

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 99 (1954)
Heft: 1

Artikel: La base aérienne de Thulé et le futur porte-avions groenlandais
Autor: Pergent, J.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-342559>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 12.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

La base aérienne de Thulé

et le futur porte-avions groenlandais

En septembre de l'année dernière, le commandement des forces armées américaines a dévoilé l'existence d'une base aérienne prodigieuse à Thulé sur la face nord-ouest du Groenland, à 75 degrés de latitude nord, soit à peine à 1500 kilomètres du Pôle Nord.

Des groupes de journalistes de plusieurs pays ont été invités à visiter cette base. Les services américains d'information ont diffusé de nombreuses photographies, aux légendes assez brèves, montrant les incroyables travaux entrepris dans cette immensité désolée, vraie glacière de la guerre froide. Puis le silence s'est fait de nouveau sur cette réalisation. Il semble que les Américains, portés à étudier sérieusement des procédés d'action « psychologique » en période de tension, se soient volontairement bornés à mentionner une fois pour toutes la base en question, avec le maximum de détails purement descriptifs et le minimum d'informations stratégiques. Tout le monde, y compris l'adversaire éventuel, est renseigné sur la naissance d'une base nouvelle, mais personne n'en connaît peut-être réellement la portée exacte.

Il est vrai que l'existence de la base de Thulé eût été dévoilée d'une manière ou d'une autre, puisqu'elle sert déjà de relais aux grandes lignes aériennes commerciales. Néanmoins le problème vaut la peine d'être considéré au point de vue militaire et stratégique, même avec une somme assez faible d'informations.

* * *

L'EMPLACEMENT ET L'INFRASTRUCTURE AÉRIENNE
AMÉRICAINNE ET GROENLANDAISE

Le point de Thulé, situé comme indiqué sur la face nord-ouest du triangle groenlandais, a été choisi en raison du fait qu'il est à l'abri des glaces dérivant dans cet immense couloir entre l'autre face du Groenland d'une part, et de l'autre, l'allongement des côtes norvégiennes. En d'autres termes, il s'agit du point le plus favorable au point de vue climatique et qui soit le plus rapproché du Pôle Nord.

Il y a lieu de préciser tout d'abord que ce relais aérien ne constitue pas un avantage pour les relations Etats-Unis - Canada et Europe au travers de l'Atlantique, dont la grande « route » reste celle de New-York à Paris ou Londres. Par contre, il apporte un sérieux raccourcissement des distances entre les côtes du Pacifique (San-Francisco) et l'Europe du Nord, plus particulièrement les pays scandinaves (voir les distances inscrites en noir sur blanc de la carte). Ainsi, au point de vue de la navigation civile, l'intérêt que présente ce relais est somme toute relativement restreint. Sur le plan stratégique en revanche, la valeur de cette base est considérable et justifie le travail de géants de sa création.

Il s'agissait, en effet, de construire de toutes pièces en zone arctique une piste aérienne de trois à quatre kilomètres de longueur et de plusieurs centaines de mètres de largeur pour les avions les plus modernes. Celle-ci, pour être utilisable, exigeait de multiples installations fixes : postes de navigation, de météorologie, de radar ; ateliers de réparations et stocks de pièces de rechange ; puis d'immenses réservoirs : essence, kérosène (pour turbo-réacteurs), pétrole, mazout, huile ; tous desservis par des kilomètres de pipe-line.

La piste a été établie dans l'ancien lit d'un glacier. Celui-ci, retiré plus à l'arrière, a été muré au béton et ses eaux sont collectées dans d'énormes canalisations. Une ville a été construite de part et d'autre de la piste et face à la mer. Elle abrite

non seulement les nombreux services nécessaires au fonctionnement de la base, mais également ceux permettant au personnel et aux familles de vivre dans l'isolement complet de la zone polaire. Un grand luxe de moyens leur assure de retrouver l'« american way of life ». En outre sont installées plusieurs stations d'études arctiques, car Thulé n'est encore que la base centrale d'un réseau en création. Les travaux ont commencé en 1946. On estime le chiffre de la dépense à environ un milliard de dollars. Et on apprendra un jour que le filet défensif américain s'est étendu à tel ou tel point.

Les conditions, relativement favorisées, de la face ouest du Groenland ont permis d'acheminer en partie le matériel de construction de la base par cargos. Cependant, durant plusieurs mois de l'année, le transport dut être effectué par la voie des airs ; d'énormes engins ont dû être chargés sur avions : bulldozers, grues, pelles mécaniques, charpentes, etc. Les travaux furent gravement gênés pendant les longs mois d'hiver par un brouillard intense. Le sol, profondément gelé et dur comme de la pierre, devait être réchauffé grâce à un puissant système de canalisation d'air chaud. Et en été au contraire, il fallait le refroidir pour éviter qu'il ne s'amollisse et que les fondations des constructions ne s'affaissent. Ces quelques détails permettent de juger de l'œuvre gigantesque qui a consisté à installer non loin du Pôle Nord le plus grand aéroport du monde et à le doter des moyens les plus modernes.

Il importe encore de rappeler que le Groenland est possession danoise. Dès 1941, les Etats-Unis y implantaient quelques stations météorologiques et d'observation avec l'agrément du gouvernement émigré danois. Il s'agissait alors de clôturer la partie nord de l'Atlantique, Islande comprise, contre le danger des sous-marins allemands. Dès lors, les Américains sont restés au Groenland et ils ont obtenu finalement l'accord du Danemark à ce qu'ils soient chargés de la défense de sa possession. Le Danemark, membre lui-même de la communauté atlantique, pouvait difficilement s'opposer aux vues américaines. Il n'a pu que se faire confirmer ses droits de

souveraineté et obtenir qu'aussi bien ses « colonies » que les populations autochtones (Esquimaux) ne soient pas purement absorbés par les occupants américains, peut-être déjà presque aussi nombreux que ceux-ci.

Actuellement, les Américains détiennent cinq bases, dont quatre dans la partie méridionale du triangle groenlandais : une sur la côte est, Langmagssalik ; une à l'extrémité sud à Julianahaab, dénommée Blue West One ; une base navale à proximité de cette dernière, Groenedal ; et sur la côte ouest, Blue West Height. En est-il six autres non dévoilées ? Enfin, dernière créée, celle de Thulé, dénommée Blue Jay (geai bleu). Ainsi le réseau américain enserre le sud et l'ouest du Groenland. Seule pour le moment la partie est reste presque indemne d'installations. Plus au sud, encore deux autres bases aériennes, celle de Frobisher Bay, non loin de la grande baie d'Hudson, et Goose Bay sur la côte est du Canada.

Ce groupement de bases, comprenant également celle de Reykjavik, en Islande, et au nord du continent américain, a son pendant constitué par deux autres groupements face à l'ouest, celui de l'Alaska et celui des Aléoutiennes. Ces deux groupements assurent la garde à la rencontre du continent asiatique, c'est-à-dire soit l'extrémité sibérienne de la puissance soviétique, soit la partie nord de l'océan Pacifique.

Ainsi deux des faces du continent américain sont protégées. Mais la nouvelle base de Thulé a-t-elle seulement un même rôle défensif ?

LE RÔLE OFFENSIF DU DISPOSITIF AMÉRICAIN

Il est toujours délicat de délimiter les portées défensive et offensive d'un système de défense. Les Américains ont attribué eux-mêmes à leurs nouvelles installations groenlandaises un rôle aussi bien défensif qu'offensif. Il pourrait être spécifié que jusque et y compris Thulé ce rôle est plutôt défensif. Il s'agit de la surveillance des avancées polaires au nord du continent américain. Cet espace aérien risquerait d'être facilement

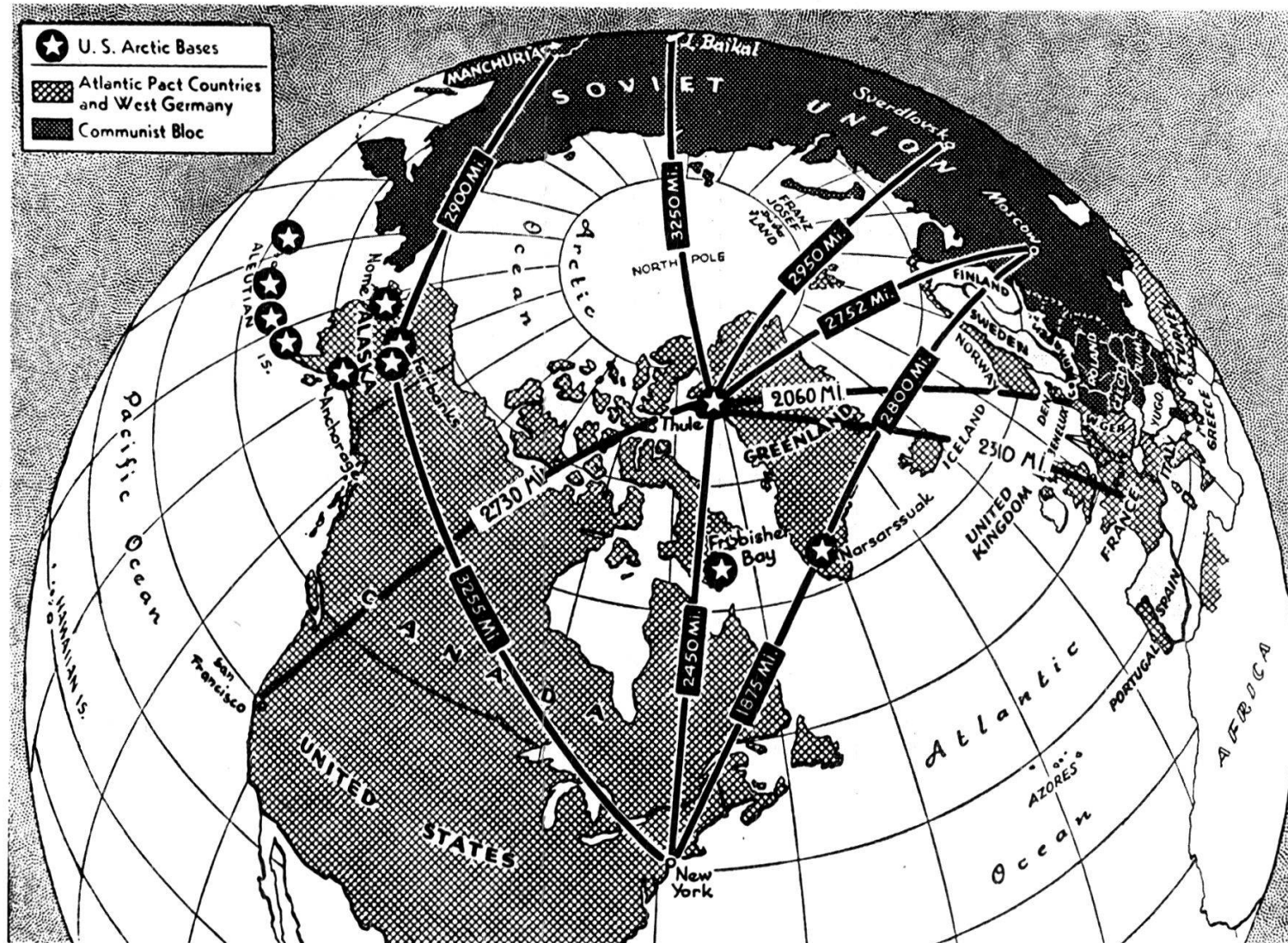
violé par un agresseur cherchant à atteindre les centres industriels les plus importants entre l'océan et les Grands Lacs, où est concentrée la majeure partie de la population américaine. Certes des réseaux aériens puissants, richement équipés et dotés, et un dispositif très dense de radar, mettent déjà le Canada et les Etats-Unis à l'abri d'une attaque même de grand style.

Cependant, la distance de Thulé à New-York (près de 4000 km.) est moindre que celle de Thulé à Moscou, ainsi que celles allant vers les principaux points de l'Europe de l'Est. A Thulé, les Américains sont pour ainsi dire à égalité avec les Russes, dans une situation d'infériorité même si l'on considère précisément cette concentration de la population américaine dans les régions atlantiques ; celle-ci n'a pas son équivalent du côté russe, ou du moins, la répartition démographique y est plus étalée de l'Oural à la Vistule et à la mer Noire.

Actuellement la région du pôle Nord est une sorte de « no man's land », où aucun des deux antagonistes n'a pu asseoir sa présence. Il a même été rapporté qu'à tour de rôle, un jour sur deux, un avion américain, puis un avion russe survolent le pôle. Cela rappelle, toutes proportions gardées naturellement, ces deux tranchées de la guerre de 1914-1918 se faisant face, où tour à tour soit le guetteur français, soit la sentinelle allemande risquait un œil à travers la meurtrière...

Pour réaffirmer leur supériorité, les Américains doivent de toute évidence s'installer sur la rive orientale du Groenland, c'est-à-dire s'avancer en moyenne de mille kilomètres, ce qui équivaut à une rupture d'équilibre en leur faveur du double.

L'aménagement de la côte est du Groenland semble précisément en voie de réalisation. Toutefois cela présente des difficultés beaucoup plus considérables que pour les côtes méridionale et occidentale, étant donné l'impossibilité d'y accéder par voie maritime en raison des banquises flottantes et des icebergs logeant ces rives. Tout doit y être acheminé par



L'extrême importance de la base de Thulé et de l'équipement de la face orientale du Groenland ressort nettement à la vue de cette carte, qui donne une représentation exacte des positions respectives des deux continents rivaux.
(Les distances sont portées en milles ; il s'agit du mille anglo-saxon équivalent à 1600 mètres environ).

avions de transport. Lorsque cette infrastructure nouvelle aura été créée, le problème du ravitaillement des bases avancées ne se posera naturellement plus. Or ce n'est pas encore le cas. La difficulté majeure provient de l'inhospitalité complète de ce qui est appelé l'« inlandsis », c'est-à-dire l'intérieur de la grande terre polaire.

L'obstacle le plus sérieux se situe immédiatement à l'est de Thulé et de la côte ouest, soit une énorme barrière crevassée faite de glaciers enchevêtrés. Il s'agissait de toute nécessité de s'y frayer des passages, non pas en vue de transporter du matériel au sol, mais afin de pouvoir aller au secours des avions ayant opéré des atterrissages forcés. Or, à 3000 mètres d'altitude et dans les grands froids polaires, il est quasiment impossible à un avion, ainsi qu'à ceux envoyés au sauvetage, de décoller après s'être posés sur la neige. Même l'emploi des fusées spéciales utilisées sur les porte-avions pour aider au décollage des avions s'est avéré absolument inopérant. La voie au sol, c'est-à-dire la chaîne des glaciers de l'ouest puis les étendues immenses de neiges éternellement gelées, restait donc la seule utilisable.

Les visées stratégiques — et commerciales — des Américains se sont trouvées grandement facilitées, et somme toute par le fait du hasard, par la présence au Groenland d'une expédition scientifique française, celle de Paul-Emile Victor. Le but plus particulier de celle-ci tendait à déterminer l'épaisseur de l'énorme calotte de glaces, dite « ice-cap » recouvrant cette terre polaire. L'expédition en question avait acquis, après plusieurs campagnes, une solide expérience de ces régions désolées et mis notamment au point une technique de remorqueurs à chenilles de « haute neige ». Elle avait eu d'ailleurs les honneurs de brillants reportages dans la grande presse. Puis le silence s'est fait sur cette question, cependant que les autorités américaines reprenaient à leur compte le financement de l'expédition et s'assuraient le concours d'un de ses membres, le professeur J. J. Holzscherrer, de l'Université de Strasbourg.

Ainsi il est à présumer que les difficultés à vaincre pour la traversée du Groenland le seront effectivement par un double apport : américain, sous forme de matériel, vêtements et aliments conditionnés, véhicules spéciaux, et ce qui est essentiel, l'appui aérien ; et français, aussi bien scientifique qu'expérimental. S'il n'est pas possible de prévoir un terme à l'entreprise, il est certain que le plan stratégique des Américains consistant à s'installer puissamment sur la rive est du Groenland, sera sûrement atteint à échéance plus ou moins brève.

Et c'est là que la question reprend, dans ce domaine stratégique, une importance qu'il n'est pas exagéré de qualifier de capitale, susceptible de soustraire peut-être l'Europe à sa vocation d'être le perpétuel champ de bataille des grands conflits. Il est d'ailleurs un autre facteur concourant au même résultat, c'est-à-dire l'accroissement considérable de la puissance maritime, ou plus exactement aéronavale, qu'il n'y a pas lieu toutefois de développer dans le cadre de cette étude.

Il importe par contre de replacer le problème à la côte ouest du Groenland. De là, en effet, toutes les distances vers le continent eurasiatique sont raccourcies de 1000 kilomètres environ. Elles seront donc approximativement les suivantes :

— principaux points de la Russie d'Europe continentale : Varsovie, 3200 km. ; Moscou, 3500 km. ; zone des grands « combinats » industriels de l'Oural, de 3500 à 3800 km. ;

— avancées polaires soviétiques : Mourmansk, 2000 km., et même un peu moins en considérant l'extrémité du territoire russe au cap Nord de Scandinavie ; la Terre François-Joseph, dont les droits de possession autrichiens sont tombés en désuétude et où les Russes auraient également une sorte de base pouvant passer pour une réplique de Thulé, est à 1200 km. ; et enfin, le Spitzberg n'est plus qu'à un peu moins de 1000 km. ; il s'agit là d'une possession norvégienne théorique ; les Soviétiques y détiennent des droits d'exploitation des minerais de fer ; il ne leur sera sans doute pas difficile d'étendre ces droits à une emprise totale.

Il est assez curieux de constater que dans cette zone polaire, les deux grands rivaux du globe ont leurs avancées installées sur des possessions scandinaves, bien que pratiquement ils y soient seuls face à face, sans partenaires, ni satellites. Il semble que ce soit là un des points les plus importants des conditions stratégiques de la région du pôle Nord et sur lesquelles il y aura lieu de revenir.

Cependant les distances indiquées de l'est du Groenland vers l'intérieur de la Russie et ses avant-postes, sont relativement restreintes. A titre de comparaison il convient de mentionner les quelque 2500 km. à vol d'oiseau de la longueur de la défense européenne du Skager-Rak au Bosphore. Plus exactement il y aurait lieu de considérer les distances séparant la chaîne « périphérique » américaine — îles Britanniques, zone de La Rochelle-Bordeaux, le Portugal, le Maroc — du « front » européen, et s'échelonnant entre 1000 et 2000 km. pour le moins.

Or ces distances-là, européennes et polaires, sont inférieures, même doublées, aux rayons d'action de l'aviation « stratégique » américaine, dépassant déjà les 15 000 km. Elles sont très nettement inférieures aux engins ultra-modernes, dont seule compte la portée : fusées téléguidées, V2 améliorés, engins à commande automatique sur l'objectif, et enfin fusées à charge atomique qui peuvent être téléguidées ou auto-commandées.

Ainsi les 1000 km. de gain d'une face à l'autre du Groenland auraient pu être, semble-t-il au premier abord, négligés, si ce n'était la hantise justifiée du commandement américain de porter la défense le plus à l'est possible et surtout la volonté de dominer nettement dans les espaces arctiques. Enfin, autre considération d'un poids considérable : lorsque toute la côte orientale du Groenland sera équipée, un réseau d'installations jointives de radar s'étagera d'environ 1000 km. du pôle Nord à l'Islande, soit sur environ 2000 km., constituant un réseau de radar de premier ordre ; celui-ci sera à deux fins : d'une part, la défense contre l'aviation adverse, et de

l'autre, celle contre les sous-marins soviétiques, qui comme on le sait, constituent un des soucis principaux de la défense de l'Occident. Or, devant passer dans l'immensité de ce couloir marin entre les rives du Groenland et de la Norvège, ceux-ci seront justiciables d'une double surveillance et défensive.

* * *

Plus on étudie ce problème, à la lumière des informations parvenues sur la base de Thulé et ses avancées projetées, ainsi que la position même du Groenland, plus on est convaincu de l'extrême importance de cette base. Or, il convient encore de la considérer non plus simplement à l'égard de la Russie d'Europe, mais bien également sous l'angle de l'ensemble de l'océan Arctique. Alors il apparaît qu'à la rive américaine, c'est-à-dire groenlandaise, canadienne et alaskienne, s'oppose symétriquement, au-delà du pôle, la rive russo-sibérienne de Mourmansk à l'extrémité de la pointe Tchoukote, où de part et d'autre du détroit de Behring se font face les deux grands rivaux, cette fois seul à seul sur leur propre sol — toutefois avec cette particularité que l'Américain y est à l'est et le Russe à l'ouest...

Thulé jouit d'une position centrale, si ce n'est quant à toute la rive américaine, du moins par rapport au groupement de terres canadiennes et du Groenland, qui sont celles s'avancant le plus vers le pôle Nord. Enfin, sa situation dominante s'inscrit très nettement sur l'ensemble de l'océan Arctique. La puissance soviétique ne dispose pas dans ces parages d'une position dont l'éventail puisse s'ouvrir aussi largement vers le continent américain. Quelle que soit la valeur de ses positions, Terre François-Joseph, Spitzberg, cap Nord, aucune de celles-ci ne peut prétendre, depuis la mise en état de défense du Groenland, à de telles possibilités de pénétration du côté adverse. Les forces aériennes qu'elle pourrait actionner se heurteront maintenant inévitablement aux avancées du Groenland. De plus, cette coulée presque idéale

de progression que constituaient les îles septentrionales du Canada et le vide de la baie d'Hudson leur sera fermée de toute évidence à l'avenir.

En définitive Thulé, avec ses avancées, constitue la clé de voûte de la défense du nord du continent américain, ainsi que celle de cette sorte de Méditerranée nordique qu'est l'océan Arctique. De par sa situation, le Groenland est tout naturellement atlantique, puisque verrouillant au nord l'océan de ce nom. Mais il n'est pas impossible non plus que l'action de cette base se fasse sentir indirectement du côté du Pacifique, l'éloignement des rives sibériennes méridionales ne dépassant pas les possibilités normalement admises de Thulé.

Sur le plan de la Communauté atlantique, au même titre qu'il existe un commandement, le SHAPE, englobant l'Europe de la Norvège à la Turquie, et un autre commandement maritime sur l'Atlantique même, il s'en trouve encore un troisième, Canada-U.S.A., dit de « planning ». Ce dernier commandement à qui échoit le nord du continent, comprendra évidemment Thulé et ses avancées groenlandaises. Du côté européen, il apparaît comme le prolongement du SHAPE à partir de l'Islande et vers le pôle Nord.

Enfin, sur un plan plus pratique, on peut déjà prévoir qu'au cas d'un nouveau conflit, le Groenland sera appelé à jouer, à l'égard du continent eurasiatique, le même rôle de porte-avions qu'avaient tenu les îles Britanniques durant la dernière guerre à l'encontre de l'Allemagne. L'accroissement des distances, certes considérable, n'est cependant pas à la démesure des rayons d'action de l'aviation actuelle et encore moins de la portée des engins téléguidés.

J. PERGENT
