



mum. Les pays dans lesquels seront situées les installations d'infrastructure se chargent de leur construction; on les appelle les « pays hôtes ».

Il a en outre été institué un système de contrôle budgétaire des dépenses, en vertu duquel le « pays hôte » doit obtenir, pour tout engagement de fonds, l'approbation du Comité des paiements et de l'avancement des travaux d'infrastructure, après quoi seulement il peut adjudger des contrats. Ce Comité, qui se compose de représentants de tous les pays membres, veille à ce que les estimations des dépenses soient exactes et à ce que les travaux répondent aux normes convenues pour les diverses catégories d'installations. Une fois la dépense autorisée, le « pays hôte » peut procéder à la construction. Au début de chaque trimestre de l'année civile, le pays en question soumet une évaluation des dépenses prévues pour cette période. Le Comité des paiements et de l'avancement des travaux, après examen et approbation, demande à chaque État membre de verser sa quote-part au « pays hôte ». Il n'existe pas de fonds ou de compte en banque de l'OTAN pour l'infrastructure commune.

Moyens d'économiser

En vue de favoriser davantage l'économie et d'accélérer la construction, il a été convenu récemment que, sous certaines conditions, les sociétés compétentes de tous les pays de l'OTAN, et non pas seulement celles du « pays hôte », pourraient soumissionner aux diverses adjudications. Enfin, tous les comptes d'infrastructure commune sont contrôlés par un Bureau spécial de vérificateurs de l'OTAN. D'autre part, avant d'approuver définitivement un projet quelconque, l'OTAN fait procéder à une inspection matérielle afin de s'assurer que toutes les normes convenues sont respectées.

Le Conseil et ses sous-comités de l'infrastructure sont aidés, pour l'examen des projets et le contrôle des dépenses approuvées, par un petit groupe d'experts du Secrétariat international. C'est dire que l'OTAN met tout en œuvre pour faire rendre au maximum chaque dollar qu'elle affecte à l'infrastructure commune.

Les projets d'infrastructure approuvés jusqu'ici pour être financés en commun

rentrent dans l'une des grandes catégories suivantes: terrains d'aviation tactiques, systèmes d'entreposage et de distribution de carburant-réacteur, et transmissions. Il s'y ajoute d'autres catégories: quartiers généraux de guerre, terrains d'aéro-navale, bases navales, radar d'alerte et aides radio à la navigation. Voici une brève revue des trois premières catégories.

Terrains d'aviation

Pour les trois premières tranches d'infrastructure, la plus haute priorité a généralement été accordée aux terrains d'aviation. On s'était rendu compte dès le début que la géographie même de l'Europe occidentale imposerait à certains pays membres un effort de défense aérienne dépassant les possibilités de leurs budgets. De là naquit l'idée qu'il fallait, dans l'intérêt de la défense commune, se partager les frais de ces travaux.

Au cours de la présente année civile, des terrains d'aviation sont mis à la disposition des forces de l'OTAN au rythme de plus de un par semaine. On disposera probablement, à la fin de 1953, d'au moins 120 de ces terrains, au regard d'une soixantaine à la fin de 1952. Sur les 120, les nations de l'OTAN en financent 90 à titre d'infrastructure commune et 30, situés en Allemagne occidentale, avec les fonds d'occupation versés par les Allemands aux puissances de l'Ouest. Il faut ajouter à ce chiffre les terrains d'aviation nationaux déjà aménagés ou en voie de l'être. Deux terrains d'aviation français relevant de l'infrastructure commune ont été assignés au Canada: celui de Grostenquin, déjà utilisé, et celui de Marville, en voie d'aménagement. En outre, deux terrains ont été assignés à la division aérienne du Canada en Allemagne de l'Ouest: à Deux-Ponts et à Soellingen.

Les terrains d'aviation assignés au Canada et à d'autres nations de l'OTAN en vertu du programme d'infrastructure commune sont aménagés selon les normes définies par les autorités militaires pour l'utilisation des avions réactés les plus récents. Les installations de base financées en commun sont notamment les pistes d'atterrissage, les voies de roulement, les zones de dispersion, les tours de contrôle, les hangars, les salles de direction des opérations, les routes inté-