



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

## Comité permanent de la défense nationale

---

NDDN



NUMÉRO 018



1<sup>re</sup> SESSION



41<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le mardi 6 décembre 2011**

**Président**

**M. James Bezan**



## Comité permanent de la défense nationale

Le mardi 6 décembre 2011

• (0850)

[Traduction]

**Le président (M. James Bezan (Selkirk—Interlake, PCC)):** Bonjour à tous et à toutes. Nous allons poursuivre nos entretiens sur l'étude du maintien en disponibilité opérationnelle des Forces armées canadiennes.

Nous avons avec nous ce matin le vice-amiral Paul Maddison, commandant de la Marine royale canadienne et le premier maître de 1<sup>re</sup> classe, M. Claude Laurendeau, qui accompagne le commandant ce matin. Je tiens à vous souhaiter la bienvenue à tous deux devant le comité et à vous dire que nous nous réjouissons à la perspective d'entendre vos remarques préliminaires.

Amiral, je vous cède la parole.

[Français]

**Vice-amiral Paul Maddison (commandant, Marine royale canadienne, ministère de la Défense nationale):** Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Monsieur le président, c'est un honneur pour le premier maître du commandement de la Marine, M. Claude Laurendeau et moi-même d'être parmi vous aujourd'hui.

Il y a trois choses importantes que je voudrais dire au comité aujourd'hui: premièrement, que l'état de préparation de la Marine canadienne a pour but de protéger les intérêts maritimes du Canada au pays. Deuxièmement, que la protection de ces intérêts nécessite que la Marine soit prête à mener des opérations dans le monde entier et, troisièmement, que pour que la Marine soit « prête », il faut procurer aux courageux Canadiens et Canadiennes qui choisissent de servir leur pays en mer les outils qui leur faut pour faire leur travail.

Monsieur le président, aucun terme n'incarne mieux la Marine que celui de « prêt ». Ce terme est au coeur de notre culture professionnelle et aussi dans notre devise, « Toujours là, toujours prêts ».

[Français]

En français, c'est *Toujours là, toujours prêt*.

En janvier 2010, deux navires de guerre sont partis d'Halifax pour Haïti, quelques jours seulement après le tremblement de terre dévastateur qui a fait des dizaines de milliers de morts dans ce pays.

Les navires ont pris la mer dans les heures qui ont suivi la décision du gouvernement d'intervenir en Haïti. Dans les semaines suivantes, dans le cadre d'une opération d'aide aux sinistrés à l'échelle des Forces canadiennes, les équipages de ces navires ont effectué toutes sortes de travaux pour aider les Haïtiens à retrouver un semblant d'ordre et d'espoir de retour à la vie normale.

[Traduction]

Monsieur le président, mon travail consiste à mettre sur pied des forces maritimes aptes au combat, autrement dit à « préparer » les ressources qui me sont affectées. Comme l'a dit le chef d'état-major de la Défense, l'état de préparation s'obtient en affectant les bonnes ressources au bon endroit et au bon moment, afin d'obtenir le résultat désiré, qu'il s'agisse de sauver des vies humaines en mer ou de maîtriser des événements maritimes par l'utilisation latente ou effective de la force. Je vais expliquer comment nous nous employons à atteindre cet état de préparation.

[Français]

Mais permettez-moi d'abord de décrire ce que cet état de préparation signifie à l'échelle canadienne.

Nous avons toujours un navire sous haute disponibilité opérationnelle à Halifax et à Esquimalt que le commandement du Canada peut envoyer pour intervenir rapidement en cas d'urgence dans nos approches maritimes de l'Atlantique et du Pacifique.

[Traduction]

Cependant, un seul navire de garde ne suffit pas à intervenir en cas de catastrophe en mer ou à terre. En 1998, par exemple, l'une des pires catastrophes en mer à se produire au Canada a été l'écrasement du vol 111 de Swissair dans la baie St. Margaret. Tandis que cette opération qui a débuté comme mission urgente de recherche et sauvetage est devenue une grande opération de repêchage, huit bâtiments de guerre y ont été affectés, dont un sous-marin, plusieurs navires auxiliaires et plusieurs avions et hélicoptères de surveillance maritime. Dans la même veine, on peut affirmer que l'intervention de la Marine plus tôt cette année après le passage de l'ouragan Igor, encore que de moindre envergure, a néanmoins nécessité la réaffectation dynamique des navires en mer à une mission de plus en plus urgente à Terre-Neuve.

Les inondations de cette année au Québec et dans les Prairies ont illustré un autre élément important de notre état de préparation: l'affectation de marins à temps partiel de la Réserve navale de tout le pays à un rôle de sécurité publique d'importance majeure.

Monsieur le président, l'état de préparation maritime au Canada exige de connaître les événements qui se déroulent dans les trois océans qui bordent le Canada, soit une superficie qui représente environ les trois quarts du territoire canadien proprement dit, où évoluent des milliers de navires en mer au large de nos côtes — qui sont les plus longues du monde. Il est particulièrement difficile de savoir ce qui se passe au juste dans nos eaux territoriales. Mais c'est pourtant ce que nous nous évertuons à faire avec nos partenaires fédéraux dans les centres des opérations de la sûreté maritime. Considérés parmi les meilleurs exemples au monde de la façon d'organiser l'échange de renseignements et l'intervention pangouvernementale coordonnée en mer, ces centres permettent à la flotte de se trouver au bon endroit au bon moment.

[Français]

Le « bon endroit » est parfois très loin du Canada. Par exemple, nous contribuons à l'interdiction du narcotraffic dans le bassin des Caraïbes et dans l'Est du Pacifique, et l'une de nos plus récentes participations à cet effort soutenu a été celle de l'un de nos sous-marins de classe *Victoria*, le NCSM *Corner Brook*.

[Traduction]

Monsieur le président, les océans n'isolent plus le Canada des événements qui surviennent à l'autre bout de la planète, comme c'était jadis le cas. C'est la raison pour laquelle le NCSM *Vancouver* est déployé aujourd'hui en Méditerranée, suite à la décision du gouvernement de le maintenir dans une région qui présente un intérêt stratégique pour le Canada. Ce navire a récemment rempli une mission couronnée de succès au large de la Libye — une mission au cours de laquelle, avec le *Charlottetown*, la frégate qu'il a remplacée, les deux navires ont fait respecter un blocus maritime, ont mené des opérations de renseignement et de surveillance maritimes, ont escorté et protégé les chasseurs de mines de l'OTAN qui assuraient le libre accès aux ports en vue de leur ravitaillement, ont mené des opérations de combat le long des côtes et surtout, ont défendu des civils à terre par le biais d'activités qui ont permis le ciblage précis des frappes aériennes de l'OTAN contre les forces pro-Kadhafi.

La mission actuelle du *Vancouver* n'a nécessité aucun entraînement supplémentaire. En tant que frégate à haut niveau de préparation, le *Vancouver* est prêt à entreprendre des missions qui couvrent tout le spectre des opérations, depuis l'évacuation de non-combattants jusqu'aux batailles navales.

Cette souplesse fait de ces navires de guerre les instruments de pouvoir et d'influence nationale les plus agiles dont dispose le gouvernement du Canada. Le *Vancouver* n'est pas seulement déployé pour permettre à l'OTAN de poursuivre sa mission de lutte contre le terrorisme, mais cette mission traduit les intérêts stratégiques du Canada, rassure ses alliés et aide à prévenir les conflits dans une région animée d'un très vif désir de réformes politiques. Cette mission contribue à la sécurité du commerce océanique, dont dépend tant notre prospérité en tant que pays commerçant, en cette ère de mondialisation.

Enfin, elle offre un ensemble d'options d'intervention possibles d'une grande précision face aux événements qui se déroulent.

• (0855)

[Français]

Le NCSM *Vancouver* et le NCSM *Charlottetown* font tous les deux partie du groupe opérationnel à haut niveau de préparation du Canada, qui constitue notre principal atout d'intervention maritime en prévision des contingences majeures au pays ou à l'étranger. Le groupe opérationnel se compose des éléments suivants: un destroyer de défense aérienne qui sert également de plateforme de commandement à un commandant embarqué, deux ou trois frégates polyvalentes, un navire de ravitaillement en mer ainsi que leurs hélicoptères embarqués et, si la mission l'exige, un sous-marin.

[Traduction]

Le groupe opérationnel est le vecteur grâce auquel le Canada exerce son leadership en mer à l'étranger, comme nous l'avons fait très récemment en 2009 lorsqu'un commodore canadien a dirigé une mission internationale de lutte contre le terrorisme dans l'océan Indien. S'il y a réussi, c'est grâce à deux éléments: en premier lieu le niveau de préparation du groupe opérationnel qui a ainsi pu intervenir indépendamment contre un adversaire organisé, ce qui a permis à d'autres pays de confier leurs ressources nationales au

commandement tactique canadien; en deuxième lieu, la confiance de nos alliés dans les compétences de la Marine canadienne s'est affûtée depuis des décennies au contact de nos plus proches partenaires.

Monsieur le président, chaque bâtiment de la flotte suit un « cycle opérationnel », en vertu duquel le navire ou le sous-marin et son équipage subissent des périodes de maintenance intensive et de radoub, un ensemble progressif d'essais techniques, un entraînement en équipe et une homologation de bâtiment de guerre pour en arriver à un état de préparation avancé. Pour chaque bâtiment à disponibilité opérationnelle élevée, il y en a plusieurs autres à différents stades de ce cycle opérationnel, ce qui n'est pas sans évoquer l'entraîneur d'une équipe de hockey qui peut compter sur trois lignes d'attaque pour appuyer celle qui se trouve sur la glace.

Le cycle opérationnel fait passer les bâtiments et les sous-marins par les installations de l'industrie canadienne, de même que par les systèmes de matériel, d'ingénierie et d'instruction de la Marine. L'état de préparation de la flotte est orchestré par un plan décennal de la flotte, qui nous sert à intégrer les cycles opérationnels de chaque bâtiment dans les grandes activités qui intéressent toute la flotte comme la modernisation en cours des frégates de la classe Halifax et le passage progressif de la flotte d'aujourd'hui à celle de demain.

[Français]

Monsieur le président, les Forces canadiennes investissent énormément dans leurs gens, et la Marine n'y fait certainement pas exception. Pour naviguer, nos marins doivent perfectionner leurs compétences dans les eaux redoutables de l'Atlantique Nord et du Pacifique Nord-Est, et de plus en plus dans l'Extrême-Arctique.

En tant que combattants, ils n'ont rien à envier à personne. En tant qu'ambassadeurs, ils représentent le Canada non pas par leurs mots, mais plutôt par leurs actions.

[Traduction]

Nos marins sont le fondement de notre état de préparation, qui, à l'instar de la guerre, s'articule autour d'éléments intangibles, comme leur sens du devoir, leur foi dans leur capacité d'apporter une contribution, la confiance dans leurs dirigeants et dans la résolution de ceux-ci à veiller à leur bien-être et à celui de leurs familles face au travail souvent dangereux et toujours difficile qu'ils accomplissent. Nous avons beau exploiter des machines parmi les plus complexes de la planète — ces bâtiments de guerre et sous-marins modernes — ce sont les marins qui sont toujours au coeur de l'état de préparation de la Marine.

Monsieur le président, vous vous souvenez des trois points que j'ai soulevés au début de mon allocution sur l'état de préparation de la Marine. Nous devons être prêts à agir dans l'intérêt national, d'abord au Canada, puis à l'étranger, et au coeur de cette capacité, il y a le marin canadien.

Le premier maître Laurendeau et moi-même nous laissons tous les jours guider par ces priorités, car nous sommes convaincus que la Marine royale canadienne sera de plus en plus appelée à agir dans l'intérêt national au cours des années à venir.

Nous nous ferons un plaisir de répondre à vos questions aujourd'hui, mais nous invitons également les membres du comité à venir observer la flotte dès qu'ils en auront l'occasion pour voir de leurs propres yeux comment nous appliquons fièrement notre devise: Toujours là, toujours prêts.

[Français]

ou *Toujours là, toujours prêt*.

Merci.

• (0900)

[Traduction]

**Le président:** Merci, amiral. Nous vous savons gré de ces remarques préliminaires.

Au nom du comité, je tiens à exprimer notre gratitude et à adresser nos félicitations à tous les marins de la Marine royale canadienne pour l'extraordinaire mission qu'ils ont menée en Libye et pour leur dur travail. Cela a indéniablement compté dans la situation qui règne aujourd'hui en Libye. Je crois savoir que le NCSM *Vancouver* est toujours déployé en Méditerranée, et ce, pendant encore plusieurs mois. Nous attendons avec impatience son retour sain et sauf.

Sur ces entrefaites, nous allons amorcer la période de questions. Monsieur Christopherson, vous avez sept minutes.

**M. David Christopherson (Hamilton-Centre, NPD):** Merci, monsieur le président, et merci au commandant d'être parmi nous aujourd'hui.

Premièrement, au nom de toute la Chambre et de l'opposition officielle, loin de toute considération partisane, nous vous adressons toutes nos félicitations pour une mission fort bien remplie. Nous sommes fiers de nos soldats et nous nous réjouissons de leur retour parmi nous.

Je mentionnerai par ailleurs que ma circonscription est le centre-ville de Hamilton. Nous avons le NCSM *Haida* dans le secteur riverain devant nous comme symbole de notre fierté et de notre joie. En fait, nous avons récemment célébré le centenaire de Parcs Canada et la Journée du Canada devant le *Haida*. C'est un élément essentiel de notre collectivité qui reflète le respect et la tradition de ma collectivité pour les Forces armées, en particulier pour la Marine.

Ma première question, commandant, ne surprendra personne, j'en suis sûr. À propos de votre plan décennal de la flotte, j'aimerais savoir de quelle façon le plan actuel et les plans futurs relatifs aux sous-marins s'imbriquent dans cet ensemble. Nous commencerons par cela avant de passer à l'Arctique.

**Vam Paul Maddison:** Merci beaucoup de votre question.

J'aimerais commencer par vous remercier de vos propos au sujet de la mission en Libye. J'ai eu l'immense privilège de me trouver à la tribune du Sénat il y a deux semaines lorsque le gouvernement du Canada — en fait, je devrais dire tous les parlementaires au nom de tous les Canadiens — a reconnu ce que nos marins, hommes et femmes, avaient réalisé en accomplissant cette mission. Cela a été pour moi un événement sans précédent, et je porte l'uniforme depuis plus de 36 ans. Cela a été d'une extrême force et a témoigné du renouvellement de ce lien entre les Canadiens et ceux et celles qui décident de servir leur pays en uniforme.

Parmi les nombreux jeunes marins assis à la tribune du Sénat qui avaient navigué à bord du NCSM *Charlottetown*, rares étaient ceux qui avaient pressenti ce qui allait se passer lorsqu'on les a invités à venir à Ottawa, événement qui a transformé leur existence. Je me doute bien que certains de ces hommes et femmes qui se demandaient à quoi pourrait bien ressembler leur avenir d'ici 30 ans, parleront de cette journée comme de celle où ils ont pris la décision de porter l'uniforme pendant toute leur carrière. Et c'est à vous que j'adresse tous mes remerciements à ce propos.

• (0905)

**M. David Christopherson:** Je suis ravi de vous l'entendre dire. Merci, commandant.

**Vam Paul Maddison:** Et merci aussi de la question à propos des sous-marins.

Nous arrivons à la fin d'un long commencement. De fait, je peux vous annoncer fièrement que le NCSM *Victoria* a appareillé du port d'Esquimalt hier comme prévu, pour amorcer une série délibérée de croisières d'endurance, d'essais en mer, de manière à ce que ce sous-marin et son équipage soient en état de disponibilité avancé dès le début de 2012. Cela consistera à mener des opérations de plongée et d'armement complet, ce qui signifie le tir et la certification de ce sous-marin sur la torpille lourde Mark 48. C'est là une excellente nouvelle.

Ultérieurement en 2012, le long de la côte Est et six mois après le *Victoria*, le NCSM *Windsor* lui emboîtera le pas, de telle sorte qu'avant la fin de 2012, nous aurons deux sous-marins à haut niveau de disponibilité évoluant le long des deux côtes, ce qui a toujours été dans nos intentions.

Le NCSM *Chicoutimi*, qui subit actuellement des travaux de maintenance majeurs — le premier sous-marin à subir de tels travaux en vertu du contrat de soutien en service des sous-marins de la classe *Victoria* sur la côte Ouest conclu avec le Canadian Submarine Management Group — devrait reprendre la mer au début de 2013. Il passera alors à un état de préparation avancé, de sorte que nous atteindrons un état de stabilité opérationnelle en 2013, ce à quoi nous travaillons d'arrache-pied depuis plusieurs années. Nous continuerons d'avoir un sous-marin en état de préparation avancé le long de chaque côte, un troisième sous-marin dans un état de préparation moins avancé, mais néanmoins disponible pour mener des opérations, et un quatrième sous-marin toujours en train de subir des travaux de maintenance majeurs, comme le stipule le contrat conclu avec le Canadien Submarine Management Group. Nous exécuterons ce cycle jusqu'à ce que chaque sous-marin de la classe l'ait subi. Ces sous-marins seront disponibles pour mener des opérations avant tout aux abords de nos trois océans, même s'ils seront également disponibles pour des missions à l'échelle continentale.

Par exemple, le *Corner Brook*, qui naviguait au large de la côte Ouest plus tôt cette année, a participé à la mission canadienne de lutte contre les stupéfiants dans la mer des Caraïbes et dans le Pacifique Est, et a effectivement joué un rôle clé qui a permis de détecter et de saisir ce que l'adversaire avait conçu pour mener cette activité illicite, c'est-à-dire des submersibles autopropulsés transportant des tonnes de cocaïne. Le *Corner Brook* a donc joué un rôle fructueux dans le Pacifique Est, alors qu'il remontait le long de la côte. C'est exactement le type de mission auquel ce navire pourra participer, en plus d'être prêt à être déployé n'importe où au Canada.

**M. David Christopherson:** J'aimerais m'attarder un peu sur ce sujet et vous demander si quatre est un nombre idéal pour maximiser les avantages sur le plan des infrastructures? Avez-vous besoin d'un plus grand nombre de sous-marins? Pensez-vous que nous en acquerrons davantage? Pouvez-vous nous fournir quelques précisions à ce sujet? Quatre ne me semble pas un nombre exagéré, compte tenu de toutes les infrastructures nécessaires à leur entretien, à la formation et ainsi de suite. Cela me semble beaucoup d'attention et d'argent pour quatre bâtiments.

**Vam Paul Maddison:** Effectivement, monsieur. Je vous remercie de cette question.

Je dirais que quatre est le strict minimum. C'est la déduction que l'on peut tirer de la classe de sous-marins précédente. Il s'agit de la deuxième classe de sous-marins qu'exploite la Marine royale canadienne. Auparavant, nous avons également exploité des sous-marins de la classe Oberon. Nous avons pris les capacités que nous avions pour armer, former et exploiter quatre sous-marins et avons établi les mêmes prévisions pour la classe Victoria.

Compte tenu de la stratégie de défense *Le Canada d'abord*, du plan d'investissement qui la sous-tend, du climat financier que nous connaissons, je ne préconiserais pas l'achat d'un plus grand nombre de sous-marins. Les quatre que nous avons me semblent amplement suffisants. Je suis très heureux de constater que nous arrivons à la fin de ce long commencement.

**M. David Christopherson:** Je suis sûr qu'il y aura d'autres questions et je n'ai pas beaucoup de temps. Je me suis rendu dans l'Extrême-Arctique, ai franchi le Passage du Nord-Ouest, ai séjourné à Resolute, de sorte que j'ai une certaine idée de la topographie et de ce à quoi nous devons faire face. Pouvez-vous nous dire ce qui se passe sur le plan des investissements dans les infrastructures dont le gouvernement a parlé sans toutefois fournir de grandes précisions à ce sujet, à savoir le renforcement de notre présence dans la région. Pouvez-vous de votre côté nous fournir certaines précisions?

**Vam Paul Maddison:** Assurément, monsieur. Je vous remercie de la question.

L'Arctique représente de plus en plus un intérêt stratégique pour le Canada, et assurément, dans l'optique de la surveillance, de la souveraineté et de notre présence, le gouvernement estime que les Forces canadiennes doivent assurer une présence plus grande et plus durable là-bas. Ainsi, du point de vue de la Marine, en vertu de la stratégie de défense *Le Canada d'abord*, et compte tenu de la stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale annoncée par le gouvernement plus tôt cette année, nous savons que le navire de patrouille extracôtier de l'Arctique 628 sera bientôt mis en chantier sur la côte Est, le premier exemplaire devant être livré en 2015, et un autre chaque année après cette date. Cela renforcera très nettement notre capacité de naviguer dans l'Extrême-Arctique durant toute la saison de navigation, notamment dans la glace de l'année et dans ce que nous appelons les occlusions de vieille glace. Ce projet prévoit également l'aménagement de la station navale de Nanisivik à l'extrémité supérieure de l'île de Baffin, une installation de ravitaillement qui contribuera à appuyer les forces que nous déploierons dans la région.

Je vous dirais que lorsque des navires appareillent d'Halifax pour se rendre dans l'Arctique, cela équivaut à peu près à la distance qui sépare la côte Est de la Manche; et également depuis la côte Ouest, cela équivaut à la même distance jusqu'au Japon. Ainsi, lorsque nous déployons des navires à l'échelle nationale au départ d'Halifax et d'Esquimalt jusque dans l'Arctique, il s'agit d'une opération de grande envergure. C'est pourquoi les infrastructures qui seront aménagées à Nanisivik seront incontestablement d'une aide précieuse.

Nous collaborons également de très près avec nos partenaires pangouvernementaux ici. Compte tenu de tous les ministères fédéraux qui ont des compétences en matière maritime, nous collaborons dans l'Arctique afin d'être en mesure d'intervenir de manière concertée face à tout un nombre d'événements, de tâches et de défis. C'est ce que nous faisons chaque été, comme vous le savez sans doute, quand nous lançons l'opération Nanook.

**Le président:** Merci. Votre temps est écoulé.

Monsieur Norlock

●(0910)

**M. Rick Norlock (Northumberland—Quinte West, PCC):** Merci, monsieur le président. Je remercie également les témoins d'être venus ce matin.

Je tiens juste à dire un bon mot au sujet de la Ligue navale et du *NCSM Skeena* et du groupe de jeunes gens et jeunes femmes qui se trouvent là-bas. C'est une véritable hérésie dans ma circonscription de tenir de tels propos car nous sommes essentiellement une circonscription de l'Aviation royale canadienne, mais permettez-moi de vous dire que ces jeunes gens et jeunes femmes peuvent vraiment monter un excellent spectacle lorsqu'ils obtiennent leur diplôme dans d'autres régions.

Mes questions portent sur le recrutement. J'imagine qu'avant de pouvoir faire tout le bien dont vous avez parlé et tout ce que vous aimeriez faire, vous avez besoin de gens pour le faire. Vous avez employé l'analogie du hockey, aussi, recourrais-je à une autre: vous n'allez pas où se trouve la rondelle, mais là où vous pensez que la rondelle va aboutir. À propos de cette analogie, je me souviens d'avoir lu un peu d'histoire à ce sujet — et bien entendu, l'an dernier a marqué le centenaire de la Marine. Au cours de la Seconde Guerre mondiale, de nombreux habitants des Prairies se sont enrôlés dans la Marine. Il semble que nous ayons attiré beaucoup de gens originaires de lieux où l'on a du mal à imaginer que les gens songent à faire carrière dans la Marine. C'est pourquoi je me demande si vous pouvez nous parler des difficultés que vous avez aujourd'hui à faire du recrutement.

Je constate d'après nos études du maintien en disponibilité opérationnelle qu'il y a un profond besoin dans la MRC de corps de métiers particuliers, car vous dépendez d'eux pour accomplir beaucoup des choses que vous faites. Je me demande si vous pouvez nous parler du groupe de métiers auquel vous faites traditionnellement appel et à quoi ressemble l'avenir des corps de métiers ou des gens auxquels vous aimeriez faire appel, et plus précisément des difficultés que vous avez à recruter les gens que vous voulez.

**Vam Paul Maddison:** Merci, monsieur Norlock de cette excellente question, et merci également de vos propos sur la Ligue maritime. J'aimerais vous dire à vous et à vos collègues que je sais que vous souscrivez tous dans vos circonscriptions aux activités des cadets de la Marine, de la Force aérienne et de l'Armée de terre. Je vous en remercie en notre nom à tous. Je pense qu'il s'agit des meilleurs programmes de perfectionnement de la jeunesse au Canada. Ce sont de véritables trésors. Si tous les parents canadiens étaient au courant des perspectives qui s'offrent ainsi à leurs enfants, je crois que le programme connaîtrait encore plus de succès.

Je tiens à souligner l'importance de vos propos sur la Seconde Guerre mondiale. Nous avions 1 800 marins dans la Marine canadienne en 1939; 100 000 en 1945. Les deux villes du pays d'où provenaient la plupart des jeunes hommes qui se sont enrôlés dans la Marine étaient Winnipeg et Calgary, et je ne peux pas vraiment vous expliquer la raison de ce phénomène. Se peut-il que la mer leur ait rappelé le blé de leur jeunesse, mis à part la couleur.

**Des voix:** Oh, oh!

**Vam Paul Maddison:** Peut-être que ces jeunes hommes voulaient tout simplement s'éloigner le plus possible de leur ferme.

Il est intéressant de constater qu'entre 2004 et aujourd'hui, alors que les Forces canadiennes ont pris de l'expansion principalement dans les métiers de combat de l'armée de terre pour permettre le succès de la mission en Afghanistan, la Marine royale canadienne a pour sa part rapetissé. Ce n'est pas là une bonne nouvelle. On a alors décidé que c'est sur la Marine que devaient porter les efforts de recrutement. Nous sommes parvenus à un stade il y a deux ou trois ans où nous avons dû tirer la sonnette d'alarme et avons compris que si nous n'accordions pas à la Marine une plus grande priorité en matière de recrutement, nous ne serions pas en mesure de maintenir la puissance opérationnelle dont nous avons besoin pour déployer les navires en mer afin de remplir les six missions essentielles de la SDCD. Le chef d'état-major de la Défense a chargé le chef du personnel militaire, qui est responsable du groupe de recrutement dans les Forces canadiennes, d'accorder la priorité à la Marine. Dans les centres de recrutement de tout le Canada, nous avons recruté de plus en plus de marins, ce qui est une excellente chose. Cela nous a permis de reprendre les choses en main, et je me félicite de la situation que nous connaissons aujourd'hui.

Le défi qui se pose aujourd'hui au premier maître et à moi-même est que 20 p. 100 de nos marins suivent leur instruction élémentaire pour atteindre leur niveau opérationnel de compétence. Cela met à rude épreuve nos écoles et nos flottilles, mais c'est le genre d'épreuve que l'on doit subir. Les tendances sont toutes favorables. Les corps de métiers « en détresse », en particulier les techniciens de mécanique navale et les électroniciens navals, se rétabliront d'ici à environ 2017, ce qui est une excellente nouvelle. À la clé, il y a le maintien de cet attrait.

Ce qui m'importe avant tout, c'est de maintenir une institution intelligemment dirigée qui vise des objectifs clairs, traite les gens avec respect et appuie leurs familles et attire des gens qui souhaitent servir leur pays en mer. C'est sur cela que je concentre beaucoup d'efforts. Lorsque je me rends à bord de nos bâtiments, que je m'entretiens avec nos marins, ce que nous avons fait avec le premier maître la semaine dernière quand nous sommes montés à bord du *Vancouver* dans la Méditerranée, je vois des gens qui sont heureux, professionnels, au courant des choses, bien entraînés, qui aiment ce qu'ils font et pour qui le respect et la reconnaissance des Canadiens comptent beaucoup. Grâce à ce type de climat, nous n'aurons aucune difficulté à continuer à attirer les meilleurs Canadiens qui soient.

Ce que je vais vous dire, et c'est sans le moindre parti pris, lorsque je m'entretiens avec d'autres chefs de marines étrangères, ils parlent toujours de la qualité, de l'instruction, de la confiance, de l'enthousiasme de nos jeunes marins et ils me demandent quel est notre secret. Je pense que la chose vaut pour les trois composantes. Nous devons être très fiers au Canada de continuer à attirer les meilleurs hommes et femmes en uniforme.

● (0915)

**M. Rick Norlock:** Merci.

**Le président:** Vous avez 30 secondes.

**M. Rick Norlock:** Je vais donc me dépêcher.

Les sables pétrolières seraient mis en valeur bien plus rapidement s'il n'y avait pas une pénurie d'un millier de personnes dans les corps de métiers. Je n'arrête pas de dire à ceux et à celles qui n'exercent pas un métier qualifié comme celui de soudeur ou de plombier de sérieusement songer aux Forces armées canadiennes. Ils peuvent y apprendre un métier en l'espace de cinq à 10 ans, et peut-être découvriront-ils au bout de ce temps qu'ils ont envie d'y rester. Ou alors ils voudront réintégrer la vie civile. Recommandez-vous ce type d'encouragements? Dans l'affirmative, comment s'y prennent

vos agents de recrutement pour attirer des élèves du secondaire ou même des étudiants de collège ou d'université et recruter ceux que vous voulez?

**Vam Paul Maddison:** Merci de votre question. Nous entretenons un dialogue très dynamique avec l'Association des collèges communautaires du Canada, aussi connaissons-nous bien ceux et celles qui recrutent des gens dans les collèges communautaires. Nous sous-traitons avec certains collèges communautaires — comme le Marine Institute de Terre-Neuve, qui est rattaché à l'Université Memorial — pour qu'ils se chargent d'une partie de notre formation.

Des recruteurs vont dans les écoles et les collèges communautaires. Nous parlons aux éducateurs lorsque nous le pouvons au niveau politique et à celui de la fonction publique, et nous nous entretenons avec des présidents d'université et de collège et avec des conseillers d'orientation. À mon avis, c'est une question de communication. Il continue d'y avoir un préjugé défavorable à l'égard des carrières dans les Forces armées, même en 2011. Je pense qu'il est très important de maintenir un dialogue très dynamique et positif avec ceux qui exercent une influence sur nos enfants.

Certes, il ne serait pas inutile que ceux et celles qui sont responsables des cursus dans les provinces se demandent de temps à autre s'ils véhiculent les justes messages sur les forces armées et sur l'importance des sacrifices que consentent nos hommes et nos femmes en uniforme pour garantir la liberté que nous tenons pour acquise aujourd'hui, et pour fournir aux jeunes hommes et jeunes femmes les outils dont ils ont besoin pour opérer les bons choix lorsqu'ils parviennent à l'âge adulte.

**M. Rick Norlock:** Merci.

**Le président:** Merci.

Monsieur McKay, je vous accorde le reste de ces sept minutes.

**L'hon. John McKay (Scarborough—Guildwood, Lib.):** Merci, monsieur le président et merci également au vice-amiral de sa contribution. Au nom de mon parti, je tiens à vous adresser toutes mes félicitations pour votre excellent travail.

Un article a été publié récemment dans *The Globe and Mail* sur des hommes d'affaires chinois désireux d'acheter un terrain de golf. L'armée a de sérieux soupçons que le terrain de golf n'est pas la seule intention qui se cache derrière cet achat qui, si je ne m'abuse, représente 0,3 p. 100 du territoire. Certes, il ne s'agit que d'un terrain de golf, mais celui-ci pourrait servir à paver la voie pour permettre aux Chinois de réaliser leurs ambitions dans l'Arctique. Les responsables de l'armée soupçonnent qu'il s'agit d'un plan de la Chine pour mettre en place des actifs stratégiques qui pourront être convertis en ports et en installations d'accostage.

Il se peut que cela modifie les règles du jeu en ce qui concerne l'évaluation des menaces, mais également l'affirmation de la souveraineté — qui est votre mission primordiale. Même si je comprends que vous n'êtes peut-être pas prêt à parler expressément d'un terrain de golf susceptible de devenir un risque lié à l'eau, j'aimerais savoir si vous pensez que ces défis dans le proche Arctique au moins — et également dans l'Extrême-Arctique — modifient la donne et compromettent effectivement votre capacité à être prêts à relever ces défis.

● (0920)

**Vam Paul Maddison:** Merci, monsieur McKay de votre excellente question.

Je commencerai par dire qu'à mon avis, il s'agit des activités dans l'Arctique. Il s'agit en fait d'augmenter l'activité humaine dans l'Arctique. Telle est la difficulté qui se présente à nous et à toutes les nations polaires: comment faire face à l'augmentation de l'activité humaine dans l'optique de la navigation maritime, et à l'augmentation des activités dans l'Arctique depuis les activités d'extraction des ressources du fond marin — que permettent les technologies qui n'existaient tout simplement pas jusqu'à récemment — et aux impacts des changements climatiques, notamment sur les Premières nations? Comment faire face à toutes ces pressions?

Pour moi, l'Arctique est comme une parabole du XXI<sup>e</sup> siècle sur les types de pressions qui commencent à s'exercer sur les océans de la planète et à se faire connaître, qui ont une incidence directe sur les intérêts nationaux du Canada et sur le fait que l'économie mondialisée se remet à flots. Il faut donc maintenir cette économie ouverte et l'encadrer par des règles, si l'on se fonde sur la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Chaque fois qu'il y a des activités ou des tendances illicites qui perturbent l'ordre international fondé sur des règles, je pense qu'en tant que Canadiens, nous devons dresser l'oreille.

Il y a quelques années, on m'a signalé que ceux qui conçoivent des navires affectés au commerce transocéanique — les Maersk et les Daewoo de ce monde — avaient trouvé le moyen de concevoir des navires qui pourraient naviguer dans l'Arctique dans les années 2020 et 2030. La conclusion que j'en ai tirée est que le trafic maritime en provenance de Singapour destiné à l'Europe, au lieu de prendre la route de l'ouest par l'océan Indien, se dirigera au nord-est du Japon, empruntera la route transpolaire et se rendra en Europe depuis là. Pourquoi? Parce que l'itinéraire est plus court et qu'il permet d'économiser de l'argent.

Ce que cela révèle dans une optique navale, c'est que nous devons continuer à accorder la priorité à l'Arctique et être en mesure d'acquiescer une « connaissance du domaine maritime » durable, comme on dit, un tableau maritime reconnu de ce qu'il advient dans l'Arctique, et d'agir au moyen d'une combinaison de navires déployés, d'éléments de surveillance spatiaux et autres, de collaboration avec nos partenaires fédéraux, la GRC...

**L'hon. John McKay:** Voulez-vous dire par là qu'il y a des chances que vous aménagiez un port dans l'Arctique plus tôt que prévu?

**Vam Paul Maddison:** Cela signifie en fait que dans le cadre du programme de navires de patrouille extracôtiers de l'Arctique, nous entendons agrandir ou même améliorer les infrastructures à Nanisivik, et créer une capacité de ravitaillement en carburant là-bas pour appuyer les opérations dans l'Arctique.

**L'hon. John McKay:** Le problème dans l'Arctique est que vous devez vous y rendre « tout équipés ». Cela signifie que si vous n'en avez pas dans les cales du bateau, vous n'en trouverez pas là-bas. Quel effet cela a-t-il sur l'immense processus d'approvisionnement que vous avez entrepris? Faites-vous en sorte que toutes vos ressources soient en fait aptes à la navigation dans l'Arctique?

**Vam Paul Maddison:** Le navire de patrouille extracôtier de l'Arctique est construit de manière à pouvoir naviguer dans les glaces de l'année, dont l'épaisseur est d'environ trois pieds. Cela permet à cette classe de navire de patrouiller dans l'Extrême-Arctique sans être limitée par les caprices de la glace au cours d'une saison de navigation donnée.

D'autres bâtiments — comme le navire de soutien interarmées et le bâtiment de combat de surface du Canada, deux programmes réalisés par l'entremise de la Stratégie nationale d'approvisionnement en

matière de construction navale — seront en mesure de naviguer dans l'Arctique, mais dans les zones de glace marginales. Bien entendu, le sous-marin de la classe Victoria est parfaitement équipé pour naviguer au bord de la banquise.

• (0925)

**L'hon. John McKay:** Êtes-vous en fait en train de devenir beaucoup plus tributaires des brise-glace?

**Vam Paul Maddison:** C'est la Garde côtière canadienne qui est dotée d'une capacité de déglacement au Canada.

**L'hon. John McKay:** Je le sais bien, et c'est là qu'est le problème.

**Vam Paul Maddison:** Tandis que nous avançons dans le temps, l'océan Arctique deviendra précisément cela, l'océan Arctique. Ce sur quoi nous devons nous concentrer, c'est la navigation dans ces eaux hauturières et dans ces eaux côtières, à savoir les eaux archipélagiques, les baies, etc.

**L'hon. John McKay:** Merci.

**Le président:** Merci.

Nous allons passer maintenant à notre série de questions de cinq minutes.

Nous avons M. Strahl pour commencer.

**M. Mark Strahl (Chilliwack—Fraser Canyon, PCC):** Merci, monsieur le président.

Je remercie également les témoins d'être parmi nous aujourd'hui.

Comme je l'ai dit plus tôt, je n'y suis pas arrivé seul. Mon grand-père était dans la Marine dans les années 1950. Il a servi à bord de l'*Athabasca* et du *Skeena* dans la chaufferie, et ce parmi d'autres bâtiments. Il a des tatouages pour le prouver. J'ai grandi plein d'admiration pour ces hommes et leur service dans la Marine.

C'est la raison pour laquelle cet été, j'ai décidé de participer au programme organisé par les Forces canadiennes pour les parlementaires, et que j'ai pu naviguer avec le commandant Jamie Tennant à bord du NCSM *Montreal*. J'aimerais dire à mes collègues ici que si vous ne l'avez pas encore fait, ne ratez pas cette occasion. Si vous avez la chance d'effectuer le premier tronçon du déploiement dans les Grands Lacs, tout comme je l'ai fait, optez pour le tronçon qui relie Halifax à Trois-Rivières.

Je tiens à parler un peu de cela, et du déploiement dans les Grands Lacs, sans oublier l'Opération CONNECTION. Pourriez-vous peut-être nous décrire cette opération, ses buts et les résultats positifs qu'elle a eus?

**Vam Paul Maddison:** Merci beaucoup de cette question, monsieur Strahl.

Le Canada présente la caractéristique unique qu'un Canadien sur cinq et demi ou six vit dans la région du Grand Toronto. Et pourtant, pour de simples raisons historiques, nous n'avons pas besoin d'avoir une présence navale durable dans les Grands Lacs. Ainsi, pour en revenir à la question de M. Norlock sur la façon d'attirer des Canadiens dans la Marine, nous souffrons dans ce pays de quelque chose que j'appellerais le manque de connaissance de la Marine. La majorité des Canadiens n'ont jamais eu l'occasion d'établir ce lien entre leur pays, la qualité de vie dont ils jouissent et le rapport entre la qualité de vie et l'économie, et la façon dont l'économie, comme je l'ai dit, se remet à flots.

L'objectif essentiel du déploiement dans les Grands Lacs chaque année est de faire découvrir la Marine aux Canadiens comme nous le faisons le long des côtes de l'Atlantique et du Pacifique, mais cela représente un défi authentique au cœur du pays. L'idée est de prendre une frégate comme le *Montréal*, qui est fort bien dirigée par le commandant Tennant, et de dire à l'équipage, « Vous êtes les ambassadeurs des Forces canadiennes en premier lieu et de la Marine en deuxième lieu. C'est l'occasion pour vous d'aller découvrir au cours des six prochaines semaines ces merveilleuses villes », les plus grandes comme Toronto, Hamilton et Montréal et les plus petites comme Trois-Rivières, Matane et Cornwall — « et de dialoguer avec des Canadiens ». C'est l'occasion pour vous de nouer des liens avec des dirigeants du monde des affaires et des milieux universitaires, politiques et philanthropiques pour en quelque sorte les mandater et les dynamiser le long de leurs courants d'influence afin de bien transmettre le message de la Marine aux Canadiens, mais aussi d'attirer des étudiants, des cadets, des éducateurs, des parents et des familles à bord pour qu'ils voient et qu'ils entendent le message sur ce que fait la Marine canadienne qui compte vraiment pour les Canadiens.

Immanquablement, les visiteurs sont frappés d'emblée par la technologie — ce bâtiment de guerre de 5 000 tonnes à l'arrière duquel se trouve un hélicoptère. Très vite, ils sont frappés par les hommes et les femmes qui se tiennent là et qui leur racontent avec enthousiasme ce qu'ils font pour le Canada. Pour moi, c'est toujours une victoire. Car la chose devient un attrait que nous pouvons vraiment mesurer. Les gens montent à bord et l'un déclare « Cela m'intrigue. J'ai 21 ans, et ce que je vois ici me plaît vraiment. Quelles options s'offrent à moi? » Nous prenons donc l'adresse électronique de cette personne et lui fournissons certaines coordonnées pour se rendre dans un centre de recrutement, ou nous faisons nous-mêmes le suivi. Nous avons pu constater que ces déploiements dans les Grands Lacs chaque année nous aident vraiment dans notre périple de rétablissement pour insuffler une vie nouvelle aux corps de métiers victimes de pénuries.

L'an prochain, en 2012, bien entendu, notre déploiement dans les Grands Lacs concordera avec les célébrations du bicentenaire de la guerre de 1812. C'est une autre excellente occasion pour la Marine d'être présente dans ces localités, de transmettre les mêmes messages et, par exemple, de relater la mission en Libye. C'est pour nous une occasion à ne pas manquer.

● (0930)

**Le président:** Merci.

[Français]

Madame Moore, vous disposez de cinq minutes, s'il vous plaît.

**Mme Christine Moore (Abitibi—Témiscamingue, NPD):** Merci beaucoup.

J'aimerais revenir sur la question des sous-marins. Les quatre sous-marins que le Canada a acquis étaient usagés et ont coûté 2,5 milliards de dollars. Il s'agissait de 750 millions de dollars pour l'achat, 1 milliard de dollars de rénovations et 1 milliard de dollars pour la remise à l'eau. On a beaucoup investi, du moins plus que ce que l'on pensait au départ, et ce sont des sous-marins usagés.

J'aimerais connaître leur durée de vie. Selon vous, dans combien de temps faudra-t-il les remplacer?

**Vam Paul Maddison:** Madame, je vous remercie de la question.

Tout d'abord, je dirai que les sous-marins sont d'excellents navires de guerre qui possèdent un système assez complexe. Ils dureront jusqu'en 2030.

**Mme Christine Moore:** C'est bien.

**Vam Paul Maddison:** Autour de 2015, je devrai créer un programme pour remplacer ces sous-marins, afin d'avoir de nouvelles capacités et pour remplacer les sous-marins de classe *Victoria* pendant les années 2030.

**Mme Christine Moore:** En ce qui a trait à ces sous-marins, vous avez mentionné qu'ils pouvaient aller dans l'Arctique, mais pas n'importe quand. C'est limité par les saisons. Comme aucun n'est stationné en permanence dans l'Arctique, j'aimerais savoir s'il existe actuellement des sous-marins qui pourraient rester dans l'Arctique de façon permanente et qui ne seraient pas obligés de revenir vers d'autres côtes pendant la saison plus froide.

**Vam Paul Maddison:** Merci, madame.

Nos sous-marins ont déjà été déployés à deux reprises dans les eaux arctiques, en 2008 et en 2009. Certains pays possèdent des sous-marins qui peuvent exercer leurs activités sous l'eau dans l'Arctique.

[Traduction]

Ces sous-marins sont à propulsion nucléaire, ce qui leur permet de demeurer sous l'eau pendant de très longues périodes. Mais ils sont également conçus dans l'optique de la sécurité, pour être en mesure de remonter à la surface à travers la glace en cas d'urgence. Rares sont les pays qui possèdent une telle capacité, puisqu'il n'y a en fait que les États-Unis, la Russie et le Royaume-Uni.

C'est une capacité qui, bien sûr, coûte très cher. Et qui est également très coûteuse à maintenir. Cela nécessite des ensembles de compétences exceptionnelles sur les plans techniques, de l'exploitation et de l'entretien au sein de la flotte, ensembles que nous ne possédons pas actuellement. La technologie existe certes, mais elle n'est pas prévue pour la Marine royale canadienne.

● (0935)

[Français]

**Mme Christine Moore:** Selon vous, le fait qu'on n'ait pas la capacité d'être en permanence dans l'Arctique nuit-il à la disponibilité opérationnelle? Le fait de ne pas être capable de couvrir l'énorme côte arctique aussi efficacement que d'autres pays nuit-il à la capacité de réponse du Canada?

[Traduction]

**Vam Paul Maddison:** J'aimerais dire que j'apprécie grandement la capacité de navigation de nos sous-marins dans l'Arctique, dans la zone de glace marginale, c'est-à-dire au voisinage de la banquise — qui est précisément là où tout se passe, notamment les activités à la surface — sur le plan de la surveillance, de la compréhension de ce qui se passe dans l'Arctique et de l'état de préparation pour intervenir à travers tout le spectre des opérations, peu importe l'urgence qui pourrait survenir.

Je pense que le sous-marin de la classe *Victoria* est un sous-marin éminemment capable qui est aujourd'hui en passe d'atteindre sa pleine capacité opérationnelle. Étant donné que ces sous-marins doivent traverser leurs cycles d'exploitation, nous allons vraiment constater les effets véritables qu'ils ont — comme ils l'ont déjà démontré, mais de manière plus persistante — ici même au Canada, dans l'Arctique et outre-mer.

**Le président:** Monsieur Chisu, je vous cède la parole.

**M. Cornéliu Chisu (Pickering—Scarborough-Est, PCC):** Merci de votre présentation, amiral.

La Marine du Canada se procure les équipements dont elle a besoin pour faire son travail. Les décisions les plus récentes prises par le gouvernement avaient pour but de renforcer la flotte de la Marine royale canadienne. Pour ce qui est des contrats d'avenir, quelles relations les membres de la Marine royale canadienne entretiendront-ils avec les consultants et les entrepreneurs pour construire les bons équipements et disposer des bons armements offrant les bonnes caractéristiques?

Je pense qu'il est extrêmement important que vous teniez des consultations au sujet de la construction de cette nouvelle flotte. Comment prévoyez-vous de procéder?

**Vam Paul Maddison:** Merci beaucoup de la question, monsieur.

Pour commencer, j'aimerais dire que la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale est une vraie fonction de contrainte qui contribue à dynamiser les grands projets de l'État et les programmes d'immobilisations qui sont lancés. En tant que commandant de la Marine, ma responsabilité consiste à définir le besoin et la capacité des navires que l'on prévoit de mettre en service dans l'ordre de bataille. Elle consiste à recommander ces besoins au chef d'état-major de la Défense, et par son entremise, aux ministres.

Le navire de combat de surface, par exemple, est une catégorie de navire qui sera construit à Halifax, qui s'inscrit à la suite de la modernisation des frégates de la classe Halifax comme le NCSM *Montréal*, et qui est appelé à remplacer les destroyers de la classe Iroquois, qui approchent de la fin de leur vie utile.

Ma responsabilité consiste à me pencher sur le climat de sécurité futur. Qu'advient-il en mer aujourd'hui? Quelles leçons peut-on tirer de la mission en Libye et des opérations récentes dans la corne de l'Afrique et le golfe Persique? Quelle est la dynamique de la course aux armements navals dans l'Asie du Sud-Est et que se passe-t-il dans le golfe Persique? Où pensons-nous, de concert avec le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international, que les intérêts stratégiques du Canada seront vraiment compromis en mer à l'avenir? Pour cela, il faut analyser la mission de la stratégie de défense des Forces canadiennes, laquelle englobe à l'extrémité inférieure les opérations humanitaires et à l'extrémité supérieure, la victoire au combat. Cela consiste à analyser les menaces et à déterminer les besoins.

Le navire de combat de surface canadien doit avant tout pouvoir être déployé avec précision et être soutenu n'importe où dans le monde, notamment dans l'Arctique, pendant une longue période de temps. Il doit être en mesure d'agir de manière décisive et avec succès dans le milieu d'exploitation de plus en plus complexe et sophistiqué des côtes de la planète, notamment au large de la Libye, où il nous faut collaborer avec les forces aériennes et, à l'avenir, les forces terrestres. Cela réclame certaines armes, une capacité d'autodéfense et certaines capacités de propulsion sur le plan de la vitesse. Cela réclame également certaines capacités en matière de carburant et d'endurance. Le bâtiment doit bénéficier d'une bonne habitabilité et de locaux à bord pour un certain nombre de marins pour que nous disposions de la redondance nécessaire pour faire face aux avaries de combat et aux situations d'urgence.

Tout cela est réuni dans un énoncé des besoins. Celui-ci est transmis à l'industrie. Le navire de combat de surface canadien subit actuellement ce que nous appelons une phase de définition financée. L'industrie devra examiner l'énoncé des besoins et constituer des équipes qui présenteront des soumissions dans le cadre du contrat relatif à ce navire. Les équipes se composeront de membres des chantiers navals de la côte Est, qui en l'occurrence, sont les Chantiers Maritimes Irving; d'un agent d'intégration des systèmes de combat,

entité qui regroupe les armements et les capteurs; d'un agent d'intégration des systèmes de plateforme, qui est le volet maison des systèmes maritimes qui assurent la production d'énergie, la distribution du courant électrique, les systèmes auxiliaires techniques, etc.; et d'un agent de conception qui est une entité qui se spécialise dans la conception de bâtiments de guerre éminemment complexes et denses.

Ce consortium se réunira pour examiner l'énoncé des besoins et, bien entendu son caractère abordable sur le plan de l'argent prévu dans le plan d'investissement pour le navire de combat de surface canadien. Au final, on procédera au processus de sélection. Bien entendu, le dialogue se poursuit avec les ministères au sujet de la capacité et des compromis à faire sur le plan des coûts. En fin de compte, la bonne plateforme possédant la juste capacité au juste prix sera mise en chantier pour la découpe de la première plaque d'acier. Le navire de combat de surface canadien devrait sortir des chantiers navals aux alentours de 2018.

● (0940)

**Le président:** Votre temps est écoulé; je suis désolé.

Poursuivons, monsieur Kellway, c'est à votre tour.

**M. Matthew Kellway (Beaches—East York, NPD):** Merci, monsieur le président et merci au vice-amiral d'être parmi nous aujourd'hui.

Nous nous sommes en fait rencontrés à bord du *Montréal* lorsque vous êtes passé par Toronto l'été dernier. Je suis monté à bord pour me faire une idée de cette frégate, car la semaine suivante, je devais prendre place à bord du *Ville de Québec* dans le cadre du programme destiné aux parlementaires dont a parlé M. Strahl.

La charge de député n'est pas sans privilèges, mais je dois avouer que le plus grand privilège que j'ai connu jusqu'ici a été le temps que j'ai passé à bord du *Ville de Québec* avec tous ses marins. Ils se sont montrés fort obligeants et ont répondu avec enthousiasme à toutes mes questions un peu simplistes. En fait, ils ont insisté pour me montrer à moi et à mon collègue, le député John Rafferty, chaque pouce carré de cette frégate, pour que nous sachions exactement ce qui s'y passait et ce que chacun y faisait. L'expérience a été absolument inoubliable, et j'ai d'excellents souvenirs du temps que j'ai passé avec les marins à bord du *Ville de Québec*.

Lorsque nous nous sommes retrouvés ensemble à bord du *Montréal* — et vous avez à nouveau effleuré la question aujourd'hui — vous avez parlé de l'économie mondiale et de la façon dont elle se remet à flots. Je crois que durant l'été, vous avez davantage parlé du rôle de la Marine qui veille à ce que l'économie mondiale continue de progresser. Lorsque vous examinez les ressources de la Marine canadienne, face à l'avenir et même en tenant compte des nouveaux équipements, que pensez-vous du déploiement de toutes ces ressources? Quel pourcentage de ces ressources sera consacré à des activités dont le but est d'assurer que l'économie mondiale continue d'avancer? À bord du *Montréal*, vous avez parlé de certains points noirs dans le monde. Envisagez-vous notamment de participer à certaines missions multilatérales ou initiatives de coopération pour vous assurer que certains de ces points noirs restent ouverts?

**Vam Paul Maddison:** C'est une excellente question dont je vous remercie.

L'une de mes responsabilités en matière d'état de préparation est de toujours appuyer le groupe opérationnel à haut niveau de préparation. Ce groupe opérationnel à haut niveau de préparation se compose du bâtiment amiral, de deux ou trois frégates, du navire de ravitaillement en mer et peut-être, d'un sous-marin, de même que d'avions et d'hélicoptères de patrouille maritime, qui contribuent tous à cette mission n'importe où dans le monde.

Le ministère de la Défense nationale maintient que ce que nous appelons une stratégie d'engagement mondial. Il s'agit d'un fait récent, et à mon sens très positif, qui a débuté il y a environ deux ans. Ce que cela me permet de faire pour la mise sur pied de forces capables en mer, c'est d'examiner là où il est préférable de les utiliser — par exemple, dans l'Arctique chaque année, effectivement; dans l'opération de lutte contre les stupéfiants dans la mer des Caraïbes et dans le Pacifique Est, c'est un fait; et dans le déploiement en Méditerranée, oui une fois de plus.

Plus tôt cette année, j'ai déployé un bâtiment dans le Pacifique pour qu'il participe à un exercice de niveau supérieur avec les Australiens, les Américains et d'autres partenaires du Pacifique, au large des côtes d'Australie, puis à Singapour pour participer à un exercice d'engagement diplomatique avec nos alliés en Corée du Sud et au Japon.

Certes nous ne pouvons pas être partout en même temps. Mais il y a des endroits où nous voulons assurer une présence et continuer d'être interopérables avec nos alliés, à être à leurs côtés et à faire preuve de leadership.

Lorsque l'occasion se présente, comme ce fut le cas en 2009, pour qu'un commodore embarque et navigue avec le groupe opérationnel canadien, afin de diriger une mission multinationale de lutte contre le terrorisme dans l'océan Indien, c'est là une occasion rêvée pour le Canada d'être perçu d'un oeil très favorable par ses alliés et par d'autres protagonistes régionaux. C'est pourquoi nous continuerons d'agir dans ce sens. Nous continuerons de mettre sur pied...

Ma responsabilité consiste à établir l'ordre de priorité des lieux où nous nous déploierons et à élaborer la politique, la doctrine et les normes nécessaires pour que nos marins continuent d'être les meilleurs et les plus compétents; que nos navires continuent d'être entretenus et nos systèmes réglés pour atteindre le niveau de préparation optimal; que nos marins suivent une période d'entraînement délibérée, mesurée et évaluée afin d'amener l'équipage et le navire au juste niveau de disponibilité; et que nous continuions à assurer la bonne surveillance. C'est ce que nous continuerons de faire.

Lorsque j'examine le milieu d'exploitation de demain, je le vois plus complexe, plus perfectionné et plus redoutable. C'est incontestablement quelque chose qui me préoccupe à mesure que nous allons de l'avant.

● (0945)

**Le président:** Merci.

Le temps est déjà écoulé.

Je cède maintenant la parole à M. Opitz.

**M. Ted Opitz (Etobicoke-Centre, PCC):** Merci, monsieur le président.

Bienvenue à nos témoins, à l'amiral, au premier maître. Nous pouvons être heureux de vous compter parmi nous. En ma qualité de fantassin, j'adore me retrouver à bord d'un navire et je pense que le lieu que je préfère à bord de n'importe quel bâtiment, c'est le carré des officiers, où il me plaît particulièrement de me retrouver.

**Premier Maître de 1re classe Claude Laurendeau (premier maître de 1re classe, Force maritime, ministère de la Défense nationale):** Je crains que vous ne traîniez au mauvais endroit.

**M. Ted Opitz:** Vous savez que je suis marin amateur, que j'ai fait de la voile pour le CISM, et je suis ici pour vous dire que l'eau au large d'Esquimalt est plutôt glaciale.

Pour ce qui est des réservistes, nous voyons ici les chiffres qui résultent de la ventilation de la Force de réserve et de la Force régulière, mais quel rôle les réservistes jouent-ils au sein de la Force navale et combien de temps les réservistes passent-ils généralement en mer?

**Vam Paul Maddison:** Je vous remercie de la question.

La Réserve navale du Canada est avant tout une réserve stratégique. Elle se compose de marins citoyens à temps partiel qui jouent un rôle essentiel dans la mobilisation de leurs collectivités locales et qui assurent la présence de la Marine royale canadienne dans les collectivités éloignées de la mer, qui transmettent ce message et qui permettent que l'on établisse des ponts et que l'on encourage le dialogue. Ces marins permettent aux gens d'en savoir plus long sur la Marine et sur ce qu'elle fait pour eux et cela les encourage à poser les bonnes questions, en particulier quand vient le moment de décider de s'engager dans l'armée. C'est ce que font plusieurs milliers de réservistes navals, avant toute chose. Nous avons 24 divisions de la Réserve navale au Canada, d'un océan à l'autre et bien sûr, dans toutes vos circonscriptions, j'en suis convaincu.

Cela étant dit, ces réservistes participent avant tous à la mobilisation stratégique locale. L'un des principes que doivent respecter les réservistes navals est d'être formés et préparés à prendre la mer, car en définitive, une force de réserve a pour but de renforcer les troupes et leur capacité lorsque le besoin s'en fait sentir, comme lorsque la milice a dû être renforcée pour soutenir l'Armée de terre canadienne dans le cadre de la mission en Afghanistan.

C'est ainsi que tous les marins de la Réserve navale choisissent le métier d'officier ou de marin et qu'ils sont qualifiés pour l'exercer. Une des principales missions qu'ils accomplissent pour la Marine consiste à armer les 12 navires de défense côtière de la classe Kingston dont nous disposons.

Ce vers quoi nous nous dirigeons avec le premier maître, car nous avons constaté que ce modèle n'était pas durable, c'est ce que nous appelons le « concept d'une seule marine ». J'aimerais voir les réservistes navals prendre la mer à bord des navires de défense côtière de la classe Kingston, mais également à bord des plus grands navires de combat, des frégates, des destroyers et des navires de ravitaillement en mer — pour que les marins de la Force régulière aient également la possibilité de naviguer à bord des navires de la classe Kingston. C'est ce que nous avons entrepris de faire. Je veux créer une mentalité d'une seule marine, une culture où les réservistes navals et les marins de la Force régulière se considèrent comme des égaux. Je pense que c'est l'un des meilleurs moyens d'aller de l'avant.

● (0950)

**M. Ted Opitz:** Je sais que ces réservistes ne se plaindront pas des possibilités qui leur sont offertes à bord de ces navires.

Vous avez parlé de votre programme de sensibilisation des réservistes, mais il y a un autre élément à cela, l'élément civil, que vous employez grâce à des entités comme la Canada Company, la Fondation True Patriot Love et votre système de capitaines honoraires. Comment faites-vous pour promouvoir la Marine auprès des Canadiens?

**Vam Paul Maddison:** Je vous remercie.

J'aimerais commencer par dire que lorsque vous avez parlé de civil, j'ai immédiatement pensé aux fonctionnaires qui sont un élément essentiel de la Marine. Je ne parle pas seulement des fonctionnaires ici à Ottawa, mais de ceux qui travaillent dans les installations de maintenance de la Flotte à Esquimalt et Halifax, lesquels ont un impact beaucoup plus profond sur la Marine que ce que nous constatons du côté de la Force aérienne ou de l'Armée de terre. Ces travailleurs revêtent en fait une importance névralgique pour assurer l'état de préparation technique de nos navires et de nos sous-marins avant qu'ils ne prennent la mer. Ainsi, lorsque je parle de l'équipe de défense de la Marine, celle-ci se compose des membres de la Force régulière, de la Force de réserve et des civils qui en font également partie.

Pour ce qui est de l'engagement stratégique, nous comptons une vingtaine de capitaines honoraires dans la Marine, qui se sont tous portés volontaires pour ce qu'ils considèrent comme un honneur. Ils viennent de tous les pans de la scène politique, aussi bien des dirigeants d'entreprise que des dirigeants du milieu universitaire, et ils nous tiennent lieu d'ambassadeurs. Ils dynamisent et déclenchent leurs courants d'influence et chaque fois qu'ils en ont l'occasion, ils prennent la parole, comme le premier maître ou moi-même, devant l'assemblée devant laquelle ils se trouvent. C'est tout bonnement pour véhiculer ce message et pour me faire part des réactions sur la manière de mieux dialoguer avec les Canadiens.

La Fondation True Patriot Love est un excellent exemple d'entité qui a récemment organisé ce que l'on a appelé l'Atlantic Maple Leaf Dinner à Halifax. Elle a ainsi recueilli 700 000 \$ pour le programme « Soldat en mouvement » destiné à nos familles. Nous n'aurions jamais pu imaginer il y a 20 ans ce genre d'initiative et de leadership de la part du milieu des affaires et du secteur public ou des simples citoyens. Pour des gens comme le premier maître Laurendeau — et à nouveau, je tiens à rappeler ici la reconnaissance dont les Forces ont bénéficié au Sénat il y a deux semaines — cela transmet un signal incroyablement puissant sur la nouvelle relation fondée sur le respect et la confiance entre les Canadiens et les Forces canadiennes.

**Le président:** Je vous remercie.

Votre temps est écoulé.

[Français]

Monsieur Brahmi, vous avez la parole.

**M. Tarik Brahmi (Saint-Jean, NPD):** Merci, monsieur le président.

Monsieur le vice-amiral, si j'ai bien compris, vous avez dit lors de votre présentation qu'il n'y a aucun sous-marin opérationnel à l'heure où nous parlons.

**Vam Paul Maddison:** En ce moment, un sous-marin est en mer. Le *Victoria* a pris la mer hier, comme prévu, pour commencer ses essais afin d'obtenir le niveau de haute disponibilité dans quelques mois.

• (0955)

**M. Tarik Brahmi:** Cela veut dire qu'il est en période de test. Il n'y a aucun sous-marin opérationnel, aucun sous-marin qui pourrait être envoyé demain matin pour une opération.

**Vam Paul Maddison:** Vous avez raison, monsieur.

**M. Tarik Brahmi:** C'est ce que j'avais cru comprendre.

On a lu dans la presse qu'au mois de septembre, des pièces du *Chicoutimi* avaient été installées sur le *Victoria* pour le rendre opérationnel. Est-ce exact?

**Vam Paul Maddison:** Oui, mais c'est normal.

**M. Tarik Brahmi:** Cette information est donc confirmée. Des pièces du *Chicoutimi* ont été enlevées et installées sur le *Victoria* afin de rendre ce dernier opérationnel. D'accord?

**Vam Paul Maddison:** Oui, c'est ça.

**M. Tarik Brahmi:** En ce qui concerne maintenant les capacités du personnel, on a aussi lu que le nombre de sous-mariniers qui sont opérationnels, donc prêts à travailler dans un sous-marin était passé de 300 à 80.

Est-ce le nombre approximatif de sous-mariniers? Confirmez-vous également ces chiffres?

**Vam Paul Maddison:** Oui.

**M. Tarik Brahmi:** Comment, le fait de passer de 300 à 80 sous-mariniers qualifiés, malgré cette diminution assez radicale, peut-on maintenir la disponibilité opérationnelle des sous-marins de la Marine canadienne?

**Vam Paul Maddison:** La clé pour résoudre ce problème est d'avoir des sous-marins prêts à prendre la mer pour entraîner plus de matelots qui pourront devenir des sous-mariniers qualifiés.

[Traduction]

Juste pour confirmer ce que vous avez dit, monsieur, lorsque nous parviendrons à l'état de stabilité opérationnelle — que nous sommes sur le point d'atteindre, avec ces deux sous-marins à haut niveau de préparation sur l'une et l'autre côte, un troisième prêt à partir en mission et le quatrième qui subit des travaux de maintenance majeurs — cela nécessitera entre 420 et 430 sous-mariniers qualifiés, ceux qui portent l'insigne d'un dauphin sur leur uniforme.

Il me manque une centaine de personnes, mais ce dont j'ai besoin pour colmater cette brèche, c'est tout bonnement de sous-marins qui naviguent en mer pour permettre à ces gens d'accumuler le temps de service en mer dont ils ont besoin pour obtenir leurs qualifications. C'est sur quoi se concentrera le *Victoria* tandis qu'il effectue ses croisières d'endurance afin d'obtenir son statut opérationnel. C'est ce que fera le *Windsor* ultérieurement en 2012. J'ai le sentiment, et c'est ce que vise le plan, que nous augmenterons délibérément et intelligemment le nombre de sous-marins pour pouvoir conserver cet état de stabilité opérationnelle que j'ai décrit.

Je suis convaincu que le succès attire le succès, et que tandis que les sous-marins continuent de mener des opérations fructueuses, cela en engendrera un plus grand nombre —

[Français]

**M. Tarik Brahmi:** Je vous remercie.

Quelles sont nos capacités en ce qui a trait aux brise-glaces dans l'Arctique? J'ai cru comprendre que nos sous-marins ne sont pas opérationnels toute l'année. Ils ne sont pas capables de faire surface dans l'Arctique à n'importe quel moment de l'année, parce qu'ils n'ont pas ces capacités qu'ont les sous-marins nucléaires. Nous n'avons pas de sous-marin nucléaire.

Comment le fait que la Russie soit en train de développer sa capacité de brise-glaces de classe 60 mégawatts peut-il avoir des répercussions sur la perte de souveraineté du Canada en Arctique?

**Vam Paul Maddison:** La Russie, comme le Canada, est une nation arctique. Ils ont, comme nous, pour but d'avoir une présence ou une capacité plus élevée au Nord et d'améliorer cette capacité.

[Traduction]

À l'instar du Canada, la Russie s'intéresse vivement aux avantages qu'il y a à renforcer sa capacité économique dans le Nord par le passage du Nord-Est qui est de plus en plus ouvert à la navigation à l'extrême nord de la Russie. Mais la clé du succès dans l'Arctique, à mon sens, consiste à appliquer les grands principes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer au sujet des eaux territoriales et des zones économiques exclusives, et en cas de litige, comme cela s'est passé entre la Norvège et la Russie en 2009, à négocier un terrain d'entente et à calmer les tensions qui pourraient s'accroître.

• (1000)

**Le président:** Je vous remercie. Votre temps est écoulé.

Madame Gallant.

**Mme Cheryl Gallant (Renfrew—Nipissing—Pembroke, PCC):** Merci, monsieur le président, et merci également à nos témoins.

À propos des sous-marins, quel rôle remplissent-ils dans le contexte de l'OTAN?

**Vam Paul Maddison:** Les sous-marins et les marines ont pour objectif de contrôler les activités et d'être au courant de tout ce qui se passe le long de la colonne d'eau — sous la surface, à la surface et au-dessus de la surface. Certes, l'OTAN a besoin de forces aptes au combat et à haut niveau de préparation afin d'exercer ce contrôle en mer tout au long de la colonne d'eau.

Madame Gallant, la meilleure contre-attaque contre un sous-marin est un autre sous-marin, et c'est pourquoi le fait de disposer de sous-marins capables de détecter, de suivre et, au besoin, d'attaquer les sous-marins de l'adversaire est une capacité qui revêt beaucoup d'importance pour l'OTAN.

**Mme Cheryl Gallant:** Y a-t-il des avantages à avoir des sous-marins diesel de la classe Victoria en sus des sous-marins nucléaires par exemple? Comment s'imbriquent-ils dans le tableau général?

**Vam Paul Maddison:** Je vous remercie.

Je suis récemment tombé sur une hypothèse selon laquelle les sous-marins diesel sont plus bruyants que les sous-marins nucléaires et par conséquent moins capables. En fait, c'est le contraire qui est vrai. Les sous-marins diesel sont en réalité très silencieux, ce qui signifie qu'ils peuvent opérer dans le plus grand secret; détecter un sous-marin nucléaire, par exemple; le suivre de très près sans être détecté; et s'il y a lieu, l'attaquer.

Il est en fait très avantageux d'avoir des sous-marins diesel munis des mêmes armes que les sous-marins nucléaires. Il y a également des avantages à les déployer à l'avant dans les goulots d'étranglement stratégiques, au besoin — par exemple, dans le détroit de Gibraltar, à Suez, à Ormuz, à Bab-el-Mandeb et à Malacca ainsi qu'au Panama — où de fortes pressions peuvent s'exercer sur le commerce international.

**Mme Cheryl Gallant:** Mais vous avez déclaré que nos sous-marins patrouilleraient le long des côtes et ne seraient pas déployés à l'extérieur des eaux régionales. Ainsi, ils joueraient quand même un rôle pour l'OTAN, même si vous ne les envoyez pas à Gibraltar ou dans un autre endroit du même genre.

**Vam Paul Maddison:** Je suis désolé, madame, que vous ayez interprété ainsi mes propos. Si le gouvernement du Canada pouvait en décider ainsi, manifestement, c'est là que ces sous-marins seraient déployés, mais ils sont tout à fait capables d'être déployés à l'avant dans n'importe quel coin du globe.

À titre d'exemple, le *Corner Brook* a été déployé en 2007 ou 2008 — je pense que c'était en 2007 — en Europe du Nord, où il a participé à un exercice pour aider à mettre sur pied la force de réaction de l'OTAN. Cet exercice prévoyait des engagements entre deux sous-marins, et nous en avons fait autant avec nos alliés américains. Ce qui est ressorti de ces exercices d'entraînement est la confirmation de la part de nos alliés que les sous-marins de la classe Victoria sont des navires éminemment capables.

**Mme Cheryl Gallant:** Je vous remercie.

Pour en revenir à vos propos préliminaires, vous avez déclaré qu'avec l'écrasement du vol 111 de Swissair, l'effort de recherche et sauvetage s'était transformé en une opération de repêchage de grande envergure. Huit bâtiments de guerre y ont participé dont un sous-marin, plusieurs navires auxiliaires de la Flotte et des hélicoptères de patrouille maritime. Pourquoi a-t-il fallu mettre à contribution autant de ressources pour récupérer un avion qui s'était écrasé?

• (1005)

**Vam Paul Maddison:** C'est une excellente question, dont je vous remercie.

Il n'y a pas que la Marine et la Force aérienne qui aient participé à cette opération; la Garde côtière et des bateaux de pêche civils y ont également pris part. Ce fut en quelque sorte un avis de recherche national, en raison tout simplement de l'énormité de la tragédie. Il a fallu un sous-marin pour retrouver les boîtes noires, ce qu'il a fait. Il a fallu déployer de gros efforts de récupération pour retrouver les dépouilles de ceux et celles qui avaient péri dans l'accident. Il s'est agi d'une opération d'envergure majeure qui a nécessité la mise sur pied d'un réseau de commandement et de contrôle délibéré, afin d'appuyer l'enquête sur l'accident du vol qui s'est déroulée à Shearwater, en face d'Halifax.

C'est pourquoi autant de ressources ont été déployées. Je dois dire qu'il s'est agi d'une opération redoutable et émotionnelle pour nos marins, grâce à laquelle on a pu tirer des leçons au sujet du syndrome de stress post-traumatique, que nous avons pu mettre en application au fur et à mesure que l'opération avançait.

**Mme Cheryl Gallant:** Quel est le rôle des hélicoptères maritimes dans les opérations de recherche et sauvetage? Je sais que nous avons les Cormorant grâce à l'armée de l'air, mais est-ce que les Sea King et leurs remplaçants jouent un rôle dans les opérations de recherche et sauvetage, en plus d'être capables...

**Vam Paul Maddison:** Effectivement, madame, et je serai très bref.

Dans une opération de recherche et sauvetage, les hélicoptères Cormorant de l'armée de l'air sont les principales ressources aériennes de sauvetage, et la Garde côtière offre essentiellement cette capacité de recherche et sauvetage en mer.

Mais tous les navires du gouvernement du Canada, en particulier les navires militaires, sont prêts à intervenir à tout moment grâce à leurs hélicoptères embarqués lorsqu'ils reçoivent une demande de recherche et sauvetage. Par ailleurs les hélicoptères qui se trouvent à terre à Shearwater, ou à Pat Bay sur la côte Ouest, sont prêts à décoller à tout moment. S'il y a lieu, ils assurent cette intervention SAR secondaire, au cas où un Cormorant ne serait pas disponible ou, peut-être à cause de problèmes de repos de l'équipage, serait incapable de prendre l'air. Il y a un jeu très dynamique qui se joue entre les Cormorant et les Sea King pour s'assurer que nous avons toujours une capacité d'intervention en mer à voilure tournante.

**Le président:** Je vous remercie.

Monsieur Alexander.

**M. Chris Alexander (Ajax—Pickering, PCC):** Je vous remercie, monsieur le président.

Amiral, premier maître, je vous remercie d'être parmi nous, de votre présentation passionnante et de tous ces échanges. Il est passionnant de connaître le point de vue des hauts gradés de la Marine, alors que nous parlons d'état de préparation, et je ne tiens nullement à vexer les collègues de l'armée de terre à ma droite.

Vos propos semblent porter, à juste titre, sur trois défis auxquels est confrontée la Marine en particulier: les opérations nationales, les opérations à l'étranger, qui contribuent à la sécurité internationale, souvent dans des pays éloignés; mais également la question de la protection du patrimoine mondial et la réalité de notre dépendance à l'égard de l'intensité des échanges commerciaux avec l'outre-mer, qui passe totalement inaperçue aux yeux des Canadiens comme de tant d'autres pays du monde, lorsqu'on ne nous rappelle pas expressément cette dépendance.

Le seul lieu le long du littoral canadien où ces trois défis peuvent se rencontrer, c'est l'Arctique, compte tenu des questions transfrontalières non résolues et des risques de rivalités de toutes sortes. Si l'on examine le programme de construction navale qui nous est proposé, les nouvelles capacités dont nous disposons, le plus important pour la Marine est le navire de patrouille extracôtier de l'Arctique.

Pourriez-vous nous dire précisément ce que cela ajoutera à notre disponibilité opérationnelle, et y a-t-il d'autres pays qui disposent de ce type de navire, ou qui s'occupent d'en concevoir un pareil?

**Vam Paul Maddison:** Je vous remercie de la question, monsieur Alexander.

Effectivement, il y a d'autres pays qui disposent de cette capacité, incontestablement la Norvège et le Danemark. Si vous examinez ce dont ces pays disposent dans leur ordre de bataille, ils ont ce bâtiment de taille moyenne, peu armé mais capable de naviguer dans les glaces et essentiellement de nature policière, qui est précisément ce que sera le navire de patrouille extracôtier de l'Arctique. Nous parlons ici d'un bâtiment qui n'est pas construit ou conçu pour affronter des dangers au sommet du spectre des opérations. En d'autres termes, jamais nous ne déploierions un navire de patrouille extracôtier au large des côtes de Libye ou même au large des côtes de Syrie ou du Yémen, ou là où se situera le prochain point chaud à mesure que ce siècle passionnant avance. Mais son but est d'être présent et persistant tout au long de la saison de navigation, d'être en mesure de se rendre là où nous devons aller, y compris de traverser la glace de l'année; d'être capable d'intervenir essentiellement face aux incidents de sécurité et de sûreté; et de se retrouver aux côtés de nos partenaires fédéraux pour leur offrir le soutien dont ils ont besoin lorsqu'ils sont l'organisme responsable, peu importe qu'il s'agisse de l'ASFC, de la GRC, de la Garde côtière, de Pêches et Océans Canada, etc.

Les navires de patrouille extracôtiers de l'Arctique sont, comme leur nom l'indique, des navires extracôtiers qui naviguent dans l'Arctique. L'élément extracôtier signifie que nous jouirons d'une plus grande capacité ou d'une plus grande souplesse pour patrouiller au large des côtes Est et Ouest durant les mois où l'Arctique est interdit à la navigation, jusqu'à ce que l'Arctique devienne libre de glace, le jour où cela se produira. C'est quelque chose qui me passionne. Les NPEA nous donneront la souplesse nécessaire pour apporter notre soutien à Pêches et Océans, par exemple, le long des Grands Bancs au mois de février qui, si vous recherchez une occasion vraiment passionnante pour le programme des Parlemen-

taires, est un moment on ne peut mieux choisi pour se retrouver au large de Terre-Neuve, ou au large de la côte Ouest.

•(1010)

**M. Chris Alexander:** Ma dernière question porte sur les « opérations ailleurs ». Vous affirmez, à juste titre, et nous partageons tous cet avis, qu'il n'existe aucun moyen de prévoir avec un niveau de précision élevé où l'on aura besoin de déployer les forces navales loin des côtes du Canada. Vous avez parlé d'une course aux armements navals dans l'Asie du Sud-Est. Manifestement, les actes de piraterie continuent de susciter des préoccupations dans de nombreuses parties du monde. Il y a également la lutte antidrogue. Où que ce soit, il y a le défi du maintien en puissance, que de nouveaux modes de ravitaillement contribueront à atténuer, mais pas à éliminer entièrement. Nous savons que d'autres pays étudient différents modèles de maintien en puissance. Les déploiements d'un navire et son non-retour, mais également le déploiement de l'équipage et son remplacement. Avec ces plaques stratégiques — qui n'entraînent pas forcément une présence permanente, mais où l'on peut envoyer des renforts pour appuyer un déploiement naval — comment faites-vous pour relever un tel défi dans l'optique de l'état de préparation, au cas où le prochain engagement majeur que nous aurions dépend lourdement du déploiement de la Marine dans un lieu très éloigné de la planète?

**Vam Paul Maddison:** Je vous remercie, monsieur.

Je dirais d'emblée que l'une des caractéristiques uniques et éminemment favorables d'un pays qui déploie une capacité navale est qu'il peut assurer son soutien autonome. Il n'est pas nécessaire d'expédier de nombreuses infrastructures et une capacité de soutien vers un autre pays pour permettre cela dans une plus ou moins large mesure. Le groupe opérationnel naval offre une capacité entièrement indépendante qui assure son propre soutien.

Nous nous sommes déployés pendant six mois à maintes reprises par le passé, et sommes devenus des experts en la matière. Au cours de l'opération Apollo entre 2001 et 2003, dans le sillage des attentats du 11 septembre, nous avons assuré une présence permanente dans le golfe Persique dans le cadre la campagne internationale contre le terrorisme.

Lorsque nous nous déployons, la clé est incontestablement le navire de ravitaillement en mer. Il ne s'agit pas seulement de ravitaillement en carburant, mais aussi en munitions et en provisions. Il s'agit d'une base de soutien médical, d'une base de soutien des travaux de maintenance pour les hélicoptères. C'est un catalyseur crucial de cette présence déployée à l'échelle mondiale.

Nous envoyons également ce que nous appelons une équipe logistique avancée. Nous avons une petite équipe avancée déployée en mer Méditerranée, originaire de Vancouver. Il s'agit d'une petite équipe qui facilite le dédouanement des pièces détachées. Elle sera sur place pour s'assurer que les hélicoptères sont capables de prendre l'air et que les génératrices diesel sont réparées et autres travaux du même genre ou pour ramener à la maison ceux qui souffrent d'un problème humain dont il faut à tout prix s'occuper.

C'est ce que nous faisons. C'est pourquoi le navire de soutien interarmées, qui est l'une des pièces maîtresses de la stratégie de défense *Le Canada d'abord*, et le premier projet de la côte Ouest à être réalisé dans le cadre de la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale, revêt autant d'importance. Ce navire est appelé à remplacer les navires de ravitaillement en mer à vapeur vétustes comme le *Protector* et le *Preserver*, et il permettra de maintenir cette présence déployée avancée dont vous avez parlé.

•(1015)

**Le président:** Je vous remercie, votre temps est écoulé.

Avant de passer à la troisième série de questions, j'ai moi-même quelques questions à poser.

Amiral, vous parliez des sous-marins et de certains des avantages que présentent les sous-marins diesel-électriques de la classe Victoria, par rapport aux sous-marins nucléaires.

Vous avez parlé de la capacité de déglacement des sous-marins russes, britanniques et américains. Songe-t-on le moins à développer une technologie de déglacement pour les sous-marins canadiens, qu'il s'agisse des sous-marins de la classe Victoria que nous utilisons aujourd'hui ou de sous-marins futurs, afin de nous doter de la capacité de patrouiller l'Arctique à temps plein?

**Vam Paul Maddison:** Je vous remercie de cette question. Pour ce qui est de la classe Victoria, non. Mais à mesure que nous avançons et comme je l'ai dit plus tôt, une fois que nous serons parvenus à cet état de stabilité opérationnelle, et que nous songeons à exploiter cette classe de sous-marins jusqu'à la fin de leur vie utile — qui d'après moi se situe aux alentours de 2030, d'après notre actuel projet de prolongement de la durée de vie des sous-marins pour déterminer combien de temps nous pouvons maintenir cette capacité et à quel prix — au bon moment, nous lancerons un programme de remplacement des sous-marins pour être sûrs que nous pouvons maintenir cette capacité sous-marine, qui revêt une importance névralgique pour toute marine comme la nôtre et tout pays moderne du G8 qui souhaite jouer un rôle dirigeant à l'échelle internationale.

Au moment de lancer ce projet, nous examinerons tous les technologies nouvelles, comme la propulsion anaérobie. Nous examinerons toutes les technologies permettant de renforcer la capacité opérationnelle d'un sous-marin futur dans l'Arctique et au voisinage des glaces. Nous étudierons également la possibilité de durcir la coque pour permettre à un sous-marin de faire surface à travers la glace en cas d'urgence sans compromettre la sécurité de l'équipage.

C'est une chose que je m'engage à examiner de très près au cours des années à venir.

**Le président:** J'ai également entendu vos remarques préalables sur le fait que la distance de déploiement dans l'Arctique est à peu près la même que la distance entre Halifax et la Manche ou entre la côte Ouest et le Japon.

Vous avez parlé d'aménager une station de ravitaillement à Resolute Bay pour élargir ce déploiement dans l'Arctique. Est-il nécessaire d'aménager une station de ravitaillement dans l'ouest de l'océan Arctique également, pour assurer la capacité de la flotte du Pacifique?

**Vam Paul Maddison:** Non, monsieur, je ne le pense pas. La station de ravitaillement naval sera en réalité à Nanisivik, non pas à Resolute Bay. Elle se situe plus dans l'Est de l'Arctique. De fait, si vous voulez franchir l'océan Arctique en empruntant le passage du Nord-Ouest pour vous rendre dans l'Ouest de l'Arctique, il est sans doute plus facile d'opérer le déploiement au départ d'Halifax. La distance est en effet très longue entre le nord-est du Pacifique, l'ouest des îles Aléoutiennes et le nord de l'Alaska. Tandis que nous étudions l'aménagement de bases à l'avenir, il nous faudra décider où baser nos six à huit navires de patrouille de l'Arctique. Quelque chose me dit que nous voudrions situer une plus grande part de notre capacité sur la côte Est et que nous n'aurons pas besoin d'une énorme capacité de ravitaillement dans l'Ouest de l'Arctique.

**Le président:** Vous avez parlé du recrutement et du grand nombre de jeunes gens et jeunes filles des Prairies qui se sont enrôlés dans la Marine au fil des ans. Étant moi-même originaire des Prairies, je me suis toujours dit que c'est parce que nous aimions les vastes horizons: ces océans de céréales qui deviennent en fait des horizons marins.

Vous avez parlé des lacunes observées dans le recrutement, en particulier en ce qui concerne les sous-marinières. Quels autres métiers techniques en sont à un stade aussi critique au sein de la Marine pour que vous ayez besoin de trouver des remplaçants pour maintenir votre état de préparation?

**Vam Paul Maddison:** Il y a deux ans de cela, j'aurais dit qu'il y avait un certain nombre de métiers critiques, alors qu'aujourd'hui, la tendance est plutôt favorable. Mes effectifs m'ont démontré de quelle façon cette tendance permettra le rétablissement général des corps de métiers d'ici à 2017-2018. Mais ceux qui continuent de me préoccuper tandis que nous reconstituons les forces sont les ingénieurs navals — ceux qui assurent l'entretien des moteurs à turbine à gaz et des génératrices diesel et de tous les systèmes auxiliaires qui rassemblent une petite ville à bord d'un navire de guerre. Je me préoccupe également des électroniciens navals. Il s'agit d'un métier tactique clé qui exige des ensembles de compétences de haut calibre. Ce sont eux qui assurent l'entretien et le réglage des radars, des systèmes de commande du tir, des canons et des missiles — et ils sont très peu nombreux à l'heure où nous parlons.

Ma principale préoccupation, cependant, est sans rapport avec le métier de marin ou les métiers techniques, mais avec les membres de ma classification, la classification d'officier de marine de surface. Nous connaissons une pénurie dans ce domaine, aussi nous sommes-nous lancés dans une étude approfondie des facteurs en cause. Nous voulons savoir comment attirer un plus grand nombre de jeunes désireux de faire une carrière d'officier dans la Marine royale canadienne, et de prendre le commandement d'hommes et de femmes en mer. Comment faire pour les maintenir en poste et les motiver? C'est quelque chose sur laquelle je me concentre véritablement.

Le bon côté de cette histoire est la promesse d'une flotte entièrement recapitalisée et reconstituée, avec la modernisation des navires de la classe Halifax et des avions Aurora, sans oublier l'entrée en service de l'hélicoptère Cyclone, du navire de soutien interarmées, du navire de patrouille extracôtier de l'Arctique et du navire de combat de surface canadien, grâce auxquels nous aurons une marine entièrement nouvelle et beaucoup plus capable d'ici à 10 ans. Je pense que cet élément d'attrait prendra soin de lui-même.

•(1020)

**Le président:** Je vous remercie.

Passons maintenant à Mme Moore.

[Français]

**Mme Christine Moore:** Merci, monsieur le président.

Je reviens à mes questions sur les sous-marins, particulièrement sur la question du temps de déploiement.

Si on avait besoin d'un sous-marin dans l'Arctique, par exemple à Alert, combien de temps lui faudrait-il pour s'y rendre? J'aimerais connaître le temps pour des sous-marins qui partent de la côte est et de la côte ouest.

On dit que nos sous-marins sont incapables de naviguer en Arctique pendant une certaine période de l'année. Si un sous-marin sur la côte ouest, en état de préparation avancée, est appelé à se déployer en Afrique du Nord, combien de temps de plus lui faudrait-il pour s'y rendre par rapport à un sous-marin sur la côte est? Il faut garder en tête qu'il lui faudra faire le grand tour.

Autrement dit, lorsqu'un sous-marin doit faire le grand tour, de combien de temps le délai est-il augmenté?

**Vam Paul Maddison:** Merci, madame.

C'est plus long d'aller au Nord en partant de la Colombie-Britannique que de la Nouvelle-Écosse. Un sous-marin qui part d'Halifax prendra environ cinq ou sept jours pour se rendre en Arctique. Il pourrait faire une escale à St. John's à Terre-Neuve-et-Labrador.

Par ailleurs, la présence d'un sous-marin n'importe où en Arctique — probablement pas à Alert, mais plutôt au large de l'île de Baffin, par exemple — est importante. Ça envoie un signal très fort aux autres pays du monde qui pourraient envoyer leurs sous-marins vers nos eaux littorales. C'est un aspect très important.

[Traduction]

Le gouvernement du Canada aura un certain nombre d'outils dans sa panoplie pour que sa puissance navale ait les meilleurs effets stratégiques partout au monde, compte tenu des conseils que je prodigue au chef d'état-major de la Défense. Je conviens assurément avec vous que nous verrons sans doute à l'avenir des possibilités de déployer un sous-marin au départ d'Halifax, peut-être pour qu'il fasse l'objet d'un déploiement avancé en Méditerranée ou quelque part au voisinage de l'Afrique. Par exemple, l'an dernier ou l'année d'avant, les Néerlandais ont déployé un sous-marin dans le cadre d'une mission de lutte contre la piraterie d'une grande efficacité. De même, si des tensions régionales se font sentir dans l'Asie du Sud-Est de manière à obliger le gouvernement du Canada à intervenir en assurant une présence navale, il se peut que nous déployions alors un sous-marin via Hawaï ou Guam, et que nous l'exploitions depuis ces deux îles.

• (1025)

[Français]

**Mme Christine Moore:** Pourriez-vous préciser en jours le délai supplémentaire nécessaire à un sous-marin qui part de la Colombie-Britannique et qui fait le grand tour pour aller en Afrique, par rapport à un sous-marin qui part d'Halifax? De combien de temps le délai sera-t-il augmenté?

**Vam Paul Maddison:** Je vais consulter mon équipe pour être en mesure de vous fournir les chiffres exacts et ainsi répondre à votre question, madame.

**Mme Christine Moore:** Merci.

Quel est le minimum de navires de combat que doit conserver le Canada? Quel est le chiffre en dessous duquel il ne faut pas descendre?

**Vam Paul Maddison:** C'est une bonne question.

Je vous répondrais que nous en avons suffisamment. Cependant, le Canada est un grand pays maritime qui jouit d'une très grande côte.

[Traduction]

J'ose affirmer que nous devons maintenir l'amalgame actuel de la flotte qui compte 3 destroyers, 12 frégates, 4 sous-marins, 2 navires de ravitaillement en mer, 6 navires de patrouille extracôtiers de l'Arctique et 12 navires de défense maritime des côtes. Ce nombre de navires est celui qui convient à la situation du Canada. Réduire ce nombre me gênerait, car cela compromettrait ma capacité d'assurer une présence et une surveillance durables le long des côtes.

Merci, madame.

**Le président:** Puis-je demander un éclaircissement? Vous avez parlé du nombre de navires. De quelle façon ce nombre soutient-il la comparaison avec, disons, la flotte de l'Australie?

**Vam Paul Maddison:** Fort bien, monsieur. La situation est tout à fait comparable. Il est très intéressant de comparer l'Australie et le Canada sous l'angle de ce que nous appellerions une puissance navale moyenne, avec des populations et des ressources égales affectées par le gouvernement et le même genre d'intérêts nationaux. L'Australie est beaucoup plus concernée que nous par ce qui se passe en Asie du Sud-Est aujourd'hui, à cause de sa situation géographique. Nous subissons nous-mêmes le même type de capitalisation, de sorte qu'il y a des points de comparaison tout à fait réels.

**Le président:** Monsieur McKay, je vous cède la parole.

**L'hon. John McKay:** Je vous remercie, monsieur le président.

Tout comme M. Strahl et M. Kellway, j'ai moi-même navigué à bord du *St. John's* cet été. L'expérience m'a beaucoup plu et j'ai été tout à fait impressionné par la qualité de l'équipage. Ce sont des gens très attentifs qui m'ont fait découvrir, comme dans le cas de M. Kellway, pratiquement chaque pouce carré du navire. J'ai pensé qu'ils dépassaient les bornes lorsqu'ils m'ont fait visiter les provisions de bord. Un congélateur, d'accord; deux congélateurs, je n'ai rien à redire; mais...

• (1030)

**Vam Paul Maddison:** Ils adorent leur travail, ils adorent ce qu'ils font.

**L'hon. John McKay:** Assurément, et ils en sont très fiers. Et d'après ce que j'ai pu constater, ils font très bien leur travail — même si j'ai eu de la peine pour le capitaine, car pratiquement tout ce qui pouvait aller de travers est allé de travers ce jour-là, et cela a fait partie intégrante de l'expérience.

Le président présentait ma question sur les conversations que j'ai eues à bord du navire sur les frustrations du personnel... De sorte que je ne me hasarderai pas sur ce terrain, car j'ai jugé que vous aviez donné une bonne réponse au président.

Il y a un article dans le journal de ce matin sur les cartes, disons que les Russes ont des cartes de l'Arctique nettement supérieures aux nôtres. D'après ce que je sais de la navigation, les cartes à bord d'un navire sont une question de vie et de mort. Apparemment dans l'Arctique, nous avons subi trois échouements, ou un type quelconque d'accident, durant l'été, que l'on peut apparemment mettre sur le dos de l'imprécision de nos cartes, aussi bien en surface qu'en profondeur. L'article prétend qu'il nous faudra jusqu'à 300 ans pour mettre à niveau nos cartes marines et qu'il y a sans doute pour les Russes des possibilités de vente grâce à la qualité de leurs cartes.

J'aimerais connaître votre point de vue sur la qualité de nos cartes dans l'Arctique.

**Vam Paul Maddison:** Je vous remercie, monsieur, c'est une excellente question.

Je n'ai malheureusement pas lu l'article dont vous parlez.

Je pense effectivement que les Russes ont déployé des efforts considérables au cours des dernières décennies pour renforcer leur capacité dans l'Arctique, ce qui englobe manifestement leurs services hydrographiques.

Lorsque je m'entretiens avec mes capitaines et navigateurs, je constate qu'ils partagent votre préoccupation. Il y a des secteurs dans l'archipel Arctique canadien où les cartes sont inférieures à la norme, ou des secteurs qui n'ont pas été explorés récemment, d'où les difficultés que nous éprouvons. Lorsque nous y déployons des gens, cela joue grandement dans le calcul de la réduction des risques du capitaine pour savoir où il va, à quelle vitesse et dans quelles conditions.

Je conviens avec vous qu'il faudra déployer plus d'efforts à l'avenir dans ce domaine, tandis que l'Arctique s'ouvre à une plus grande activité humaine, pour que les relevés soient d'une nettement plus grande précision.

**L'hon. John McKay:** De qui relève cette responsabilité? Des autorités civiles ou des autorités militaires?

**Vam Paul Maddison:** C'est une responsabilité civile, mais bien sûr, nous sommes lourdement tributaires de ces cartes.

Votre question sur l'accès aux cartes russes est excellente. J'ai récemment eu la chance de rencontrer le commandant de la marine russe au Symposium international des marines militaires à Rhode Island — qui, à propos, a été le plus important rassemblement des chefs de la marine de toute l'histoire. Il y avait 90 chefs de la marine, et le Symposium a suscité l'enthousiasme général. J'ai eu la chance d'avoir une rencontre bilatérale avec le chef de la marine russe, l'amiral Vysotsky.

Je vous remercie donc d'avoir soulevé ce point, car j'espère pouvoir le soulever lors de ma visite en Russie en 2012.

**L'hon. John McKay:** C'est probablement une bonne idée d'aborder la question pendant que nos relations restent cordiales.

D'accord, je vous remercie.

**Le président:** Je me trouvais à bord du brise-glace *Amundsen*, bâtiment de la Garde côtière, dans la baie d'Hudson, il y a environ deux ans, alors que celui-ci procédait à la cartographie du fond marin. Je sais que chaque année, on s'efforce de prospecter une autre partie de l'Arctique et de la cartographier le mieux possible grâce aux nouvelles technologies. Il est rassurant de savoir que l'on y effectue des relevés, mais il y a beaucoup d'eau là-haut, beaucoup d'espace qu'il faut cartographier.

**Vam Paul Maddison:** Assurément, monsieur, je partage votre avis que la capacité pangouvernementale que nous avons là-bas est pleinement mise en oeuvre. C'est uniquement une question de temps.

**Le président:** Je vous remercie.

Monsieur Strahl.

**M. Mark Strahl:** Je vous remercie, vice-amiral.

Lorsque j'ai passé ces quelques jours à bord du *Montréal*, il y avait également à bord du navire certains membres de l'Armée de terre et de l'Aviation royale canadienne. Tandis que nous réalisions notre étude sur le maintien en disponibilité opérationnelle, nous avons entendu parler de l'amélioration des relations entre l'armée de terre et l'Aviation royale canadienne.

Je me demande si vous pouvez nous parler brièvement de vos rapports avec l'Armée de terre canadienne et l'Aviation royale canadienne. Que faites-vous en matière d'instruction interarmées? Et cette relation a-t-elle évolué au cours des cinq dernières années pour que vous puissiez vous livrer à des exercices interarmées? Quelles relations entretenez-vous avec d'autres composantes des Forces canadiennes?

•(1035)

**Vam Paul Maddison:** Je vous remercie de votre excellente question, monsieur.

La relation qu'entretiennent les chefs de composante est excellente en ce moment, et cela est d'ailleurs le cas depuis plusieurs années. Du point de vue des opérations interarmées, la Marine canadienne et la Force aérienne canadienne fonctionnent ensemble depuis des décennies. Depuis que le Canada a perfectionné la technologie nécessaire pour embarquer des détachements d'hélicoptères Sea King et les faire décoller des navires alors que l'indice de l'état de la mer est de 5 et vraiment les intégrer dans les équipages des navires comme système de combat, nous entretenons des relations très étroites avec la Force aérienne.

En Afghanistan — où nous avons mené une campagne terrestre-aérienne dans ce pays enclavé — j'ai néanmoins réussi à recruter 50, 60 ou 70 marins pour chaque rotation, marins qui se retrouvaient au sol en Afghanistan, portant des uniformes DCamC et ressemblant beaucoup à des soldats. Il s'agissait de plongeurs-démouleurs qui ont joué un rôle névralgique dans la mission antibombes artisanales. C'étaient des officiers subalternes du Centre de renseignement interarmées à Kandahar. C'étaient des techniciens en approvisionnement. C'étaient des cuisiniers et nous étions donc là-bas. En fait, aujourd'hui, j'ai un commodore, trois capitaines, un premier maître et environ 40 marins qui font tous partie de la mission de formation en Afghanistan. Vous voyez donc évoluer cette culture intégrée et interarmées.

Du point de vue de l'Armée de terre et de la Marine, la collaboration est un peu plus complexe. Le général Devlin et moi-même en parlons fréquemment. Nous l'avons constaté clairement dans le sillage du séisme en Haïti, où nous avons vu nos navires évoluer au large des côtes de Leogane et de Jacmel. Nous nous rendions à terre pour apporter notre soutien aux Haïtiens plongés dans la souffrance, et nous travaillions aux côtés de soldats et d'aviateurs qui se trouvaient à terre et nous les ramenions en fait à bord des navires pour qu'ils puissent un peu se reposer avant de les reconduire à terre pour poursuivre leur mission.

Le général Devlin et moi-même, ainsi que le général Deschamps, nous efforçons de déterminer comment accroître l'interopérabilité et l'intégration depuis une plateforme en mer. Lors de notre prochain déploiement dans les Caraïbes, par exemple, j'inviterai une sous-composante de l'Armée de terre ou un petit peloton ou une section à venir à bord et à travailler avec mon équipe, avec nos marins et à se rendre à terre pour y voir à l'oeuvre certains de nos pays partenaires dans les Caraïbes et travailler là-bas.

Nous collaborons également de très près avec les forces d'opérations spéciales et avec nos équipes d'arraisonnement des navires fort bien entraînées pour leur faire découvrir le niveau suivant de notre capacité, qui est la capacité d'engager un navire non coopératif depuis la mer. Par exemple, il peut s'agir d'un navire participant à une mission terroriste, à une prise d'otages ou à un acte de piraterie. Il existe toutes sortes de moyens grâce auxquels nous renforçons cette capacité intégrée et interarmées.

**M. Corneliu Chisu:** Je vous remercie beaucoup.

J'aimerais revenir un instant à la question de l'Arctique. Nous savons que nous avons des amis, des ennemis et les suspects habituels. Il y a également la Chine, qui est en train d'émerger comme puissance navale et personnellement, cela me préoccupe. En vertu de mes antécédents, je m'inquiète des Chinois et je ne leur fais aucune confiance sur le plan militaire.

Prévoyez-vous d'autres exercices dans l'Arctique ou des exercices d'entraînement avec, disons, nos amis et nos alliés de l'OTAN? Nous avons connu un incident à l'île de Hans. Je me demande seulement si la Marine royale canadienne songe à tenir plus d'exercices dans l'Arctique?

• (1040)

**Vam Paul Maddison:** Cela ne fait pas l'ombre d'un doute, monsieur, nous nous exerçons dans l'Arctique chaque année, et ces exercices sont dirigés par le commandant du Commandement Canada. Ma responsabilité consiste à entraîner et à mettre sur pied des navires et des marins pour qu'ils participent à cet exercice, et chaque année, pour rendre l'exercice de plus en plus difficile et y introduire de nouvelles capacités et connaissances et en tirer les leçons qui s'imposent. Je continue de percevoir l'Arctique comme une excellente occasion de remplir une fonction de forçage pour instaurer un dialogue international, une coopération et des partenariats.

Pour répondre à votre question sur la Chine, je partage vos préoccupations. Voilà un pays qui émerge manifestement comme puissance mondiale très influente, et qui a tous les droits de se doter d'une marine hauturière éminemment capable, comme celle du Canada et celles de nos alliés. Le secret sera de voir de quelle façon la Chine utilise sa marine tandis qu'elle opère la transition d'une capacité côtière vers une capacité déployable à l'échelle planétaire, et de nous assurer que ses intentions sont toujours de faciliter le fonctionnement du monde plutôt que de le compliquer.

À mon avis, la clé ici est la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer; il faut s'assurer que tous ceux qui utilisent la mer respectent cette convention très puissante et que lorsque des pays agissent à l'encontre de ce que nous avons tous convenu de faire, nous soyons prêts à nous tenir les coudes et à nous assurer que tout le monde reçoit le message qui lui est destiné et soit encouragé à faire partie de la communauté internationale.

**Le président:** Je vous remercie.

Vice-amiral Maddison, premier maître de 1re classe Laurendeau, je tiens à vous remercier tous les deux de votre participation à nos audiences sur le maintien en disponibilité opérationnelle. C'est une époque passionnante pour la Marine royale canadienne. À nouveau, je vous demande de transmettre nos félicitations et notre reconnaissance à tous les membres de la Marine royale canadienne, marins et officiers, pour l'excellente mission qu'ils ont remplie en Libye et l'excellent travail qu'ils accomplissent quotidiennement, chaque jour, sur cet immense territoire que nous appelons le Canada, que nous aimons tous passionnément.

Sur ces entrefaites, je suis prêt à accepter une motion d'ajournement.

Motion adoptée.

La séance est levée.

---







**POSTE  MAIL**

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

**Poste-lettre**

**Lettermail**

**1782711  
Ottawa**

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*  
Les Éditions et Services de dépôt  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada  
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Publishing and Depository Services  
Public Works and Government Services Canada  
Ottawa, Ontario K1A 0S5

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

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

---

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les  
Éditions et Services de dépôt  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada  
Ottawa (Ontario) K1A 0S5  
Téléphone : 613-941-5995 ou 1-800-635-7943  
Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757  
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca  
<http://publications.gc.ca>

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à  
l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

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

### SPEAKER'S PERMISSION

---

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

---

Additional copies may be obtained from: Publishing and  
Depository Services  
Public Works and Government Services Canada  
Ottawa, Ontario K1A 0S5  
Telephone: 613-941-5995 or 1-800-635-7943  
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757  
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca  
<http://publications.gc.ca>

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the  
following address: <http://www.parl.gc.ca>