



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

Comité permanent des comptes publics

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 051

Le lundi 6 mars 2023

Président : M. John Williamson



Comité permanent des comptes publics

Le lundi 6 mars 2023

• (1105)

[Traduction]

La vice-présidente (Mme Jean Yip (Scarborough—Agin-court, Lib.)): Bonjour. Je déclare la séance ouverte.

Je vous souhaite la bienvenue à la 51^e réunion du Comité permanent des comptes publics.

Conformément à l'article 108(3)g) du Règlement, le Comité se réunit aujourd'hui dans le cadre de son étude sur le « Rapport 6, La surveillance des eaux arctiques — Rapports 5 à 8 de la vérificatrice générale du Canada de 2022 ».

Le président m'a demandé de déplacer les travaux du Comité à un autre moment. Avons-nous le consentement unanime pour utiliser toute la réunion pour cette étude?

Des députés: D'accord.

La vice-présidente (Mme Jean Yip): J'aimerais maintenant souhaiter la bienvenue à nos témoins.

Du Bureau du vérificateur général, nous accueillons Andrew Hayes, sous-vérificateur général, et Nicholas Swales, directeur principal. Du ministère des Transports, nous accueillons Arun Thangaraj, sous-ministre, et Lisa Setlakwe, sous-ministre adjointe, Sûreté et Sécurité. Du ministère de la Défense nationale, nous accueillons Bill Matthews, sous-ministre; Nancy Tremblay, sous-ministre adjointe déléguée, Matériels; Rob Chambers, sous-ministre adjoint, Infrastructure et environnement; et le contre-amiral Steven Waddell, commandant adjoint, Marine royale canadienne. Du ministère de l'Environnement, nous accueillons Chris Forbes, sous-ministre, et Ken Macdonald, directeur exécutif, Programmes nationaux et développement des affaires, Direction des Services de prévision, Service Météorologique du Canada.

Il y a beaucoup de monde. Merci.

Monsieur Hayes, vous avez déjà prononcé votre déclaration liminaire lors de la dernière réunion. Nous allons donc passer au sous-ministre Thangaraj pour cinq minutes.

Allez-y, s'il vous plaît. Vous avez la parole.

M. Arun Thangaraj (sous-ministre, ministère des Transports): Je vous remercie, madame la présidente, de nous avoir invités à votre réunion aujourd'hui.

En tant que nouveau sous-ministre des Transports, la sécurité et la sûreté des eaux arctiques du Canada font partie de mes principales priorités.

Le gouvernement du Canada est d'accord avec les conclusions et les recommandations du rapport de la vérificatrice générale concernant la surveillance des eaux arctiques et prendra des mesures pour y donner suite.

[Français]

La connaissance du domaine maritime du Canada dans l'Arctique est essentielle pour que le pays puisse atténuer les risques et réagir aux incidents susceptibles d'avoir un effet sur notre sécurité, notre environnement et notre économie.

Transports Canada travaille avec ses partenaires, y compris les comités inuits et autochtones, les résidents de l'Arctique et l'industrie, pour combler les lacunes de longue date dans les connaissances du domaine maritime de l'Arctique — il s'agit particulièrement du suivi continu des navires, de l'identification des navires non émetteurs et de l'amélioration de l'échange d'information et de renseignements —, afin d'assurer la sécurité et la sûreté de nos eaux arctiques.

[Traduction]

En juillet, le premier ministre a annoncé un investissement supplémentaire de 2 milliards de dollars dans le Plan de protection des océans du Canada, portant l'investissement total à 3,5 milliards de dollars. Dans le cadre de ce plan, le Canada collabore avec les peuples autochtones, les intervenants, les communautés côtières, les provinces et les territoires, ainsi que le gouvernement du Canada pour renforcer la protection de nos côtes et de notre faune, améliorer la gestion du trafic maritime et des incidents, et faire progresser les partenariats avec les communautés autochtones.

En ce qui concerne les points précis soulevés par la vérificatrice générale, Transports Canada dirige le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime, qui a mis à jour le Cadre stratégique de sûreté maritime du Canada. Il sera finalisé avant la fin du mois. Il permettra d'adopter une approche coordonnée pour faire face à toute une série de défis et priorités en matière de sûreté maritime, y compris des stratégies portant sur la connaissance du domaine maritime et la sûreté maritime dans l'Arctique.

Transports Canada examine également les lois et les règlements afin de combler les lacunes éventuelles et de s'assurer que le cadre de sûreté du transport maritime continue de répondre aux menaces et aux risques modernes pour le système de transport maritime.

Dans le cadre de l'examen de tiers des Centres des opérations de la sûreté maritime qui a été lancé en décembre 2022, nous travaillons avec nos partenaires pour intégrer des mesures visant à cerner les lacunes en matière de surveillance, d'évaluation et d'établissement de rapports sur la connaissance du domaine maritime et la voie à suivre en matière de souplesse opérationnelle, d'options et d'outils.

[Français]

Ces centres sont un exemple unique d'intégration et de collaboration entre plusieurs organismes. Pour appuyer cette connaissance et la présence fédérale du Canada en Arctique, le gouvernement du Canada continuera de travailler avec ses partenaires pour fournir l'équipement, l'infrastructure, les ressources et les capacités nécessaires pour appuyer nos intérêts en matière de sûreté maritime dans la région.

Nous améliorerons les équipements clés utilisés pour la surveillance maritime en poursuivant les possibilités d'accueillir des équipements plus rapidement et en élaborant des plans de contingence pour faire face au risque que représente la défaillance d'équipements essentiels.

• (1110)

[Traduction]

En ce qui concerne la capacité des ressources aériennes de Transports Canada, le ministère affecte actuellement l'avion de patrouille maritime Dash 7 à la surveillance dans l'Arctique pendant la saison de navigation. Les capteurs de l'avion permettent la détection, la classification et le suivi des navires d'intérêt et des déversements d'hydrocarbures en mer. Le Dash 8 basé à Vancouver est également utilisé au besoin pour effectuer de la surveillance dans l'Arctique occidental. Pour améliorer l'état de fonctionnement des aéronefs, Transports Canada a acquis un stock important de pièces de Dash 7 afin de réduire au minimum les temps d'arrêt.

Le ministère, en collaboration avec la Garde côtière canadienne, procède à un examen de la Direction générale des services des aéronefs où des gains d'efficacité peuvent être réalisés, y compris des recommandations pour le remplacement futur des aéronefs Dash 7.

[Français]

Le ministère a également fait l'acquisition d'un système d'aéronefs télécommandés, dont la livraison est prévue pour cet été, pour accroître sa capacité de surveillance dans l'Arctique, et il progresse quant à la construction d'un hangar de Transports Canada à Iqaluit, qui servira à l'ensemble du gouvernement. Cette installation permettra d'assurer la maintenance des aéronefs et de prolonger les activités de surveillance dans l'Arctique jusqu'au printemps, à la fin de l'automne et pendant l'hiver.

La surveillance des eaux arctiques du Canada est essentielle pour que le pays puisse atténuer les risques et réagir aux incidents susceptibles d'avoir des répercussions sur notre sécurité, notre sûreté, notre environnement et notre économie.

[Traduction]

Nous sommes impatients de travailler avec nos partenaires sur ces prochaines étapes.

Si le Comité a des questions, je serai heureux d'y répondre. Merci

La vice-présidente (Mme Jean Yip): Merci, sous-ministre Thangaraj.

Nous passons maintenant au sous-ministre Bill Matthews pour cinq minutes.

[Français]

M. Bill Matthews (sous-ministre, ministère de la Défense nationale): Merci, madame la présidente.

J'aimerais d'abord saluer tous les membres du Comité.

Comme vous l'avez mentionné déjà, je suis accompagné de quelques homologues d'autres ministères.

[Traduction]

Je ferai une brève déclaration liminaire afin d'avoir le plus de temps possible pour répondre aux questions.

Le rapport de la vérificatrice générale définit clairement les domaines où les ministères doivent collaborer plus efficacement pour assurer la surveillance des eaux arctiques. La Défense nationale accueille favorablement ces observations et les approuve. La Défense nationale est directement visée par les recommandations 1 et 2 du rapport de la vérificatrice générale. Elle est entièrement d'accord avec ces deux recommandations et a élaboré des plans d'action de la gestion pour chacune. Je tiens à souligner qu'une partie de ce travail est complexe et s'échelonne sur plusieurs années.

Si vous souhaitez obtenir plus de détails sur ces plans d'action, je serai heureux de vous les fournir, avec l'aide de mes collègues, au besoin.

[Français]

Je vais m'arrêter ici afin qu'il reste suffisamment de temps pour répondre à vos questions. Quoi qu'il en soit, c'est un plaisir pour moi d'être ici.

Merci, madame la présidente.

[Traduction]

La vice-présidente (Mme Jean Yip): Merci.

Nous passons maintenant au sous-ministre Chris Forbes pour cinq minutes.

M. Chris Forbes (sous-ministre, ministère de l'Environnement): Merci, madame la présidente.

Je suis heureux d'être ici et de discuter du sixième rapport de la vérificatrice générale qui se concentre, évidemment, sur la surveillance des eaux arctiques.

Environnement et Changement climatique Canada est l'une des cinq organisations fédérales visées par la portée de l'audit. Le ministère ne participe pas directement à la surveillance du trafic maritime. Il joue cependant un rôle opérationnel actif pour appuyer les transports dans l'Arctique.

Environnement et Changement climatique Canada dispose de bureaux et de personnel dans les capitales des trois territoires. Il offre du soutien à des collectivités plus petites et plus éloignées, comme Fort Smith, Resolute Bay et Inuvik. De plus, il réalise plusieurs programmes et initiatives partout dans le Nord, plus précisément dans des domaines comme les prévisions météorologiques, la conservation et la protection de la nature, la biodiversité, ou encore l'adaptation aux changements climatiques.

Notre travail se concentre beaucoup sur la réconciliation, une grande priorité du ministère, ainsi que sur la surveillance scientifique et la collaboration internationale dans l'Arctique. Par exemple, le Service météorologique du Canada surveille les conditions météorologiques et l'état des glaces, utilise des modèles informatiques parmi les plus avancés au monde pour prévoir l'évolution de ces conditions, et fournit des services qui protègent les Canadiens et la souveraineté du Canada dans l'Arctique.

[Français]

Les données recueillies par nos réseaux sont à la base des prévisions et des avertissements météorologiques exacts et opportuns qui sont communiqués aux Canadiens. Elles permettent notamment d'établir des prévisions météorologiques maritimes quotidiennes pour les eaux navigables situées sur le territoire canadien et de communiquer des renseignements sur les conditions météorologiques maritimes et la glace pour une vaste superficie d'eaux internationales situées dans le Nord.

Ces données contribuent également aux prévisions et aux renseignements météorologiques spécialisés qui sont communiqués de façon continue aux Forces armées canadiennes, tant au pays qu'à l'échelle internationale. Il s'agit notamment des services de soutien de mission des navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique lorsqu'ils naviguent dans l'Arctique.

Permettez-moi également de vous parler du Service canadien des glaces du Service météorologique d'Environnement et Changement climatique Canada. Le Service possède une expertise spécialisée dans la surveillance des glaces de mer et des icebergs ainsi que dans la détection et la modélisation des glaces. Il fournit également du soutien opérationnel pour les activités maritimes, sept jours sur sept, afin de contribuer à la sécurité des activités d'exploitation menées dans les glaces. Il offre notamment un soutien direct aux opérations de la Garde côtière canadienne et de la Marine royale canadienne.

Alors que l'océan est libre de glace sur une plus longue période ainsi que sur une plus vaste superficie et que le déclin des glaces de mer atteint 20 % par décennie dans certaines régions, il s'agit d'un service essentiel.

De plus, l'expertise du ministère dans le Nord appuie notre travail visant à soutenir les ressources hydriques et les écosystèmes d'eau douce du Nord du Canada.

Je vais m'arrêter ici. Comme mes collègues, je serai heureux de répondre aux questions des membres du Comité.

• (1115)

[Traduction]

La vice-présidente (Mme Jean Yip): Merci beaucoup de votre intervention.

J'ai bien hâte d'entendre les questions et les réponses à propos de ce sujet si important.

Nous allons commencer notre première série de questions avec M. Zimmer. Vous avez six minutes.

M. Bob Zimmer (Prince George—Peace River—Northern Rockies, PCC): Merci, madame la présidente.

Merci à nos témoins, en particulier pour le rapport de la vérificatrice générale et le très bon travail effectué par votre ministère.

Je commencerai par une citation tirée du *Nunatsiaq News* du 5 août 2015, qui se lit comme suit:

La Russie cherche à étendre son territoire arctique de 1,2 million de kilomètres carrés dans les eaux arctiques riches en ressources autour du pôle Nord.

Voilà l'essentiel de la nouvelle demande de la Russie aux Nations unies pour la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, qui revendique « les fonds marins et leur sous-sol dans la partie centrale de l'océan Arctique, qui sont le prolongement naturel du territoire terrestre russe. »

Oui, c'était il y a huit ans maintenant, mais ce qui suit a été dit par M. Poutine il y a à peine un mois, dans un article de *Reuters* paru à Moscou le 27 janvier 2023. On y lit:

Le président Vladimir Poutine s'est entretenu vendredi avec de hauts responsables de la sécurité au sujet de l'état d'avancement des efforts déployés par la Russie pour étendre légalement les limites extérieures de son plateau continental dans l'océan Arctique.

En 2021, la Russie a déposé auprès des Nations unies une demande de redéfinition de son plateau continental, qui contiendrait de vastes réservoirs inexploités de pétrole et de gaz. À l'époque, Moscou a déclaré qu'elle voulait posséder beaucoup plus de fonds marins dans l'Arctique, un geste qui a des répercussions pour le Canada et le Danemark qui ont leurs propres revendications.

Poutine constitue une menace bien réelle et actuelle pour la sécurité et la souveraineté de l'Arctique canadien.

Le 3 mai 2022, j'ai posé une question précise à la ministre Anand à propos de la souveraineté dans l'Arctique. La question que je lui ai posée était la suivante:

Monsieur le Président, le budget néo-démocrate-libéral confirme encore une fois que le gouvernement actuel est un grand parleur, mais un petit faiseur. Au lieu d'établir un plan pour protéger la souveraineté et la sécurité dans l'Arctique, il n'a que réannoncé les infrastructures existantes du NORAD et répété que le gouvernement étudiait ses options.

Nous avons entendu la même chose aujourd'hui. Dans ma question, je demandais ensuite:

La souveraineté et la sécurité du Canada dans l'Arctique ne peuvent pas être protégées par d'autres promesses libérales creuses. La ministre, qui continue de négliger la défense du Nord, va-t-elle s'expliquer?

Sa réponse était la suivante:

Monsieur le Président, la souveraineté canadienne dans l'Arctique est protégée...

Sa réponse était plus longue, mais il reste que c'est son fondement.

D'après le rapport de la vérificatrice générale, il est clair que nous sommes loin d'avoir un Arctique sûr. Je vais passer aux recommandations du rapport. La recommandation 6.12 à la page 7 se lit comme suit:

Dans l'ensemble, le gouvernement fédéral n'a pas pris les mesures requises pour combler des lacunes de longue date qui nuisent à sa surveillance des eaux arctiques canadiennes. Par conséquent, les organisations fédérales responsables de la sûreté et de la sécurité de la région de l'Arctique n'ont pas une connaissance complète des activités maritimes dans les eaux arctiques et ne sont pas prêtes à réagir aux exigences accrues en matière de surveillance.

Je vais maintenant passer à la recommandation 6.13, un paragraphe plus bas, qui dit:

Les problèmes de longue date comprennent une surveillance incomplète, des données insuffisantes sur le trafic des navires dans les eaux arctiques canadiennes, de faibles moyens pour communiquer l'information sur le trafic maritime et un équipement désuet. Le renouvellement des navires, des aéronefs, des satellites et des infrastructures qui permettent de surveiller le trafic maritime et de répondre aux incidents de sûreté et de sécurité a pris du retard au point que certains cesseront probablement leurs activités avant d'être remplacés. Par exemple, la Garde côtière canadienne et Transports Canada risquent de voir leur présence dans les eaux arctiques diminuer, car leurs brise-glaces et leur avion patrouille vieillissants approchent de la fin de leur durée de vie utile et seront probablement mis hors service avant qu'une nouvelle flotte puisse entrer en service.

La situation dans l'Arctique est loin d'être idéale, même si la ministre cherche à nous rassurer en nous disant que tout va bien.

Je demanderais aux sous-ministres des ministères de la Défense nationale, des Transports et de l'Environnement de bien vouloir répondre.

• (1120)

M. Arun Thangaraj: Bien sûr. Je peux commencer.

Le rapport cerne des lacunes, et des mesures ont été prises au sein du ministère pour combler ces lacunes, tout d'abord en ce qui concerne la connaissance de la situation et la communication de l'information, mais aussi en ce qui concerne l'aéronef, comme vous l'avez dit.

Premièrement, au sujet de certaines lacunes, l'une des premières mesures prises par le ministère a été de revoir le groupe de travail. Des changements ont été apportés au groupe de travail et à son fonctionnement afin de le rendre plus souple et mieux adapté et de repérer les lacunes. Comme indiqué dans l'audit, le cadre était désuet et dépassé. Le groupe de travail s'est donc réuni et le cadre révisé sera approuvé d'ici la fin du mois.

M. Bob Zimmer: Avec tout le respect que je vous dois, monsieur le sous-ministre, j'ai l'impression que l'on parle beaucoup, mais que l'on ne fait rien. C'est exactement ce dont j'ai accusé la ministre.

Pouvons-nous passer à M. Matthews? Je sais que mon temps de parole est limité.

M. Bill Matthews: Certainement. J'aimerais souligner quelques points. Premièrement, il faut faire une distinction entre les problèmes liés au manque d'information — ce que le rapport de la vérificatrice générale met en évidence —, et les revendications juridiques en cours de la Russie en matière de propriété du territoire ou de droits miniers, etc.

Pour ce qui est de combler les lacunes en matière d'information, le travail que nous accomplissons comporte deux volets. Tout d'abord, nous examinons la nouvelle capacité des navires de patrouille extracôtiers de l'Arctique. Trois navires seront ajoutés. Cependant, l'échange d'information est également essentiel. Le rapport du BVG signale que certains navires utilisent un système d'identification automatique. D'autres, plus petits, ne sont pas obligés de le faire. Plusieurs ministères, dont la Garde côtière, qui n'est pas représentée ici aujourd'hui, travaillent ensemble pour dresser le portrait de la situation.

Mon collègue vient de parler d'échange d'information...

M. Bob Zimmer: Monsieur Matthews, vous pourriez peut-être me laisser...

M. Bill Matthews: Cet échange d'information à propos de ces navires plus petits est essentiel.

M. Bob Zimmer: Je suis sensible à certains des efforts qui sont accomplis. J'ai vu quelques navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique. Je suis même allé voir des brise-glaces à l'oeuvre. Je félicite notre Garde côtière pour ses efforts dans cette région. Les garde-côtes travaillent fort pour nous.

Bien franchement, on ne dit pas comment les lacunes qui sont clairement exposées dans le rapport de la vérificatrice générale seront comblées. Vous n'avez pas répondu à cette question. Vous avez parlé de ce qui se fait déjà, mais vous n'avez pas comblé les lacunes.

Passons à l'autre sous-ministre...

La vice-présidente (Mme Jean Yip): Je suis désolée. Vous devez poser vos questions pendant la prochaine série de questions.

M. Bob Zimmer: D'accord. Merci, madame la présidente.

La vice-présidente (Mme Jean Yip): Merci.

Nous passons maintenant à Mme Bradford pour six minutes.

Mme Valerie Bradford (Kitchener-Sud—Hespeler, Lib.): Merci, madame la présidente.

Merci à tous les témoins. En effet, la salle est comble. C'est un plaisir de voir tout le monde ici en personne. Merci d'être présents pour cette importante réunion.

Je vais commencer avec le rapport de la vérificatrice générale. La recommandation figurant au paragraphe 6.36 est la suivante:

La Défense nationale, Transports Canada, Pêches et Océans Canada et la Garde côtière canadienne, en travaillant ensemble, devraient prendre des mesures concrètes pour combler les lacunes de longue date en matière de connaissance du domaine maritime en Arctique...

Je me demandais si vous pouviez nous donner plus de détails à ce sujet. Quels sont les obstacles à la communication de l'information? Découlent-ils d'un manque de données, de recherches ou d'analyses rigoureuses des politiques?

M. Andrew Hayes (sous-vérificateur général, Bureau du vérificateur général): Merci.

Nous avons cerné des problèmes en matière de partage d'information au sein du groupe de travail. Bien que plusieurs ministères soient représentés dans ce groupe de travail, nous avons déterminé que des aspects de la gouvernance et de l'échange d'information pouvaient être améliorés. Le sous-ministre pourrait nous parler de ce qui est fait pour combler certaines lacunes qui ont été recensées à la suite d'examen réalisés durant un certain nombre d'années.

Mme Lisa Setlakwe (sous-ministre adjointe, Sûreté et Sécurité, ministère des Transports): Je peux répondre à cette question. Merci.

Nous devons, en partie, nous concentrer sur la gouvernance, comme on vient de le dire, et nous assurer d'avoir des lignes de communication et des protocoles plus clairs. Vous avez aussi fait allusion aux données. Nous devons nous assurer de recueillir les données et de les inscrire dans des systèmes auxquels les gens peuvent avoir accès. Dans certains cas, des obstacles législatifs nous empêchent d'échanger des renseignements entre nous, et nous nous efforçons d'éliminer certains de ces obstacles.

Je dirais que nous jouissons d'une collaboration très étroite à l'échelle nationale et internationale. Ce matin, j'ai participé à une réunion avec nos partenaires du Groupe des cinq. Nous nous attaquons à certaines de ces questions et essayons d'améliorer la gestion des données, leur partage et leur utilisation pour mieux répondre, de façon plus souple et plus agile, aux situations qui peuvent se présenter.

• (1125)

Mme Valerie Bradford: Merci.

Je m'adresse toujours aux représentants du ministère des Transports. Je crois savoir que Transports Canada est en train d'acquiescer un système d'aéronef télépilote, dont la livraison est prévue pour le début de 2023. Pouvez-vous faire le point sur cette question? Comment le système d'aéronef télépilote augmentera-t-il la capacité de surveillance de Transports Canada dans l'Arctique?

M. Arun Thangaraj: Nous sommes en train de conclure le processus pour l'achat de ce système. Nous devrions le recevoir plus tard cette année. Une fois l'acquisition effectuée, nous devrons doter le système de capteurs qui sont actuellement employés sur l'aéronef Dash 7.

Les systèmes d'aéronefs télépilotes viendront compléter nos processus de surveillance aérienne. Il existe moins de restrictions quant au nombre d'heures de vol pour un système d'aéronef télépilote que pour un aéronef piloté. Les systèmes de caméras permettront de recueillir des renseignements tout aussi rigoureux et, encore une fois, nous pourrions augmenter le rayon que nous couvrons avec nos aéronefs actuels.

Mme Valerie Bradford: Toujours en ce qui concerne les aéronefs Dash 7, que faites-vous pour vous assurer qu'ils sont bien entretenus et opérationnels?

M. Arun Thangaraj: Le ministère dispose de ses propres services aéronautiques, et dans le cadre de l'exploitation de ces services, nous disposons d'une flotte de Dash 7 et de Dash 8. Nous avons acheté des pièces de rechange pour veiller à ce que ces Dash 7 restent en service. Nous voulons prolonger la durée de vie utile de ces appareils et minimiser les temps d'arrêt au cours des prochaines années jusqu'à ce qu'un remplacement soit choisi.

Mme Valerie Bradford: Est-ce de plus en plus difficile d'obtenir des pièces de rechange pour le Dash 7?

M. Arun Thangaraj: C'est de plus en plus difficile, mais au cours de l'automne et de l'hiver, nous avons lancé un processus d'approvisionnement, et selon nos indices, nous aurons la réserve de pièces nécessaire pour entretenir ces aéronefs.

Mme Valerie Bradford: Pouvez-vous faire le point sur l'état d'avancement de la construction du hangar et des installations d'hébergement à Iqaluit? Quelle est l'importance de ces infrastructures? Seront-elles utilisées exclusivement par Transports Canada ou par d'autres ministères également?

M. Arun Thangaraj: Nous avons finalisé la conception du hangar et des logements. L'appel d'offres sera lancé plus tard ce mois-ci, avant la fin de l'exercice financier en cours, et nous espérons que la construction aura lieu à la fin de l'été ou au printemps, compte tenu de la saison de la construction dans cette région.

Ces infrastructures seront utiles à plusieurs égards. Le hangar nous permettra d'utiliser nos aéronefs ainsi que les systèmes d'aéronefs télépilotes pendant de longues périodes. Ces infrastructures seront également à la disposition de nos partenaires dans le Nord.

Mme Valerie Bradford: À votre avis, quand les travaux seront-ils terminés et les infrastructures seront-elles opérationnelles?

M. Arun Thangaraj: Nous espérons d'ici l'exercice financier 2024-2025.

Mme Valerie Bradford: D'accord.

Les mesures énumérées à la recommandation 6.66 du rapport de la vérificatrice générale nécessiteraient-elles une orientation supplémentaire de la part des organisations centrales, ou un leadership accru de la part des chefs des ministères? Par exemple, le Bureau du Conseil privé et le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada devraient-ils développer un système de déclaration spécialisé pour saisir les progrès réalisés sur des aspects essentiels liés à la surveillance dans l'Arctique afin de minimiser les lacunes potentielles qui ont été soulevées dans le cadre de cet audit?

Qui aimerait répondre à cette question? Pensez-vous qu'il s'agit d'une suggestion qui peut être mise en œuvre ou qui serait utile?

• (1130)

La vice-présidente (Mme Jean Yip): Vous devrez répondre à un autre moment.

Nous passons maintenant à Mme Vignola pour six minutes.

[Français]

Mme Julie Vignola (Beauport—Limoilou, BQ): Merci, madame la présidente.

Je vous remercie tous et toutes d'être ici.

Ma première question s'adresse à M. Hayes.

Monsieur Hayes, lors de la dernière séance, il a été mentionné qu'il y a actuellement une mince marge de manœuvre concernant le renouvellement des navires avant leur fin de vie utile, que la situation semble avoir empiré et que le plan d'action n'offre pas les résultats attendus.

En quelques mots, quelles sont vos inquiétudes quant à la possibilité que nos navires arrivent à la fin de leur vie utile? Quels seraient les effets sur la sécurité nationale?

M. Andrew Hayes: Je vous remercie de cette question.

Mes préoccupations concernent la situation générale de la surveillance des eaux arctiques. Si nous n'avons pas l'équipement nécessaire pour effectuer cette surveillance, il y aura des lacunes et cela aura des répercussions pour assurer la sécurité de l'Arctique.

Mme Julie Vignola: Pouvez-vous donner deux ou trois exemples de ces lacunes de façon concrète et terre à terre?

M. Andrew Hayes: Dans notre rapport, nous avons mentionné que des navires et des satellites étaient nécessaires. Les lacunes que nous avons signalées dans notre rapport portent, entre autres, sur la fourniture des informations nécessaires aux ministères et à la Garde côtière canadienne.

Mme Julie Vignola: Ma prochaine question s'adresse à vous, mais aussi à M. Matthews.

Lorsqu'on parle de brise-glaces, on parle d'une capacité fort importante parce que l'Arctique demeure un lieu couvert de glaces malgré la fonte accélérée des glaciers. C'est un rêve qui date des XVIII^e et XIX^e siècles de pouvoir emprunter le passage du Nord-Ouest. Pour y parvenir, nous avons besoin de nos brise-glaces.

Or, il y a au Canada un troisième chantier de construction navale, qui va de mieux en mieux depuis 2015 et qui n'est toujours pas inclus dans la Stratégie nationale de construction navale; ce chantier attend la signature de l'entente-cadre.

Quel effet ce retard a-t-il sur la construction des navires et sur la protection de nos eaux arctiques?

M. Andrew Hayes: D'abord, nous sommes convaincus que des négociations sont en cours. M. Matthews pourrait sans doute ajouter des précisions à ce sujet.

Nous savons que, lorsque les négociations seront terminées, la construction de ces navires demandera du temps. C'est un facteur important pour ce qui est de l'avenir de ces navires.

Mme Julie Vignola: Plus tôt l'entente-cadre sera signée, plus tôt on aura nos navires. La présélection a été annoncée en 2019 et nous sommes maintenant en 2023, presque quatre ans plus tard. C'est un retard supplémentaire chaque fois. Il n'y a toujours pas de progrès concernant nos brise-glaces, notamment ceux qui sont destinés à l'Arctique.

Monsieur Matthews, quand l'entente-cadre sera-t-elle signée? Est-ce bientôt? Il faut protéger nos eaux arctiques.

M. Bill Matthews: Merci de votre question.

En tant que sous-ministre de la Défense nationale, je ne sais pas exactement quand l'entente sera signée. De toute évidence, les négociations sont en cours depuis plusieurs mois, comme vous venez de le mentionner. Toutefois, comme c'est Services publics et Approvisionnement Canada qui s'occupe de ce processus, c'est tout ce que je peux dire pour le moment.

Mme Julie Vignola: Je vais continuer avec vous, monsieur Matthews.

Avons-nous des sous-marins en état de patrouiller dans l'Arctique? Quel âge ont ces sous-marins? Quelle est la maintenance nécessaire pour chaque mission de surveillance de nos sous-marins?

M. Bill Matthews: Je vais commencer à répondre, mais je vais céder la parole à mon homologue, qui ajoutera ses commentaires.

Les sous-marins actifs exigent beaucoup de maintenance, qu'ils soient nouveaux ou plus vieux. C'est la nature des sous-marins. Comme nous l'avons déjà dit, nos sous-marins sont assez vieux.

Monsieur Waddell, voulez-vous ajouter quelque chose?

• (1135)

Cam Steven Waddell (commandant adjoint, Marine royale canadienne, ministère de la Défense nationale): Merci de votre question.

En fait, les opérations effectuées par les sous-marins sont complexes et difficiles. Les sous-marins ont besoin d'un soutien important pour les opérations dans l'Arctique. En outre, les opérations dans l'Arctique avec une flotte sont complexes à maintenir et exigent beaucoup de soutien. D'ailleurs, il en est de même pour les opérations dans l'Atlantique et le Pacifique. C'est la réalité.

Mme Julie Vignola: Merci beaucoup.

[Traduction]

La vice-présidente (Mme Jean Yip): Merci beaucoup.

Nous passons maintenant à M. Desjarlais, qui est à l'écran, pour six minutes.

M. Blake Desjarlais (Edmonton Griesbach, NPD): Merci beaucoup, madame la présidente.

Le rapport a clairement révélé que l'équipement de patrouille inadéquat n'était pas le seul problème majeur sur le plan de la surveillance maritime. Il a également mis en évidence une énorme lacune en matière d'infrastructure qui a une incidence sur les besoins en matière de patrouille aérienne. Cette lacune porte sur les aéroports du Nunavut.

Comme l'indique le rapport:

Le manque d'infrastructure adéquate est également un problème pour le Programme national de surveillance aérienne. De juillet à novembre, l'aéronef de patrouille maritime Dash 7 de Transports Canada se trouve à Iqaluit, mais le Ministère ne dispose pas de l'infrastructure nécessaire pour l'entretenir ou loger son personnel dans l'Arctique.

Les représentants de Transports Canada ont soulevé certains aspects de cette question dans leurs remarques, mais on n'a pas parlé des infrastructures essentielles de l'aéroport, des installations physiques, qui ont besoin de réparations et d'entretien. Quiconque connaît les réalités de l'Arctique peut vous dire que les problèmes d'infrastructure des aéroports ne se limitent pas à ceux qui touchent le Programme de surveillance aérienne. Les aéroports dans leur ensemble ne reçoivent pas un investissement suffisant pour l'exploitation et l'entretien, notamment.

Ma collègue Lori Idlout représente le Nunavut en tant que députée de cette région. J'ai eu l'occasion de discuter avec elle de ce que vivent les habitants du Nunavut. Ils sont très préoccupés par l'état lamentable de leurs infrastructures. Ma collègue m'a dit qu'il y avait même de la moisissure dans le terminal de l'aéroport.

Les collectivités de Whale Cove et de Cambridge Bay en particulier ne disposent toujours pas d'une piste d'atterrissage asphaltée. Les avions atterrissent encore sur du gravier quand il n'y a pas de glace ou de neige. Il est impensable que des problèmes structurels et sanitaires de cette nature dans les aérogares ne soient pas résolus. Ce n'est tout simplement pas une réalité pour nous, dans le Sud. La situation est encore pire, car la collectivité de Whale Cove a connu plusieurs avis d'ébullition de l'eau. Les autorités sont obligées de choisir entre la construction d'un nouvel aérogare et la prise en compte de certains problèmes d'eau et d'infrastructure, y compris les eaux usées. Il va sans dire que c'est un choix qui est très difficile à faire.

Ma question s'adresse aux fonctionnaires de Transports Canada. Est-ce que Whale Cove et d'autres collectivités inuites devraient se retrouver dans une situation où elles doivent choisir entre se débarasser de la moisissure dans leurs aérogares et la construction des infrastructures nécessaires pour avoir de l'eau potable?

M. Arun Thangaraj: Au cours des dernières années, le ministère s'est concentré sur les infrastructures aéroportuaires, y compris les aéroports et les installations dans le Nord et la remise en état des pistes. Nous reconnaissons que le transport aérien est le seul lien que nous avons avec bon nombre de ces collectivités. Des sommes importantes ont été investies dans la restauration des infrastructures. Il est évident qu'il reste encore beaucoup à faire. Nous voulons déterminer où ces investissements peuvent être réalisés, non seulement pour les pistes, mais aussi pour...

• (1140)

M. Blake Desjarlais: Est-il acceptable que de la moisissure se retrouve dans une aérogare? Telle est la question.

M. Arun Thangaraj: Non, ce n'est pas acceptable.

M. Blake Desjarlais: Alors pourquoi en reste-t-il?

M. Arun Thangaraj: La collaboration avec les collectivités fait partie d'un plan de remplacement des immobilisations, et il faut souvent beaucoup de temps pour s'attaquer à ce genre de problèmes. Il ne s'agit pas d'un manque de volonté.

M. Blake Desjarlais: Pourtant, ce problème persiste depuis plusieurs décennies. Je vais passer à une autre question.

M. Arun Thangaraj: Ce n'est pas un manque de volonté de notre part de s'attaquer à ces problèmes. Il s'agit simplement d'une question de capacité à répondre à chacune des exigences en matière d'infrastructure.

M. Blake Desjarlais: Vous dites qu'il s'agit d'une question de capacité; c'est intéressant. Avez-vous soulevé cette question de capacité auprès du ministre?

M. Arun Thangaraj: Cette question a été abordée auprès du ministre dans le cadre de nos programmes et de notre stratégie globale d'investissement dans nos aéroports.

Grâce à des programmes tels que le Programme des infrastructures essentielles des aéroports et du plan...

M. Blake Desjarlais: Vous avez parlé directement au ministre du fait qu'il est inacceptable que des aéroports qui desservent des Inuits dans le Nord de l'Arctique canadien contiennent de la moisissure?

M. Arun Thangaraj: Nous avons discuté avec le ministre des exigences fondamentales pour les aéroports et les pistes d'atterrissage.

M. Blake Desjarlais: Quel est alors le plan prévu pour garantir que les infrastructures de nos aéroports respectent des normes acceptables?

M. Arun Thangaraj: Dans le cadre de notre analyse des aéroports, nous examinons les besoins en infrastructures et notre capacité de financement. Nous établissons un ordre de priorités pour les projets que nous entreprenons, en tenant compte avant tout de la sécurité.

M. Blake Desjarlais: Pensez-vous que c'est une réponse acceptable pour les familles qui dépendent de cet aéroport?

M. Arun Thangaraj: Notre priorité absolue demeure la sûreté et la sécurité. Nous effectuons des investissements et nous répondons à ces exigences dans le cadre de nos travaux d'immobilisation.

M. Blake Desjarlais: Voilà le problème. J'ose espérer que vous prenez sérieusement en considération l'importance de cet enjeu. Vous avez dit vous-même que la situation est inacceptable, mais ce sont les gestes qui importent. Ils doivent être pris en compte afin de garantir que votre travail est suffisamment urgent et que le ministre comprend que... Comme vous l'avez dit, ce n'est pas une question de volonté, mais de capacité. Si c'était le cas, le problème serait résolu.

Il est certain que je ne perçois pas la situation de la même manière que les personnes qui doivent subir concrètement les conséquences de ce problème. À mon avis, vos réponses ne sont pas suffisantes. Je ne crois pas que vous pensez que vos propres réponses sont suffisantes, alors je vous pose la question une dernière fois. Quel plan allez-vous mettre en place pour vous assurer de vous débarrasser de la moisissure dans les aéroports de ces collectivités?

M. Arun Thangaraj: L'objectif est de cerner et de prioriser les investissements nécessaires et d'agir en conséquence pour mettre en oeuvre...

M. Blake Desjarlais: Il s'agit donc d'une priorité?

M. Arun Thangaraj: Je ne peux pas me prononcer sur cet aéroport en particulier ni sur les différentes pistes d'atterrissage qui s'y trouvent, mais nous avons préparé un plan basé sur...

M. Blake Desjarlais: Pour quelle raison ne pouvez-vous pas parler de cet aéroport?

M. Arun Thangaraj: Je ne dispose pas des renseignements adéquats, mais je serais heureux de répondre...

M. Blake Desjarlais: Veuillez nous fournir ces renseignements, s'il vous plaît.

Je n'ai pas d'autres questions. Je vous remercie, madame la présidente.

La vice-présidente (Mme Jean Yip): Merci.

Nous allons maintenant passer à notre deuxième série de questions, avec des interventions de cinq minutes. Nous allons commencer par M. Zimmer.

M. Bob Zimmer: Merci encore, madame la présidente.

Passons tout de suite à M. Hayes.

Je vais vous poser une dernière question, mais je souhaite à nouveau commencer par une introduction.

Dans le rapport, on peut lire au paragraphe 6.37 de la page 14 la chose suivante: « Nous avons constaté qu'il risquait fort d'y avoir des lacunes en ce qui concerne la surveillance, la patrouille et la présence du Canada dans l'Arctique dans la décennie à venir alors que les équipements vieillissants atteindront la fin de leur durée de vie utile avant que les systèmes de remplacement ne deviennent disponibles. » Cette constatation porte sur les cinq éléments suivants: « Les faiblesses en matière de capacités de surveillance par satellite; le fait que les brise-glaces atteignent la fin de leur durée de vie utile; d'autres retards dans l'approvisionnement des navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique; le fait que les aéronefs de patrouille atteignent la fin de leur durée de vie utile; l'infrastructure inadéquate pour l'équipement de patrouille. » Il ne s'agit là que de la dimension matérielle des lacunes.

Je passe à la page 16, qui traite des faiblesses en matière de capacités de surveillance par satellite. Je dirais que c'est un enjeu qui préoccupe un grand nombre de Canadiens. Ils ont vu dans les médias un ballon-espion survoler le Yukon et se rendre aux États-Unis, ainsi que divers autres engins dont nous ignorons la provenance exacte. Compte tenu de l'absence de capacité à surveiller ce genre d'objets volants au sein de notre espace aérien arctique... Passons au paragraphe 6.44 de la page 16, où l'on peut lire que « Nous avons constaté que les capacités canadiennes actuelles de surveillance par satellite ne satisfaisaient pas aux besoins de la Défense nationale [...] ». C'est d'actualité. Ils sont entrés dans une phase.

La situation n'est pas si dramatique en ce moment, mais elle va empirer. Je poursuis la lecture du rapport. Au paragraphe 6.46, on dit ceci: « Le gouvernement reconnaît qu'il faudra à l'Agence spatiale canadienne une autre décennie pour lancer un successeur à la mission de la Constellation RADARSAT et qu'il y a donc un risque important qu'une interruption des services d'observation de la Terre par satellite se produise après 2016. » À la page suivante, on indique au paragraphe 6.47 que ces satellites ne seront pas opérationnels avant 2035.

Nous entrons ainsi dans une ère où la surveillance de notre propre espace aérien sera interrompue pendant près de 10 ans, alors que nous sommes confrontés à des menaces comme jamais auparavant. C'est sans précédent. Dans ce contexte, on a pourtant un ministre qui déclare que tout va bien aller, et un premier ministre qui parle de l'importance stratégique de l'Arctique. Eh bien, monsieur le premier ministre, prouvez-le. Je ne le vois pas prendre ces enjeux au sérieux. Je pense que même les premiers ministres des régions nordiques expriment leurs inquiétudes par rapport à Poutine, aux menaces qui pèsent sur l'Arctique, et aux ambitions affichées par d'autres pays. De nombreux pays se sont dotés de politiques sur l'Arctique.

J'en arrive à la conclusion du rapport et à ma question. Je vais bientôt la poser, ne vous inquiétez pas.

À la page de conclusion, il est question de votre ministère. Le paragraphe 6.67 se lit comme suit:

Nous avons conclu que les organisations fédérales que nous avons auditées, soit Pêches et Océans Canada, la Garde côtière canadienne, Environnement et Changement climatique Canada, la Défense nationale et Transports Canada, n'avaient pas pris les mesures nécessaires pour acquérir la connaissance du domaine maritime dont elles avaient toutes besoin pour réagir aux risques de sûreté et de sécurité associés à la circulation de navires accrue dans les eaux arctiques. Bien que ces organisations aient repéré des lacunes relatives à la connaissance du domaine maritime, elles n'avaient pas pris suffisamment de mesures pour y remédier.

Enfin, on peut lire: « En outre, les services et les infrastructures satellitaires existants ne fournissaient pas la capacité dont les organisations fédérales avaient besoin pour assurer la surveillance des eaux arctiques. » On en est là. Le rapport se termine ainsi: « Il y a un risque que les retards dans le renouvellement des satellites, des navires et des aéronefs compromettent la présence de ces organisations dans les eaux arctiques. »

Voici ma question, monsieur Hayes: le manque d'équipement et d'attention de la part du gouvernement actuel, et l'absence de mesures qui en résulte...? La souveraineté et la sécurité du Canada dans l'Arctique sont-elles compromises?

• (1145)

M. Andrew Hayes: En réponse à votre question, je dirais que les éléments que nous avons cernés dans notre rapport concernant l'équipement qui arrive à la fin de sa vie utile, l'échange de renseignements, et la capacité à détecter les navires qui n'émettent pas de signaux, sont des problèmes que le ministère a relevés il y a des années. Ce sont des problèmes qui durent depuis fort longtemps.

Dans notre recommandation au paragraphe 6.66, nous demandons aux ministères et aux organisations d'« établir les possibilités et prendre des mesures pour acquérir des équipements en temps opportun », ainsi que d'« élaborer et approuver des plans d'urgence »...

M. Bob Zimmer: Je me permets de vous interrompre brièvement. Je sais que nous avons peu de temps. Lorsqu'un représentant du gouvernement nous répond aujourd'hui qu'il faut établir des « possibilités », cela ne nous permet pas de produire des équipements. Cela ne nous permet pas de nous mettre à l'œuvre.

Je vais vous laisser conclure.

M. Andrew Hayes: Nous avons également formulé une recommandation pour que des mesures concrètes soient prises. Il est important pour nous d'obtenir un portrait complet de la situation dans l'Arctique. Les éléments que nous avons relevés comme étant des équipements en fin de vie utile et sans remplacement sont très préoccupants. Des plans d'urgence peuvent être élaborés, mais il faut non seulement planifier, mais aussi agir.

Je vous remercie.

La vice-présidente (Mme Jean Yip): Merci beaucoup.

La parole est maintenant à M. Fragiskatos pour cinq minutes.

M. Peter Fragiskatos (London-Centre-Nord, Lib.): Je vous remercie, madame la présidente.

Je remercie les témoins d'avoir accepté notre invitation.

Monsieur Hayes, l'une des conclusions, si ce n'est la principale conclusion de l'audit, est qu'il y a eu des « lacunes de longue date dans la surveillance des eaux arctiques ». À votre avis, à quand remonte cette constatation?

M. Andrew Hayes: Je dirais que cela remonte à au moins 10 ans. Nous avons repéré des problèmes connus de longue date. Il y a peut-être eu des lacunes auparavant, mais les problèmes connus datent d'au moins 10 ans.

M. Peter Fragiskatos: D'accord. Plusieurs gouvernements se partagent la responsabilité de cet état des faits.

Êtes-vous d'accord?

M. Andrew Hayes: Je ne peux dire quels gouvernements ont été impliqués, mais nous avons constaté que le groupe de travail, par exemple, avait cerné ce que nous appelons aujourd'hui des problèmes de longue date, parce qu'ils sont connus depuis longtemps.

M. Peter Fragiskatos: Vous avez parlé de 10 ans, alors peut-être que cela répond à la question.

Quoi qu'il en soit, je voulais demander à Transports Canada plus de renseignements sur l'utilisation de drones en matière de sécurité. J'aimerais savoir de quelle manière les États tirent parti des avancées technologiques pour assurer leur sécurité.

J'aimerais que vous me parliez des drones dans le contexte de l'Arctique.

M. Arun Thangaraj: Comme je l'ai déjà mentionné, nos aéronefs télépilotes renforcent notre capacité de surveillance de l'Arctique. Ils sont équipés des mêmes caméras que celles sur les Dash 7 et utilisent la même technologie de surveillance, mais ils nous permettent également de diffuser des données en direct et de bénéficier d'une meilleure capacité de cartographie.

En ce qui concerne la sécurité des drones, le ministère s'y intéresse depuis un certain nombre d'années dans le cadre des initiatives réglementaires qu'il mène. Transports Canada, et le Canada dans son ensemble, a été un chef de file en matière de réglementation, de sécurité et de sûreté de la technologie utilisée pour les drones. Nous devons nous assurer que les drones ne sont pas utilisés à des fins malveillantes et qu'ils ne sont pas interceptés. La technologie et son utilisation sont réglementées et régies par Transport Canada.

• (1150)

M. Peter Fragiskatos: Merci beaucoup.

Il est également question dans l'audit de partenariats. Le rapport mentionne en particulier le travail effectué auprès des collectivités locales et autochtones.

Pourriez-vous éclairer le Comité sur la nature de ce travail et ce qu'il implique?

M. Arun Thangaraj: Ce programme comporte deux volets, qui résultent du Plan de protection des océans.

Le premier volet est ce qu'on appelle l'Initiative de sensibilisation accrue aux activités maritimes. Il s'agit d'une initiative qui a été élaborée en collaboration avec des partenaires autochtones et qui vise à améliorer notre connaissance globale des milieux maritimes pour les collectivités côtières et autochtones. L'initiative implique la collecte de renseignements en temps réel sur le trafic maritime et d'autres données environnementales permettant d'observer l'évolution de l'environnement maritime. Différents partenaires se servent de ces renseignements pour étudier les schémas de trafic, suivre la trajectoire des brise-glaces, enregistrer diverses observations pendant la saison des eaux libres et surveiller le carburant, par exemple.

Le deuxième volet est appelé l'initiative de gestion proactive des navires, dans le cadre de laquelle nous avons établi un partenariat avec les collectivités arctiques pour répondre aux préoccupations relatives à la navigation maritime dans les voies navigables à Inuvik et Cambridge Bay. Nous travaillons de concert avec ces collectivités sur la gestion des navires de croisière, la sécurité sur les glaces, les limites de vitesse des navires, et la cartographie des ports sécuritaires et des lieux de refuge en cas de besoin.

Dans le cadre de ces deux volets, nous comptons fortement sur les connaissances locales et l'expertise des personnes qui vivent, travaillent et chassent dans la région.

M. Peter Fragiskatos: Mon temps est limité, mais je souhaite approfondir cette question en particulier, car je pense qu'elle est très importante et qu'il s'agit peut-être d'un aspect sous-estimé de cet enjeu dans son ensemble.

Transports Canada et le ministère de la Défense nationale travaillent en collaboration, mais des efforts ont-ils été déployés pour étudier ce que d'autres démocraties qui s'intéressent à l'Arctique font pour impliquer leurs propres collectivités locales, afin de voir comment nous pouvons nous améliorer?

Mme Lisa Setlakwe: Comme je l'ai indiqué précédemment, nous avons établi un certain nombre de partenariats internationaux et nous mettons en commun les meilleures pratiques. Je dirais que le Canada est un chef de file dans sa manière de faire, et je pense notamment à l'Initiative de sensibilisation accrue aux activités maritimes que vous venez de mentionner.

L'élaboration et la mise en œuvre de ce projet ont en fait été, en grande partie, menées par nos partenaires autochtones. Ils organisent des réunions hebdomadaires sur la plateforme Web, et nous recevons des renseignements en temps réel sur la manière de l'améliorer. Ensuite, nous confions à notre fournisseur le soin d'apporter les améliorations nécessaires. Nos partenaires dans le Nord sont alors en mesure d'organiser leur planification en fonction des connaissances dont ils disposent. Qu'il s'agisse de la saison de la chasse ou de déplacements maritimes, ils peuvent utiliser les données rassemblées sur cette plateforme pour prendre les décisions adéquates.

Alors oui, nous établissons des partenariats internationaux et apprenons des autres et de leurs meilleures pratiques.

La vice-présidente (Mme Jean Yip): Merci beaucoup.

Nous accorderons maintenant la parole à Mme Vignola pour deux minutes et demie.

[Français]

Mme Julie Vignola: Merci beaucoup, madame la présidente.

Je vais d'abord me permettre un commentaire d'une vingtaine de secondes.

Chacun d'entre vous a parlé de la nécessité de cerner les lacunes et de la nécessité de mieux connaître la structure hydrographique de l'Arctique. Il est aussi question de sa structure géomorphologique. Vous ne l'avez pas mentionnée, mais je l'entends.

Il ne manque pas de rapports faisant état de lacunes en la matière, alors je me demande pourquoi on dit qu'il faut les cerner. Sincèrement, je ne le comprends pas.

Deux partenaires essentiels se penchent sur les courants et la structure hydrographique et géomorphologique de l'Arctique: Envi-

ronnement et Changement climatique Canada, qui fait des recherches incroyables sur le sujet, et les universités, notamment au Québec, qui ont des spécialisations à cet égard.

Puisque ce ne sont pas les ressources qui manquent depuis 10 ou 15 ans, avez-vous l'intention, monsieur Thangaraj, d'utiliser toutes ces ressources pour cerner les lacunes et les caractéristiques?

• (1155)

[Traduction]

M. Arun Thangaraj: Tout à fait. L'une des choses que nous avons réalisées, en partie à la suite de l'audit, mais également de notre propre travail et de nos consultations dans ce domaine, c'est que l'amélioration des données et des renseignements provenant de nos partenaires d'Environnement Canada et d'autres organisations ne fera que renforcer notre capacité à étudier les activités maritimes et à analyser les risques, qu'ils soient liés à l'environnement ou à la sécurité.

Dans le cadre de l'examen de la gouvernance de la sensibilisation aux activités maritimes, mais aussi de la sécurité maritime, nous cherchons à mieux intégrer ces renseignements et à les utiliser en temps réel lors de nos prises de décisions. Selon moi, l'Initiative de sensibilisation accrue aux activités maritimes fait partie des solutions, car elle nous permet d'analyser les renseignements dont disposent les peuples autochtones...

[Français]

Mme Julie Vignola: Merci.

[Traduction]

M. Arun Thangaraj: ... mais il existe d'autres sources de renseignements dont nous pouvons également nous servir.

[Français]

Mme Julie Vignola: Merci.

Si on avait consulté un peu plus les études déjà existantes, on n'aurait peut-être pas à essayer de garder la tête hors de l'eau.

Monsieur Waddell, en ce qui a trait à nos sous-marins...

[Traduction]

La vice-présidente (Mme Jean Yip): Je vous remercie.

Nous allons maintenant passer à M. Desjarlais. Allez-y pour deux minutes et demie.

M. Blake Desjarlais: Je vous remercie, madame la présidente.

Pour poursuivre, d'une certaine manière, en ce qui concerne la dernière série de questions adressées au représentant de Transports Canada, je trouve inquiétant de penser à la façon dont, plus particulièrement, le travail de Transports Canada dans le Nord pourrait avoir une incidence sur l'environnement. Tout le monde sait que les changements climatiques ont des effets disproportionnés sur le Nord de l'Arctique.

Je tiens également à mentionner plus particulièrement, à titre de rappel amical et par courtoisie pour le représentant de Transports Canada — et c'est actuellement un problème à la Chambre également —, que l'utilisation de l'expression « nos Autochtones », en raison du caractère possessif à l'égard des Autochtones, devrait être évitée.

Je le mentionne par courtoisie, mais à l'avenir, madame la présidente, j'invoquerai le Règlement.

Je vais poursuivre.

Le travail que le gouvernement fait pour se préparer aux répercussions environnementales dues à l'augmentation du transport maritime constitue, à mon avis, une menace crédible pour les habitants de l'Arctique et en particulier pour le mode de vie des Inuits. Les groupes de travail de la Commission des mammifères marins de l'Atlantique Nord et de la Commission mixte Canada-Groenland sur le béluga et le narval se sont rencontrés au Danemark en décembre de l'année dernière. Ils ont récemment publié un rapport qui prédit qu'il ne restera pratiquement plus de narvals dans la région le long de la côte nord-est de l'île de Baffin cet été.

Les chasseurs à Pond Inlet, également connus comme étant les chasseurs Mittimatalik en inuktitut, voient de moins en moins de narvals dans la région où il y en avait autrefois en abondance, et ils remarquent que leur comportement change. Cette situation nuit grandement à la capacité des chasseurs inuits à récolter le narval qu'ils utilisent pour leur alimentation, leur moyen de subsistance et, bien entendu, leur culture.

Les rapports des commissions étaient clairs. L'augmentation du trafic maritime due à la mine de minerai de fer près de la rivière Mary, dirigée par Baffinland, est à blâmer pour la disparition du narval.

Ma question s'adresse au représentant d'Environnement Canada. Souscrivez-vous aux conclusions du rapport?

M. Chris Forbes: Je vous remercie de cette question.

Comme je n'ai pas vu ce rapport, je ne peux pas l'accepter ou le rejeter. Je présume qu'il était fondé sur des données probantes.

Les espèces marines relèveraient du ministère des Pêches et des Océans. Nous avons évidemment un rôle à jouer à l'Environnement et Changement climatique Canada pour surveiller les sensibilités à des facteurs environnementaux dans l'Arctique. Je me ferai un plaisir de fournir plus de détails à ce sujet en réponse à d'autres questions, si cela peut vous aider.

M. Blake Desjarlais: Entendu. Je vous remercie.

La vice-présidente (Mme Jean Yip): Je vous remercie.

Nous allons maintenant passer à M. Kram pour cinq minutes.

M. Michael Kram (Regina—Wascana, PCC): Merci, madame la présidente.

Je remercie tous les témoins de leur présence ici aujourd'hui.

Mes questions s'adresseront principalement au ministère de la Défense nationale, mais si d'autres veulent intervenir, sentez-vous libres de le faire.

En juin dernier, comme bon nombre de Canadiens, j'ai écouté ce qui se disait avec intérêt lorsque j'ai appris aux nouvelles que nous allions avoir une nouvelle frontière terrestre avec le Danemark, ou du moins que nous l'aurons lorsque le traité avec les Danois concernant l'île Hans sera signé et mis en oeuvre.

Je me demandais si les représentants de la Défense nationale pourraient faire part au Comité des activités qui sont menées concernant l'île Hans depuis juin dernier. Sommes-nous en train de coordonner ou de coopérer avec les Danois pour mettre au point un plan pour surveiller les eaux arctiques entourant l'île Hans?

• (1200)

M. Bill Matthews: Je vous remercie de la question. Je vais céder la parole à mon collègue s'il a quoi que ce soit à ajouter, dans un instant.

Je le regarde et je crois qu'il n'a rien à ajouter, alors je vais répondre à cette question.

Nous serions ravis de vous fournir des renseignements additionnels à une date ultérieure, mais de façon générale, les Forces armées canadiennes mènent régulièrement des exercices dans la région, y compris l'opération Limpid et l'opération Nanook. C'est généralement pour apporter une sensibilisation générale, tant du point de vue maritime que du point de vue aérien.

Je ne suis au courant d'aucune activité précise menée avec le Danemark concernant l'île Hans, mais nous collaborons très régulièrement avec tous nos alliés, d'un point de vue militaire. Je suppose qu'il n'y a rien eu de précis à ce sujet, mais je le confirmerai par écrit, si vous n'y voyez pas d'inconvénient.

M. Michael Kram: D'accord, mais vous ne savez pas si la Défense nationale a fait quoi que ce soit de différent depuis juin dernier, n'est-ce pas?

M. Bill Matthews: Pour ce qui est des exercices et des opérations dans la région, je ne suis au courant d'aucune activité précise, mais comme je l'ai dit, je serais ravi de faire des recherches et de voir si quelque chose de précis a été fait.

M. Michael Kram: Je me souviens d'avoir vu dans les journaux pendant des années que, si je ne m'abuse, le Canada laissait des bouteilles de whisky sur l'île Hans et que les Danois laissaient des bouteilles de schnapps? Le faisons-nous encore ou avons-nous cessé de le faire?

M. Bill Matthews: Comme je l'ai dit, la collaboration avec le Danemark a toujours été excellente — un partenaire merveilleux et une relation merveilleuse —, mais pour ce qui est de savoir si quelque chose de nouveau et de différent a été fait depuis juin dernier, je vais devoir fournir cette information au Comité à une date ultérieure.

M. Michael Kram: D'accord.

Pour ce qui est de mettre en œuvre l'accord qui a été signé avec le Danemark en juin dernier, est-ce un accord compliqué à mettre en œuvre? Est-il simple à mettre en œuvre? Que voyez-vous d'un point de vue de la Défense nationale?

M. Bill Matthews: D'un point de vue de la défense nationale, je ne vois pas d'obstacles importants, mais je dirais aussi qu'il serait préférable de poser cette question aux fonctionnaires d'Affaires mondiales pour voir s'ils ont quelque chose à dire. Du point de vue de la défense, je ne vois rien de compliqué.

M. Michael Kram: Très bien. Changeons un peu de sujet.

À la page 17 du rapport de la vérificatrice générale, il y a une liste de dépenses pour nos eaux arctiques. Ces dépenses seront-elles prises en compte dans le cadre de l'obligation du Canada envers l'OTAN de consacrer 2 % de son PIB aux dépenses en matière de défense?

Cette question s'adresse au ministère de la Défense nationale.

M. Bill Matthews: Tout investissement de la Défense nationale est pris en compte dans le calcul des 2 %, donc tout ce qui passe par la Défense nationale est pris en compte. Je ne m'exprimerai pas sur d'autres projets qui concernent la Garde côtière et d'autres entités.

M. Michael Kram: Je suppose que ma dernière question portera sur l'installation navale de Nanisivik. Les dépenses qui seront consacrées à cette installation seront-elles également prises en compte dans le cadre de nos obligations envers l'OTAN de dépenser 2 % du PIB?

M. Bill Matthews: Je vous remercie de la question.

Encore une fois, tous les fonds qui passent par la Défense nationale, et il est certain que d'importantes composantes de ce projet passent par la Défense nationale, seront pris en compte dans le calcul des 2 %.

M. Michael Kram: Madame la présidente, je crois que mon temps de parole est écoulé.

La vice-présidente (Mme Jean Yip): Il vous reste encore 40 secondes.

M. Michael Kram: D'accord. Je vais poursuivre sur le sujet de l'installation navale.

Le rapport a fait état que l'installation navale sera en activité pendant seulement quatre semaines durant l'année lorsqu'elle sera enfin opérationnelle en 2025. Pendant les 48 autres semaines de l'année, à quoi servira-t-elle?

M. Bill Matthews: Je vais aborder la question d'un point de vue de la défense, à moins que vous l'adressiez au Bureau du vérificateur général.

• (1205)

La vice-présidente (Mme Jean Yip): Répondez brièvement, je vous prie.

Mr. Bill Matthews: Ce sera une installation de ravitaillement en carburant ouverte aux autres. C'est sa raison d'être. M. Chambers peut ajouter quelque chose si l'installation sert à d'autres fins. Nous pourrions en discuter plus tard, car il nous reste peu de temps, mais il existe des plans d'urgence pour le ravitaillement des navires quand cette station n'est pas ouverte.

Monsieur Chambers, avez-vous autre chose à ajouter?

M. Rob Chambers (sous-ministre adjoint, Infrastructure et environnement, ministère de la Défense nationale): Je dirais simplement que l'installation est un port en eau profonde, alors lorsqu'il est gelé, on ne l'utilise pas. C'est un port.

M. Michael Kram: Je vous remercie.

La vice-présidente (Mme Jean Yip): Je vous remercie.

Nous allons maintenant entendre Mme Shanahan pour cinq minutes.

Mme Brenda Shanahan (Châteauguay—Lacolle, Lib.): Merci beaucoup, madame la présidente.

Mes questions seront également adressées à la Défense nationale.

Des collègues nous ont parlé aujourd'hui de la Russie et des Danois. Je suis également préoccupée par les intrusions dans notre pays. Nous avons tous vu les rapports concernant les ballons et les bouées de surveillance qui ont été trouvés au Canada et aux États-Unis. Que faisons-nous pour protéger nos espaces aériens, maritimes et territoriaux contre la surveillance et les intrusions illégales?

M. Bill Matthews: Je peux commencer, madame la présidente, et je verrai si mes collègues souhaitent ajouter quelque chose.

Dans ce domaine, il s'agit d'un sport d'équipe collectif, en ce sens qu'il s'agit d'une sensibilisation à tous les domaines. Il faut garder un œil sur les secteurs aérien et maritime, ainsi que sur le secteur terrestre.

Si l'on veut combler les lacunes en matière de sensibilisation que la vérificatrice générale a relevées, il faut faire appel à plusieurs ministères. Transports Canada a déjà parlé de ce qu'il fait. Nous avons des patrouilles en navire lorsque la saison s'y prête. Nous avons également nos propres moyens aériens, mais il y a aussi le Système d'alerte du Nord et sa mise à niveau, ainsi que le remplacement éventuel pour la modernisation du NORAD. Il s'agit là d'une vue d'ensemble.

Ce que je voudrais signaler, et qui m'intéresse, c'est que lorsque les navires sont de grande taille, sont conformes à la loi et s'auto-identifient, ce n'est pas une lacune. Les navires de plus petite taille ne sont pas tenus d'utiliser le système d'identification, et c'est avec nos ministères partenaires que nous colligeons ces renseignements pour tenter de dresser un tableau complet. Vous avez mentionné de nombreux outils. Je n'ai pas évoqué les satellites, qui ont déjà été mentionnés en tant qu'outil.

C'est un ensemble complet. La vérificatrice générale a signalé certaines lacunes. Nous discutons de nos plans pour combler ces lacunes en tant que groupe, mais c'est vraiment l'essentiel.

Je m'en remets à mes collègues pour voir s'ils veulent ajouter quelque chose.

Cam Steven Waddell: Madame la présidente, j'ajouterais que l'arrivée des navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique, d'un point de vue naval, augmente considérablement notre capacité d'être en service pendant plusieurs mois pendant l'année, ce qui contribue certainement à mieux comprendre le domaine dans lequel nous exerçons nos activités.

Mme Brenda Shanahan: J'aimerais en savoir plus sur les allégations — dont la véracité a été démontrée — selon lesquelles il s'agissait de bouées de surveillance chinoises qui ont été découvertes.

Auriez-vous l'obligeance de nous parler plus précisément de cette menace?

M. Bill Matthews: Je vais vous en parler.

Je ne peux pas ajouter grand-chose ici à ce qui a été rapporté dans les médias.

Mme Brenda Shanahan: J'aimerais également que le ministère de la Défense nationale m'explique comment nous travaillons avec nos homologues américains dans le cadre de cette surveillance conjointe, notamment avec le Groupe des cinq, mais plus particulièrement avec les États-Unis.

M. Bill Matthews: Je vais commencer, mais je m'attends à ce que mes collègues de la Marine royale canadienne apportent leur contribution.

Oui, le Groupe des cinq est essentiel pour communiquer l'information. De toute évidence, dans le Nord, il y a une relation spéciale avec les États-Unis en raison du NORAD.

Si vous pensez aux événements des dernières semaines liés aux objets de haute altitude, je peux dire que la collaboration et l'échange d'information avec les États-Unis ont été exceptionnels. Il convient de rappeler que le NORAD est un commandement binational, avec une participation à la fois canadienne et américaine. C'est cette relation qui a été critiquée pour ce qui est de l'échange d'information afin de gérer cette situation.

Cam Steven Waddell: Je voudrais compléter les observations du sous-ministre en rappelant que les États-Unis et le Canada entretiennent des relations de longue date. Ces relations s'étendent, bien entendu, à l'environnement maritime, en particulier entre nos marines. En fait, nos centres régionaux d'opérations interarmées comprennent des éléments habilitants du renseignement. Ces éléments habilitants du renseignement nous permettent de communiquer des renseignements classifiés entre nous afin de contribuer à la connaissance du domaine et d'utiliser ces renseignements comme signaux pour effectuer d'autres interceptions ou d'autres réponses aux menaces lorsqu'elles se manifestent.

Nous avons une relation robuste de longue date avec nos partenaires américains pour communiquer ces renseignements d'un point de vue du renseignement, ce qui sous-tend la sensibilisation au domaine que nous cherchons à atteindre.

● (1210)

Mme Brenda Shanahan: J'aimerais que M. Matthews, le sous-ministre, nous en dise plus sur les investissements qui ont été réalisés pour soutenir cette collaboration avec les États-Unis, en particulier en ce qui concerne nos capacités. Ces investissements sont-ils suffisants pour que cette relation continue d'être bénéfique?

La vice-présidente (Mme Jean Yip): Répondez très brièvement, je vous prie.

M. Bill Matthews: Très bien. Je vais souligner quelques points rapidement, madame la présidente.

Le premier est le contrat récent, conclu il y a environ un an, pour la maintenance du Système d'alerte du Nord. C'est important pendant que nous planifions et élaborons des projets de radars polaires transhorizon qui font partie de la modernisation du NORAD.

Nous avons déjà discuté de navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique. L'autre attraction à venir est l'infrastructure liée à l'achat des F-35. Il s'agira également d'une attraction à venir.

La vice-présidente (Mme Jean Yip): Je vous remercie.

Nous allons maintenant passer à notre troisième série de questions, en commençant avec M. Bezan pour cinq minutes.

M. James Bezan (Selkirk—Interlake—Eastman, PCC): Madame la présidente, je tiens à remercier les témoins de leur présence. Pour certains d'entre nous, c'est une vieille habitude de vous voir.

Ma première question s'adresse au Bureau du vérificateur général.

Lorsque vous avez réalisé cette étude sur la surveillance de l'Arctique, la sécurité de l'Arctique et la connaissance de la situation maritime, étiez-vous au courant du rapport qui vient d'être publié la semaine dernière sur les bouées chinoises qui ont été trouvées en train de surveiller l'Arctique?

M. Andrew Hayes: Non, nous n'étions pas au courant de ce rapport.

M. James Bezan: D'accord.

Ma question à la Défense nationale est donc la suivante: cette information a-t-elle été communiquée au Bureau du vérificateur général quand ces bouées ont été découvertes?

M. Bill Matthews: Comme je l'ai dit, madame la présidente, pas à ma connaissance. C'est la priorité.

Je ne peux pas vraiment discuter à cette table au-delà de ce que vous avez vu dans les médias à ce sujet.

M. James Bezan: Pourriez-vous, monsieur Matthews, au moins nous dire quand exactement ces bouées ont été détectées et récupérées par la Défense nationale?

M. Bill Matthews: Je ne pense pas pouvoir aborder ce sujet aujourd'hui, madame la présidente.

M. James Bezan: Je crois savoir que le Bureau du vérificateur général a des habilitations de sécurité. Cette information peut-être divulguée au Bureau, n'est-ce pas?

M. Andrew Hayes: Je peux répondre à cette question.

Nous avons une foule de droits d'accès et nous aurions accès à cette information, mais nous serions également limités dans les informations que nous pouvons communiquer à cette table.

M. James Bezan: Quand le BVG préparait son rapport, qui a été publié à l'automne 2022, si ces bouées avaient été découvertes lorsque vous meniez votre enquête, ce dossier aurait-il relevé de vous à ce moment-là? Aviez-vous déjà examiné toutes les données qui ont été fournies par la Défense nationale à ce moment-là et étiez-vous passé à la rédaction de votre rapport?

M. Andrew Hayes: Nos conclusions étaient fondées sur des événements étant survenus jusqu'au 31 mars 2022, alors si ces renseignements avaient été disponibles, nous y aurions eu accès.

M. James Bezan: Les observations basées sur la récupération de ces bouées, ainsi que les incidents de ballons qui ont violé l'espace aérien canadien, y compris dans l'Arctique, où l'un d'entre eux a été abattu au Yukon, illustrent-elles les lacunes que vous avez relevées dans nos systèmes de surveillance de l'Arctique?

M. Andrew Hayes: Bien que je ne puisse pas parler directement de ces événements, l'un des principaux points de notre rapport est que les lacunes qui ont été relevées, et ce sont des lacunes connues de longue date, devraient être comblées immédiatement. L'Arctique devient de plus en plus navigable et accessible, et nous nous attendons à ce que des mesures concrètes soient prises à ce stade-ci.

M. James Bezan: Quand le BVG a comparu devant le comité de la défense nationale, nous avons posé des questions à propos de certaines des violations qui ont été commises, notamment des navires de plaisance qui ont violé les eaux arctiques canadiennes sans identification adéquate, sans transpondeur et sans se signaler. Quand le BVG a réalisé son évaluation de la connaissance de la situation maritime, avez-vous sérieusement pris en considération les nouveaux changements qui ont été apportés au NORAD, dont le Canada et les États-Unis partagent la responsabilité, et la manière dont nous incorporons cette information dans la matrice du NORAD?

M. Andrew Hayes: Nous ne nous sommes pas attardés aux aspects internationaux ou à la coopération dans notre rapport. Nous nous sommes plutôt concentrés sur la capacité du Canada à surveiller le Nord.

• (1215)

M. James Bezan: J'ai une question pour les représentants du ministère de la Défense nationale. Certains d'entre nous sont allés à Colorado Springs et ont vu comment la Garde côtière américaine est intégrée dans les opérations quotidiennes du NORAD. La Marine royale canadienne joue-t-elle un rôle plus important avec la modernisation du NORAD pour veiller à ce que nous fassions partie du processus de rapport et d'évaluation qui s'y déroule?

M. Bill Matthews: La circulation d'information des secteurs d'activité vers le NORAD est excellente. Je pense qu'elle sera encore plus conséquente à l'avenir, lorsque certains de ces équipements seront dotés de radars supplémentaires. La Marine est bien connectée grâce aux COSM. Tout renseignement pertinent et intéressant est également transmis au NORAD et aux alliés.

M. James Bezan: Ma dernière question s'adresse aux représentants du Bureau du vérificateur général.

Vous avez clairement exposé les problèmes liés à la surveillance par satellite, y compris le remplacement de la Constellation RADARSAT. À quel point est-il urgent de faire pression sur le gouvernement, à titre de parlementaires, pour qu'il remplace la Constellation RADARSAT actuelle?

M. Andrew Hayes: Nous recommandons au paragraphe 6.6 de prévoir des plans d'urgence, mais il faut agir concrètement dès maintenant.

La vice-présidente (Mme Jean Yip): Merci.

Nous allons maintenant passer à M. Dong pendant cinq minutes.

M. Han Dong (Don Valley-Nord, Lib.): Merci beaucoup, madame la présidente.

Ma question s'adresse principalement, sans s'y limiter, aux représentants du ministère des Pêches et des Océans.

Un élément précis du rapport a attiré mon attention. Il concerne la pêche illégale. On y lit ce qui suit:

La présence de bateaux de pêche et la part de la circulation globale qui leur est attribuée ont augmenté considérablement dans l'Arctique. La pêche illégale, non déclarée et non réglementée est une préoccupation croissante, surtout en raison de ses effets potentiels sur les écosystèmes marins fragiles et l'économie ainsi que du risque de l'augmentation des tensions au sein des nations de pêche.

Les représentants du ministère peuvent-ils nous en dire davantage à ce sujet? Qui fait de la pêche illégale? Quelle est la gravité de la situation?

Pour moi, il s'agit d'un empiètement sur notre territoire. On n'entend pas beaucoup parler dans les médias, mais c'est un problème très sérieux. S'il y a de la pêche illégale, cela pourrait conduire à beaucoup d'autres actes illégaux qui pourraient être encore plus problématiques.

Mon deuxième point concerne l'écosystème fragile du Nord. Compte tenu des effets du changement climatique, qui rendent les eaux environnantes plus accessibles, je souhaite mieux comprendre l'ampleur du problème.

M. Chris Forbes: Ils ne sont pas ici. Il n'y a aucun représentant du ministère des Pêches et des Océans ici aujourd'hui.

M. Han Dong: Est-ce que les représentants du Bureau du vérificateur général peuvent nous faire part de certaines de leurs conclusions à cet égard?

M. Andrew Hayes: Je vais demander à mon collègue, M. Swales, de vous répondre brièvement à ce sujet.

M. Nicholas Swales (directeur principal, Bureau du vérificateur général): Je dirais simplement que l'enjeu de la pêche fait partie des risques que nous avons soulevés qui sont liés à la plus grande accessibilité de l'Arctique. C'est donc l'un des enjeux qu'on chercherait à régler en comblant les lacunes relevées. J'abonde dans le même sens que M. Hayes à cet égard; il faut agir maintenant.

Mme Lisa Setlakwe: Si je puis me permettre d'ajouter quelque chose... Cette question s'adresse assurément davantage aux représentants du ministère des Pêches et des Océans. Cela dit, j'ai parlé d'une plateforme un peu plus tôt qui permet de mobiliser des peuples autochtones dans le Nord. Grâce à cette plateforme, ces derniers peuvent signaler toute activité illégale réelle ou potentielle. Selon la nature de l'activité, ces signalements sont envoyés à Transports Canada, au MPO, à la Garde côtière ou à d'autres entités. Ces renseignements sont ensuite intégrés dans notre connaissance du domaine maritime, et nous prenons des mesures appropriées à partir de là.

On en revient toujours à la connaissance du domaine maritime et à l'utilisation de tous les outils à notre disposition pour mieux le comprendre. Divers éléments entrent en ligne de compte, tels que cette plateforme, la surveillance aérienne, la surveillance des eaux, etc.

• (1220)

M. Han Dong: C'est une excellente réponse.

Pour faire suite à cette question, dispose-t-on de données ou de registres sur le nombre d'infractions? Sait-on si la pêche illégale se pratique à bord de bateaux de pêche canadiens ou étrangers? Si elle se pratique à bord de bateaux étrangers, quel pays est le principal coupable? Dispose-t-on de données à ce sujet?

Mme Lisa Setlakwe: Je crois qu'il vous faudrait assurément poser cette question aux représentants du ministère des Pêches et des Océans.

M. Han Dong: D'accord.

Avez-vous reçu des rapports sur des conséquences graves de ces pêches illégales?

Mme Lisa Setlakwe: Je poserais également cette question aux représentants du ministère des Pêches et des Océans.

M. Han Dong: Fort bien, merci.

Parlons du changement climatique. Je conçois qu'il a rendu l'Arctique plus accessible.

Il existe des possibilités accrues de développement économique et d'exploitation minière et de la concurrence entre les nations pour l'accès à cette région et la possibilité de traiter avec le Canada. Comment peut-on concilier cela avec les risques environnementaux accrues auxquels nous ferons face?

La vice-présidente (Mme Jean Yip): Nous allons devoir revenir à cette réponse ultérieurement.

Nous allons maintenant passer à Mme Vignola pendant deux minutes et demie.

[Français]

Mme Julie Vignola: Merci beaucoup, madame la présidente.

Je me tourne de nouveau vers M. Waddell.

Monsieur Waddell, j'essaie de comprendre votre réponse au sujet des sous-marins du Canada quant à leur utilisation potentielle dans l'Arctique.

Dois-je comprendre que nos sous-marins sont si désuets qu'il devient difficile, voire impossible, de les utiliser sur une superficie aussi grande et importante que celle de nos eaux arctiques?

Cam Steven Waddell: Merci de votre question.

J'aimerais y répondre en anglais, si vous me le permettez.

[Traduction]

Je ne dirais pas que les plateformes sont obsolètes au point d'être inopérables dans l'Arctique et les environs. En fait, on y a apporté des améliorations opérationnelles majeures pour veiller à ce qu'elles demeurent pertinentes.

Le défi réside dans le système d'exploitation ou le système de propulsion de la plateforme. Avec ce type de système de propulsion, un sous-marin diésel-électrique, et le type d'environnement de l'Arctique, il est tout simplement difficile, voire presque impossible, de faire fonctionner ce type de technologie de propulsion dans et autour de la glace de mer.

[Français]

Mme Julie Vignola: Je veux parler du système de transport utilisé pour faire la surveillance aérienne de l'Arctique soit le Dash 7 et le Dash 8. Nous avons l'une des plus grandes superficies, sinon la plus grande, de côtes arctiques au monde, si l'on prend vraiment en compte les périphéries des îles, et le reste, contrairement à d'autres milieux.

Si je comprends bien, nous avons deux types d'avions, dont l'un est si vieux que nous avons du mal à trouver des pièces. Est-ce suffisant pour être réellement efficace? De plus, pour assurer une efficacité pleine et entière, combien nous faudrait-il d'avions? Les avions commandés chez Lockheed Martin et Boeing auront-ils la capacité d'aller dans l'Arctique pour accomplir des missions de surveillance?

J'inviterais M. Thangaraj à répondre le premier, suivi de M. Matthews.

[Traduction]

M. Arun Thangaraj: Comme vous l'avez dit, les Dash 7 sont des avions vieillissants. C'est pourquoi nous nous sommes procuré un excellent stock de pièces détachées afin de pouvoir les maintenir opérationnels le plus longtemps possible.

Le programme de surveillance est également doté du Dash 8 qui part de Vancouver pour se rendre dans l'Ouest de l'Arctique. D'autres Dash 8, positionnés à Ottawa et à Moncton, peuvent être mobilisés au besoin pour veiller à avoir une surveillance adéquate.

À plus long terme, nous travaillons de concert avec la Garde côtière sur un plan de remplacement. Nous cherchons à trouver les bons appareils et les bonnes immobilisations pour remplacer la flotte actuelle. D'ici là, l'utilisation d'aéronefs téléguidés nous permet d'augmenter notre capacité aérienne, mais la solution à long terme sera le résultat de l'étude que nous menons avec la Garde côtière.

• (1225)

La vice-présidente (Mme Jean Yip): Merci beaucoup.

Nous allons maintenant passer à M. Desjarlais pendant deux minutes et demie.

M. Blake Desjarlais: Merci beaucoup, madame la présidente.

J'aimerais poursuivre sur le sujet des efforts de réglementation du transport maritime dans l'Arctique canadien.

J'aimerais demander à la représentante du ministère des Transports quel est le plan pour garantir une réglementation adéquate du transport maritime dans l'Arctique afin d'éviter des répercussions dévastatrices sur les écosystèmes marins et les communautés inuites qui en dépendent.

Quel est le plan de réglementation à cet égard?

Mme Lisa Setlakwe: Le projet de loi C-33, qui est présentement à l'étude à la Chambre, permettrait d'instaurer des réglementations en la matière. Le processus d'adoption est en cours.

Le projet de loi nous permettrait entre autres d'avoir plus de pouvoir pour mener certaines actions en cas d'événements. Il permettrait également d'améliorer la transmission de renseignements et d'exiger des opérateurs qu'ils prennent certaines mesures, en fonction des données scientifiques et des implications pour le Nord et l'Arctique.

Nous sommes...

M. Blake Desjarlais: Baffinland serait-elle exemptée de ces nouvelles réglementations? A-t-elle reçu des dérogations de ce type ou en recevra-t-elle?

Mme Lisa Setlakwe: Je ne saurais vous répondre. Je vais devoir vous revenir là-dessus.

M. Blake Desjarlais: Suit-elle les réglementations maritimes actuelles qui s'appliquent?

Mme Lisa Setlakwe: Je vais devoir vous revenir là-dessus pour vous donner des détails.

M. Blake Desjarlais: Vous n'êtes pas certaine que Baffinland suit toutes les réglementations maritimes qui s'appliquent. Je veux simplement être clair, parce que c'est plutôt important.

Mme Lisa Setlakwe: C'est une question importante. Cela dit, je ne veux pas vous donner une réponse incomplète.

M. Blake Desjarlais: Est-ce que le sous-ministre en sait plus à ce sujet?

M. Arun Thangaraj: Je n'ai rien à ajouter. Il nous faudrait vous envoyer une réponse par écrit.

M. Blake Desjarlais: D'accord. J'aimerais donc vous demander une réponse écrite à ma question sur Baffinland. Merci.

Combien de temps me reste-t-il, madame la présidente?

La vice-présidente (Mme Jean Yip): Il vous reste 20 secondes.

M. Blake Desjarlais: Y aura-t-il un autre tour de questions?

La vice-présidente (Mme Jean Yip): Oui, nous devrions avoir suffisamment de temps pour en avoir un autre.

M. Blake Desjarlais: D'accord. Je vais donc garder ma dernière question pour le prochain tour.

Merci.

La vice-présidente (Mme Jean Yip): Merci.

Vous disposez de cinq minutes, monsieur McCauley.

M. Kelly McCauley (Edmonton-Ouest, PCC): Merci, madame la présidente.

J'aimerais obtenir des précisions de votre part sur un sujet précis, monsieur Matthews.

Lors de notre première réunion sur ce dossier, j'ai posé une question sur les coûts de réparation des navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique qui ont des problèmes de moteur diesel. SPAC a déclaré que la question des coûts était en cours de négociation, mais Jessica Lamirande, de votre bureau, a quant à elle indiqué que les contribuables, ou le MDN, étaient entièrement responsables des coûts. Qu'en est-il, réellement?

M. Bill Matthews: C'est un peu des deux. La garantie...

M. Kelly McCauley: C'est impossible. Qui est responsable des coûts?

M. Bill Matthews: Non, je crois que c'est possible, dans ce cas-ci.

La garantie sur les navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique s'applique après un an de service. Deux navires ont dépassé ce délai d'un an. Si l'on s'en tient à la garantie, la facture serait refilée au ministère de la Défense nationale. Quant à un navire qui aurait pu être conçu de la même façon, mais qui n'est pas encore en service, c'est au chantier naval de veiller à régler le dossier avant que le navire ne change de mains...

M. Kelly McCauley: Les coûts du *DeWolf* sont refilés aux contribuables.

M. Bill Matthews: Oui, mais... Je suis désolé. Je ne fais que lire la garantie. Elle est d'un an, alors ce serait de notre ressort.

Il y a une enquête technique sur la cause en cours. Je m'attends en fait à ce qu'on relève plus d'une cause. Nous allons bien sûr lire cette enquête attentivement et voir ce qu'il en est. Si votre question concerne la garantie, elle est d'un an...

• (1230)

M. Kelly McCauley: Non, ma question ne portait pas sur la garantie. Je veux savoir qui est responsable des coûts. Votre ministère a dit que c'étaient les contribuables. SPAC, lui, a dit que c'était en cours de négociation.

M. Bill Matthews: Nous avons dépassé le délai d'un an, donc c'est de notre ressort si on suit la garantie à la lettre. Cependant, je voudrais jeter un coup d'œil au rapport technique et peut-être...

M. Kelly McCauley: Savez-vous pourquoi SPAC dirait que c'est en cours de discussion alors que vous venez de déclarer que c'est de votre ressort? La question était très claire concernant le coût de la réparation du *DeWolf*, qui était après la garantie.

M. Bill Matthews: Ma réponse ne serait que spéculation puisque je n'étais pas là, mais nous attendons un rapport technique et je serais prêt à l'examiner et à recontacter l'entreprise en fonction de ses conclusions...

M. Kelly McCauley: On a également entendu que le problème pourrait être lié au refroidissement du moteur. En ce qui concerne les navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique ultérieurs, examine-t-on des coûts postérieurs à la garantie pour d'autres navires ou des coûts supplémentaires pour les contribuables afin de régler le dossier avant que d'autres navires n'entrent en service?

M. Bill Matthews: J'ai l'impression que ma collègue souhaite intervenir.

Les navires qui n'ont pas encore été mis à l'eau et approuvés seront évalués, quels que soient les résultats de l'enquête.

Allez-y, madame Tremblay.

M. Kelly McCauley: Soyez brève, je vous prie, madame Tremblay. Je n'ai pas beaucoup de temps.

Mme Nancy Tremblay (sous-ministre adjointe déléguée, Matériels, ministère de la Défense nationale): Oui, bien sûr.

Je vous remercie de la question.

Lors de la dernière comparution de SPAC, l'enquête sur les enjeux techniques n'avait pas encore été complétée. Elle l'est, désormais. Nous examinons les recommandations de ce rapport et cherchons à déterminer si les coûts sont la responsabilité de SPAC ou du constructeur.

M. Kelly McCauley: Pour en revenir à la Marine, sait-on comment la RPC a réussi à acheminer ces bouées d'espionnage sur notre territoire? Cela a-t-il été rendu public?

Cam Steven Waddell: Je suis désolé, mais je ne saurais répondre à votre question.

M. Kelly McCauley: Compte tenu des actions de ce gouvernement avec les ballons-espions et les bouées, pensez-vous qu'on devrait envisager de lui retirer son statut d'observateur au sein du Conseil de l'Arctique?

Cam Steven Waddell: Je pense que cette question ne relève pas de ma compétence.

M. Kelly McCauley: Je m'en doutais, mais je voulais simplement poser la question.

Monsieur Matthews, je voudrais revenir sur la débâcle du C-295 Kingfisher, faute d'un meilleur terme. A-t-on examiné les conséquences imprévues sur la flotte de C-130 pour couvrir les lacunes en matière de recherche et de sauvetage dues aux problèmes et aux retards des 295, et a-t-on cherché à savoir si cela allait affecter le cycle de vie futur des C-130?

M. Bill Matthews: La réponse courte est oui. Nous nous sommes penchés sur l'atténuation des risques pour combler des lacunes. C'est ce dont on parle ici. Cela a été pris en compte dans la décision. Maintenant, suis-je en mesure de vous donner des données précises en matière d'heures de vol supplémentaires ou autres? Non.

M. Kelly McCauley: Les 130 ont une durée de vie déterminée. Ils sont très coûteux à entretenir et à exploiter, étant donné qu'on parle de quatre moteurs, ce qui diffère de ce qu'on était censés avoir avec les Kingfishers. Quels sont les coûts supplémentaires? Est-on en train d'épuiser les 130 un, deux ou trois ans avant la fin de leur durée de vie d'environ 60 000 heures?

M. Bill Matthews: Je comprends la question. Les détails me manquent, cela dit. Je peux tout à fait vous revenir là-dessus. Mme Tremblay pourrait peut-être avoir quelque chose à ajouter à cet égard, mais j'en doute.

M. Kelly McCauley: Certainement. Je serais très heureux que vous nous envoyiez une réponse ultérieurement.

La vice-présidente (Mme Jean Yip): Merci beaucoup.

Vous disposez de cinq minutes, madame Bradford.

Mme Valerie Bradford: Merci, madame la présidente.

J'aimerais maintenant aborder l'aspect environnemental de l'Arctique. Je vais donc poser mes questions aux représentants du ministère de l'Environnement et du Changement climatique.

Pouvez-vous nous parler de certaines activités de votre ministère dans l'Arctique en matière de prévisions météorologiques et environnementales?

M. Chris Forbes: Je vous remercie de la question. Je suis accompagné d'un collègue du Service météorologique qui pourra assurément compléter ma réponse.

Je dirais que nous fournissons surtout des prévisions à court terme concernant, évidemment, la météo, la glace, les conditions de l'eau, le vent et d'autres éléments du genre, que nous transmettons ensuite à nos collègues et aussi, bien sûr, aux communautés concernées. À plus long terme, les conditions climatiques météorologiques peuvent évidemment être utilisées pour la planification et d'autres activités afin d'obtenir des tendances à plus long terme.

Je serais heureux de demander à mon collègue, M. Macdonald, de bonifier ma réponse.

M. Ken Macdonald (directeur exécutif, Programmes nationaux et développement des affaires, Direction des Services de prévision, Service météorologique du Canada, ministère de l'Environnement): Tout ce que je pourrais ajouter, c'est qu'en plus de fournir des renseignements météorologiques et des données sur les glaces pour le territoire canadien, nous assurons aussi la surveillance d'une grande partie des eaux internationales de l'Arctique dans le cadre d'accords internationaux conclus sous l'égide de l'Organisation maritime internationale.

• (1235)

Mme Valerie Bradford: Merci.

Est-ce que les données satellites peuvent être utilisées pour combler des lacunes en matière d'observation météorologique et climatique dans le Nord?

M. Ken Macdonald: Oui, tout à fait. Les satellites sont devenus le principal outil utilisé pour la surveillance météorologique et glaciaire. Nous dépendions autrefois des avions de transport Dash pour la glace, par exemple, mais nous nous appuyons désormais presque exclusivement sur la surveillance par satellite.

Mme Valerie Bradford: Que sait-on de façon générale du statut de la qualité de l'eau dans les régions nordiques du Canada?

M. Chris Forbes: De façon générale, la qualité de l'eau est bonne. Je dirais que cela est en partie dû au plus faible niveau d'activité économique dans le Nord et dans l'Arctique, de toute évidence, mais nos indicateurs nous indiquent que l'eau est de bonne qualité dans le Nord.

Mme Valerie Bradford: Étant donné l'augmentation de la circulation dans le Nord, quel serait le rôle du ministère de l'Environnement et du Changement climatique en cas d'urgence environnementale?

M. Chris Forbes: Le service météorologique est certainement là pour apporter tout le soutien possible, que ce soit en matière de prévisions, de contributions ou d'effets climatiques ou météorologiques, ou d'urgences. Nos agents de protection de la nature et d'autres intervenants seraient évidemment impliqués en fonction de l'emplacement de l'activité. Je dirais que nous assumons un rôle de coordination lors des urgences, qui peut varier en fonction de l'endroit précis d'un incident.

Mme Valerie Bradford: Que feriez-vous en cas d'urgence environnementale dans la région? Que se passerait-il en cas d'un déversement qui serait dû à l'augmentation de la circulation maritime, par exemple?

M. Chris Forbes: En ce qui concerne les déversements, le service météorologique dispose certainement de données prédictives ou analytiques — M. Macdonald peut vous en dire plus à ce sujet — du Service des glaces, qui nous permet de détecter et de suivre les déversements ou les perturbations. Cela nous permettrait de lancer des alertes précoces. Si l'incident se produit sur l'eau, je pense que la Garde côtière en assume la responsabilité principale. Les gardes-côtes seraient les premiers répondants.

Je peux vous en dire plus à ce sujet, si vous le désirez, mais voilà la réponse simple.

Mme Valerie Bradford: Je vais m'adresser à nouveau aux représentants du ministère des Transports.

Où en est-on avec l'intégration d'un troisième chantier naval national pour soutenir le programme de la Garde côtière canadienne?

M. Bill Matthews: Il faudrait poser cette question à SPAC. Nous en avons parlé plus tôt. Les négociations sont en cours avec un troisième chantier naval, et elles sont menées par SPAC.

Mme Valerie Bradford: Y a-t-il un échéancier de prévu au moment où on se parle?

M. Bill Matthews: Non, pas à ma connaissance, mais je ne suis peut-être pas le mieux placé pour vous répondre.

Mme Valerie Bradford: L'audit de la Stratégie nationale de construction navale a permis de relever la plupart des retards dans l'acquisition de navires océaniques. Pouvez-vous nous en dire plus sur les raisons de ces retards?

Je ne sais pas qui voudrait répondre à cette question.

M. Bill Matthews: Je peux peut-être commencer par le point de vue de la défense, madame la présidente.

Au Canada, l'industrie de la construction navale est relativement novice dans la construction de navires de cette taille. Au fur et à mesure que l'on construit des navires nouveaux et différents... À l'échelle mondiale, les premiers et les deuxièmes de classe posent généralement des problèmes. Nous avons évoqué certains des défis récents concernant les navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique.

Ce qui est souhaité, c'est d'en arriver à une série où on construit des vaisseaux similaires sur une longue période. On peut tirer des leçons des deux premiers navires avant de construire le troisième. Prenons le cas des navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique: le sixième navire coûtera probablement nettement moins cher que le premier, grâce aux leçons tirées au cours du processus de fabrication. Les manufacturiers auront également appris certaines choses lors du processus de conception.

Ces mêmes...

La vice-présidente (Mme Jean Yip): Merci beaucoup.

Nous allons maintenant passer à notre quatrième tour de questions, en commençant par M. Kram pendant cinq minutes.

M. Michael Kram: Merci, madame la présidente.

J'aimerais tout d'abord demander à M. Matthews de nous donner des renseignements sur le C-130H en particulier si possible, en réponse à la question de mon collègue, M. McCauley. Nous lui en serions fort reconnaissants.

Je change de sujet.

Monsieur Matthews, est-ce que les sous-marins russes opèrent dans l'Arctique canadien?

• (1240)

M. Bill Matthews: Nous savons que la Russie dispose d'une excellente capacité en matière de sous-marins. Cela dit, je ne saurais dire exactement où elle mène ses opérations.

Je n'ai rien à ajouter à ce sujet.

M. Michael Kram: Dites-vous cela parce que vous ignorez la réponse, ou parce qu'il s'agit de renseignements classifiés?

M. Bill Matthews: Je ne suis pas au fait de quelconque activité dans les eaux canadiennes, mais...

M. Michael Kram: Le rapport souligne que le Canada a beaucoup de mal à détecter les navires de surface opérant dans ses eaux arctiques. Si la Russie ou tout autre pays étranger exploitait des sous-marins, comment pourrait-on le savoir?

M. Bill Matthews: Je pense que le rapport de la vérificatrice générale souligne les lacunes en matière de connaissances. Nous avons parlé de l'air, de la mer, de l'espace sous-marin — à l'instant — et de la terre. C'est l'ensemble de ces éléments qui permet d'obtenir une connaissance de tous les domaines, et c'est ce sur quoi les forces armées ont l'intention de miser en matière d'investissements et de modernisation. Nous avons abordé la modernisation du NORAD, qui est un élément important, mais l'espace sous-marin est assurément essentiel pour l'avenir.

M. Michael Kram: L'automne dernier, le chef d'état-major de la défense, le général Wayne Eyre, a comparu devant le comité de la défense. Il a déclaré, et je cite, que « notre présence dans l'Arctique serait plus forte avec une meilleure surveillance sous-marine ».

Comment pouvons-nous améliorer notre surveillance sous-marine? Devrions-nous installer davantage de dispositifs d'écoute sur nos brise-glaces? Devrions-nous avoir plus de dispositifs stationnés en permanence sous la mer? Que devrions-nous faire?

M. Bill Matthews: Cela nous ramène à ce que je disais tout à l'heure concernant les enjeux à mettre de l'avant pour l'avenir. Je vous dirais en l'espèce que c'est sans doute d'abord et avant tout une affaire d'innovation. Je soulignerais en outre les excellents travaux menés par Recherche et développement pour la défense Canada (RDDC) pour parfaire notre connaissance des milieux sous-marins. C'est selon moi un domaine qui va gagner sans cesse en importance au fil des ans et qui exigera des capacités de surveillance multidimensionnelles.

M. Michael Kram: Je suis désolé, mais nous avons aussi une réponse du côté de la Marine.

Cam Steven Waddell: Je peux ajouter une ou deux choses. En grande partie grâce aux efforts de RDDC et d'autres intervenants et à quelques-unes des avancées dont nous avons parlé, la Marine royale canadienne envisage sérieusement le recours à des véhicules autonomes et à différents véhicules téléguidés, aussi bien aériens que sous-marins, parallèlement à l'utilisation d'autres capteurs pour améliorer notre compréhension des milieux sous-marins, notamment dans la région de l'Arctique.

M. Michael Kram: Merci.

J'aimerais revenir à la question des balises flottantes chinoises que l'on a découvertes récemment. Pouvez-vous d'abord me dire que faisaient ces balises dans les eaux canadiennes et qu'est-ce qu'on espérait accomplir de cette manière?

M. Bill Matthews: Je ne peux rien vous dire de plus que ce qui a déjà été révélé publiquement. Je regrette de ne pas pouvoir répondre à cette question.

M. Michael Kram: Eh bien, on a publiquement indiqué que ces balises devaient servir à la surveillance des sous-marins américains circulant dans les eaux de l'Arctique en territoire canadien. Pouvez-vous nous confirmer que c'est effectivement chose possible?

M. Bill Matthews: De nombreuses hypothèses circulent quant au résultat recherché, mais il m'est pour l'instant impossible de vous fournir des informations factuelles à ce sujet.

M. Michael Kram: D'accord.

Essayons de nous y prendre autrement. Qui est le mieux apte à surveiller l'activité sous-marine dans nos eaux arctiques, le Canada ou la Chine?

M. Bill Matthews: Je ne peux pas non plus vous répondre à ce sujet, mais je peux vous dire que c'est un secteur qui prend de plus en plus d'importance dans le contexte de notre objectif d'une connaissance multidomaine. C'est à ce chapitre que les différents efforts déployés, notamment aux fins de l'innovation, seront dorénavant cruciaux.

M. Michael Kram: Merci.

Combien de temps me reste-t-il, madame la présidente?

La vice-présidente (Mme Jean Yip): Il vous reste 20 secondes.

M. Michael Kram: D'accord...

M. Bill Matthews: Madame la présidente, j'aurais peut-être une précision utile pour le député. M. Hayes me corrigera si j'ai tort, mais je ne crois pas que le rapport de la vérificatrice générale s'intéresse aux capacités sous-marines. Est-ce que je me trompe?

M. Andrew Hayes: Non, vous avez raison.

M. Michael Kram: Je suis maintenant arrivé exactement au bout du temps qui m'était alloué, et je vous en remercie.

La vice-présidente (Mme Jean Yip): Merci beaucoup.

Nous passons à M. Fragiskatos pour une période de cinq minutes.

M. Peter Fragiskatos: Merci, madame la présidente.

Monsieur le sous-ministre, je voudrais que nous parlions de cet accent que vous mettez sur l'innovation et de l'importance qu'elle revêt désormais pour l'avenir de l'Arctique. Pourriez-vous nous en dire plus long à ce sujet?

• (1245)

M. Bill Matthews: Il y a quelques objectifs que nous ciblons en priorité, et mes collègues pourront peut-être renchérir à ce propos. Nous avons parlé de RDDC, notre organisation de recherche pour la défense, qui accomplit de l'excellent travail dans bien des secteurs en s'intéressant notamment, dans le contexte de la présente étude, aux questions touchant les milieux sous-marins, le tout principalement à partir de ses installations en Nouvelle-Écosse. Je vous signale que nos alliés mènent des recherches similaires, si bien que la collaboration est vraiment cruciale.

On a également mentionné aujourd'hui l'importance des satellites, en précisant toutefois que des mesures devaient être prises pour combler certaines lacunes dans ce domaine. Je crois que l'on pourrait à ce titre se tourner vers l'innovation afin de pouvoir compter dorénavant sur une imagerie par satellite de meilleure qualité. Nous pouvons notamment faire appel à nos partenaires du secteur privé et à nos alliés pour pallier nos lacunes en la matière. C'est un autre élément essentiel.

Je vais m'arrêter ici pour permettre à mes collègues, le contre-amiral Waddell et M. Chambers, d'ajouter leur grain de sel, mais seulement bien sûr s'ils le souhaitent.

À vous la parole, contre-amiral.

Cam Steven Waddell: Bien que cela sorte du cadre du rapport de la vérificatrice générale, je voudrais juste mentionner les partenariats internationaux permettant au Canada de travailler en collaboration, notamment avec les États-Unis, pour la mise en commun de l'information et des efforts aux fins de la défense continentale. C'est vraiment grâce à cet échange de renseignements plus soutenu qu'il nous est possible de bien réagir face aux différentes menaces qui nous guettent.

M. Peter Fragiskatos: Je vais poursuivre dans le même sens en adressant ma question à quiconque voudra bien y répondre. Comme il s'agit bien évidemment d'une préoccupation que partagent de nombreuses démocraties quant à leur sécurité, pourriez-vous nous dire quelle forme prend cette collaboration? Peut-on parler d'un dialogue incessant? Est-ce que les échanges portent sur des enjeux particuliers, ou s'agit-il davantage d'une collaboration ponctuelle se manifestant de temps à autre?

M. Bill Matthews: Je vais commencer, et mon collègue, le contre-amiral Waddell, voudra peut-être vous en dire plus long.

Il y a des interactions régulières à différents niveaux, ce qui nous permet d'entretenir des liens et de mettre en commun les informations pertinentes portées à notre attention. Nous parlons aussi beaucoup d'innovation. Nous voulons nous assurer de travailler en collaboration, plutôt que de doubler nos efforts. On peut ainsi observer une coopération entre les chercheurs, mais également entre les forces aériennes, les forces navales, etc., pour progresser vers l'atteinte de nos objectifs communs.

Je vous cède la parole, contre-amiral.

Cam Steven Waddell: J'ajouterai seulement que la collaboration avec nos alliés, surtout aux fins de la défense continentale, peut certes comprendre des discussions périodiques entre nos États-majors respectifs. Il arrive que des officiers soient prêtés à des forces alliées dans le contexte d'un programme d'échange. Des patrouilles de sécurité et de protection de la souveraineté sont effectuées en mer dans le cadre d'exercices de routine. Différents mécanismes ont été mis en place pour que nous puissions sans cesse mettre en commun l'information et les pratiques les plus efficaces.

M. Peter Fragiskatos: Il me reste deux minutes, et je voudrais les consacrer à Transports Canada.

Pourriez-vous nous dire combien de partenariats ont été établis avec des collectivités locales, et plus particulièrement avec des communautés autochtones, aux fins des activités de surveillance? J'aimerais en connaître le nombre précis, si vous le connaissez.

Mme Lisa Setlakwe: Je crois qu'il y en a pour l'instant 17, mais nous poursuivons sans relâche nos efforts de sensibilisation. Je ne suis pas en train de vous dire que nous accueillons chaque mois un

nouveau partenaire, mais plus les gens en apprennent sur le mode de collaboration et la plateforme utilisée, plus ils sont nombreux à vouloir rejoindre la parade.

Une formation minimale est requise. Je viens justement de visionner une vidéo de l'un de nos principaux partenaires qui travaille dans le Nord pour nous aider à faire passer notre message.

Nous mettons tout en œuvre pour faire connaître le programme et intégrer les collectivités qui pourraient en bénéficier.

M. Peter Fragiskatos: J'allais vous demander s'il y avait un plan pour élargir le programme, mais tout indique que vous attendez qu'il prenne son rythme pour voir où cela va vous mener. Peut-on dire alors qu'il n'y a pas vraiment de plan pour étendre la portée de ce programme? Vous nous avez dit qu'il y avait actuellement 17 collectivités partenaires, mais planifiez-vous faire passer ce nombre à 25 ou 30, par exemple, au cours de la prochaine année?

Mme Lisa Setlakwe: Il faudrait que je demande à mes collaborateurs si nous avons des cibles précises. C'est chose possible. Nous souhaitons en fait accueillir autant de collectivités que faire se peut, car il s'agit d'une solution bénéfique autant pour les résidents des collectivités partenaires que pour nous-mêmes qui profitons de la mise en commun des données.

• (1250)

M. Peter Fragiskatos: Merci.

La vice-présidente (Mme Jean Yip): Merci beaucoup.

Nous passons maintenant à Mme Vignola pour une période de deux minutes et demie.

[Français]

Mme Julie Vignola: Merci beaucoup.

Je reviens à vous, monsieur Matthews.

Ma question concerne les aéronefs que le Canada est en voie de se procurer au cours des prochaines années, notamment en ce qui a trait aux annonces faites avec Lockheed Martin et Boeing.

Ces compagnies garantissent-elles que ces aéronefs seront en mesure de voler en zone arctique? Des tests sont-ils faits? Les États-Unis ont tout de même l'Alaska pour faire ces tests.

M. Bill Matthews: Merci de votre question.

En ce qui concerne le F-35, c'était effectivement un important facteur dans l'évaluation et le choix d'un nouvel avion de chasse.

Je ne sais pas si vous vous inquiétez des avions de Boeing, mais, quand le ministère de la Défense nationale achète un nouvel avion, il est obligatoire que l'aéronef puisse fonctionner en Arctique.

Mme Julie Vignola: Merci.

Monsieur Forbes, tout à l'heure, on vous a questionné sur les moyens dont dispose Environnement et Changement climatique Canada pour détecter des déversements. Dans une situation de désastre écologique où les glaces seraient problématiques et où il n'y aurait pas de brise-glaces, que ferait-on?

M. Chris Forbes: Merci de votre question.

Je vais vous dire ce que pourrait faire notre ministère à cet égard. En fait, si nous détectons quelque chose grâce aux efforts de notre service météorologique, nous allons transmettre ces informations rapidement à nos collègues. Nous allons nous assurer que tout le monde comprend la situation en ce qui a trait à la glace ou à l'océan. Nous allons aussi nous assurer que toutes les prévisions immédiates sont transmises.

Mme Julie Vignola: Sans brise-glaces, nous pourrions donc nous retrouver avec un Exxon Valdez non contrôlé.

M. Chris Forbes: Ce n'est pas ce que j'ai dit; j'ai dit ce que pourrait faire le ministère de l'Environnement si quelque chose survenait dans l'océan Arctique.

Je pense que ma collègue aimerait ajouter quelque chose.

Mme Lisa Setlakwe: En fait, nous tentons de mobiliser autant que possible nos ressources pour répondre à ce genre de situation. Les exploitants eux-mêmes ont aussi l'obligation d'avoir de l'équipement sur les navires pour être en mesure de répondre à une telle situation.

Nous procédons présentement à des consultations à cet égard. Alors, nous invitons les gens à participer à ce processus.

La vice-présidente (Mme Jean Yip): Merci beaucoup.

[Traduction]

C'est au tour de M. Desjarlais pour deux minutes et demie également.

M. Blake Desjarlais: Merci beaucoup, madame la présidente.

C'est à Bill Matthews, sous-ministre de la Défense nationale, que je souhaite poser ma dernière question qui porte sur les Rangers canadiens.

Mes collègues, et tout particulièrement la députée du Nunavut, appuient fréquemment les membres des Rangers canadiens dans leurs interactions avec les Forces armées canadiennes. De nombreux Rangers inuits nous ont indiqué avoir l'impression d'y perdre au change lorsqu'il s'agit d'obtenir un remboursement au titre de l'utilisation de leur propre équipement pour la participation à des exercices militaires.

Pour la gouverne des Canadiens, les Rangers canadiens préfèrent utiliser leur propre équipement en vertu d'un accord conclu avec le gouvernement qui les rembourse pour la location ou l'usage de cet équipement. Chaque membre des Rangers doit ainsi assumer les coûts associés à l'usure normale de son équipement ainsi qu'à l'entretien rendu nécessaire par les conditions particulières d'utilisation. Il va de soi que le remboursement obtenu peut varier et être parfois insuffisant, du fait que les coûts d'entretien sont beaucoup plus élevés.

Il est crucial que les Rangers canadiens soient bien équipés et disposent de tous les outils nécessaires pour continuer à remplir leur mandat. J'estime qu'il est approprié de leur offrir l'option d'utiliser leur propre équipement, surtout lorsque cela contribue à accroître leur efficacité. Comment le ministère de la Défense nationale voit-il ces remboursements? De quelle manière ces Rangers sont-ils remboursés pour l'utilisation de leur propre équipement? Y aurait-il moyen de veiller à ce que les remboursements tiennent compte de l'augmentation des coûts engagés par les Rangers?

• (1255)

M. Bill Matthews: Je remercie le député de soulever cette question, car aucun problème particulier n'a été porté à ma connaissance dans le cadre de ce programme. Je me ferai donc un plaisir de faire les vérifications nécessaires.

Pour la gouverne des membres du Comité, je tiens toutefois à préciser que nous comptons 5 200 Rangers canadiens et qu'ils utilisent tous des carabines fournies par les Forces armées canadiennes. S'il y a une volonté de remettre en question le fonctionnement du programme et peut-être de suggérer certaines améliorations, je suis tout à fait disposé à entendre les observations en ce sens et à les relayer aux responsables.

M. Blake Desjarlais: Certainement. Merci beaucoup.

Je crois qu'il importe surtout de ne pas se limiter aux seules carabines, et de considérer notamment les moyens de transport utilisés, comme les motoneiges. Comment peut-on s'assurer que les sommes remboursées suivent l'évolution des coûts d'entretien? Y a-t-il un processus interne...

La vice-présidente (Mme Jean Yip): J'ai bien peur que nous devions attendre pour connaître la réponse à cette question.

Merci.

M. Blake Desjarlais: Par écrit, peut-être...?

La vice-présidente (Mme Jean Yip): Vous voulez une réponse écrite.

M. Blake Desjarlais: Oui, s'il vous plaît.

La vice-présidente (Mme Jean Yip): Merci.

Nous passons maintenant à M. McCauley pour une période de cinq minutes.

M. Kelly McCauley: Merci, madame la présidente. Je ne savais pas que nous aurions droit à un autre tour.

Je m'adresse à M. Matthews et au contre-amiral Waddell. J'ai sous les yeux le rapport produit il y a quelques années par le Sénat concernant les navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique. On y indique que ces NPEA ne peuvent pas circuler lorsque la glace atteint un mètre d'épaisseur; qu'ils sont plus lents que les traversiers de la Colombie-Britannique; qu'ils peuvent seulement être utilisés pendant l'été; et qu'ils doivent être escortés par la Gare côtière pour patrouiller dans nos eaux septentrionales.

Est-ce selon vous une évaluation juste de ces navires? Si tel est le cas, devrions-nous continuer à en construire en sachant qu'ils n'auront qu'une utilité très limitée pour les contribuables ou pour la Marine?

M. Bill Matthews: Merci pour la question.

Je vais commencer, mais je crois que notre représentant de la Marine sera mieux à même de vous répondre à ce sujet.

Ces navires peuvent naviguer dans les glaces, mais ce ne sont pas des brise-glaces. La Marine a grand-hâte de pouvoir prendre livraison du reste des NPEA. Les capacités offertes par ces navires sont jugées très utiles, notamment pour ce qui est des infrastructures.

À vous la parole, contre-amiral Waddell.

Cam Steven Waddell: Merci.

Je peux ajouter une ou deux choses. La Marine entrevoit avec beaucoup d'enthousiasme la mise en service de ces navires. Nos marins se réjouissent à la perspective de pouvoir utiliser ces nouveaux équipements pour mener à bien des missions d'un autre type. Jusqu'à maintenant, nous sommes très satisfaits du rendement de cette nouvelle catégorie de navires que nous mettons en service, notamment quant à leur capacité de naviguer dans les glaces, à leur portée et à l'endurance qu'ils nous procurent.

M. Kelly McCauley: Vous m'excuserez si je rigole, mais tous les articles que j'ai lus parlaient des pannes de ces navires et des problèmes que l'on éprouve notamment avec la filtration de l'eau, et voilà que vous affirmez être satisfaits de leur performance jusqu'à maintenant.

Permettez-moi de vous poser une question à propos des coûts, monsieur Matthews. À ce sujet, je vais encore une fois vous ramener à la dernière séance de notre comité. Dans ses observations préliminaires, le représentant de Services publics et Approvisionnement Canada nous a parlé d'une diminution des coûts pour le navire de patrouille extracôtier et de l'Arctique. Il a par ailleurs bien sûr été question depuis la dernière mise à jour de l'injection d'un montant additionnel de 780 millions de dollars.

Est-ce que les coûts liés à la construction de ces navires diminuent, ou bien est-ce qu'ils augmentent?

M. Bill Matthews: Je pense que Mme Tremblay pourrait sans doute nous en dire davantage.

M. Kelly McCauley: Je comprends notamment que l'on puisse désormais les construire avec une plus grande efficacité, mais je vous pose simplement la question. Est-ce que les coûts augmentent ou est-ce qu'ils diminuent?

M. Bill Matthews: En fait, les gains d'efficacité sont plus rapides que prévu, comme on peut le constater avec le cinquième navire, comparativement au premier qui a été construit. C'est bel et bien ce que nous sommes à même d'observer.

Je suis persuadé que Mme Tremblay pourra vous fournir de plus amples détails sur les coûts.

Mme Nancy Tremblay: Merci beaucoup. Je peux vous dire que le coût de construction du quatrième navire devrait correspondre à 57 % du coût du premier navire.

M. Kelly McCauley: Les gens de SPAC ont affirmé que les coûts du programme sont à la baisse, mais s'agirait-il en fait...? La question est très simple. Est-ce que les contribuables déboursent un montant plus élevé ou moins élevé pour le programme? On a annoncé — en janvier, je crois — un investissement supplémentaire de 780 millions de dollars. S'agit-il d'une diminution?

Je m'inquiète de voir les gens de ce ministère comparaître ainsi devant le Comité pour affirmer telle et telle chose, alors que la réalité semble être différente.

Mme Nancy Tremblay: Je répète que les coûts prévus pour le quatrième navire correspondent à 57 % de ceux engagés pour construire le premier. Je dois toutefois ajouter qu'il y a des coûts supplémentaires associés à l'inflation, aux perturbations des chaînes d'approvisionnement et aux pénuries de main-d'œuvre.

• (1300)

M. Kelly McCauley: Je suis au courant de tout cela. Il n'en demeure pas moins que la facture grimpe de 780 millions de dollars. Je trouve seulement inquiétant de voir les représentants de SPAC affirmer devant ce comité — et du même coup, devant les contri-

buables canadiens — que les coûts diminuent, alors que ce n'est de toute évidence pas le cas.

Je me tourne maintenant vers les représentants du ministère des Transports. J'ai une brève question pour vous. Au paragraphe 6.59 du rapport, on indique que vous avez « réalisé une étude d'obsolescence sur l'aéronef utilisé pour surveiller l'Arctique. » On ajoute plus loin: « Nous avons constaté qu'aucune stratégie n'a été mise en place pour remplacer l'aéronef. »

Est-ce que ces indications du rapport de la vérificatrice générale sont conformes à la réalité?

M. Arun Thangaraj: Avant même que ce rapport d'audit soit diffusé, nous discutons avec les gens de la Garde côtière d'une stratégie pour remplacer les aéronefs Dash 7. Un rapport devrait être rendu public d'ici la fin du mois pour exposer les pistes de solution que nous avons dégagées. Nous aurons ainsi une meilleure idée de la marche à suivre pour le remplacement de ces avions.

Dans l'intervalle, nous nous sommes assurés, comme je l'indiquais, de pouvoir compter sur un important inventaire de pièces de rechange de telle sorte que...

M. Kelly McCauley: Le bureau de la vérificatrice générale écrit pourtant: « Nous avons constaté qu'aucune stratégie n'a été mise en place pour remplacer l'aéronef. » Est-ce attribuable au fait que l'audit a été effectué en 2021 et que Transports Canada n'avait pas encore à ce moment-là examiné la question?

M. Arun Thangaraj: C'est exact. Nous sommes en train d'étudier les différentes options.

M. Kelly McCauley: Acceptez-vous cette réponse, monsieur Hayes?

M. Andrew Hayes: Je comprends que le ministère se penche maintenant sur la question. Nous faisons valoir que des mesures concrètes doivent être prises pour renouveler ces équipements qui arrivent à la fin de leur vie utile.

M. Kelly McCauley: Quand alors verrons-nous ces mesures concrètes être prises?

La vice-présidente (Mme Jean Yip): Veuillez répondre très brièvement.

M. Arun Thangaraj: Le rapport sera prêt d'ici la fin du mois.

M. Kelly McCauley: Allez-vous pouvoir nous transmettre ce rapport?

M. Arun Thangaraj: Oui.

M. Kelly McCauley: Merveilleux. Merci beaucoup.

Merci, monsieur Hayes.

La vice-présidente (Mme Jean Yip): Merci.

Nous allons maintenant donner la parole à Mme Shanahan qui sera la dernière à poser ses questions. Vous avez cinq minutes.

Mme Brenda Shanahan: Merci beaucoup, madame la présidente.

Je tiens à remercier les témoins qui sont des nôtres aujourd'hui. C'est la seconde de deux séances que nous consacrons à ce rapport du bureau de la vérificatrice générale sur la surveillance de l'Arctique, et tout cela est fort intéressant. Nous avons assurément appris beaucoup de choses.

J'ai une question pour les représentants d'Environnement Canada. J'aimerais en apprendre davantage sur vos activités dans le Nord et dans l'Arctique pour ce qui est des prévisions météorologiques et environnementales. Je vous invite à profiter de l'occasion pour nous faire part des éléments dont vous n'avez pas eu l'occasion de traiter jusqu'à maintenant.

M. Chris Forbes: Je devrais demander à M. Macdonald de vous en dire plus long, car il est l'expert en la matière. Comme je l'indiquais, nous intervenons à court terme pour ce qui est de la météo et des prévisions. M. Macdonald peut vous fournir de plus amples détails sur les activités que nous menons dans le Nord pour aider les différentes communautés ainsi que nos partenaires, aussi bien sur la terre ferme qu'en milieu maritime. Nous réalisons par ailleurs des recherches à plus long terme pouvant être utiles à bien des égards.

Peut-être devrais-je laisser M. Macdonald vous dire plus exactement ce qu'il en est.

M. Ken Macdonald: D'abord et avant tout, nous offrons des services météorologiques complets aux résidents de l'Arctique. Toutes les collectivités ont ainsi accès à des prévisions et à des avertissements météo. Pour les collectivités côtières, nous avons un service de prévisions maritimes qui permet de diffuser tous les renseignements pertinents sur les conditions météo et l'état de la mer. Enfin, notre système de surveillance et de prévision des glaces est à la fine pointe de ce qui se fait dans le monde. Nous travaillons en étroite collaboration avec nos partenaires internationaux aux fins d'une meilleure connaissance des glaces. Notre pays est considéré comme un chef de file mondial en matière de compréhension, de surveillance et de catégorisation des glaces de mer, autant d'éléments cruciaux pour l'efficacité de notre Marine et de notre Garde côtière.

Comme je l'ai souligné tout à l'heure, nous nous chargeons maintenant de fournir la même information pour toutes les eaux internationales jusqu'au pôle Nord en passant notamment par le nord de l'Alaska, le nord du Groenland et l'ensemble de l'Arctique. Nous appuyons ainsi la totalité des activités internationales dans ces eaux.

Mme Brenda Shanahan: Je m'intéresse en fait à la coopération avec les États-Unis dans ce domaine. Pouvez-vous me parler de quelques-uns des projets que vous menez de pair avec les Américains?

M. Ken Macdonald: Il y en a plusieurs. Celui qui est sans doute le plus pertinent dans le contexte de l'Arctique porte sur les glaces de mer. Pour la surveillance des icebergs, un accord trilatéral permet de coordonner les efforts de notre propre service des glaces, de son équivalent étatsunien sous la direction de la NOAA, l'agence américaine d'observation océanique et atmosphérique, et de la Patrouille internationale de reconnaissance des glaces. Nous avons en outre conclu un accord trilatéral avec les États-Unis relativement à tous les aspects liés aux glaces de mer. Nous offrons des services pleinement intégrés à l'ensemble de ces organisations. À titre d'exemple, des prévisions équivalentes sur la glace dans les Grands Lacs peuvent venir du Canada un jour et des États-Unis le lendemain. Le tout est parfaitement harmonisé entre les deux pays.

• (1305)

Mme Brenda Shanahan: Même pour les degrés Fahrenheit et Celsius?

Des voix: Ha, ha!

Mme Brenda Shanahan: Avez-vous réussi à régler cette question?

M. Ken Macdonald: Pas encore, mais je peux toutefois vous dire que, d'un point de vue scientifique, les Américains reconnaissent que l'échelle Celsius est celle que l'on devrait utiliser. Les choses sont cependant différentes lorsque vient le temps de l'avouer publiquement.

Mme Brenda Shanahan: Voilà qui est intéressant. Est-ce qu'il arrive que la question soit soulevée? Y a-t-il des désaccords à ce sujet? Est-ce que l'approche est différente, notamment pour ce qui est...? Compte tenu de la présence de l'Alaska dans cette région, il va de soi que les Américains doivent s'intéresser de près à la manière dont les choses se déroulent.

M. Ken Macdonald: Il n'y a pas de divergence d'opinions. Je crois que nous tirons des enseignements les uns des autres, notamment parce que les Américains collaborent de près avec les localités côtières concernant les déplacements sur la banquise, ce qui nous a permis d'étendre la portée de nos programmes touchant les glaces de mer. Auparavant, il s'agissait de favoriser le trafic maritime et les activités de transport, mais nous en apprenons de plus en plus sur les moyens à mettre en œuvre pour appuyer les activités communautaires, les déplacements et la chasse, car la situation peut être très différente selon qu'on parle de banquise côtière ou d'eau libre avec couverture de glace. Nous travaillons donc en collaboration avec les Américains pour tirer parti de leur expertise.

Mme Brenda Shanahan: Très bien. Comme vous parlez des collectivités, pouvez-vous nous dire un mot des projets que vous réalisez avec les communautés autochtones ou inuites de la région?

M. Ken Macdonald: Nous travaillons surtout en partenariat avec des universités qui, elles, mettent en œuvre des programmes avec les différentes communautés. Les projets peuvent porter sur des questions comme l'épaisseur de la glace et les différentes techniques pour la mesurer et la contrôler. C'est l'élément clé de nos initiatives de collaboration qui se concrétisent en quelque sorte de manière indirecte par l'entremise des universités.

La vice-présidente (Mme Jean Yip): Merci beaucoup.

Merci à tous nos témoins d'avoir comparu encore une fois devant nous.

J'aimerais féliciter M. Thangaraj pour son nouveau rôle de sous-ministre des Transports.

Êtes-vous d'accord pour que nous levions la séance?

Des députés: D'accord.

La vice-présidente (Mme Jean Yip): Très bien. Merci. La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

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 des communes.

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.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante :
<https://www.noscommunes.ca>

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

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

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.

Also available on the House of Commons website at the following address: <https://www.ourcommons.ca>