.

Moyens techniques nationaux et multinationaux

La troisième composante du processus de vérification intégré au Traité sur les FCE est le droit d'utiliser les moyens techniques nationaux ou multinationaux (MTN et MTM). Ces moyens ne sont pas définis dans le Traité, mais on peut supposer qu'ils comprennent les satellites de surveillance, les aéronefs, les navires et les détecteurs terrestres utilisés à l'extérieur des frontières du pays inspecté. Le Traité comporte également une disposition très importante qui oblige les parties à ne pas entraver le recours aux MTN et MTM aux fins de la vérification et à ne pas adopter des mesures de dissimulation qui gênerait la mise en oeuvre de ces moyens. Ces dispositions sont semblables à celles figurant dans plusieurs accords bilatéraux conclus entre les États-Unis et l'URSS. Ce qui est nouveau et remarquable, cependant, c'est que le droit que possède une partie d'utiliser des moyens techniques multinationaux y est explicitement mentionné; de tels moyens n'existent pas encore, mais on a proposé plusieurs systèmes multi-

nationaux possibles, dont le concept canadien PAXSAT.

Inspections aériennes

Le quatrième pilier du processus de vérification propre aux FCE, les inspections aériennes, n'est pas encore en place. Toutefois, le Traité prévoit que chaque partie aura le droit de procéder, et devra se soumettre, à un nombre convenu d'inspections aériennes une fois qu'aura pris fin la période de validation des niveaux résiduels, c'est-à-dire 44 mois environ après l'entrée en vigueur du Traité. Les modalités de ces inspections seront précisées au cours des négociations qui feront suite au Traité sur les FCE. À la différence des MTN et MTM, les inspections aériennes feront intervenir des appareils spéciaux de télédétection (systèmes de photographie aérienne, radars, par exemple) installés à bord d'aéronefs qui voleront à l'intérieur des limites territoriales de l'État inspecté. L'adjonction d'une composante aérienne au processus de vérification fournira un puissant moyen supplémentaire qui complètera et renforcera les autres éléments du processus.

Groupe consultatif commun

Le dernier volet, mais non le moindre, du régime de vérification afférent aux FCE comprend l'ensemble des méthodes prévues pour obtenir des éclaircissements sur les renseignements échangés, dissiper les ambiguïtés relatives au respect de l'accord et résoudre les problèmes posés par l'application des mesures de vérification. À cet égard, la principale disposition du Traité sur les FCE est l'article XVI, qui prévoit la création d'un Groupe consultatif commun (GCC), c'est-à-dire d'un organisme composé de représentants de chaque partie. Le champ d'activité du GCC dépasse certes le cadre de la simple vérification, mais ses fonctions comportent l'étude des questions relatives au respect du Traité et la suppression des ambiguïtés quant à l'interprétation des modalités d'application dudit Traité, y compris les clauses portant sur la vérification.

La coopération entre les membres de l'Alliance

Telles sont donc les cinq composantes du régime de vérification mis en place par le Traité sur les FCE. Il existe, cependant, un autre élément essentiel dont il n'est pas fait explicitement mention dans le Traité même: ce sont les procédures de coopération et de coor-

dination créées au sein de l'OTAN. L'Alliance a mis sur pied un Comité de coordination des mesures de vérification auquel elle a joint un personnel de soutien peu nombreux; ceux-ci sont chargés de faciliter les vérifications en établissant une base de données et des procédures communes pour coordonner les inspections effectuées par les membres de l'OTAN, et en assurant d'autres formes de soutien, dans le domaine de la formation, par exemple.

Résumé et évaluation

La négociation du régime de vérification afférent aux FCE s'est avérée longue et ardue, en partie à cause de la complexité de cette opération et en partie aussi à cause du nombre des parties concernées et de leurs intérêts politiques différents. Il s'agit là d'une réalisation remarquable. On doit, toutefois, reconnaître que le régime sera constamment "sous la loupe" des observateurs, car ils chercheront à en évaluer l'efficacité. Il est encore trop tôt pour en juger mais, au stade où l'on se trouve actuellement, le mieux que l'on puisse dire, c'est qu'il est satisfaisant mais que de sérieuses réserves s'imposent.

Pour commencer, il est décevant de constater que les inspections aériennes n'aient pas pu être intégrées au régime de vérification plus tôt pendant la mise en oeuvre de l'accord. Cette technique efficace aurait beaucoup facilité l'approche "multi-couches" (recours à de multiples méthodes complémentaires) pour la vérification, approche que le Canada préconise depuis longtemps. D'autres méthodes également, telles que le contrôle des points d'entrée et de sortie, le contrôle des voies d'accès de périmètre et l'étiquetage, mériteraient une étude plus approfondie dans le cadre des délibérations de suivi sur les FCE. Leur utilité pourrait bien dépendre de la façon dont le régime de vérification fonctionnera en pratique.

On se trouve, certes, dans une situation encore imprécise, mais il est très préoccupant de constater que les pays de l'OTAN pourraient effectuer bien moins d'inspections terrestres que ce qu'ils escomptaient, vu le nombre étonnamment faible d'OV annoncé par l'URSS. La question des quotas actifs est particulièrement importante pour le Canada. Comme nous avons relativement peu de troupes stationnées dans la zone s'étendant de l'Atlantique à l'Oural, nous nous attendons à avoir un quota actif assez faible. Bien que le