



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent de la défense nationale

NDDN • NUMÉRO 007 • 2^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 11 mars 2009

Président

L'honorable Maxime Bernier

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

<http://www.parl.gc.ca>

Comité permanent de la défense nationale

Le mercredi 11 mars 2009

•(1535)

[Français]

Le président (L'hon. Maxime Bernier (Beauce, PCC)):
Bonjour à tous.

Nous allons commencer la septième séance du Comité permanent de la défense nationale. Selon l'ordre du jour,

[Traduction]

conformément au paragraphe 108(2) du Règlement et à la motion adoptée le 23 février 2009, nous entamons notre séance d'information au sujet des effets que les changements climatiques ont eus sur le mandat du ministère de la Défense nationale dans l'Arctique canadien.

[Français]

Voici nos témoins aujourd'hui: du ministère de la Défense nationale, M. Gardam, directeur général, Plans de l'état-major interarmées stratégique, et M. Hébert, directeur, Élaboration de la politique de défense; sous-ministre adjoint, Politiques.

Messieurs, vous avez la parole.

M. Philippe Hébert (directeur, Élaboration des politiques, sous-ministre adjoint - Politiques, ministère de la Défense nationale): Je vous remercie beaucoup, monsieur le président, de nous avoir invités à partager nos points de vue et nos connaissances sur l'Arctique canadien.

Je m'appelle Philippe Hébert, je suis directeur de l'Élaboration des politiques. À ce titre, je suis responsable de tout ce qui touche à la politique de défense par rapport à l'Arctique canadien. Ma direction fait la liaison avec Affaires étrangères et Commerce international Canada, de même qu'avec Affaires indiennes et du Nord Canada en ce qui a touché à la stratégie du Nord canadien. J'ai donc j'ai beaucoup d'interaction sur le plan politique avec des collègues d'autres ministères. Je suis très heureux d'avoir l'occasion de m'entretenir avec vous de ces sujets.

Mon allocution sera brève et portera sur le contexte de sécurité dans l'Arctique canadien, sur le rôle et le mandat des Forces canadiennes ainsi que sur certaines autres initiatives relatives au Nord canadien qui sont présentement en cours au sein des Forces canadiennes. Le commodore Gardam vous parlera ensuite de nos ressources militaires actuelles dans l'Arctique et des opérations des Forces canadiennes dans le Nord.

Il est très opportun que le comité se penche sur ces questions en ce moment. Comme vous le savez sans doute, le ministère de la Défense nationale et les Forces canadiennes portent de plus en plus d'attention à l'Arctique. C'est une région qui représente 40 p. 100 du territoire canadien, avec environ 100 000 habitants, mais qui connaît actuellement d'importants changements, en particulier des changements climatiques. La fonte de la couche de glace rend possible un accroissement de la navigation, du tourisme, de la prospection des

ressources. En outre, de nouvelles voies de navigation dans tout l'Arctique sont actuellement à l'étude.

[Traduction]

Du point de vue de la Défense, il n'y a plus de menace militaire conventionnelle dans le Nord, comme ce fut le cas pendant la guerre froide, mais de toute évidence, les défis en matière de souveraineté et de sécurité pourraient devenir plus importants au fur et à mesure que les changements climatiques permettent une augmentation des activités partout dans le Nord. Bien que l'activité croissante dans le Nord pourrait déboucher sur d'importants avantages économiques pour le Canada, son accessibilité croissante pourrait également engendrer une activité illégale accrue, notamment le crime organisé et l'immigration illégale.

De plus, des navires de conception inadéquate pourraient nuire au fragile environnement. Il y a eu une hausse importante du nombre de vols commerciaux au-dessus du Nord canadien, ce qui augmente le risque d'une catastrophe aérienne importante dans la région.

Enfin, au fur et à mesure que l'activité économique et la navigation augmentent dans le Nord, on pourrait faire appel plus souvent aux Forces canadiennes pour qu'elles appuient les opérations terrestres et maritimes de recherche et sauvetage.

[Français]

Le gouvernement du Canada réagit aux changements qui ont cours dans le Nord canadien en élaborant une stratégie intégrée pour le Nord, qui a été annoncée dans le discours du Trône de 2007. Cette stratégie est basée sur quatre piliers: le premier concerne le respect de la souveraineté canadienne dans le Nord; il y aussi la promotion du développement social et économique, l'amélioration et la délégation de la gouvernance et la protection de l'environnement.

Au ministère de la Défense nationale, nous contribuons surtout à la Stratégie pour le Nord canadien en satisfaisant aux attentes définies par la stratégie de défense « Le Canada d'abord ». Notre stratégie de défense précise que les Forces canadiennes joueront un rôle de plus en plus important dans l'Arctique canadien au cours des prochaines années.

Plus particulièrement, les Forces canadiennes contribueront à l'amélioration de la sécurité et au respect de la souveraineté du Canada dans le Nord canadien, grâce à nos opérations de surveillance et de contrôle ainsi qu'à une présence un peu plus visible dans la région. Les Forces canadiennes doivent aussi être en mesure d'intervenir en cas d'urgence, en collaboration avec d'autres ministères fédéraux. Nous nous entraînons donc dans l'éventualité de tels cas.

[Traduction]

Cependant, il convient de noter que les autres ministères et organismes fédéraux sont responsables de la plupart des questions de sécurité dans le Nord. Malgré cela, ils font souvent appel aux capacités des Forces canadiennes pour les aider à remplir leurs mandats. Essentiellement, nous avons donc un rôle de soutien très important à jouer dans la région.

Je tiens à souligner que le rôle et le mandat des Forces canadiennes dans l'Arctique ne changeront pas à cause des effets des changements climatiques. En fait, à cause des changements climatiques, nous devons être prêts à faire davantage ce que nous faisons déjà et à améliorer nos capacités d'oeuvrer dans le Nord canadien. À cette fin, nous mettons en oeuvre de nombreuses initiatives qui appuieront ces activités. Vous en connaissez probablement certaines: l'acquisition de navires de patrouille extracôtiers de l'Arctique; la construction d'une installation d'amarrage en eau profonde et de ravitaillement à Nanisivik, à l'entrée est du passage du Nord-Ouest; l'expansion et la modernisation des Rangers canadiens; la mise en place du Centre de formation des Forces canadiennes dans l'Arctique à Resolute Bay; la formation d'une Compagnie de réservistes de l'Arctique à Yellowknife; la formation de Groupes-compagnies en alerte pour l'Arctique dans chacun des secteurs des Forces terrestres du Sud du Canada.

Les Forces canadiennes disposent également d'un certain nombre d'outils dans le Nord et mènent des missions de souveraineté dans le cadre du Commandement Canada. Mon collègue le commodore Gardam va vous entretenir de ces questions.

Merci.

● (1540)

Cmdre D. Gardam (directeur général - Plans, État-major interarmées stratégique, ministère de la Défense nationale):
Bonjour à tous. Je suis ravi d'être ici.

Tout d'abord, pour vous mettre en contexte, je travaille au sein de l'État-major interarmées stratégique. Je relève directement du chef d'état-major de la Défense. Je suis donc responsable des questions touchant l'Arctique et l'Afghanistan, ainsi que de nombreux autres dossiers.

En ce qui concerne l'Arctique, je vous parlerai des rôles et des missions des Forces canadiennes dans cette région. Plutôt que de prendre 30 minutes pour vous énumérer ce que nous y faisons, je n'en prendrai que cinq afin que nous disposions d'une plus longue période de questions.

Sans plus tarder, j'entre dans le vif du sujet. Comme mon collègue l'a déjà signalé, la défense conventionnelle constitue l'un de nos principaux rôles dans la défense de l'Arctique. Actuellement, aucune menace conventionnelle ne pèse sur cette région.

Lorsqu'on parle de l'Arctique, il y a quelques aspects qu'il est essentiel de saisir. Premièrement, par-delà les changements climatiques et l'évolution des choses dans cette région, il y a des prémisses indiscutables. L'environnement y est austère. Dans notre terminologie, il s'agit d'un théâtre des opérations que nous devons appuyer, c'est-à-dire qu'il n'y existe aucune infrastructure véritable permettant de soutenir facilement des opérations d'envergure. Nous disposons donc, à différents endroits, de bases d'opérations pour nous aider dans cette tâche.

Il fait extrêmement froid la moitié de l'année. Il fait sombre également. Il y a bien sûr de la glace. Il est vrai que les glaces diminuent au fil des ans. Si vous voulez aborder cette question, nous

pourrons le faire un peu plus tard pour voir l'impact de ce phénomène sur le passage du Nord-Ouest, entre autres.

La recherche et le sauvetage constituent l'un des rôles clés que nous jouons dans le Nord. De plus, nous serions les premiers à intervenir s'il s'y produisait une catastrophe aérienne importante. Comme mon collègue l'a signalé, l'appui accordé aux autres ministères constitue 90 p. 100 de nos responsabilités dans l'Arctique. Il est très important de bien le comprendre. Nous appuyons de nombreux ministères parce que l'environnement dans lequel ils travaillent est austère, qu'ils ont besoin de notre aide et que nous disposons souvent de moyens qu'ils n'ont pas pour s'adapter à cet environnement.

Sur le plan des ressources, nous avons la Force opérationnelle interarmées (Nord) à Yellowknife, à l'extrémité ouest, ainsi que deux postes de commandement; nous avons les Rangers canadiens, dont on a déjà parlé, et le 440^e Escadron de transport qui comprend des Twin Otter pour appuyer les opérations; nous avons quatre emplacements avancés d'opérations, qui disposent de pistes pour appuyer les opérations aériennes; sur l'île d'Ellesmere, il y a également la SFC Alert, la station des Forces canadiennes la plus au nord.

Sur le plan de l'infrastructure, si vous allez de l'ouest vers l'est dans l'Arctique, nous avons la Force opérationnelle interarmées à Yellowknife, puis les emplacements avancés d'opérations à Inuvik, Yellowknife, Rankin Inlet et Iqaluit.

En ce qui concerne les opérations, les Forces canadiennes exécutent trois opérations importantes par année. L'une se déroule en mars et en avril à Nunavut, à l'entrée ouest, sous l'égide de la Force opérationnelle interarmées (Nord), dont les représentants, si j'ai bien compris, comparaitront devant le comité. L'opération met à contribution le 440^e Escadron et les Rangers. Les capacités exceptionnelles dont ils disposent permettent aux Rangers d'appuyer la FOIN dans le cadre de cette opération visant à affirmer notre souveraineté et notre présence. En 2008, l'opération Nunavut s'est déroulée de mars à la mi-avril. Environ 100 militaires y ont participé. Trois patrouilles comprenant des Rangers canadiens et des scientifiques ont effectué, dans le nord-ouest de l'île d'Ellesmere, une mission sur les modifications du climat de l'Arctique dans le cadre de l'Année polaire internationale.

● (1545)

Nous menons également l'opération Nunakput dans le centre de l'Arctique. Se déroulant l'été de concert avec la Garde côtière canadienne et la GRC, cette opération intégrée de la FOIN consiste en des exercices portant sur la souveraineté et l'interopérabilité. Il est essentiel que le système de commandement et de contrôle des Forces canadiennes puisse travailler de concert avec les autres ministères canadiens afin de pouvoir intervenir en cas d'urgence.

Il y a également l'opération Nanook, qui se tient sur la côte est de l'île de Baffin et la région du détroit d'Hudson. L'an dernier, l'opération s'est déroulée du 9 au 16 août, l'objectif étant d'améliorer les relations entre les différents ministères, dans le cadre d'exercices menés conjointement en matière d'intervention en cas de catastrophe et d'aide humanitaire.

Ce sont là les principales activités des Forces canadiennes dans le Nord.

Je vous remercie de votre attention.

[Français]

Le président: Merci beaucoup.

Je vais maintenant donner la parole à M. Wilfert. Je crois savoir que vous allez partager votre temps avec M. Bagnell.

[Traduction]

L'hon. Bryon Wilfert (Richmond Hill, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci également à vous, messieurs les témoins, d'être parmi nous aujourd'hui.

Mes questions s'adresseront surtout à mon collègue du Yukon. Je voudrais surtout en savoir plus sur la collaboration avec les autres agences et ministères. Quelles sont les modalités de cette collaboration? Pouvez-vous nous donner des précisions? J'ai posé cette question au sous-ministre de l'Environnement à une séance d'un autre comité.

Je voudrais savoir les modalités précises de cette collaboration et qui, au bout du compte, est responsable sur le plan de l'exécution. Selon les Nations Unies, de toutes les demandes d'aide présentées en 2007, une seule n'était pas liée aux changements climatiques. Je voudrais donc savoir quels sont les préparatifs à cet égard.

Je céderai par la suite la parole à M. Bagnell.

Cmdre D. Gardam: Je vais répondre à cette question.

Sur la question de l'échange de renseignements, le tout dépend de ce que vous entendez par là. Le Groupe de travail interministériel sur la sécurité dans l'Arctique constitue le principal organe d'échange de renseignements, notamment sur les pratiques exemplaires. Par l'intermédiaire de la Force opérationnelle interarmées (Nord), les Forces canadiennes président ce groupe de travail avec Sécurité publique Canada. Nous y explorons les pratiques exemplaires et la façon de travailler dans le Nord.

Dans le Nord, il y a une lacune importante qu'on ne retrouve pas au sud du 66^e parallèle: le manque d'infrastructure. La collaboration est essentielle au déroulement des opérations dans un tel environnement. C'est le Groupe de travail interministériel sur la sécurité dans l'Arctique qui coordonne l'échange de renseignements opérationnels à cet égard.

En ce qui concerne l'aspect tactique, l'échange se fait lors des exercices, qui sont conçus de façon à ce que les différents ministères et organismes, qu'il s'agisse de la Garde côtière, de la GRC, du MDN ou du ministère des Pêches, comprennent leurs rôles respectifs. C'est très important. Il s'agit de comprendre le mandat de chacun pour que nous puissions déterminer la meilleure façon d'appuyer ces ministères et organismes. C'est ainsi que nous échangeons les renseignements.

Je dirais qu'au cours des deux ou trois dernières années certainement, toute cette collaboration entre Sécurité publique Canada et la Force opérationnelle interarmées (Nord) a permis

d'améliorer l'échange de renseignements au Groupe de travail interministériel sur la sécurité dans l'Arctique.

• (1550)

[Français]

Le président: Monsieur Bagnell.

[Traduction]

L'hon. Larry Bagnell (Yukon, Lib.): Merci.

Ma question s'adresse à l'un ou l'autre d'entre vous.

J'apprécie beaucoup les militaires. Je m'efforce d'en apprendre davantage sur le Nord, sans trop de succès.

Un document ou des recommandations ont-ils été présentés au Cabinet du premier ministre et au gouvernement sur les problèmes que causera le réchauffement climatique? Je ne parle pas des répercussions sur le Nord, mais bien de la crise internationale qu'engendrerait le réchauffement climatique sur le plan de la sécurité. Le ministère de la Défense nationale a-t-il rédigé un tel document? A-t-il donné des renseignements ou formulé des propositions au gouvernement à ce chapitre, de concert avec le ministère des Affaires étrangères?

M. Philippe Hébert: Au MDN, nous axons nos efforts sur l'Arctique, sur les répercussions des changements climatiques sur nos opérations et nos activités dans cette région. Jusqu'à présent, nous avons peu examiné leurs effets sur le reste du monde. Je ne voudrais pas parler pour le compte du ministère des Affaires étrangères, mais je crois qu'il a déjà commencé à se pencher sur la question. J'ignore si des propositions ont été formulées au CPM ou au BCP. Je ne peux répondre à cette question.

L'hon. Larry Bagnell: Vous pourriez peut-être alors lire ce livre, si vous ne l'avez pas déjà fait. Il s'intitule *Les guerres du climat*. Selon l'auteure, le ministère britannique de la Défense, le Pentagone et la NASA ont produit des documents exhaustifs sur les graves problèmes que les changements climatiques engendraient au chapitre de la sécurité mondiale. Je n'aimerais pas que nos ministères restent les bras croisés et n'épaulent pas les autres grands pays.

M. Philippe Hébert: Je me permettrai d'ajouter, monsieur, que j'ai en fait rencontré des représentants du Foreign and Commonwealth Office de la Grande-Bretagne, il y a tout juste une semaine. Ces représentants visitaient certains pays alliés pour les mettre au courant de leurs efforts. Nous avons promis d'échanger des renseignements. Nous pourrions donc consulter une partie de ce qu'ils ont fait. Au fur et à mesure de nos travaux, nous échangerons des renseignements avec ces représentants britanniques et leurs homologues américains.

L'hon. Larry Bagnell: Je voudrais aborder la question des patrouilleurs océaniques dans l'Arctique de la Défense nationale. Je sais que vous connaissez en gros l'usage que vous ferez du nouvel équipement que vous commandez, les endroits où vous vous en servirez et les mois où il sera en service. Qu'en est-il de ces patrouilleurs océaniques? Je sais qu'ils se trouvent dans le Nord certains mois et plus au Sud certains autres mois. Je sais qu'ils répondent alors à des besoins différents, mais quel est le plan général les concernant?

Cmdre D. Gardam: Le plan général est le suivant: le port d'attache des patrouilleurs océaniques de l'Arctique se trouve dans l'Est, parce qu'il faut moins de temps et que la distance à parcourir est moins grande à partir de là. Il y a 5 000 milles marins entre Victoria et le Nord, distance qui se réduit de moitié à partir de Halifax. C'est donc une question de temps et de distance. C'est pourquoi leur port d'attache se trouve sur la côte est.

Lorsque l'état des glaces permet la navigation, ces patrouilleurs océaniques vont dans l'Arctique et y assurent une présence canadienne; lorsque la navigation n'est pas possible en raison de l'état des glaces, ils sont affectés aux régions plus au sud où il n'y a pas de barrière de glace.

L'hon. Larry Bagnell: Pourrait-on parler de trois mois par année?

Cmdre D. Gardam: Ça dépend, car dans l'Arctique, la situation évolue. Nous commençons à percevoir ce qui se passe. Actuellement, il est question du passage du Nord-Ouest, mais très franchement, cela touchera toute la zone polaire. Il faut tenir compte de cette situation. La région au nord de l'île d'Ellesmere s'ouvrira à la navigation au fur et à mesure de la fonte des glaces. Par conséquent, la navigation remontera de plus en plus vers le Nord.

Je dirais donc que l'utilisation que nous ferons de ces navires sera fonction de l'évolution de la situation. Chaque année, nous prendrons une décision en fonction notamment de l'état des glaces. Naturellement, la sécurité maritime demeurera notre priorité absolue.

• (1555)

Le président: Votre temps de parole est écoulé, monsieur Bagnell.

Monsieur Bachand.

[Français]

M. Claude Bachand (Saint-Jean, BQ): Merci, monsieur le président.

Je remercie nos invités de leur présentation.

Il y a beaucoup de façons d'exercer sa souveraineté sur un territoire. Les Russes ont employé une façon un peu bizarre, en laissant tomber un drapeau russe au fond de l'Arctique dans une capsule de titane. Je ne suis pas sûr que ce soit là la façon d'assurer que ce territoire est le leur.

Monsieur Hébert, cette question s'adresserait peut-être davantage à vous: quelle est la stratégie du Canada quant à sa volonté de revendiquer sa pleine souveraineté? Par exemple, ce qu'on lit sur le prolongement du plateau continental, est-ce ainsi que le Canada veut démontrer que le Nord lui appartient? Par exemple, entreprend-on des expéditions scientifiques pour justifier le prolongement du plateau continental?

Il me semble qu'on aura de ce côté un solide argument. Cela soulève aussi tout l'aspect de la cartographie des fonds marins. Le ministère de la Défense nationale participe-t-il à cela? Y a-t-il des expéditions scientifiques pour cartographier les fonds marins? Est-ce cela, la stratégie? Il y a d'autres stratégies. Il ne s'agit pas seulement de laisser tomber un drapeau au fond de l'océan; il y a aussi des patrouilles militaires maritimes. Personnellement, j'ai toujours pensé qu'on ne pourrait pas gagner sur le plan militaire contre l'armée américaine, la marine américaine ou la marine russe. Il me semble qu'on a besoin d'arguments scientifiques et logiques.

Pourriez-vous nous expliquer: le prolongement du plateau continental ainsi que la cartographie des fonds marins font-ils partie

de la stratégie pour revendiquer la pleine souveraineté du Canada dans l'Arctique, au moment où l'on se parle?

M. Philippe Hébert: Merci beaucoup, monsieur Bachand.

Beaucoup des points que vous avez soulevés concernent vraiment les représentants du ministère des Affaires étrangères. En effet, c'est vraiment eux qui ont la responsabilité de répondre à ces questions portant sur le droit international.

Néanmoins, en règle générale, c'est sûr et certain que la stratégie du Canada est de continuer à oeuvrer au sein de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, et que la cartographie des fonds marins et le plateau continental font aussi partie de la stratégie visant à délimiter exactement notre territoire. Beaucoup d'efforts sont faits à ce niveau.

Les Forces canadiennes prêtent main-forte à Environnement Canada, et ainsi de suite. Elles participent à un certain nombre d'opérations scientifiques, que ce soit en fournissant des avions, et ainsi de suite. On a déjà apporté notre soutien à ces missions, et c'est vraiment très important.

Il n'est pas fait souvent mention, dans les médias, de possibles conflits dans le Nord ou de quoi que ce soit d'autre. Personne aux ministères de la Défense nationale et des Affaires étrangères n'entrevoit une guerre, ou quoi que ce soit, avec les Russes ou les Américains.

En effet, il faut se rappeler que la souveraineté du Canada en ce qui concerne nos îles et nos terres arctiques n'est pas contestée, mis à part la petite île Hans. Avec le Danemark, on a certaines disputes concernant des frontières maritimes, mais elles sont bien gérées sur le plan diplomatique. Il y a vraiment un robuste cadre juridique international, en ce qui concerne l'Arctique, qui est basé sur la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

Grâce à ces instruments, on peut gérer toutes les relations internationales qui concernent le Nord. Ce n'est certainement pas une question de défense conventionnelle; c'est vraiment davantage une question de diplomatie.

M. Claude Bachand: Il y a quand même une pomme de discorde avec les Américains. On considère que le passage du Nord-Ouest, c'est dans les eaux territoriales canadiennes, alors que pour les Américains, c'est en eaux internationales.

M. Philippe Hébert: Il y a à faire une distinction.

Une fois de plus, je crois que vous recevrez sans doute des représentants du ministère des Affaires étrangères.

Nous, au Canada, considérons que ce sont des eaux internes. Les États-Unis ne contestent pas le fait que ce sont des eaux territoriales canadiennes, mais disent qu'il y a un détroit international qui passe dans ces eaux. C'est là que se situe le différend entre les deux pays. Les deux pays *agreed to disagree*, comme on dit en anglais.

M. Claude Bachand: Oui.

M. Philippe Hébert: On a même un traité avec les États-Unis, qui a été signé en 1988. Il concerne le passage des brise-glaces. En vertu de ce traité, les États-Unis nous demandent la permission, sans préjudice à leur position, chaque fois qu'un brise-glace américain veut passer dans nos eaux.

M. Claude Bachand: Par contre, un brise-glace, le *Polar Class Icebreaker*, est déjà passé dans nos eaux, et c'est après coup qu'il nous a demandé la permission. C'était le cas.

M. Philippe Hébert: Dans les années 1960...

M. Claude Bachand: En 1970, 1975, 1980.

M. Philippe Hébert: C'était avant la mise en oeuvre du traité. Cependant, je sais que depuis que sa mise en oeuvre, ils nous ont toujours demandé la permission.

M. Claude Bachand: Pouvez-vous nous faire parvenir ce traité?

•(1600)

M. Philippe Hébert: Il faudrait que je voie. Une fois de plus, cette question s'adresse vraiment aux représentants du ministère des Affaires étrangères. Ce sont eux qui s'occupent de cela.

M. Claude Bachand: D'accord.

En ce qui concerne l'occupation du territoire — on sait que c'est très important —, en vertu de la stratégie, vous avez répertorié la population de chacun des villages inuits pour vous assurer que les Inuits sont là depuis des « temps immémoriaux ». Ce sont des termes employés par le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien lorsqu'on parle des Inuits: des temps immémoriaux. Les gens ont toujours été là, ils sont considérés comme des Canadiens. Par conséquent, le territoire leur appartient vraiment. J'imagine que cela relève aussi du ministère des Affaires étrangères?

M. Philippe Hébert: Je ne sais pas si cela relève du ministère des Affaires étrangères ou de celui des Affaires indiennes. Cependant, je sais que ça ne concerne certainement pas le ministère de la Défense nationale.

M. Claude Bachand: D'accord.

J'ai maintenant peut-être une question qui concerne la Défense nationale. La Force opérationnelle interarmées du nord, qui comprend la marine, l'aviation et les forces terrestres, est-elle une division de l'organisation Commandement Canada ou est-ce distinct?

Cmdre D. Gardam: Cela fait partie de l'organisation Commandement Canada.

M. Claude Bachand: Cela fait partie de l'organisation Commandement Canada?

Cmdre D. Gardam: Oui.

M. Claude Bachand: Qui est le responsable de la Force opérationnelle interarmées du nord? Est-ce vous? Non?

Cmdre D. Gardam: Non, c'est le brigadier-général Millar.

[Traduction]

Le comité a déjà demandé à l'amiral McFadden et à ce brigadier-général de présenter un rapport au cours des prochaines semaines.

[Français]

M. Claude Bachand: Je voudrais m'excuser...

Le président: Il vous reste 30 secondes.

M. Claude Bachand: Je voudrais m'excuser, au départ, parce qu'on commence notre étude. On essaie de voir comment cela se place. Éventuellement, j'aimerais que vous me répondiez, commodore, en ce qui concerne l'emploi des véhicules aériens sans pilote, les UAV, et des satellites lors de missions de reconnaissance.

Dans le futur, utilisera-t-on davantage les UAV et les satellites, plutôt que les bateaux? Ces technologies seront-elles importantes pour les missions de reconnaissance dans l'Arctique?

Le président: En 15 secondes, s'il vous plaît.

[Traduction]

Cmdre D. Gardam: Nous avons déjà le satellite Radarsat-2 qui a déjà été lancé et qui nous donne une certaine présence dans le Nord. Le projet polar Epsilon sera mis en oeuvre en 2013 ou en 2015. Entre autres, il offrira une meilleure image et donnera accès au

Système d'identification automatique, le SIA, pour la surveillance des navires de 3 000 tonnes ou plus. La capacité de surveillance maritime n'est pas l'affaire d'un seul système mais bien d'un ensemble de systèmes.

N'hésitez pas à me le demander si vous voulez plus de précisions.

Le président: Merci.

Madame Black.

Mme Dawn Black (New Westminster—Coquitlam, NPD): Merci, monsieur le président.

Merci de votre présence aujourd'hui. Comme mon collègue l'a dit, nous venons d'entreprendre l'étude de cette question qui, je pense, nous tient tous à coeur. Nous sommes donc ravis de vous entendre aujourd'hui.

Nous sommes tous conscients et inquiets de la fragilité de l'écosystème dans l'Arctique. L'un des plus graves problèmes auquel sont confrontés mes amis du Nord, c'est la fonte des routes de glace, ce qui complique le transport des marchandises. Ces amis m'ont fait part également d'autres préoccupations liées à la faune — les ours polaires notamment qui sont affectés par les changements climatiques dans l'Arctique. Cette fonte des routes de glace nuit-elle à vos activités dans cette région?

Je veux également aborder la question de la surveillance que vous venez d'évoquer. Je pense que tous s'inquiètent de ce qui adviendra au fur et à mesure de la fonte de la calotte glaciaire. J'ai également mes préoccupations. Je viens de Vancouver où fait rage actuellement une effroyable guerre des gangs. Plusieurs personnes ont été tuées, la plupart à cause du trafic de la drogue. Je m'interroge donc sur l'accroissement des voies navigables, qui permettra aux trafiquants d'importer plus facilement drogue et armes à feu.

Je suis également préoccupé par les répercussions sur le trafic de personnes, une activité importante à laquelle s'adonnent les criminels organisés et qui nous concerne tous.

Pourriez-vous nous donner quelques précisions à cet égard? J'aurai quelques autres questions à poser par la suite.

Cmdre D. Gardam: Je répondrai en premier.

En ce qui concerne les routes de glace et l'infrastructure, la plupart des endroits où nous nous trouvons sont dans un environnement si austère — par exemple, Alert — que les marchandises y sont transportées par air. Là où nous disposons d'installations portuaires de logistique, le transport se fait souvent également par air.

Ce qui manque dans le Nord, c'est l'infrastructure pour le transport des marchandises — chemins de fer, etc. À votre question sur le trafic de drogue et de personnes, je répondrai que l'accès est indubitablement plus facile. Il s'agit d'un vaste territoire. Le problème, c'est que, lorsqu'on y arrive, on se demande où aller. C'est le véritable problème. L'environnement y est si austère... Je voudrais savoir combien d'entre vous sont-ils déjà allés dans le Nord. Vous savez donc ce dont je parle lorsque je dis que c'est un environnement austère. Pendant la majeure partie de l'année, les seules couleurs qu'on voit sont le gris et le blanc.

Y acheminer les marchandises et les transporter d'un point à l'autre relève de l'exploit d'une logistique. Il faut les y acheminer par air, entre autres. Comment s'y prend-on alors pour surveiller et contrôler la circulation aérienne? Nous le faisons par le NORAD, qui nous indique les appareils dans notre espace aérien grâce à notre réseau de détection lointaine. Nous pouvons donc détecter les appareils.

Quelqu'un pourrait-il donc passer par le Nord? Oui, mais ce serait très difficile. Il existe donc des solutions plus faciles.

•(1605)

Mme Dawn Black: La possibilité que le passage du Nord-Ouest devienne navigable ne favoriserait-elle pas l'accroissement du trafic de drogue et de personnes?

Cmdre D. Gardam: J'ai apporté une carte. J'ignore si vous l'avez regardée. Le meilleur endroit serait la baie d'Hudson, à l'est, parce qu'il y a un port sans couvert glaciaire pendant au moins trois mois par année. Cela étant dit, l'infrastructure existe également à la baie d'Hudson pour permettre la surveillance.

Je conclurais donc que le Nord pourrait être plus facile d'accès et que le trafic illégal y serait possible, mais je pense qu'il serait plus facile au sud du 66^e parallèle.

M. Philippe Hébert: Et ce n'est pas tout. Vous avez évoqué l'accès accru au passage du Nord-Ouest. Vous entendrez plusieurs autres témoins. Je vous conseillerais de convoquer les représentants du Service canadien des glaces, qui pourront vraiment vous donner une meilleure idée de l'évolution prévue de la fonte des glaces. Ils vous diront également que le passage du Nord-Ouest ne sera pas nécessairement navigable incessamment. Les eaux du pôle Nord et de la route du Nord-Est le seront probablement avant.

L'Arctique canadien sera probablement davantage une destination qu'une plaque tournante. On s'y rendra pour extraire les ressources naturelles. La circulation empruntera davantage un axe nord-sud qu'un axe est-ouest, si vous me suivez bien, parce que beaucoup de glace s'accumulera à l'entrée ouest du passage du Nord-Ouest, en raison des courants.

Mme Dawn Black: Même les changements climatiques, avez-vous indiqué, ne modifieront pas vraiment le rôle des Forces canadiennes. Pourriez-vous préciser votre pensée? Il me semble que les changements climatiques, même lents, la navigabilité accrue qu'ils entraîneront et la dévastation de l'environnement dont les gens se soucient, il me semble donc que ces facteurs modifieront dans une certaine mesure ce rôle.

Cmdre D. Gardam: Je reviens à ce que j'ai dit à propos de nos principales missions.

J'ai parlé de « défense conventionnelle » en précisant qu'il n'y aurait pas de modifications à long terme à ce chapitre.

Les activités de recherche et de sauvetage augmentent dans le Nord sans que ne change la nature de notre rôle, mais nos opérations s'accroîtront parce qu'il y aura plus de risques en raison de la facilité de l'accès à la région. Ces risques seront toujours présents. Je dirais donc qu'il y aura peut-être davantage d'activités de recherche et de sauvetage à cause des risques accrus, et qu'il est susceptible d'y avoir davantage de catastrophes aériennes importantes, étant donné qu'il y aura de plus en plus de vols au-dessus du pôle Nord.

En ce qui concerne l'aide que nous apportons dans la lutte contre les infractions, notre rôle ne changera pas, mais l'ampleur du soutien que nous apportons pourrait augmenter.

En matière d'aide humanitaire et d'assistance aux autres ministères, nos rôles sont fondamentaux. Je ne crois pas qu'ils changeront .

•(1610)

Le président: Merci infiniment.

Monsieur Boughen.

M. Ray Boughen (Palliser, PCC): Merci, monsieur le président.

Je me demande si la Marine a des projections relativement aux répercussions de l'accroissement de la navigation maritime sur l'environnement lorsque le passage du Nord-Ouest sera plus accessible plus longtemps qu'une petite partie de l'année. On nous dit que la glace fond, que la barrière de glace faisant obstacle à la navigation maritime diminue. Comment la Marine envisage-t-elle cet accroissement de la circulation découlant des changements climatiques? Comment ce phénomène influera-t-il sur l'environnement dans le Nord?

Cmdre D. Gardam: J'ai en fait des statistiques sur les dernières années. Elles montrent une lente augmentation de la circulation dans le Nord. Presque toute la circulation, mon collègue a-t-il souligné, est imputable au tourisme. Le Nord est une destination touristique. Selon nous, la circulation continuera de croître parallèlement à la fonte de la glace, mais pas nécessairement dans le passage du Nord-Ouest.

J'aimerais préciser certains points sur le passage du Nord-Ouest, sur ses mythes et ses réalités. Pour le marin, y naviguer, c'est comme rouler sur une route de campagne pleine de nids de poule. Il n'y a pas de meilleure façon de le dire. La route maritime du Nord est semblable à une grande autoroute.

Si vous n'êtes pas marin, vous ne regardez que l'horizon, sans vous arrêter à ce qu'il y a sous l'eau. Les marins regardent ce qu'il y a sous l'eau, où se trouvent les obstacles qui les arrêtent. Et il y a un couvert de glace soudée à l'entrée ouest du passage du Nord-Ouest; des icebergs de la taille d'une maison y flottent.

Dans le Nord, le problème, ce sont les conditions climatiques. Les vents violents et la visibilité réduite nous empêchent alors de voir les icebergs qu'on détecte normalement par mer calme. Ces icebergs sont très durs et peuvent faire sombrer un navire. C'est la réalité dans le passage du Nord-Ouest, et la situation ne changera pas d'ici au moins 20 à 30 ans.

Il faut adopter une stratégie pragmatique et graduelle pour s'attaquer au problème. Le navire de patrouille extracôtier de l'Arctique, le NPEA, et le perfectionnement de la connaissance du domaine maritime constituent un élément essentiel de cette stratégie. Il faut savoir qui se trouve sur notre territoire et pourquoi il s'y trouve. Il y a un autre aspect très intéressant: dans le Nord du Canada, il y a une exigence réglementaire selon laquelle tout navire qui veut pénétrer dans nos eaux territoriales doit donner un préavis de 96 heures. C'est obligatoire.

Il y a également des lois et des conventions très efficaces, notamment la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* et la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Tous les pays y ont adhéré.

Nous disposons donc de moyens très utiles à ce chapitre. Il reste maintenant à déterminer les mesures que nous prendrons pour nous préparer à l'accroissement graduelle de la navigation dans le Nord et à la mer libre d'ici 40 ou 50 ans. C'est ce qui va se produire; il faut simplement nous y préparer.

Il faudra des investissements supplémentaires. Le NPEA constitue un très bon point de départ. Le navire aura une durée de vie de 30 ans. Passé ce délai, il devra être remplacé en fonction des besoins à combler.

M. Ray Boughen: Merci.

Le président: Monsieur Wilfert, vous disposez de cinq minutes.

L'hon. Bryon Wilfert: Merci, monsieur le président.

Les Britanniques, les Américains et les Danois se sont beaucoup attaqués aux changements climatiques et aux problèmes stratégiques dans le Nord. Par votre intermédiaire, monsieur le président, j'aimerais demander aux témoins des précisions sur les relations qu'ils ont entretenues jusqu'à présent avec nos partenaires de l'OTAN au sujet du Nord, plus particulièrement au sujet des conséquences des glaces flottantes et des banquises qui se détachent.

Je passe ensuite à la question du tourisme. De nombreux navires d'excursion se rendent dans le Nord. Beaucoup de touristes ne savent pas comment s'y comporter nous ne sommes pas en Méditerranée. Quel est l'effet de ce phénomène sur nos activités de recherche et sauvetage?

•(1615)

M. Philippe Hébert: Lorsque le général Millar comparaitra, je suis certain qu'il pourra vous parler des relations que nous entretenons avec les Danois sur le plan opérationnel. Nous partageons avec eux les leçons apprises des opérations menées, entre autres. Nous consultons également la Force opérationnelle interarmées des États-Unis en Alaska. Sur le plan opérationnel, les échanges portent donc sur les leçons apprises et les pratiques exemplaires. C'est ce qui se fait déjà à l'heure actuelle.

Il y a également des conférences, notamment celle qui s'est tenue à Reykjavik à la fin de janvier et dont vous êtes peut-être au courant. Notre chef d'état-major de la Défense y a assisté, tout comme mon supérieur et les représentants du ministère des Affaires étrangères. Ils y ont abordé ces questions avec leurs homologues des pays de l'OTAN. Il y a donc des discussions en cours.

J'ajouterai que de nombreux pays de l'OTAN sont parvenus à la même conclusion que nous: comme il n'y a pas de menace militaire conventionnelle dans le Nord, l'OTAN n'a aucun rôle militaire précis à jouer là. Cela ne signifie pas qu'il faut s'en désintéresser. Nous devons envisager les aspects sur lesquels nous pouvons collaborer davantage avec d'autres pays.

Cmdre D. Gardam: Je ne peux vraiment pas vous donner des précisions sur les questions qui ont été abordées sur les changements climatiques, car je n'ai pas participé à cet examen, qui a peut-être eu lieu, mais je l'ignore. Cependant, sur le plan stratégique, c'est de militaires à militaires qu'on a examiné les modalités de la collaboration dans le Nord.

Le Nord est un vaste territoire essentiellement inexploité. Nous avons donc l'occasion de collaborer avec les pays de l'Arctique pour trouver des solutions aux problèmes dans le Nord. Je pense que cette collaboration se poursuivra au fil des ans. Nous avons là l'occasion de faire les choses correctement.

L'hon. Bryon Wilfert: Vous parlez de faire correctement les choses. Vous avez dit que vous relevez directement du chef des

forces armées ou du chef d'état-major, qui doit, je présume, avoir à coeur cette question, d'après ce que j'ai lu jusqu'à présent.

Cmdre D. Gardam: J'ai rédigé un rapport sur l'Arctique, que j'ai présenté à nos commandants il y a deux semaines. Le chef d'état-major s'intéresse énormément à l'Arctique et à la collaboration avec les autres ministères pour que nous puissions résoudre les problèmes qui se posent. La réponse est donc oui.

L'hon. Bryon Wilfert: J'ignore si je peux vous poser cette question, mais dans la stratégie pangouvernementale, n'y a-t-il pas des mesures que nous pourrions prendre actuellement pour faciliter l'échange de renseignements et améliorer notre capacité de réagir plus efficacement? Avez-vous envisagé des solutions que nous pourrions recommander?

M. Philippe Hébert: Je ne peux répondre à la place des commandants opérationnels du Commandement Canada, mais je suis convaincu qu'ils pourraient vous formuler des propositions.

Au niveau stratégique à Ottawa par exemple, plusieurs comités interministériels se réunissent hebdomadairement mensuellement pour examiner les questions liées à l'Arctique. Participent à ces réunions des sous-ministres adjoints et des sous-ministres. On y échange des renseignements. Je m'occupe des dossiers de l'Arctique depuis sept ou huit ans. Beaucoup de progrès ont été accomplis. Actuellement, les choses fonctionnent plutôt bien sur le plan stratégique.

[Français]

Le président: Merci bien, monsieur Hébert.

La parole est maintenant à M. Payne.

[Traduction]

M. LaVar Payne (Medicine Hat, PCC): Merci, monsieur le président.

Je suis ravi d'accueillir nos témoins aujourd'hui. Je vous suis reconnaissant de nous avoir fait part de vos connaissances et de nous avoir éclairés sur les questions se rapportant à l'Arctique.

Ce dossier est de plus en plus important, comme nous avons pu le constater ces derniers mois et ces dernières années. Notre gouvernement a proposé de construire un port en eau profonde à Nanisivik pour notre flotte arctique. À quelle étape en est rendue la construction de ce port?

•(1620)

Cmdre D. Gardam: Je dois consulter mes notes, parce que je ne veux pas me tromper, sinon on me citera. Je veux donc vous donner les données exactes.

Le processus de demande de propositions suit son cours pour le port en eau profonde à Nanisivik. La mise en oeuvre devrait se faire en 2010 ou 2011. Le port entrera en service effectivement vers 2015.

Le port sera essentiellement un dépôt de carburant. Il comprendra une jetée et des réservoirs. Ultérieurement, il sera agrandi. Actuellement, nous construisons l'infrastructure adaptée à l'environnement austère dont j'ai parlé tout à l'heure. Vers 2015, il devrait entrer en service. Il fonctionnera pendant les mois où l'eau est libre. Un commandant de station n'y sera pas affecté à longueur d'année — et j'espère ne pas être l'heureux élu —, mais le port sera en service lorsque les eaux seront navigables.

M. LaVar Payne: Quel genre de navires pourraient s'y rendre?

Cmdre D. Gardam: À ce port, appartenant au gouvernement, pourront y accoster les navires de la Garde côtière canadienne, du ministère des Pêches et du MDN. Son usage n'est pas réservé au MDN, mais bien à tous les ministères. J'ignore si d'autres bâtiments y auront accès, mais les navires des ministères canadiens pourront s'y rendre.

M. LaVar Payne: Avez-vous une idée de la période d'ouverture du port?

Cmdre D. Gardam: Il sera probablement ouvert trois à quatre mois par année, c'est-à-dire durant la période d'eau libre. Les autres mois, la glace en bloquera l'accès.

M. Philippe Hébert: Il sera essentiellement ouvert pendant la saison navigable, et il nous faudra donc fournir le soutien aux navires dans l'Arctique.

M. LaVar Payne: Si un navire étranger était aux prises avec une urgence, pourrait-il accoster au port?

Cmdre D. Gardam: Je ne vois pas pourquoi il ne le pourrait pas.

Il faut bien comprendre que ce port comprend seulement une jetée munie de quatre ou cinq bornes d'amarrage et un dépôt de carburant. C'est tout. Mais je ne vois pas pourquoi nous en refuserions l'accès à un navire qui en a besoin. Un tel refus ne saurait se justifier.

M. LaVar Payne: Merci.

[Français]

Le président: Je donne maintenant la parole à M. Paillé.

M. Pascal-Pierre Paillé (Louis-Hébert, BQ): Merci, monsieur le président.

Merci de votre visite. Vous indiquez ici qu'il y a un accroissement de la navigation et que de nouvelles voies de navigation dans l'Arctique sont actuellement à l'étude. J'aimerais savoir à quelle date vous prévoyez dévoiler les résultats de ces études.

M. Philippe Hébert: Ce que je voulais dire par là, c'est que les pays sont en train de déterminer où la glace fondra en premier et quelles seraient les meilleures voies pour passer à travers l'océan Arctique. Il y a la voie qui passerait par-dessus le pôle Nord, qui est la voie transpolaire. Si un jour, peut-être dans 10, 20, 30 ou 40 ans, il n'y a plus de glace l'été, ce serait un lien très direct entre l'Europe et l'Asie. Il y a aussi la route du Nord-Est qui passe juste au nord de la Russie. Cette route est ouverte aussi durant la saison navigable. Il y a également le passage du Nord-Ouest. Il est donc question de toutes ces routes. Cependant, comme on le disait tout à l'heure, j'ai l'impression que, parmi ces trois passages, c'est le dernier qui sera ouvert, simplement en raison des conditions de glace propres au Canada. Je parlais donc de ces voies.

M. Pascal-Pierre Paillé: Des informations plus précises à ce sujet devraient donc venir au fur et à mesure.

M. Philippe Hébert: Les prédictions quant à la fonte des glaces ne sont pas toujours précises d'une année à l'autre. Un des aspects les

plus difficiles dans l'Arctique est certainement de prévoir les conditions météorologiques des prochaines années.

M. Pascal-Pierre Paillé: D'accord.

J'aimerais aborder un autre point. On constate que plusieurs pays sont impliqués. Peut-être des pays gardent-ils certaines informations que vous ne pourrez pas me donner. Quoi qu'il en soit, j'aimerais savoir si le Canada manifeste une volonté de protéger sa souveraineté et quelles sont ses interventions, comparativement aux autres pays. Selon vous, le Canada se situe-t-il dans la moyenne ou fait-il plus ou moins d'efforts que les autres pays?

• (1625)

M. Philippe Hébert: Tous les pays qui ont un territoire dans le Nord font des efforts pour protéger leur souveraineté. Tous les pays le font partout sur leur territoire. Nous le faisons aussi sur la côte est et sur la côte ouest; ce n'est pas nécessairement différent. On constate un regain d'intérêt pour l'Arctique en raison des changements climatiques, que ce soit au Danemark, en Russie, aux États-Unis ou au Canada. Je pense qu'on se situe dans la moyenne. On ne tire certainement pas de l'arrière. On fait des efforts similaires à ceux d'autres pays à cet égard.

Il est certain que nous ne construirons jamais cinq ou six brise-glaces nucléaires comme les Russes, mais nous faisons des efforts à la hauteur de nos moyens. Nous sommes vraiment dans la lancée comme tout le monde.

M. Pascal-Pierre Paillé: J'aimerais aborder un dernier point. S'il me reste du temps par la suite, je céderai la parole à un collègue.

Le président: Il vous reste deux minutes.

M. Pascal-Pierre Paillé: Parfait.

Vous disiez tout à l'heure que le port en eau profonde serait peut-être prêt en 2015. On constate aussi d'autres besoins auxquels des coûts sont reliés, naturellement. Prévoyez-vous que ce que vous indiquez ici sera suffisant à court terme? Prévoyez-vous d'autres besoins en fonction de l'évolution du dossier?

M. Philippe Hébert: Comme le commodore Gardam le disait un peu plus tôt, au fur et à mesure qu'on verra les choses évoluer dans le Nord, il faudra réévaluer les besoins. Pour l'instant, c'est ce qu'on prévoit. Les initiatives et projets actuels correspondent aux besoins prévus pour les 10, 15 ou 20 prochaines années. Il est certain que les conditions peuvent changer du tout au tout. C'est difficile à prévoir. C'est donc notre *best guess*, comme on dit en anglais, quant à ce qui peut se passer. Nous avons fait notre analyse sur cette base. Si dans 20 ans les besoins sont plus grands, ce sera au gouvernement de décider s'il veut investir dans plus de ressources.

M. Pascal-Pierre Paillé: Actuellement, considérez-vous avoir les ressources nécessaires pour atteindre les objectifs que vous vous êtes fixés?

M. Philippe Hébert: Oui, je crois.

[Traduction]

Cmdre D. Gardam: Comme je l'ai déjà indiqué, il ne fait aucun doute que nous devons adopter une stratégie pragmatique pour assurer la sécurité dans l'Arctique ainsi que dans notre collaboration avec les autres ministères. Ce qu'il ne faut pas faire, c'est dire que nous avons fait notre part et nous reposer sur nos lauriers. Nous devons continuer à surveiller l'évolution de la situation dans l'Arctique et chercher les solutions que notre pays doit adopter.

C'est ce que nous léguerons à nos petits-enfants et à nos arrière-petits-enfants. Il faut faire correctement les choses. Notre solution est, à mon avis, pragmatique et responsable. Elle sera valable pour les 20 prochaines années environ. Il faudra suivre l'évolution de la situation en fonction de la fonte des glaces. Je ne ferai plus partie de la Marine dans 20 ans, mais je m'attends à ce que mes remplaçants diront que nous devons prendre des mesures encore plus au Nord, à Ellesmere.

Le président: Merci, monsieur Gardam.

[Français]

Monsieur Blaney, vous avez la parole.

M. Steven Blaney (Lévis—Bellechasse, PCC): Merci, monsieur le président.

J'en profite pour vous souhaiter la bienvenue, car je n'ai pas siégé à la première réunion. Je voudrais dire que lorsque mon collègue du Bloc québécois a parlé de souveraineté canadienne, c'était de la musique à mes oreilles. Je tiens à le rassurer: je n'ai pas l'intention d'en parler à la période de questions.

Je voudrais souhaiter la bienvenue à nos collègues qui commencent notre étude sur l'Arctique canadien. Il est vrai que cette région représente 40 p. 100 du territoire canadien et compte 100 000 habitants, ce qui n'est pas énorme. Je vous remercie pour les diapositives et les notes explicatives que vous nous avez remises.

Monsieur Gardam, on parle de 90 personnes au quartier général situé à Yellowknife et d'un escadron de 45 personnes, puis de 75 personnes à Alert. Il y a donc de 200 à 300 militaires en permanence dans le Grand Nord. Est-ce exact?

[Traduction]

Cmdre D. Gardam: C'est là notre effectif permanent. Il y a une rotation tous les deux ou trois ans. Les gens sont affectés à l'un de ces endroits. Le brigadier-général Millar vous en parlera lorsqu'il comparaitra. C'est le commandant de la Force opérationnelle interarmées (Nord), et il vit à Yellowknife à l'heure actuelle.

[Français]

M. Steven Blaney: Avez-vous l'intention d'augmenter le nombre de militaires de l'armée régulière de façon permanente, que ce soit une compagnie de réservistes ou pour le centre de formation? Prévoyez-vous que ce nombre augmentera au cours des prochaines années?

• (1630)

M. Philippe Hébert: Je ne crois pas que l'armée va déployer beaucoup de gens en permanence dans le Grand Nord. On veut améliorer notre capacité d'opération dans le Grand Nord si le besoin se fait sentir, mais on n'a pas besoin de déployer 500 ou 600 soldats de façon permanente. Un petit groupe sera sur place probablement pendant quelques mois pour travailler au centre de formation.

M. Steven Blaney: De toute façon, il y a 1 500 Rangers dans le secteur.

M. Philippe Hébert: Exactement.

M. Steven Blaney: Monsieur Hébert, quelque chose m'a étonné dans votre présentation. Vous avez parlé de la collaboration avec les ministères, mais vous n'avez pas fait référence à la Garde côtière.

Pourriez-vous m'éclairer sur le rôle des Forces canadiennes et de la Garde côtière, et sur leur importance relative? Comment voyez-vous ce rôle évoluer dans le temps?

[Traduction]

Cmdre D. Gardam: Je répondrai à la question.

Essentiellement, la Garde côtière canadienne fournit un soutien à la navigation. Elle s'occupe des phares, des bouées, des aides maritimes et des voies navigables. Dans le Nord, elle aide à cartographier les passages. Nous collaborons avec elle en matière de recherche et de sauvetage dans le Nord. En cas d'incident, nous intervenons conjointement.

M. Steven Blaney: SAR?

Cmdre D. Gardam: La recherche et le sauvetage. C'est sur ce plan que nous coopérons, et nous continuerons de coopérer dans ce genre de secteurs.

Dans le passé, la marine a mené certaines opérations avec la Garde côtière. L'ouragan Katrina en est un bon exemple. En 2006, quand nous avons envoyé des navires le long de la côte Est pour travailler avec les Américains, nous avons eu recours à des navires de la Garde côtière. La Garde côtière s'occupait du mouillage de bouées et de ce genre de travaux, pendant que nous offrons de l'aide humanitaire.

[Français]

M. Steven Blaney: Me reste-t-il un peu de temps, monsieur le président?

Le président: Il vous reste 50 secondes.

M. Steven Blaney: On pourrait parler des navires. Vous allez faire l'acquisition d'un navire de patrouille, et la Garde côtière aura des brise-glaces. Quel est le rôle de ces navires?

[Traduction]

Cmdre D. Gardam: La Garde côtière possédera un brise-glace lourd capable de se frayer un passage dans les glaces. Le navire de patrouille extracôtier de l'Arctique sera de catégorie 5, capable de manoeuvrer dans des glaces d'environ un mètre — c'est très différent. L'un est un brise-glace lourd pour ouvrir des voies de navigation et l'autre sert à naviguer dans les glaces et près des glaces. C'est la différence entre les deux.

[Français]

M. Philippe Hébert: M. Gardam a parlé de l'Opération NANOOK. La plupart du temps, la Garde côtière participe aux exercices menés par notre marine. Beaucoup de travail se fait sur le plan de l'interopérabilité.

Le président: Merci bien.

Je cède maintenant la parole à M. Wilfert.

[Traduction]

Je sais que vous allez partager votre temps avec M. Bagnell.

L'hon. Larry Bagnell: Nous trois.

Le président: D'accord.

L'hon. Bryon Wilfert: Monsieur le président, un groupe de généraux américains haut gradés à la retraite ont rédigé un rapport intitulé *National Security and The Threat of Climate Change*. Ils font état que les changements climatiques représentent une menace directe à la sécurité nationale américaine. Ils ont souligné l'accessibilité aux ressources considérables en hydrocarbure dans l'Arctique, ont examiné la dynamique géostratégique changeante de la région et sont arrivés à la conclusion qu'il s'agit d'une région où les États-Unis doivent être à l'avant-plan car cette situation pourrait créer une instabilité internationale.

Voici ce à quoi je m'attendais pour ce qui est du rapport. Je me demande si vous pourriez commenter brièvement sur le sujet ou nous indiquer les personnes qui seraient les mieux placées, si elles ne figurent pas déjà sur notre liste, pour nous en parler.

M. Philippe Hébert: Il y a bien entendu plusieurs universitaires qui se penchent sur ce dossier, mais de notre point de vue, le problème des ressources dans le Nord, l'accessibilité et les conflits éventuels... Là encore, il s'agit principalement de questions de droit international que le ministère des Affaires étrangères et Ressources naturelles Canada, du point de vue du gouvernement, serait capable d'aborder. Je n'ai pas de carte avec moi, mais j'ai vu des cartes qui montrent qu'une grande part des ressources dans le Nord, dans l'Arctique, se trouvent sur le territoire ou dans les zones maritimes des pays. Donc, peu importe où l'on se trouve dans l'océan Arctique, il y a des ressources.

Personnellement, je pense que certaines des projections concernant les conflits au sujet des ressources sont peut-être un peu exagérées pour l'instant. Comme je l'ai dit, il existe un cadre juridique international très clair qui s'applique dans le Nord, surtout par l'entremise de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et le processus actuellement en place pour cartographier notre plateau continental. Les Russes et les Danois, entre autres, font la même chose. Je pense donc qu'un processus est en place pour régler ces questions.

• (1635)

L'hon. Bryon Wilfert: De plus, nous surveillons plus particulièrement les questions liées au pétrole et au gaz.

Cmdre D. Gardam: Oui. Je pense que si on examine les projections polaires, on constatera que deux ou trois régions seulement ne sont pas revendiquées, et ce sont ces régions qui intéressent la Chine. C'est aussi la raison pour laquelle l'UE veut siéger au Conseil de l'Arctique.

Mais la grande majorité des ressources du Canada, 25 p. 100 de nos ressources, se trouvent dans le Nord. Le Canada doit les exploiter. Il n'y a que quelques petites régions qui n'ont pas été revendiquées, et vous verrez que la Chine et l'UE s'y intéressent vivement. Le reste des pays de l'Arctique sont là-bas. Ils sont dans leur zone économique exclusive, où ils possèdent des ressources.

L'hon. Anita Neville (Winnipeg-Centre-Sud, Lib.): Très rapidement, entretenez-vous des relations avec les gouvernements territoriaux? Le cas échéant, comment procédez-vous?

M. Philippe Hébert: Non, pas à Ottawa. Nous n'interagissons pas directement avec eux. Je pense que c'est davantage au niveau opérationnel — avec le brigadier général Millar, je pense.

L'hon. Anita Neville: Bien. Merci.

L'hon. Larry Bagnell: J'en suis à ma dernière séance sur le NPEA. Je suppose que parce que le passage est ouvert trois mois par année, comme vous l'avez dit, le navire sera dans l'Arctique pendant à peu près cette période.

Il y a quelques étés, le gouvernement a annoncé que la marine imposerait des restrictions sur le déversement des déchets — une nouvelle politique — dans l'océan Arctique. Cette politique a-t-elle été annulée?

Cmdre D. Gardam: Je suis désolé, mais je n'ai pas entendu ce que vous avez dit.

L'hon. Larry Bagnell: Le gouvernement a annoncé que la marine permettrait de déverser des déchets — de la nourriture et ce genre de

choses — périodiquement dans l'océan Arctique. Cette directive a-t-elle été annulée?

Cmdre D. Gardam: Je n'en suis pas certain. Je sais pourquoi elle a été mise en place. C'était pour une opération en particulier. C'est ce que nous appelons des déchets alimentaires. Nous les broyons...

L'hon. Larry Bagnell: Vous pourriez en fait peut-être me répondre plus tard à ce sujet, car je veux poser une autre question.

Comme vous le savez, nous n'avons pas remplacer notre flotte de recherche et de sauvetage depuis des années. Le ministre a dit qu'il allait le faire, ce qui est une excellente nouvelle, mais il n'a pas dit s'il y aurait des aéronefs à voilure fixe au nord du 60° parallèle. Nous en avons besoin là-bas. Savez-vous si quelque chose est prévu à cet égard?

Cmdre D. Gardam: Comme vous le savez, nous avons un projet d'aéronef à voilure fixe de recherche et de sauvetage qui avance dans le processus d'approbation. Je pense que l'an dernier, des 18 000 opérations de recherche et de sauvetage, 160 ont été menées dans le Nord. Nous sommes intervenus pour tous les incidents dans le Nord. À l'heure actuelle, je dirais que nous avons le bon ratio pour intervenir en cas d'incidents, un juste équilibre entre les ressources et les cas de recherche et de sauvetage.

Il faut comprendre que tout ce que nous faisons est basé sur la gestion du risque. Il serait impossible d'avoir toutes les ressources nécessaires. Par conséquent, nous devons gérer les risques, et je pense que nous le faisons de manière appropriée.

[Français]

Le président: Merci.

[Traduction]

Merci.

Madame Gallant.

Mme Cheryl Gallant (Renfrew—Nipissing—Pembroke, PCC): Merci, monsieur le président.

J'aimerais tout d'abord souhaiter de nouveau la bienvenue à M. Larry Bagnell. Il y a longtemps qu'il n'était pas venu. Il avait comparu à mon arrivée ici il y a plusieurs années. Larry a été le premier à insister sur l'importance de la souveraineté dans le Nord et les aspects liés à la défense. Pendant toutes ces années, Larry était de ce côté de la table. Je tiens simplement à souligner qu'il a fallu que les choses changent un peu pour que nous nous attelions à la tâche.

Des voix: Oh, oh!

M. Claude Bachand: Il était assis là plus tôt, quand nous sommes arrivés.

Mme Cheryl Gallant: Pour commencer, mes questions portent sur les véhicules aériens sans pilote. Le Canada possède-t-il à l'heure actuelle des UAV qui sont reconnus pour résister aux conditions difficiles dans l'Arctique? Sont-ils fonctionnels?

Cmdre D. Gardam: Nous utilisons actuellement des UAV en Afghanistan. Je ne suis pas spécialiste des UAV. Tout ce que je sais, c'est que les conditions dans l'Arctique, en raison des glaces et d'autres aspects, font qu'il est difficile de faire voler ces aéronefs à certains moments à cause des conditions météorologiques. Je ne peux pas vraiment me prononcer sur ce sujet, car je ne suis pas spécialiste en aviation.

• (1640)

Mme Cheryl Gallant: D'accord, aucun lancement ne se fait donc à partir de navires.

M. Philippe Hébert: Je peux ajouter quelque chose, si vous voulez.

L'un des problèmes avec les UAV dans le Nord, c'est la transmission de leur information vers le Sud. Parce qu'ils sont si loin, en raison de la latitude et tout le reste, cela pose certains problèmes. Il faut des stations de relais pour que nous puissions avoir accès à l'information. Je sais que les forces aériennes se penchent sur la question pour pouvoir utiliser dans l'avenir une partie de ces ressources dans le Nord. C'est donc l'un des problèmes techniques que nous devons régler.

Mme Cheryl Gallant: Nous avons alors quelques obstacles à surmonter.

Qu'en est-il des sous-marins de la marine canadienne? Peuvent-ils naviguer dans l'Arctique?

Cmdre D. Gardam: Nous avions un sous-marin qui naviguait près des glaces, mais pas sous les glaces. Ce sont des sous-marins aérobies, c'est-à-dire qu'ils n'ont pas la capacité de circuler sous les glaces, car les moteurs diesel, qui chargent les batteries, ont besoin d'air. Ils naviguent donc près des glaces, mais pas sous les glaces.

Mme Cheryl Gallant: Quels pays possèdent, à notre connaissance, des sous-marins pouvant naviguer sous les glaces?

Cmdre D. Gardam: La France, l'Allemagne, les États-Unis, la Russie, le Royaume-Uni, la Chine — je crois que je les ai tous énumérés. C'est tout.

Mme Cheryl Gallant: D'accord, et parmi ces pays, lesquels ont navigué, à notre connaissance, dans les eaux arctiques que nous considérerions être nos eaux, les eaux canadiennes?

Cmdre D. Gardam: Vous vous aventurez maintenant dans un domaine où certaines données sont confidentielles. Je peux vous dire que nous connaissons nos partenaires américains, car nous avons nous-mêmes des sous-marins et nous voulons éviter une situation comme celle qui est survenue entre le Royaume-Uni et la France, où deux sous-marins sont entrés en collision pendant la nuit. Nous disposons d'une méthode pour surveiller les déplacements de nos sous-marins alliés. Toutefois, les sous-marins qui ne sont pas nos alliés, nous les repérons si nos navires sont là-bas. S'ils n'y sont pas au même endroit, au même moment, nous ne saurons pas qu'ils sont là, et aucun autre pays pourrait le savoir.

Mme Cheryl Gallant: Des sous-marins qui ne sont pas nos alliés traversent peut-être sous les glaces dans les eaux canadiennes. C'est une hypothèse. D'accord. Nous n'allons pas aborder ce sujet, car c'est confidentiel.

Cmdre D. Gardam: Oui.

Mme Cheryl Gallant: Cela m'amène à ma prochaine question, à savoir si ce port en eau profonde sera équipé pour accueillir un sous-marin nucléaire en difficulté.

Le président: Vous avez 30 secondes.

Cmdre D. Gardam: Je ne sais pas. Je suis désolé, mais je ne peux pas répondre à cette question. Un sous-marin en difficulté, un sous-marin nucléaire? Ça dépend de ce que vous voulez dire par « en difficulté ».

Mme Cheryl Gallant: Je veux dire qu'il éprouve des problèmes avec les réacteurs. Ces sous-marins pourront-ils aller au port pour obtenir de l'aide?

Cmdre D. Gardam: Je ne peux pas répondre. Je ne pense même pas qu'on se soit penché là-dessus. C'est une bonne question.

Mme Cheryl Gallant: Merci.

Le président: Merci.

Nous allons passer à M. Hawn.

M. Laurie Hawn (Edmonton-Centre, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Et merci d'être des nôtres.

Je vais en fait enchaîner sur la question de M. Bagnall et vous donner la chance de répondre à une question concernant le déversement des déchets et le programme que la marine avait mis en place à cet égard.

Cmdre D. Gardam: La Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques interdit le déversement d'eaux noires, c'est-à-dire des eaux usées, et du pétrole, qui est évidemment un polluant. Il restreint aussi le déversement de stocks alimentaires ou de déchets dans l'eau. Par déchets, on entend normalement des sacs à ordures, etc.

Il y a de nombreuses années, quand nous mettions au point de nouvelles frégates de patrouille canadiennes, nous les avons conçues pour qu'elles soient écologiques. Nous ne déversons aucun déchet qui n'est pas biodégradable selon les normes canadiennes. Cela comprend ce que l'on jette dans l'évier à la maison. Mais il s'agit d'une substance interdite dans l'Arctique.

Nos navires ne peuvent pas entreposer notamment des restants de pommes de terre broyées pour une longue période. Si vous êtes dans l'Arctique pour deux, trois ou quatre semaines, vous devez demander la permission de le faire. Nous avons demandé l'autorisation de déverser ce que nous appelons des eaux grises dans l'Arctique, ce qu'on jette dans l'évier. Mais rien n'était toxique. C'était l'essentiel. Ce n'était pas une substance toxique. Il s'agissait de déchets normaux provenant de la cuisine, de stocks alimentaires.

• (1645)

M. Laurie Hawn: Ce n'était pas une autorisation générale. C'était pour un exercice particulier.

Cmdre D. Gardam: C'était une autorisation pour un exercice, pour l'une de nos frégates de patrouille dans l'Est de l'Arctique.

M. Laurie Hawn: J'ai juste une petite question au sujet des leçons que vous avez tirées des trois opérations que vous avez évoquées. Qu'avons-nous appris? Pouvez-vous nous faire part de certaines des leçons?

Cmdre D. Gardam: Oui, nous apprenons qu'il est très difficile de travailler dans l'Arctique. L'avitaillement en carburant est un exemple. Pour avitailler une frégate dans le Nord, comme il n'y a pas de réserve de carburant, on doit accoster un navire de la Garde côtière. Il faut ensuite entourer le navire ancré d'un barrage flottant pour contenir les hydrocarbures. On doit s'assurer de prendre ces mesures pour pouvoir transférer le carburant.

Une des leçons tirées, c'est que l'environnement est extrêmement fragile. Nous avons de très bonnes pratiques pour ce qui est d'assurer une diligence raisonnable environnementale, mais nous devons tout vérifier deux ou trois fois pour être sûrs de ne pas nuire à l'environnement.

Voilà les principales leçons que nous avons tirées. Par ailleurs, nous avons appris qu'il est tout simplement difficile d'assurer un soutien. Les distances sont tellement grandes. Si quelque chose se brise, il faut soit le réparer, soit le laisser tel quel. Il n'y a pas de station-service.

Les employés de la Garde côtière canadienne sont des spécialistes dans le domaine de l'Arctique parce qu'ils ont tant d'années d'expérience. Quand ils naviguent dans les eaux de l'Arctique, ils ont à bord des matelots qui ont une expérience de 20 ans et qui peuvent remettre à neuf des moteurs. Cela convient très bien quand on travaille avec du diesel agricole. S'il s'agit d'un moteur à réaction à la fine pointe de la technologie, comme dans le cas des frégates de patrouille canadiennes...

Nous apprenons beaucoup de choses.

M. Laurie Hawn: Merci beaucoup. C'est bien.

Le président: Merci.

Nous passons à M. Bagnell.

L'hon. Larry Bagnell: Merci.

Pour donner suite à la question de M. Hawn, vous allez nous dire plus tard si l'autorisation relative aux eaux grises s'applique toujours — c'est-à-dire, si elle est en vigueur.

Je tiens à signaler que l'électeur qui a soulevé la question de la sécurité mondiale s'appelle Ken Madsen.

Je veux un éclaircissement sur le centre de formation. Ce n'est pas la question que j'avais l'intention de poser, mais vous avez dit que le centre de formation aura quelques employés pendant quelques mois de l'année, n'est-ce pas?

M. Philippe Hébert: Je crois que le centre de formation aura quelques employés sur place lorsqu'on donnera de la formation ou lorsque les Forces canadiennes enverront des étudiants et des équipes là-bas pour suivre une formation dans l'Arctique. Par contre, je ne suis pas sûr si l'armée entend affecter des gens là-bas tout au long de l'année.

Cmdre D. Gardam: Nous partageons cette installation avec le Northern Research Institute. Nous l'occupons quand c'est libre. À l'heure actuelle, nous l'utilisons régulièrement. Nous sommes en train d'élaborer les activités liées à la formation dans l'Arctique, et il s'agit d'un travail qui suit son cours; nous verrons ce que ça va donner.

L'hon. Larry Bagnell: Vous avez parlé de coopération; j'en déduis donc que dans des centres comme PEARL, les scientifiques qui étudient l'Arctique sont d'un grand secours pour la souveraineté. Vous êtes situés à 1 500 kilomètres du cercle arctique, à l'une de nos stations les plus au nord. Cela s'inscrit, je suppose, dans la lignée des activités qui, à votre avis, aident à assurer notre souveraineté dans cette région.

M. Philippe Hébert: Pour ce qui est de la science?

L'hon. Larry Bagnell: La présence de scientifiques là-bas.

M. Philippe Hébert: Oui, absolument. Et nous offrons aussi de l'aide pour certaines opérations scientifiques, au besoin.

L'hon. Larry Bagnell: C'est dommage qu'on ferme le centre.

Je crois que Mme Gallant a posé une bonne question sur les sous-marins. Comme ils ne sont pas visés par le NORDREG, je suppose qu'ils ne sont pas tenus de signaler leur arrivée. Je me demande ce qu'il en est avec les sous-marins n'appartenant pas à des pays de l'OTAN. Les repérons-nous? Sommes-nous au courant de leur présence, doivent-ils demander une autorisation, etc.?

Cmdre D. Gardam: Dans le cas des sous-marins n'appartenant pas à des pays de l'OTAN, ils peuvent se déplacer et être en opération où ils veulent; s'ils sont repérés, nous l'indiquons. Mais ils ne participent pas aux mêmes processus que nos alliés.

• (1650)

L'hon. Larry Bagnell: Par conséquent, si un sous-marin qui n'appartient pas à l'un des pays de l'OTAN se trouve dans les eaux intérieures canadiennes, que fait-on?

Cmdre D. Gardam: Comme dans le cas de tout sous-marin dans les eaux intérieures canadiennes, si un incident se produit — et, en fait, le commandant de Commandement Canada serait le mieux placé pour répondre à cette question —, nous pouvons les repérer par signal visuel comme, fort probablement, une tourelle de commandement qui flotte, puis nous déployons une équipe pour faire une enquête. Voilà la démarche que nous adopterions; nous pourrions ensuite déterminer s'il s'agit d'un allié ou non.

L'hon. Larry Bagnell: Pour donner suite à la question pertinente de Mme Gallant, ne faites-vous pas des tests UAV sur l'île de Baffin?

Cmdre D. Gardam: RDDC a fait quelques travaux dans le cadre du projet de démonstration de technologies, appelé Surveillance du Nord, qui vise à combler les lacunes relevées dans le Nord. Mais j'ignore si des UAV sont utilisés ou non.

L'hon. Larry Bagnell: Merci.

[Français]

Le président: Monsieur Bachand.

M. Claude Bachand: Merci.

Les sous-marins semblent très populaires cet après-midi. À un certain moment, on songeait à équiper les sous-marins canadiens du *air-independent propulsion system*, ou système de propulsion anaérobie, qui leur permettrait d'aller sous la calotte polaire. Vu qu'on fait partie de la confrérie sous-marine, les Américains se font un devoir de nous dire qu'ils sont sur place parce qu'ils veulent éviter des risques de collision, comme cela s'est produit entre les sous-marins de la France et de la Grande-Bretagne. Si un sous-marin voulait se sauver sous la calotte polaire alors qu'il est détecté, aucun sous-marin canadien ne pourrait le poursuivre sous la calotte polaire justement parce qu'il n'est pas doté du *air-independent propulsion system*.

Le ministère prévoit-il équiper un ou deux sous-marins de ce système?

[Traduction]

Cmdre D. Gardam: On travaille actuellement à l'outillage final des sous-marins de classe Victoria, en vue de les rendre entièrement fonctionnels. Il s'agit d'un processus qui consiste à transformer le navire de la Grande-Bretagne selon les normes et les procédures canadiennes.

Il y a eu des discussions sur l'option d'utiliser un système de propulsion anaérobie, mais ce n'est pas quelque chose sur lequel on travaille activement pour l'instant.

[Français]

M. Claude Bachand: Je veux maintenant vous parler du NORAD. On sait que ce commandement ne s'occupe pas uniquement de l'espace aérien; il a développé une nouvelle mission pour les approches maritimes. J'ai l'impression qu'il aura un rôle à jouer dans ce genre d'approches. D'après moi, tout ce qui touche les satellites passera par le NORAD. Le trafic aérien au-dessus des territoires nordiques canadiens devrait normalement être pris en charge par le NORAD.

Le *North Warning System*, ou le système d'alerte du Nord, est pris en charge par le NORAD. Les données envoyées au NORAD vont-elles d'abord transiter par Winnipeg?

[Traduction]

Cmdre D. Gardam: NORAD a un nouveau mandat, soit les alertes maritimes, sujet dont il a été question dans le dernier cycle des négociations. Et je crois que le commandement binational canado-américain continuera de travailler à la surveillance du secteur maritime dans le Nord. C'est une piste que nous pouvons peut-être explorer.

Pour ce qui est des radars et de la transmission des renseignements et des sources d'information, les renseignements sont transmis par le système d'alerte rapide de NORAD. Ils sont transmis à Colorado Springs, et ils sont également mis à notre disposition au Canada. Ils traversent en continu le Canada et les États-Unis. Comme il s'agit d'un commandement binational, c'est ni canadien ni américain; c'est les deux. Le commandant adjoint de NORAD est un Canadien.

De toute évidence, la façon dont nous transmettons et échangeons l'information ne sera pas modifiée à mesure que NORAD prendra le relais pour ce qui est de la surveillance du domaine maritime. En fait, on pourrait voir une croissance.

● (1655)

[Français]

M. Claude Bachand: J'ai appris que certains généraux n'aiment pas tellement que les données partent du Canada et soient envoyées directement au NORAD. Une sorte de filtre à Winnipeg relève aussi des opérations du NORAD.

Avant d'être relayées au NORAD, les données recueillies par satellite ou d'une autre façon passent-elles par Winnipeg, afin d'assurer à tout le moins une mainmise canadienne sur les données?

Le président: En 20 secondes.

[Traduction]

Cmdre D. Gardam: Je ne suis pas un spécialiste de NORAD; je ne peux donc pas entrer dans les détails quantitatifs.

[Français]

M. Claude Bachand: D'accord.

Le président: Merci.

[Traduction]

Monsieur Hawn.

M. Laurie Hawn: Merci, monsieur le président.

En ce qui concerne la dernière question, l'information est disponible à Winnipeg et à Colorado Springs, et elle est mise à la disposition de tout le monde dans le système NORAD. On peut capter l'information qu'on veut. On n'a pas besoin de passer par des filtres. L'information est mise à la disposition de toutes ces organisations.

Pour clarifier un point que j'ai peut-être mal compris, relativement à l'argument de M. Bagnell, ai-je raison de dire qu'il n'y a aucune politique qui accorde une autorisation générale à la marine pour déverser le genre de substances dont il est question?

Cmdre D. Gardam: En tout cas, pas à ma connaissance. Je suis au courant de l'incident dont on a parlé. Un changement a peut-être été apporté à la politique de façon à approuver désormais ces types de missions. Je ne connais pas la réponse à la question.

M. Laurie Hawn: Mais, d'après ce que j'ai cru comprendre, on a accordé cette autorisation pour une opération précise.

Cmdre D. Gardam: C'était pour l'opération en question.

M. Laurie Hawn: Et si une autre opération semblable devait se présenter, l'autorisation serait accordée au cas par cas.

Cmdre D. Gardam: C'est que je crois comprendre.

M. Laurie Hawn: D'accord, merci.

Je vais céder le reste de mon temps de parole à Mme Gallant.

Mme Cheryl Gallant: En fait, ma dernière question porte justement sur NORAD. Comme Claude l'a mentionné, nous savons qu'il y aura un volet maritime. À l'heure actuelle, est-il possible de superposer le volet maritime sur le volet aérien? Peut-on voir ces deux segments en même temps?

Cmdre D. Gardam: Oui.

Mme Cheryl Gallant: D'accord. L'information est-elle aussi complète et fiable pour la zone arctique de la carte, pour ainsi dire, qu'elle le serait pour les zones plus peuplées sur les côtes du Pacifique et de l'Atlantique?

Cmdre D. Gardam: Non. Comme mon collègue l'a expliqué, le problème avec l'Arctique, c'est la capacité de transmettre l'information et de disposer des bons satellites qui ont une orbite polaire et qui peuvent capter ces données. Nous travaillons actuellement à les mettre en place. Nous en avons déjà installé quelques-uns, et il y en aura d'autres. À mesure que d'autres satellites seront lancés, nous obtiendrons des renseignements plus détaillés.

Mme Cheryl Gallant: Merci. C'est tout ce que j'avais comme question.

Le président: Merci beaucoup.

Je veux juste demander aux membres du comité s'ils ont d'autres questions. Si non, je vais remercier nos témoins.

L'hon. Larry Bagnell: J'ai une petite question sur l'assainissement des stations du réseau DEW.

Cmdre D. Gardam: J'ai cette information quelque part ici. Juste un instant. Désolé si je dois consulter mes notes.

Durant la guerre froide, l'Amérique du Nord avait recours à des chaînes de radar pour assurer des alertes avancées. Au début des années 1960, une vingtaine de ces stations ont été mises hors service et placées sous la responsabilité du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien. Le MDN a continué à utiliser 21 stations jusqu'en 1993. Le système d'alerte du Nord a, par la suite, été remplacé.

Le projet d'assainissement du réseau DEW a été lancé en 1990 dans le but d'assainir les sols contaminés de 21 stations du réseau DEW. On estime que le projet coûtera 500 millions de dollars pendant toute sa durée. Entre 1996 et 2007, on a nettoyé 14 stations. L'assainissement du reste des stations devrait être terminé en 2012, mais nous continuerons de surveiller le site d'enfouissement jusqu'en 2037.

● (1700)

[Français]

Le président: Merci.

[Traduction]

Je tiens à remercier les témoins. Je pense que vos déclarations se sont avérées fort utiles pour les députés.

[Français]

Il en est de même pour les réponses aux questions qui vous ont été posées par les membres. Merci beaucoup de nous avoir informés cet après-midi.

Vous pouvez disposer. Merci.

[Traduction]

Nous avons reçu une motion de M. Wilfert, mais je ne peux pas en discuter pour l'instant. J'ai besoin d'un consentement unanime. Êtes-vous tous d'accord pour discuter de cette motion?

[Français]

Je comprends que nous avons le consentement unanime des membres. Je vais donc demander à M. Wilfert de proposer sa motion.

[Traduction]

L'hon. Bryon Wilfert: Merci, monsieur le président. Merci, chers collègues.

Je propose que, compte tenu des récentes déclarations du lieutenant-général Andrew Leslie, chef d'état-major de l'Armée de terre, selon lesquelles l'armée canadienne était « en crise » en raison des difficultés de la mission en Afghanistan, le Comité permanent de la défense nationale entreprenne une étude au sujet de la stratégie de recrutement actuelle et future du ministère de la Défense nationale visant à attirer le personnel et à obtenir les ressources nécessaires pour répondre aux besoins à court et à long terme des Forces canadiennes.

Après avoir consulté mon collègue M. Hawn, j'appuie son amendement, si vous voulez le proposer.

M. Laurie Hawn: Il s'agit d'un amendement favorable: Que la motion soit modifiée par adjonction, après les mots « Forces canadiennes » de ce qui suit: « et qu'il commence cette étude après avoir terminé les études en cours concernant les services de santé offerts aux membres des Forces canadiennes et la souveraineté dans l'Arctique ».

[Français]

Le président: Merci.

[Traduction]

L'hon. Bryon Wilfert: Avons-nous besoin de mettre aux voix cet amendement, monsieur le président? Comme le comité recevra un rapport sur les services de santé, mon intention était d'étudier le

rapport sur l'Arctique avant la fin de la session. Je suis prêt à accepter l'amendement puisque je le considère comme étant favorable.

[Français]

Le président: D'accord.

Monsieur Bachand.

M. Claude Bachand: Je n'ai pas entendu M. Hawn parler de l'incursion du bombardier russe et de la comparution de la Russie. J'imagine que c'est aussi maintenu?

[Traduction]

Le président: Oui, ce sera le point suivant.

[Français]

M. Claude Bachand: Merci, monsieur le président.

[Traduction]

M. Laurie Hawn: Je suis désolé, oui, vous avez raison. Il s'agit principalement de travaux dont le comité est actuellement saisi, ce qui pourrait comprendre d'autres motions, etc.

L'hon. Bryon Wilfert: Peu importe.

[Français]

Le président: L'amendement est proposé par M. Hawn et appuyé par M. Wilfert.

(L'amendement est adopté.)

Le président: Nous allons maintenant voter sur la motion.

Les membres sont-ils d'accord pour appuyer la motion présentée par M. Wilfert?

[Traduction]

L'hon. Bryon Wilfert: Telle que modifiée.

Le président: Telle que modifiée. C'est ma première fois.

[Français]

Merci beaucoup.

(La motion telle que modifiée est adoptée.)

Le président: Merci.

La séance est levée.

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes

Published under the authority of the Speaker of the House of Commons

**Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :
Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:
<http://www.parl.gc.ca>**

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.