



Chambre des communes  
CANADA

## Comité permanent de la défense nationale

---

NDDN • NUMÉRO 011 • 2<sup>e</sup> SESSION • 40<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 1<sup>er</sup> avril 2009

—  
**Président**

L'honorable Maxime Bernier

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

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

## Comité permanent de la défense nationale

Le mercredi 1<sup>er</sup> avril 2009

• (1540)

[Français]

**Le président (L'hon. Maxime Bernier (Beauce, PCC)):** Bonjour à vous tous et bienvenue à la 11<sup>e</sup> séance du Comité permanent de la défense nationale.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement et à la motion adoptée le lundi 2 mars 2009, nous tenons une séance d'information sur l'incident survenu récemment, au cours duquel un avion militaire russe s'est approché de l'espace aérien du Canada.

Nous avons une présentation du ministère de la Défense nationale. Le général Duval, commandant de la 1<sup>re</sup> Division aérienne du Canada, Région canadienne du NORAD, est parmi nous aujourd'hui.

Monsieur Duval, je vous cède la parole. Par la suite, les membres du comité auront le loisir de vous poser des questions.

**Major-général M. Duval (commandant de la 1<sup>re</sup> Division aérienne du Canada, Région canadienne du NORAD, ministère de la Défense nationale):** Merci, monsieur le président.

Je vous remercie de l'invitation. J'aimerais souligner que je comparais devant votre comité le jour même du 85<sup>e</sup> anniversaire de la Force aérienne du Canada.

Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité, je vous remercie de m'avoir invité à parler du commandement du NORAD en général, plus particulièrement des événements du 18 février 2009, date à laquelle des avions militaires russes se sont approchés du Canada et des États-Unis.

Les militaires canadiens qui occupent une myriade de postes au sein du système de défense de l'Amérique du Nord apprécient votre intérêt et votre soutien continu.

[Traduction]

Avant d'entrer dans les détails de l'incident du 18 février, je crois qu'il est important que je rappelle brièvement ce qu'est le NORAD, quelle est ma mission en tant que commandant de la région canadienne du NORAD et quelles sont les différences entre l'espace aérien souverain et la zone d'identification de la défense aérienne du Canada, CADIZ.

[Français]

Le NORAD a une longue histoire de succès en tant que commandement binational intégré remplissant sa mission d'alerte aérospatiale et de contrôle aérospatial de l'Amérique du Nord. Le NORAD fêtera ses 51 ans et il demeure un excellent exemple de l'étroite collaboration qui unit le Canada et les États-Unis pour la défense de l'Amérique du Nord.

Avant les événements du 11 septembre 2001, le NORAD s'attachait principalement à surveiller les approches aériennes de l'Amérique du Nord, portant une attention particulière à la défense du Canada et des États-Unis contre les menaces militaires étrangères. Cependant, comme l'ont démontré les attaques terroristes du

11 septembre, des organisations et des acteurs autres que des États représentent des menaces et utilisent des tactiques et des armes non conventionnelles. C'est ce que nous appelons une menace asymétrique. Ce type de menace retient désormais davantage notre attention à l'intérieur même de l'Amérique du Nord, même si nous restons vigilants à l'égard des menaces militaires symétriques classiques provenant de l'extérieur de nos frontières.

Lors de la dernière reconduction de l'Accord du NORAD, les gouvernements du Canada et des États-Unis ont décidé de renforcer le NORAD et de lancer une mission de surveillance maritime, en plus du rôle de surveillance et de défense de l'espace aérien. La mission de surveillance maritime utilise les systèmes de commandement et de contrôle qui existent depuis longtemps au NORAD et repose sur des ententes de partage de l'information de longue date entre le Canada et les États-Unis, pour assurer la sécurité des approches maritimes de l'Amérique du Nord.

[Traduction]

Je commande la région canadienne du NORAD, et je travaille en partenariat avec mes homologues de la région de l'Alaska et de la région continentale américaine du NORAD. Je relève du commandant du NORAD, le général Gene Renuart, qui rend compte au gouvernement du Canada par l'intermédiaire du Chef d'État-major de la Défense et au gouvernement des États-Unis par l'intermédiaire de la Défense.

La mission d'alerte aérospatiale du NORAD consiste à détecter, confirmer et avertir les attaques par aéronefs, missiles et engins spatiaux contre l'Amérique du Nord. À cette fin, les activités aérospatiales dans le monde sont traitées et analysées. Nos zones d'intérêt ne sont pas limitées géographiquement car les menaces peuvent provenir de toutes parts. La mission de défense de l'espace aérien du NORAD consiste notamment à surveiller et à intercepter tout engin indésirable ou non autorisé s'approchant de l'Amérique du Nord ou s'y trouvant. Le NORAD dispose pour cela d'un arsenal ayant des capacités de détection, de suivi, d'interception, d'identification, d'observation en vol et, dans le cas extrême, de déroutement ou de destruction d'engins aériens habités ou non, perçus comme représentant une menace pour l'Amérique du Nord.

Lorsqu'on détecte des engins aériens qui s'approchent du Canada ou des États-Unis sans informations de vol correspondantes, des mesures instantanées permettent de vérifier si les systèmes du NORAD fonctionnent correctement, puis de trouver l'identité du contact en temps réel. Ces opérations sont effectuées en coordination avec des organismes civils comme NAV CANADA, avec l'*U.S. Federal Aviation Authority*, et avec des organismes d'exécution de la loi et des alliés militaires. Si ces méthodes ne permettent pas de déterminer l'origine ou l'objectif d'un engin, des avions de chasse militaires sont chargés de procéder à une identification visuelle. Lorsque le NORAD identifie un aéronef qui approche, il le fait suivre ou l'observe depuis le sol afin de vérifier ses intentions, l'objectif étant d'empêcher tout aéronef non autorisé et indésirable de pénétrer dans l'espace aérien nord-américain ou de mettre en danger la circulation aérienne commerciale.

Dans les cas les plus extrêmes, le NORAD peut employer la force mortelle pour détruire des engins ou des aéronefs qui approchent ou sont dangereux, après en avoir obtenu l'autorisation expresse.

[Français]

L'espace aérien souverain du Canada comprend l'espace aérien situé au-dessus du territoire canadien, de ses eaux territoriales, pélagiques et intérieures. Conformément au droit international, le Canada et les États-Unis considèrent que leurs eaux territoriales s'étendent jusqu'à 12 milles marins de leurs côtes.

Notre espace aérien souverain est différent de ce que nous appelons la zone d'identification de défense aérienne, ZIDA ou ADIZ en anglais. C'est un espace englobant la zone continentale du Canada et des États-Unis qui a été établi pour faciliter les activités de surveillance des approches de l'Amérique du Nord par le NORAD. C'est principalement dans cette zone que sont effectués l'identification, la localisation et le contrôle des aéronefs principalement inconnus ou non autorisés dans l'intérêt de la sécurité nationale.

La zone d'identification de la défense aérienne du Canada, ou CADIZ, s'étend généralement au-delà de la limite des 12 milles marins de notre espace aérien souverain. L'archipel arctique fait toutefois exception à la règle puisque la limite extérieure de la CADIZ suit le 72<sup>e</sup> parallèle, le situant entièrement en territoire souverain.

Les limites et les exigences de traversée de la CADIZ sont énoncées de façon transparente dans les publications de planification de vol reconnues et diffusées internationalement. Toutefois, au-delà de l'espace aérien souverain, ces exigences ne revêtent pas de caractère exécutoire. Nos actions dans la CADIZ, mais en dehors de la limite des 12 milles marins de notre espace souverain, ne peuvent contrer les activités d'un autre aéronef, sauf indication d'intention hostile.

[Traduction]

Cependant, le Canada et les États-Unis assument des responsabilités internationalement reconnues qui consistent à surveiller que les voies aériennes qui permettent d'approcher et de traverser l'Amérique du Nord sont empruntées de façon sûre et efficace. Ce n'est qu'en procédant à des activités de coordination préalables par les voies acceptées et selon les procédures reconnues qu'un aéronef peut voler en toute sécurité.

Les procédures internationalement reconnues — procédures de l'OACI et de la FAA, la Federal Aviation Administration — applicables pour notifier la présence d'un aéronef dans l'espace aérien international à proximité des frontières d'un autre pays s'effectuent en présentant un plan de vol à une autorité de la circulation aérienne. Au Canada, il s'agit de NAV CANADA. Le

dépôt d'un plan de vol permet de prévenir les autres utilisateurs de l'espace aérien, qu'ils soient civils ou militaires, de l'activité aérienne. Pour un pilote, être au courant de la présence d'autres aéronefs est un facteur fondamental de sécurité.

Si'il est possible de voler en toute sécurité dans l'espace international sans déposer de plan de vol, cette possibilité exige un appui technologique pour se préserver des autres aéronefs. Cet appui technologique peut consister en la présence à bord de systèmes de radar, comme dans le cas d'un avion de détection aérienne avancée ou d'un contrôle radar effectué par des unités d'appui, comme un porte-avions. On dit alors de ces aéronefs qu'ils volent sous la procédure « due regard », exigée par la loi; leur sécurité incombe aux organisations qui les utilisent. Lorsqu'un aéronef vole sans système de bord et n'a rien pour l'aider à rester à une distance de sécurité raisonnable des autres aéronefs, on dit qu'il a une conduite dangereuse.

La procédure « due regard » est une procédure reconnue qui a été promulguée pour la première fois à la Convention de Chicago en 1944, article 3, et ratifiée par l'OACIA, NAV CANADA et la FAA.

● (1545)

[Français]

Si aucun plan de vol n'a été déposé pour un aéronef qui vole à proximité des frontières de nos pays, il n'existe aucun moyen de s'assurer que tous les intervenants militaires et civils du contrôle de l'espace aérien et de la circulation aérienne ont connaissance des informations requises pour assurer sa sécurité.

Par exemple, le Traité sur la réduction des armements stratégiques START, signé en 1991 par les États-Unis et l'Union soviétique d'alors, contient une disposition qui prévoit que les États-Unis et la Fédération de Russie se préviennent l'un l'autre en cas de déplacement de plates-formes aérobies d'armes nucléaires, telles que les bombardiers à long rayon d'action, d'une base désignée à une autre, dans les deux pays et dans un certain délai suivant le déplacement de l'aéronef. Je répète: suivant le déplacement de l'aéronef, et non pas avant son déplacement.

Toutefois, il ne s'agit pas, dans ce cas, d'une situation d'avis de vol d'aéronef s'approchant de l'Amérique du Nord et cela ne constitue pas une nécessité d'améliorer la sécurité des vols, car les autres types d'aéronefs et les autres activités aériennes ne sont pas soumis aux avis en vertu du traité START. Celui-ci ne prévoit ni l'envoi d'avis préalable des vols ni les détails concernant les routes, les horaires, l'altitude et la vitesse nécessaires pour permettre d'identifier les vols et de sauvegarder l'activité aérienne. Ce traité ne visait pas à coordonner les actions en temps réel de chaque nation. Il s'agit d'un moyen de répertoire des forces nucléaires, conçu comme une mesure de rétablissement de la confiance au dernier jour de la guerre froide.

[Traduction]

Des armées étrangères peuvent mener des opérations aériennes en dehors de leur espace aérien souverain à des fins de formation et dans le cadre de missions. Le Canada effectue lui-même des vols dans l'espace aérien international au-delà de la limite des 12 milles marins, à l'appui d'opérations en haute mer, en route vers des théâtres d'opération outre-mer, et dans le cadre de l'instruction militaire.

Comme je vous l'ai expliqué au début de mon témoignage, la mission du NORAD est de réagir à tout vol non identifié ou non autorisé s'approchant de l'Amérique du Nord, que ce vol se révèle accidentel ou intentionnel, militaire ou civil, allié ou ennemi. Tant que le vol n'a pas été identifié et l'intention déterminée, nous ne disposons pas d'une vue d'ensemble de la situation et nous devons aborder tous les incidents de la même manière. C'est la mission du NORAD.

[Français]

Le vol des deux Tupolev 95 Bear H du 18 février 2009 est typique des vols effectués par l'aviation stratégique de longue portée de la Fédération de Russie depuis l'annonce de la reprise des patrouilles hors zone en août 2007 par le président russe d'alors, Vladimir Poutine.

Les appareils sont entrés dans la CADIZ à environ 17 h 22, heure d'Ottawa, sans plan de vol ou information de coordination. Conformément à notre mission, les avions de chasse en état d'alerte CF-18 du NORAD ont été dépêchés pour procéder à l'identification des aéronefs. Généralement, les chasseurs du NORAD sont chargés de déterminer le type de l'aéronef et sa nationalité et de recueillir toute information permettant de déterminer s'il représente une menace.

L'interception a permis de confirmer qu'il s'agissait bel et bien de deux Tu-95 Bear H russes et de déterminer que les deux appareils volaient en formation tactique serrée, l'un derrière l'autre, le second à trois milles nautiques derrière le premier, et suivaient le cap menant en territoire canadien. Après avoir été identifiés, les CF-18 sont restés à une distance de sécurité de 10 milles nautiques. Puis, ils ont vite reçu l'ordre de rejoindre leur base. Alors que les chasseurs s'apprêtaient à quitter la zone, les contrôleurs au sol du NORAD leur ont demandé d'envoyer des appels radio prédéterminés à la formation d'appareils russes, conformément à l'Accord sur la prévention des activités militaires dangereuses établi entre le Canada et la Russie en 1991. Un appel radio « *CLOSE TO TERRITORY* » a été lancé à environ 17 h 33, heure d'Ottawa; après cet appel, les appareils russes ont modifié leur cap et se sont dirigés vers l'ouest.

Les CF-18 ont poursuivi leur vol vers leur base, et les Tu-95 H ont continué vers l'ouest par la CADIZ, suivis par les radars au sol. À 18 h 05, les aéronefs ont quitté l'ADIZ canadienne et sont entrés dans l'ADIZ de l'Alaska, et la région de l'Alaska du NORAD a pris le relais de leur surveillance.

• (1550)

[Traduction]

Après identification, il s'est avéré manifeste que ces appareils ne représentaient pas une menace pour l'Amérique du Nord. Ils se sont approchés, au plus près, à 41 milles nautiques, soit environ 76 kilomètres, du territoire canadien. Le comportement et la discipline aéronautique des pilotes ont révélé un grand professionnalisme.

Je dois signaler qu'à la vitesse des aéronefs Bear, 41 milles nautiques représentent entre trois à cinq minutes de vol depuis la zone aérienne continentale du Canada.

Cependant, nous souhaiterions qu'un même professionnalisme caractérise la communication opportune et transparente des activités aériennes à l'approche ou à l'intérieur du territoire souverain de l'Amérique du Nord. Avec l'appui des gouvernements canadien et américain, le commandant du NORAD a, par le passé, engagé ses homologues militaires russes à favoriser l'échange d'informations de vol. Aucune obligation légale internationale n'oblige la Fédération de

Russie à fournir cette information, mais nous pensons que c'est dans l'intérêt de tous de renforcer la sécurité aérienne, particulièrement dans le cas des vols effectués dans un environnement aussi rude et austère que la région de l'Arctique.

La circulation aérienne commerciale s'intensifie dans cette zone et nos trois pays, ainsi que les autres pays de l'Arctique, partagent la responsabilité des activités de recherche et de sauvetage, ainsi que l'obligation morale de faire tout ce qui est dans leur pouvoir pour protéger cet environnement fragile. Les Forces canadiennes et leurs partenaires américains du NORAD espèrent pouvoir collaborer avec leurs homologues russes, à la poursuite de l'évaluation des effets des changements climatiques dans la région de l'Arctique. Cependant, toute décision de conclure un accord officiel sur l'échange des informations de vol relève du gouvernement concerné et n'appartient ni au NORAD ni aux Forces canadiennes.

Monsieur le président, mesdames et messieurs du comité, les hommes et les femmes qui travaillent au NORAD des deux côtés de la frontière sont prêts, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, à réagir en cas d'incident, quel qu'il soit, au nord, au sud, à l'est et à l'ouest, pour veiller à la sécurité et à la défense de l'Amérique du Nord.

Je vais avoir maintenant le plaisir de répondre à vos questions.

**Le président:** Merci beaucoup, major-général.

Je donne la parole à monsieur Coderre.

[Français]

**L'hon. Denis Coderre (Bourassa, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Major-général, bienvenue au comité. Je tiens à vous remercier de nous aider à comprendre le rôle du NORAD et à voir comment les choses fonctionnent.

J'aimerais qu'on reprenne certains éléments de votre témoignage. On veut savoir ce qui s'est vraiment passé dans le cas des avions russes. Je comprends que les deux Tupolev ne conduisaient pas dangereusement.

**Mgén M. Duval:** C'est exact, monsieur.

**L'hon. Denis Coderre:** Pouvez-vous quand même qualifier leurs déplacements d'agressifs?

**Mgén M. Duval:** Non.

**L'hon. Denis Coderre:** C'est ce qui vous porte à dire qu'il n'y avait aucune menace de leur part.

**Mgén M. Duval:** Exactement. Leur conduite, leur professionnalisme et le fait qu'ils aient réagi aux appels d'avertissement indiquaient tout simplement qu'il n'y avait aucun danger imminent. Ce vol était dans la même veine que bien d'autres depuis août 2007, moment où l'activité de l'aviation stratégique russe a augmenté.

**L'hon. Denis Coderre:** Je vais y revenir.

On a vu dans les médias que le ministre a fait des gorges chaudes de l'incident et a fait preuve de grandiloquence. Il a dit qu'on avait frôlé l'espace canadien. Or, 41 milles nautiques, ce n'est pas frôler.

**Mgén M. Duval:** Je ne peux pas faire de commentaires sur les propos du ministre; ce ne serait pas approprié.

**L'hon. Denis Coderre:** Oublions le ministre. Selon vous, être à 41 milles nautiques veut-il dire frôler l'espace canadien?

**Mgén M. Duval:** Ce n'est peut-être pas le cas en termes de distance, mais à la vitesse où les avions volent, on parle de trois minutes; ça l'est en termes de temps.

**L'hon. Denis Coderre:** On parle de la distance entre Montréal et Joliette, aller-retour. C'est un peu loin, tout de même.

**Mgén M. Duval:** À la vitesse où les appareils volent, monsieur, on parle de quelques minutes. En termes de temps, on peut utiliser le terme « frôler ».

**L'hon. Denis Coderre:** Ils ont donc frôlé dans le temps.

Je vous remercie de la limpidité de vos propos. On a entendu le premier ministre dire qu'il y a eu, dans une période de temps assez courte, une trentaine d'interventions des Russes, et que le NORAD a fait 28 interceptions. Est-ce exact?

**Mgén M. Duval:** Il y a eu environ une trentaine d'interventions au cours de la dernière année, en 2008. C'était dans la même veine que ce qui avait débuté en août 2007. À vrai dire, le nombre de vols, l'année dernière, a été un peu moins élevé que le nombre total de vols en 2007. D'autre part, il y a eu 11 interceptions.

• (1555)

**L'hon. Denis Coderre:** Il y a eu 11 interceptions. Le premier ministre a dit que les vols russes étaient de plus en plus agressifs. Je suis de ceux qui pensent qu'il y a toute la question de la souveraineté de l'Arctique et qu'ils vont essayer de voir quel est le temps de réaction. Ils essaient aussi, d'une façon, de poser un geste politique.

Je ne veux pas que vous commentiez le geste politique mais, dans ces interventions, avez-vous eu le sentiment que les Tupolev russes ou l'aviation russe étaient de plus en plus agressifs? Autrement dit, ils vous testent de plus en plus.

**Mgén M. Duval:** Je pense qu'il peut être dangereux d'essayer de deviner quelles sont les intentions réelles des Russes. Un fait demeure, les forces armées russes ont connu une période creuse pendant plusieurs années; leur niveau d'entraînement a été réduit à un minimum que je considérerais pratiquement inacceptable si on voulait garder une bonne forme. Le contexte économique a changé en leur faveur et ils sont revenus à la charge. D'après ce que nous voyons depuis quelques années, il s'agit tout simplement d'une force militaire qui reprend son plumage, si je peux m'exprimer ainsi.

Sur le plan de la conduite des appareils et des équipages lors de cette augmentation des vols dans l'Arctique, je n'ai pas vu de comportements agressifs. Toutefois, ce n'est pas à moi de juger si l'intention politique derrière cela est agressive ou non.

**L'hon. Denis Coderre:** Je suis d'accord sur cela.

Jusqu'où se sont rapprochés les avions russes? Jusqu'où sont-ils allés? Cette distance de 75 kilomètres ou 41 milles nautiques était-elle la plus petite, à votre connaissance, par exemple cette année?

**Mgén M. Duval:** Je ne suis pas sûr d'avoir la réponse à cela au bout de mes doigts, mais je pourrais certainement répondre à cette question plus tard.

**L'hon. Denis Coderre:** Merci beaucoup. Ça nous aide beaucoup. J'avais le sentiment qu'on essayait de faire de la politique avec cela. Vous confirmez ce que le représentant de l'ambassade russe a dit, c'est-à-dire que, finalement, le NORAD a vu qu'il n'y avait absolument rien, qu'il n'y avait pas eu de menace et que tout était justifié.

Comment fonctionne la détection? Est-ce tout sous la direction du NORAD ou avez-vous l'aide d'outils canadiens, par exemple, quand on vient dans l'espace canadien?

**Mgén M. Duval:** On a tous les outils à notre disposition, principalement ceux du NORAD, avec notre ligne de radars dans le Nord ou autour du pays, si vous voulez. Tous les outils sont à notre disposition à l'intérieur du pays également.

**L'hon. Denis Coderre:** On parle beaucoup des Russes. D'autres pays vous ont-ils testés?

**Mgén M. Duval:** Depuis que je suis le commandant de la région canadienne du NORAD, toutes les activités étaient reliées aux Russes.

**L'hon. Denis Coderre:** Seuls les Russes ont fait cela.

J'imagine que le NORAD ne s'intéresse pas qu'aux avions. Avez-vous été à même de constater si d'autres gestes ont été posés par l'armée russe?

**Mgén M. Duval:** Je ne peux pas vraiment parler de ce qui déborde du NORAD. À ce chapitre, il n'y a rien d'autre.

**L'hon. Denis Coderre:** N'avez-vous pas envie de parler de sous-marins?

**Mgén M. Duval:** Je dois admettre que ce n'est pas mon domaine.

**Le président:** Merci, monsieur Coderre.

Maintenant, la parole est à M. Bachand. Vous disposez de sept minutes.

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

Bienvenue, major-général Duval.

**Mgén M. Duval:** Merci beaucoup.

**M. Claude Bachand:** Vous venez de confirmer plusieurs choses.

J'ai des questions sur le réseau d'alerte avancé. Le 18 février, est-ce le réseau d'alerte avancé ou le Système d'alerte du Nord qui a détecté ces avions, à votre connaissance? Étiez-vous en service à Winnipeg, ce jour-là?

• (1600)

**Mgén M. Duval:** Monsieur, je voyage tellement qu'il faudrait que je consulte mon agenda pour savoir si j'étais là. J'étais au courant, j'étais tenu au courant. Il n'est pas inhabituel que je ne sois pas sur place lorsque ces choses se produisent; je voyage énormément. Je peux simplement vous dire que les systèmes disponibles au NORAD pour la défection des appareils aériens ont fait leur travail, ce jour-là.

**M. Claude Bachand:** Ils ont détecté l'approche. Maintenant, je comprends la différence entre la CADIZ et la ZIDA. Dans votre présentation, vous avez dit que cela s'est passé vers 17 h 22 dans la CADIZ. Puis, vous avez dit qu'à 17 h 33, on a lancé un message disant « *CLOSE TO TERRITORY* ».

Dois-je comprendre que les F-18 canadiens ont décollé au moment de la détection, à 17 h 22? De quel endroit ont-ils décollé?

**Mgén M. Duval:** Ils ont décollé d'une de nos bases d'opération avancées dans l'Arctique. Il y en a quatre: Inuvik, Rankin Inlet, Yellowknife et Iqaluit, de l'ouest à l'est. Dans ce cas-ci, c'était de la base d'Inuvik.

**M. Claude Bachand:** Cela se tient. S'ils ont reçu l'ordre de décoller à 17 h 22, ils pouvaient déjà être en mode d'interception 11 minutes plus tard.

**Mgén M. Duval:** Non, laissez-moi clarifier cela. Je comprends qu'il y ait un peu de confusion. La détection s'est faite avant qu'ils arrivent à la zone d'identification. Pendant que les F-18 se sont rendus... Il y a eu entrée dans la CADIZ, mais la détection avait déjà été faite et les F-18 étaient déjà en route. Peu après, ils se sont rencontrés. L'identification a été faite, et 11 minutes plus tard il y a eu l'appel. Le processus d'identification prend quelques minutes, il faut se placer et identifier l'appareil. La transmission a été faite 11 minutes plus tard.

**M. Claude Bachand:** Puisque vous êtes un aviateur, vous devez connaître l'équipement russe. Ces avions, les Tupolev Tu-95, doivent être capables de déterminer avec une très grande précision l'endroit exact où ils se trouvent dans l'espace aérien.

**Mgén M. Duval:** Je ne peux qu'émettre des hypothèses, car je n'ai jamais eu la chance de monter dans un avion Bear. Je me base sur les normes mondiales au sein des forces armées avancées, et je considère que l'aviation russe fait partie de cette catégorie. Il ne serait pas surprenant qu'ils aient tous les systèmes de navigation moderne, incluant le GPS. Pour répondre à votre question, ils devraient être capable de naviguer très précisément.

**M. Claude Bachand:** Vous dites que les F-18 ont décollé d'Inuvik. Comment sont-ils répartis? Combien y en a-t-il à Inuvik, à Iqaluit? Est-ce une information secrète?

**Mgén M. Duval:** Je ne donnerai pas ces détails, parce que ce sont des détails tactiques.

**M. Claude Bachand:** Est-ce une information classifiée?

**Mgén M. Duval:** C'est une information classifiée.

**M. Claude Bachand:** Finalement, on est obligé de conclure qu'il n'y a rien eu de spécial. Il n'y a pas eu de viol de l'espace aérien le 18 février.

**Mgén M. Duval:** Non. Les bombardiers russes ont pénétré dans la zone d'identification. Ce n'est pas un mandat exécutoire. Par contre, il serait bon qu'ils nous le fassent savoir par l'entremise d'un plan de vol, chose qu'ils ont choisi de ne pas faire jusqu'à maintenant. Ils ont simplement pénétré dans la zone d'identification, la CADIZ. Ils n'ont pas pénétré dans l'espace aérien.

Comme je l'ai déjà mentionné, s'ils volaient à pleine vitesse, ce n'était qu'une question de minutes avant qu'ils ne le fassent.

**M. Claude Bachand:** Qui donne l'ordre aux F-18 de décoller? Est-ce le NORAD ou Winnipeg?

**Mgén M. Duval:** Tout part du NORAD et passe par Winnipeg. Sous le commandement de la région, on trouve le centre de contrôle tactique, le Secteur de la défense aérienne du Canada qui se trouve à North Bay, en Ontario. Les gens qui font la gestion tactique de l'interception vont parler directement aux chasseurs et s'occuper du besoin d'essence en vol, si nécessaire, dépendamment de la durée de la mission. Par conséquent, ça part du NORAD, pour se rendre à la région, puis au secteur.

**M. Claude Bachand:** En ce qui concerne le *command and control*, qui a la responsabilité des F-18? Est-ce le NORAD, Winnipeg ou le groupe tactique?

**Mgén M. Duval:** C'est toute l'organisation. Au bout du compte, le général Renuart est le commandant suprême du commandement.

**M. Claude Bachand:** Le général?

**Mgén M. Duval:** Oui, le général Gene Renuart, qui a visité Ottawa dernièrement. Il est le commandant du NORAD. Je travaille pour lui; je suis un de ses trois commandants de région. Ce genre de

mission est coordonnée à partir du NORAD par l'entremise de la région, du secteur jusqu'à l'appareil.

**M. Claude Bachand:** S'il y avait un geste d'agression auquel il fallait répliquer, qui donnerait l'ordre de l'engager? Est-ce aussi le NORAD?

**Mgén M. Duval:** C'est le NORAD, pour ce qui est des avions militaires. Le général Renuart a le mandat pour les deux pays.

**M. Claude Bachand:** Au-dessus du territoire canadien, ce serait quand même des Américains qui donneraient l'ordre de passer à une tactique plus agressive si ce type d'appareil violait l'espace aérien canadien.

• (1605)

**Mgén M. Duval:** C'est la nature d'un commandement binational. Le général Renuart reçoit son mandat des deux autorités gouvernementales.

**M. Claude Bachand:** D'accord. Je n'ai plus de questions. Je vous remercie.

[Traduction]

**The Chair:** Merci, monsieur Bachand.

Monsieur Harris, vous avez la parole.

**M. Jack Harris (St. John's-Est, NPD):** Merci, monsieur le président.

Merci, major-général.

J'ai une question semblable à celle de M. Bachand. Pouvez-vous me dire qui a donné l'ordre à ces avions de décoller pour les intercepter? Est-ce que c'est le NORAD?

**Mgén M. Duval:** Oui.

Comme je l'ai dit, l'ordre passe par différents niveaux. C'est au niveau tactique que la personne a parlé aux pilotes de ces avions de chasse et leur a dit « décollez ». Mais cette personne a reçu...

**M. Jack Harris:** J'imagine que tout cela se passe extrêmement rapidement.

**Mgén M. Duval:** Oui.

**M. Jack Harris:** Il n'y a pas de formulaire à remplir, mais la chaîne de commandement est très claire.

Vous avez dit que depuis que ce type d'activité a recommencé, vous avez répertorié 11 situations comme celle-ci. Pouvez-vous nous expliquer en quoi celle du 18 février était différente des 10 ou 11 autres?

**Mgén M. Duval:** Cette situation est conforme au niveau et au type d'activité que l'on observe depuis août 2007.

**M. Jack Harris:** Vous avez parlé de plans de vol. Je n'imagine pas trop les Russes arriver à l'aéroport et déposer leurs plans de vol, comme doit le faire un avion civil. Auprès de qui doit-on déposer ces plans de vol, et est-ce que cela a été fait dans les 10 ou 11 autres situations?

**Mgén M. Duval:** Il existe un processus de dépôt de plans de vol pour pénétrer dans l'espace aérien international. Ce processus s'applique à la fois aux aéronefs militaires et civils...

Même si cela ne relève pas de notre mandat, pour des raisons de sécurité, comme je l'ai dit dans mes déclarations liminaires, ce serait bon pour tout le monde, pour tous les opérateurs, civils et militaires qui se trouvent au même endroit au même moment, d'avoir cette visibilité. C'est une façon d'informer les autres de votre présence pour assurer la sécurité aérienne.

Excusez-moi, quelle était l'autre partie de votre question?

**M. Jack Harris:** Il existe un processus pour le dépôt des plans de vol. Or, aucun plan de vol n'a été déposé pour les 11 autres incidents dont vous avez parlé; cela n'a rien de nouveau.

**Mgén M. Duval:** Nous n'avons répertorié que trois cas impliquant ce type d'aéronefs, pour lesquels les Russes ont déposé un plan de vol. Assez récemment, ils ont envoyé deux bombardiers Blackjack de Russie au Venezuela à titre d'exercice, dont on a entendu parler à l'époque. Il y a eu un autre vol russe près de l'Islande et un troisième au large des côtes de l'Alaska, si je ne m'abuse, pour lequel il y a également eu un plan de vol.

Ce sont les seuls cas connus, d'après nos recherches auprès des agences internationales de contrôle du trafic aérien, Eurocontrol et les autres. Si vous regardez la base de données, vous verrez qu'il n'y avait que trois plans de vol confirmés.

**M. Jack Harris:** Et aucun aéronef n'a été envoyé pour les intercepter dans ces cas-là?

**Mgén M. Duval:** Je ne pourrais pas vous le dire.

**M. Jack Harris:** Vous avez dit que vous ne vouliez pas parler de sous-marins, mais n'avez-vous pas dit dans votre exposé et il était très dense, alors peut-être que nous pourrions en avoir une copie — que le NORAD comprenait également une mission de surveillance maritime? Avez-vous dit cela au cours de votre déclaration?

**Mgén M. Duval:** Lorsque l'entente a été réécrite puis signée en 2006, les deux pays ont choisi d'ajouter une composante de surveillance maritime à la mission du NORAD, basée sur les systèmes de commandement et de contrôle et sur le partage d'information qui existent au NORAD depuis 47 à 48 ans.

**M. Jack Harris:** Si cela relève du même commandement, pourquoi ne savons-nous rien du sous-marin qui a subi une explosion dans les eaux arctiques? Comment pouvez-vous expliquer cela?

**Mgén M. Duval:** Il y a une différence entre le mandat et la procédure, les protocoles et les concepts des opérations qui permettent de mettre à exécution ce mandat. C'est une décision relativement récente. C'est un projet en cours. Je ne peux pas vous parler de la présence des sous-marins. Je pense que d'autres témoins en ont déjà parlé. Je crois que le commodore Gardam a déjà témoigné à ce sujet.

• (1610)

**M. Jack Harris:** Merci, major-général.

**Le président:** Merci.

Merci, monsieur Harris.

Monsieur Hawn, souhaitez-vous partager votre temps avec M. Boughen?

**M. Laurie Hawn (Edmonton-Centre, PCC):** Nous verrons.

Merci, monsieur le président.

Général Duval, merci d'être venu.

J'aimerais revenir sur certains éléments soulevés par mes collègues d'en face, à titre de précision.

Quand vous parlez d'une distance de 41 milles nautiques, cela représente très peu de temps en vol, n'est-ce pas?

**Mgén M. Duval:** Oui, c'est très court.

**M. Laurie Hawn:** Si les avions de chasse décollent d'aussi prêt qu'Inuvik, ou d'aussi loin que Cold Lake... S'ils décollent de Cold Lake, par exemple, il leur faut environ trois heures pour s'y rendre.

**Major-général M. Duval:**Oui.

**M. Laurie Hawn:**De toute évidence, ces alertes rapides sont très importantes et les distances très restreintes. Le temps de réaction est critique. D'après les informations dont je dispose, les aéronefs se sont déjà approchés jusqu'à la limite des 12 milles nautiques lors de missions précédentes.

À titre de précision au sujet du commandement du NORAD: étant donné qu'il s'agit d'un commandement binational, les Canadiens peuvent contrôler des avions de chasse américains dans l'espace aérien américain et les Américains peuvent contrôler des avions de chasse canadiens dans l'espace aérien canadien, n'est-ce pas?

**Mgén M. Duval:** C'est exact, et ça s'est déjà fait. À titre d'exemple, il y a eu peu de temps, en 2007, nous avons déployé des CF-18 pour prêter main-forte à nos amis en Alaska. Ils relevaient du commandement du commandant américain de la région de l'Alaska du NORAD.

**M. Laurie Hawn:** C'est ce qui s'appelle un commandement binational. Ça n'a pas d'importance. Il peut y avoir un commandant canadien au NORAD qui décroche le téléphone rouge et appelle le président.

**Mgén M. Duval:** Oui. Au sujet de votre dernière question, si ma mémoire est bonne, le 18 février, c'était mon sous-commandant qui était aux commandes, et il est Américain.

**M. Laurie Hawn:** Oui. Merci.

Ces interceptions ont lieu depuis des décennies.

**Mgén M. Duval:**Oui.

**M. Laurie Hawn:**Elles ont cessé pendant quelque temps, tout simplement parce que les Russes n'avaient plus d'argent. Elles ont recommencé, comme vous l'avez dit, ces deux dernières années.

Nous savons qu'elles ont plusieurs dimensions. Parlez-nous de l'intérêt de mettre à l'épreuve tout le système, lorsque nous savons que les aéronefs arrivent, que nous ayons été prévenus ou non, et de la valeur de la formation et du test de tout le commandement du NORAD et du système de surveillance que nous offrent ces vols russes?

**Mgén M. Duval:** C'est une formation qui ne se compare à aucune simulation. C'est une situation réelle. Même s'il n'y a pas d'intention hostile, c'est certainement une expérience très motivante et excitante pour nos jeunes qui sont formés pour cela. Ils peuvent appliquer et confirmer leur formation. C'est une occasion en or. Les Russes sont sans doute du même avis.

**M. Laurie Hawn:** C'est une très bonne formation mutuelle.

**Mgén M. Duval:**Oui.

**M. Laurie Hawn:** Nous avons visiblement ici affaire à deux types d'aéronefs différents. Quand vous parlez « d'agressivité », est-ce qu'un bombardier russe aurait intérêt à agir de façon agressive avec un aéronef comme un F-15?

**Mgén M. Duval:** Je ne crois pas qu'ils puissent se mesurer à la capacité du F-15, mais il s'agit d'une formation de deux aéronefs, qu'elle est très proche de nos avions, etc....

**M. Laurie Hawn:** Le brouillage électronique peut également représenter un comportement agressif.

**Mgén M. Duval:** C'est exact.

**M. Laurie Hawn:** Je ne vous demande pas de faire une déclaration politique, mais le ministre de la Défense nationale a récemment discuté avec M. Lavrov, son homologue russe, pour lui signaler qu'il serait utile de déposer des plans de vol. Pouvez-vous simplement nous confirmer que de façon générale, les plans de vol ne sont pas déposés, et que vous arrivez tout de même à intercepter les aéronefs?

**Mgén M. Duval:** C'est exact.

**M. Laurie Hawn:** Mais il serait utile que les plans de vol soient déposés, n'est-ce pas?

**Mgén M. Duval:** Certainement. Si nous pouvons identifier l'engin que nous détectons et vérifier l'information du plan de vol, ne serait-ce que par des appels radio pour confirmer l'identification de l'aéronef et du pilote, cela simplifierait les choses pour tout le monde.

**M. Laurie Hawn:** Merci.

Je cède le reste de mon temps à M. Boughen.

**The Chair:** M. Boughen, vous avez deux minutes.

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

Général, merci d'être venu au comité cet après-midi. Nous vous remercions de votre temps.

Dans votre exposé, vous nous dites que vous avez répertorié 11 interceptions et 30 vols différents au cours de la dernière année et demie.

• (1615)

**Mgén M. Duval:** Ils l'ont fait en 2008.

**M. Ray Boughen:** À mon avis, puisque ce genre d'incident se répète sans cesse, ça devient typique de leur formation.

Est-ce que ce genre d'incident suffit pour que nous disions à la Fédération de Russie qu'elle devra dorénavant présenter des plans de vol? Nous pourrions dire: « Nous nous inquiétons du nombre de vos vols. Nous nous inquiétons de ce que vous faites dans notre espace aérien. Nous vous demandons de préparer des plans de vol, et nous nous engageons à faire de même lorsque nos aéronefs se dirigent vers la Russie ».

Compte tenu du nombre d'incidents, mes calculs me poussent à conclure qu'il y aura un jour ou un autre un incident majeur. Bon, s'il n'y a qu'un vol ordinaire, personne ne va s'inquiéter. Mais quand on parle d'une trentaine de vols différents, il se pourrait qu'un jour quelqu'un ne sache pas qu'il s'agit simplement d'un vol de formation.

Comme vous l'avez dit, il ne faut pas être trop agressif dans ces circonstances, mais un jeune crâneur pourrait être à bord de cet avion et décider qu'il s'agit d'un vol très sérieux et on pourrait se retrouver avec un incident international.

Je me dis simplement que si tout le monde sait qu'un avion se trouve dans la région, il y aurait moins de danger d'incident.

J'aimerais poser une autre question au général, monsieur le président.

D'après ce que vous avez dit, monsieur, nous avons très peu de renseignements de la part des Russes lorsqu'ils se dirigent vers notre espace aérien. Nous n'avons que peu de préavis. Tout semble indiquer qu'il faut leur dire qu'ils approchent de notre espace aérien. Ils ne nous disent pas qu'ils sont là ou qu'ils s'approchent de notre territoire ou s'ils ont l'autorisation de se rapprocher. Nous enquêtons sur les questions.

**Mgén M. Duval:** Oui, c'est vraiment la situation.

Comme je l'ai dit un peu plus tôt, nous avons trois cas où des plans de vol ont été présentés au cours des dernières années, et si je pense à l'année 2007-2008, il y a eu environ 70 incidents, ce n'est donc pas un très grand nombre de plans de vol.

Contrairement à ce qui a peut-être été mentionné lors d'une réunion précédente du comité, et j'en ai parlé dans ma déclaration préliminaire, vous pouvez dire que le traité START assure les avis suffisants, mais ce n'est pas le cas en l'occurrence. Comme je l'ai dit, avec ce traité, c'est après le fait. Et d'ailleurs cela n'a rien à voir avec le traité bilatéral que nous avons au sein de NORAD. START est un traité bilatéral signé entre les É.-U. et la Fédération de Russie. Et, comme je l'ai signalé, ce n'est pas avant que l'avion se rapproche de notre territoire, mais après le vol. Ce n'est donc pas un avis, tout au moins pas aux termes de la terminologie employée par NORAD.

**Le président:** Je vous remercie de cette réponse, mais nous n'avons plus le temps.

Je cède maintenant la parole, pour cinq minutes, à M. Bagnell.

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

Je tiens à vous remercier d'être venu, monsieur le général. J'appuie beaucoup le secteur militaire.

Vous n'avez pas besoin de répondre au prochain commentaire, parce que ce n'est pas votre domaine, mais vous avez dit dans votre document:

Le NORAD dispose pour cela d'un arsenal ayant des capacités de détection, de suivi, d'interception, d'identification, d'observation en vol et, dans des cas extrêmes, de déroutement ou de destruction d'engins aériens habités ou non, perçus comme représentant une menace pour l'Amérique du Nord.

C'est malheureux qu'on n'ait pas quelque chose de semblable pour les sous-marins. Je suppose que ça dépend du type de moyen de transport qu'on utilise.

Quand vous avez répondu à M. Coderre, vous avez signalé que vous n'aviez pas à portée de la main des données sur la distance à laquelle ces vols se trouvaient du territoire canadien. Pouvez-vous faire parvenir ces documents au greffier? Des 11 incidents, pourriez-vous nous dire à quelle distance ce vol se trouvait du Canada et si un autre avion militaire d'un autre pays s'est rapproché aussi près ou plus près du territoire canadien que ces 11 vols?

**Mgén M. Duval:** Oui, on prépare ces documents à l'instant, monsieur.

**L'hon. Larry Bagnell:** Parfait, merci.

J'aimerais poser une question. Lorsque vous avez parlé de la CADIZ, vous avez dit à la page 3: « L'archipel arctique fait toutefois exception à la règle, puisque la limite extérieure de la CADIZ suit le 72<sup>e</sup> parallèle, le situant entièrement en territoire canadien ». Ainsi, ils se trouvent dans notre zone de 12 milles, puisqu'ils sont à proximité de l'archipel, il s'agit donc de notre espace aérien souverain. C'est du moins ce que vous dites.

Puis dans le haut de la page 5, vous signalez que l'aéronef a pénétré dans la CADIZ. Mais si tout l'espace aérien de l'archipel se trouve dans la limite des 12 milles, comme vous le dites à la page 3, cela ne correspond pas certainement aux 41 milles marins que l'on mentionne dans le haut de la page 5. Je n'arrive pas à comprendre.

**Mgén M. Duval:** Permettez-moi d'expliquer.

Vous connaissez la forme du Canada. Au sommet de l'archipel, dans une forme triangulaire, vous retrouvez des deux côtés les littoraux. Ainsi, notre CADIZ, si je peux la présenter au-delà de nos eaux territoriales canadiennes, de la frontière américaine, cette zone est complètement à l'extérieur de la masse terrestre au nord-ouest, à l'extérieur de la masse terrestre. Cette limite est dans l'eau, et une portion de la zone se trouve à l'extérieur de la masse terrestre sur la côte est également. Puis, on suit le triangle et le parallèle. C'est donc à la partie supérieure du pays qui se trouve au-delà de la CADIZ. Pour ce qui est de l'incident qu'on a mentionné, nous disons que cela s'est produit là où la CADIZ se trouve au-delà de notre masse territoriale. Jamais...

● (1620)

**L'hon. Larry Bagnell:** C'est toujours à 12 milles de la masse terrestre, mais vous parlez d'une plus grande distance.

**Mgén M. Duval:** Non. Les eaux territoriales vont du littoral à 12 milles au large des côtes. La CADIZ se rend dans l'espace aérien international.

**L'hon. Larry Bagnell:** Mais à quelle distance de la zone de 12 milles se trouvait l'aéronef?

**Mgén M. Duval:** À quelle distance se trouvait l'aéronef?

**L'hon. Larry Bagnell:** À quelle distance de la limite de la CADIZ se trouvait l'aéronef? Est-ce que la limite de la CADIZ se trouve plus loin que la limite de nos eaux territoriales?

**Mgén M. Duval:** Oui.

**L'hon. Larry Bagnell:** Mais à quelle distance?

**Mgén M. Duval:** Si j'ai bien compris votre intervention, je peux vous dire que les deux avions russes de type Bear ont pénétré dans la CADIZ à partir du nord. Ils se trouvaient à ce moment-là à 41 milles marins.

**L'hon. Larry Bagnell:** Ah, à l'endroit où ils ont pénétré dans la CADIZ?

**M. Jack Harris:** Vous parlez de 41 milles marins, de la masse terrestre ou de la limite de 12 milles?

**Mgén M. Duval:** Ils se trouvaient à 41 milles de la masse terrestre.

**Un témoin:** C'était là l'approche la plus près. Ils ont pénétré dans la CADIZ, qui est au 72° parallèle, ce qui est plus loin que 42 milles marins. C'était donc le point d'entrée, ce qui à mon avis représente environ 180 milles nautiques du territoire canadien.

**Mgén M. Duval:** Ils ont donc pénétré dans la zone beaucoup plus au nord, mais ils n'ont jamais été à moins de 41 milles du Canada.

**L'hon. Larry Bagnell:** J'aimerais vous poser une petite question, mais j'aimerais d'abord faire un commentaire. C'est un peu absurde lorsqu'on parle de très brèves périodes — vous avez dit trois minutes — que nos avions soient dans le sud et qu'ils doivent monter vers le nord à partir de Cold Lake.

Je vais partager la période qu'on m'aurait donné avec Mme Neville. Allez-y, madame Neville.

**L'hon. Anita Neville (Winnipeg-Centre-Sud, Lib.):** Je ne comprends pas les chiffres que vous avez donnés en ce qui a trait

au temps d'interception. Vous avez dit que les chasseurs se rendaient dans le nord. Expliquez-moi les périodes que vous avez mentionnées. Je suis arrivée en retard et j'ai peut-être manqué l'explication mais je ne crois pas.

**Mgén M. Duval:** Nos avions étaient déjà à l'emplacement avancé d'opération. Ils viennent de Cold Lake, mais avaient été déployés aux emplacements avancés d'opération, ce qui est une chose qu'on fait à intervalles réguliers à des fins d'interception ou pour la formation des pilotes. Ils n'étaient donc pas très loin, et compte tenu de la vitesse à laquelle ils peuvent se déplacer, ils ne se trouvaient pas très loin du point de pénétration des avions russes de type Bear.

**L'hon. Anita Neville:** D'accord. Merci.

**Le président:** Monsieur Gagnell, juste 20 secondes.

**L'hon. Larry Bagnell:** Il me semble, à titre de nordique, un peu embarrassant pour nous d'avoir plus d'avions et de membres de la Force aérienne en Alaska que dans les trois territoires du nord du pays, des territoires qui représentent environ 40 p. 100 du Canada. Je me contenterai de faire ce commentaire.

**Le président:** Très bien. Merci.

Nous passons maintenant à M. Payne.

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

Je tiens à remercier le général Duval d'être venu nous rencontrer aujourd'hui.

Vos notes m'ont beaucoup appris. Puisque je dois avouer que je ne connais pas vraiment le processus d'avertissement, ma première question sera la suivante. Vous avez parlé d'un avertissement radio, « close to territory ». Comment cette communication se fait-elle?

**Mgén M. Duval:** L'entente prévoit certaines fréquences radio qu'on utilise pour communiquer des avertissements.

**M. LaVar Payne:** Ils utilisent donc ces fréquences? Très bien.

Quand cette communication est envoyée, l'est-elle en russe ou en anglais, ou même en français? Se sert-on du code Morse?

**Mgén M. Duval:** Je sais que nous ne donnons pas de formation de langue russe à nos pilotes.

**Des voix:** Oh, oh!

**Mgén M. Duval:** Non cet avertissement est transmis en langage ordinaire, notre langue.

**M. LaVar Payne:** Merci.

Le ministre russe des Affaires étrangères était des nôtres et nous avons parlé des avertissements quand on parle des vols, et tout semble être assez facile et simple, mais il est clair que les Russes ne présentent pas ces avis. Tout au moins c'est ce que j'ai cru comprendre. Que pourrions-nous faire de plus pour recevoir des avis pratiquement automatiques lorsque des avions s'approchent de notre espace aérien ou y pénètrent?

● (1625)

**Mgén M. Duval:** L'engagement et la discussion. Le général Renuart, dans son rôle à titre de commandant du NORAD et appuyé par les deux nations a essayé d'avoir des échanges avec ses homologues justement pour y parvenir, pour accroître la transparence pour prendre des mesures qui favoriseraient justement cette transparence.

Tout cela est dans l'intérêt de tout le monde, non seulement des deux pays, mais de tous ceux qui circulent au-dessus des eaux internationales dans la région arctique. De plus, le trafic civil est à la hausse. À mon avis, il s'agit là d'une question de sécurité de la navigation aérienne, et le problème ne fera que s'aggraver avec l'accroissement du trafic.

À mon avis c'est bien simple. Si vous dites que vous faites preuve de transparence et que vous voulez vraiment le faire, vous prenez les mesures qui s'imposent. Nous devons donc les encourager à le faire. Nous avons connu un certain succès. Le commandant du NORAD a eu un certain succès il y a quelques années, mais il semble depuis qu'on fait du surplace.

**M. LaVar Payne:** S'ils ne nous fournissent donc pas ces avis, ils mettent en quelque sorte à l'essai, par ces vols, notre habileté de les intercepter et de défendre notre territoire.

**Mgén M. Duval:** Comme je l'ai dit lors de mon échange avec M. Hawn un peu plus tôt, c'est possible. Je dois répéter, cependant, qu'on parle ici d'eaux internationales, et qu'ils ne sont pas tenus de nous fournir ces plans de vol; cependant il s'agirait là d'une bonne idée simplement si on veut respecter le principe de la transparence, comme je l'ai dit, parce qu'il s'agit après tout d'une question de sécurité aérienne.

**M. LaVar Payne:** Merci.

Je veux partager la période qui m'a été accordée avec M. Blaney. [Français]

**M. Steven Blaney (Lévis—Bellechasse, PCC):** Bienvenue, major-général, et merci pour vos réponses concises.

La ZIDA comprend les eaux territoriales, plus 12 milles nautiques. Est-ce bien cela?

**Mgén M. Duval:** Non. La zone...

**M. Steven Blaney:** Excusez-moi. C'est le continent, plus 12 milles nautiques autour du continent, n'est-ce pas?

**Mgén M. Duval:** Non. Le continent, plus 12 milles nautiques, ce sont nos zones territoriales, de même que l'espace souverain au-dessus.

**M. Steven Blaney:** C'est ce qu'on appelle la ZIDA, c'est cela?

**Mgén M. Duval:** Non. Ça, c'est tout simplement l'espace souverain et les zones territoriales.

**M. Steven Blaney:** D'accord.

**Mgén M. Duval:** Plus loin, à une plus grande distance dans l'espace international, on a établi une zone d'identification autour de l'Amérique du Nord.

**M. Steven Blaney:** C'est la CADIZ.

**Mgén M. Duval:** C'est la CADIZ; pour les Américains, c'est l'ADIZ, soit la Air Defense Identification Zone.

**M. Steven Blaney:** D'accord. Les Russes ont-ils une CADIZ?

**Mgén M. Duval:** Je ne sais pas s'ils appellent cela une CADIZ. Il y a des équivalences.

**M. Steven Blaney:** Arrive-t-il parfois que le Canada, lors de déploiements ou d'exercices, aille se promener dans ce coin-là?

**Mgén M. Duval:** Tout ce que je peux vous dire, en tant que commandant de la région du NORAD, c'est que nos avions ne font pas à la Russie ce que...

**M. Steven Blaney:** D'accord. Et si on y allait, enverrait-on une notification?

**Mgén M. Duval:** Quand nous opérons à l'extérieur de nos zones territoriales, nos experts remplissent les plans de vol nécessaires pour tous nos avions à l'international.

**M. Steven Blaney:** Merci.

**Le président:** Merci bien.

Monsieur Paillé.

**M. Pascal-Pierre Paillé (Louis-Hébert, BQ):** Je vous remercie d'être ici.

Je resterai dans la même optique. Avez-vous des informations selon lesquelles les Russes font ce genre d'intrusion ou de passage dans d'autres pays nordiques?

**Mgén M. Duval:** Oui. En fait, c'est du domaine public. Il y a eu des cas en Norvège, au Danemark, en Grande-Bretagne et au Japon. Il s'agit sensiblement de la même activité que pendant la période de l'Union soviétique.

**M. Pascal-Pierre Paillé:** D'accord. Vous disiez tout à l'heure qu'il y a quatre bases dans le Nord où l'on trouve des avions de chasse. Sont-ce des CF-18? Y a-t-il aussi des avions américains?

**Mgén M. Duval:** Ce sont des CF-18. Il s'agit de bases de déploiement. Ces appareils sont disponibles si le besoin se présente. On appelle cela un *forward deploy*. On se prépositionne sur ces bases. Il n'y a pas d'avions américains là, ce sont des CF-18. Cela inclut également les avions-citernes, pour appuyer les opérations.

Ce sont donc des bases de déploiement pour les avions canadiens.

**M. Pascal-Pierre Paillé:** Par exemple, quand le NORAD, grâce à son équipement et à ses satellites, je présume, est informé de l'introduction d'un avion dans la CADIZ, il en informe une de ces bases de déploiement, selon le processus, et donne la consigne ou l'ordre de faire décoller ces avions. C'est bien ça?

**Mgén M. Duval:** C'est ça.

**M. Pascal-Pierre Paillé:** Dans ce processus, les Américains sont-ils informés par le NORAD de pareille intrusion?

● (1630)

**Mgén M. Duval:** Absolument. Comme il s'agit d'un commandement binational, tout le monde est au courant de l'activité qui se passe, que ce soit le quartier général du NORAD à Colorado Springs, le centre des opérations en Alaska, mon équivalent, ou les États continentaux à Tyndall, en Floride. Tout le monde au sein du commandement est au courant de l'activité qui se produit, grâce aux réseaux de communication, aux réseaux d'échange d'information, aux ordinateurs et à tous les systèmes disponibles au NORAD.

**M. Pascal-Pierre Paillé:** Les États-Unis ont-ils des bases de déploiement comme les nôtres en Alaska, par exemple?

**Mgén M. Duval:** Les États-Unis sont basés en permanence en Alaska.

**M. Pascal-Pierre Paillé:** Dans la situation du 10 février, il était normal que les Américains n'envoient pas d'avion. C'était un peu la responsabilité des CF-18 d'intercepter ces avions.

**Mgén M. Duval:** Les appareils survolaient la zone d'identification de la défense aérienne du Canada, la CADIZ, et s'approchaient de nos eaux territoriales. Une fois qu'ils ont tourné, ils se sont dirigés vers la zone d'identification américaine. C'est à ce moment que les ressources de chasse de l'Alaska ont pris la relève.

**M. Pascal-Pierre Paillé:** Y a-t-il eu un déploiement du côté des États-Unis, à la suite du changement d'orientation des avions?

**Mgén M. Duval:** Selon l'expérience qu'on a eue avec ces vols, on s'attendait, d'une certaine façon, à ce que ces avions, une fois qu'ils sortiraient de notre zone d'identification, se dirigent probablement vers la zone d'identification américaine. Alors, les ressources étaient en place.

**M. Pascal-Pierre Paillé:** J'aimerais vous poser une dernière question.

Dans tout le processus actuel de souveraineté de l'Arctique, la CADIZ est-elle reconnue par les Russes? A-t-on la même reconnaissance de zone ou existe-t-il une zone grise? Il est question de milles nautiques, d'une certaine distance. Nous établissons une ligne approximative, mais les Russes ont-ils établi la même ligne que nous?

**Mgén M. Duval:** Je ne connais pas les détails de leur équivalent. Ils n'appellent peut-être pas cela une CADIZ.

Plusieurs pays, comme la Russie, l'Angleterre, le Japon et les pays nordiques, ont établi quelque chose de similaire. Le but est simple: c'est d'être mieux averti. Si on attend que les appareils soient à la limite de 12 milles, on est en retard. Alors, c'est tout simplement un moyen d'avoir un meilleur avertissement.

**M. Pascal-Pierre Paillé:** Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Paillé.

Monsieur Coderre.

**L'hon. Denis Coderre:** Général Duval, je vais vous poser des questions courtes pour qu'on puisse bien clarifier le sujet. Notre démarche d'aujourd'hui est importante. J'adore votre candeur. Je dois vous avouer que vous êtes un témoin assez exceptionnel. Je vous en remercie. Ça fait du bien, c'est comme un vent de fraîcheur.

Parlons des heures de vol. Vous avez dit qu'à 17 h 22, les appareils étaient entrés dans la CADIZ. Évidemment, les avions ne sont pas partis d'une base, mais ils étaient déjà en patrouille. Est-ce exact?

**Mgén M. Duval:** Nos avions?

**L'hon. Denis Coderre:** Nos avions étaient déjà en vol, non?

**Mgén M. Duval:** La détection avait déjà eu lieu.

**L'hon. Denis Coderre:** À quel moment a eu lieu la détection?

**Mgén M. Duval:** Je ne saurais vous le dire.

**L'hon. Denis Coderre:** On dit que la limite extérieure de la CADIZ suit le 72° parallèle. Donc, on est entièrement en territoire souverain. J'imagine que c'est le haut de la pyramide. Dois-je comprendre que les appareils ne sont pas entrés dans la CADIZ par le haut, mais par le côté, d'où l'explication?

**Mgén M. Duval:** Oui. Le territoire situé au-dessus de la CADIZ est reconnu comme étant un territoire canadien.

**L'hon. Denis Coderre:** Autrement dit, si les appareils étaient entrés par le nord, ils se seraient trouvés en territoire canadien, mais ils étaient dans des eaux hors territoriales.

•(1635)

**Mgén M. Duval:** Exactement.

**L'hon. Denis Coderre:** Très bien.

En vertu du traité que vous avez avec START depuis 1991, vous pouvez envoyer le message « *CLOSE TO TERRITORY* ». Dans cet incident, on a dit: « *CLOSE TO TERRITORY* », et tout de suite après on a réagi. Au cours des 11 incidents survenus dans l'année, ou même de la trentaine d'interventions faites en deux ans, est-il arrivé que vous ayez dû répéter à plusieurs reprises: « *CLOSE TO TERRITORY* »?

**Mgén M. Duval:** Je ne saurais vous le dire. Je pourrais faire une recherche.

**L'hon. Denis Coderre:** Pourriez-vous vérifier cette information, s'il vous plaît?

**Mgén M. Duval:** Je ne connais pas ces détails, mais je pourrai vérifier.

**L'hon. Denis Coderre:** Pour ce qui est des sous-marins, je comprends que vous avez comme un MOU. Vous êtes en train d'organiser quelque chose dans les domaines naval et maritime. C'est peut-être un peu plus que des vœux pieux, mais rien n'a été réalisé concrètement en fait de détection de sous-marins.

Dans le cas où un sous-marin viendrait longer nos frontières, ce serait strictement le gouvernement canadien qui réglerait ses affaires, n'est-ce pas?

**Mgén M. Duval:** Dans les eaux territoriales? Absolument.

**L'hon. Denis Coderre:** Et à l'extérieur? Si je comprends bien, on n'a pas les mesures de prévention que le NORAD pourrait nous fournir, parce que vous n'êtes pas prêts. Est-ce ce que je dois comprendre dans le cas des sous-marins?

**Mgén M. Duval:** Faites-vous allusion à l'équivalent de la CADIZ pour les sous-marins?

**L'hon. Denis Coderre:** Oui. Vous venez de dire qu'une entente était en train de se conclure.

**Mgén M. Duval:** Le NORAD s'est fait confier le mandat de la surveillance maritime. Le processus visant à définir exactement comment le mandat sera exécuté est en cours présentement.

**L'hon. Denis Coderre:** Monsieur le président, j'en conclus donc, à la lumière des déclarations du premier ministre...

[Traduction]

Je le dirai en anglais pour m'assurer que nos amis qui sont à l'arrière entendent bien. La raison pour laquelle le premier ministre et le ministre de la Défense ont agi de cette façon, c'était simplement pour détourner l'attention. Si j'ai bien saisi, du point de vue du NORAD, il n'existait aucune menace. Je suis très déçu de l'attitude du gouvernement qui a essayé de nuire aux relations entre la Fédération de Russie et le Canada.

Merci.

[Français]

**Le président:** Merci, monsieur Coderre.

Nous allons maintenant passer au dernier intervenant, M. Hawn.

[Traduction]

**M. Laurie Hawn:** Merci, monsieur le président.

Je ne peux laisser ce commentaire passer sans rien dire. Ce qu'a dit M. Coderre ne tient pas debout. Comme le général Duval l'a dit, ces vols ne sont pas chose rare. Il s'agit d'exercices de formation pour les Russes. Notre réaction face à ces vols est une formation pour nous. C'est donc important. Ils ne sont pas tenus de nous avertir de leur vol. Ce serait bien gentil s'ils le faisaient. On l'a déjà dit.

Les députés de l'opposition ne semblent pas saisir la différence qui existe entre START — qui n'a absolument rien à voir avec ces missions, aux procédures de communication radio et avertissements « close-to-territory »; ça n'a rien à voir avec cela... À mon avis il existe beaucoup de confusion au sein du comité à l'égard de certaines de ces choses.

Monsieur le président, je pense qu'il serait utile d'apporter une carte au comité lors de la prochaine réunion, simplement pour que les gens puissent voir exactement où se trouve la CADIZ. Cela serait fort utile, parce qu'il existe une certaine confusion.

J'aimerais poser une dernière question au général Duval. Cela revient à ce que je viens de dire. SI nous avons des avions militaires étrangers, de la Fédération de Russie ou d'ailleurs, et qu'ils se dirigent vers notre espace aérien ou notre espace aérien d'intérêt conformément à la CADIZ, jugez-vous qu'il est prudent et nécessaire d'être en mesure de les détecter, de les intercepter et de leur indiquer clairement que nous savons qu'ils sont là et que nous sommes prêts à intervenir si nécessaire?

**Mgén M. Duval:** Absolument, car nous ne pouvons certainement pas nous permettre... Notre mission est très claire. Nous devons nous défendre contre tout aéronef menaçant s'approchant de nos côtes et de notre espace aérien souverain. Par conséquent, nous ne pouvons pas nous permettre de méditer sur la situation; nous devons y aller pour vérifier. Une fois que nous avons vérifié la situation et que nous savons qu'il n'y a aucune menace, nous avons fait ce que nous avions à faire.

**M. Laurie Hawn:** Ainsi, quand Ronald Reagan a dit qu'il fallait faire confiance, mais quand même tout vérifier, il avait raison et cela vaudrait tout autant aujourd'hui.

**Mgén M. Duval:** Certainement.

**M. Laurie Hawn:** Merci beaucoup.

[Français]

**Le président:** Merci bien.

[Traduction]

Il vous reste toujours deux minutes. Je ne sais pas si vous voulez vous en servir.

[Français]

**M. Steven Blaney:** On dirait que M. Coderre cherche à tout banaliser.

**L'hon. Denis Coderre:** On a posé des questions et j'ai fait une distinction avec celles posées au sujet du NORAD, qui étaient spécifiques aux affaires militaires. Quand j'ai émis un commentaire sur vos jeux politiques, j'ai également répondu. On ne banalise pas: on félicite et on remercie le témoin pour sa candeur et sa limpidité.

**Le président:** Merci, monsieur Coderre.

Vous avez deux minutes et quart.

**M. Steven Blaney:** Ce n'est pas un rappel au Règlement, mais plutôt une question de débat.

On dit clairement que les limites et les exigences concernant la traversée de la CADIZ sont énoncées de façon transparente dans des publications de planification de vol reconnues et diffusées internationalement. On parle de normes auxquelles vous faites référence dans votre document. Le ministre des affaires étrangères de la Russie a dit lui-même qu'il serait de bon aloi de nous aviser lorsque des vols couvriraient nos eaux internationales. Je pense que nous voulons être de bons voisins et que les règles de bon voisinage commencent par le respect de l'intégrité territoriale ainsi que des

zones reconnues internationalement. En ce sens, je pense qu'il est important de faire connaître notre situation à nos partenaires. Enfin, je vous remercie pour les réponses très claires que nous avez données. On va continuer à être vigilant et à s'assurer que le Canada fait respecter sa souveraineté dans l'Arctique canadien.

●(1640)

**Le président:** Merci bien, major-général Duval. J'ai bien apprécié votre témoignage.

J'aimerais transmettre l'information suivante aux membres du comité, s'ils ne sont pas déjà au courant.

[Traduction]

Le major-général Duval aura une promotion au poste de lieutenant-général plus tard cette année et deviendra le commandant adjoint du NORAD à Colorado Springs.

Félicitations.

**Des voix:** Bravo! Bravo!

[Français]

**Mgén M. Duval:** Merci beaucoup.

**L'hon. Denis Coderre:** Monsieur le président, on pourrait présenter une motion de félicitations à l'unanimité.

**Le président:** Merci bien. Je vais suspendre la séance pour quelques minutes parce que nous allons ensuite la continuer à huis clos.

●

\_\_\_\_\_ (Pause) \_\_\_\_\_

●

●(1645)

**Le président:** Bonjour à tous. Nous allons poursuivre encore pour quelques minutes cette séance publique, puis nous allons la continuer à huis clos. J'aimerais laisser la parole à M. Coderre.

**L'hon. Denis Coderre:** Merci, monsieur le président.

Je pense que tous mes collègues seront d'accord avec moi aujourd'hui. C'est un peu triste, mais nous allons perdre une collègue. J'aimerais rendre hommage à mon amie Dawn Black. Il faut transcender la partisanerie. On peut avoir quelquefois des différends, mais il reste que le travail du Comité permanent de la défense est très important et que Dawn a très certainement été l'une des personnes à y contribuer de façon significative. J'ai demandé que cette intervention soit publique pour que tous les Canadiens et Canadiennes entendent cet hommage. Au nom de l'opposition officielle, je veux remercier Dawn pour son travail exceptionnel. Je veux lui dire à quel point elle a haussé la barre en matière de politique.

[Traduction]

Elle a vraiment eu un impact, c'est une femme très généreuse qui a vraiment contribué au bien-être de nos troupes. C'est un merveilleux être humain et elle nous manquera.

Nous n'appuyons pas le même parti politique, mais qui sait, un jour...

Je crois qu'il est important aujourd'hui de vous remercier. Je suis très fier d'avoir été votre collègue au sein du comité.

Merci beaucoup.

•(1650)

**Mme Dawn Black (New Westminster—Coquitlam, NPD):** Merci beaucoup. C'est très gentil.

**Des voix:** Bravo, bravo!

**Le président:** Monsieur Hawn.

**M. Laurie Hawn:** Au nom du Parti conservateur, du gouvernement, et en mon nom personnel, je tiens à appuyer les commentaires qui ont été faits. Dawn, vous nous avez présenté des défis, c'est très bien. C'est votre responsabilité. Vous avez su vous acquitter de votre rôle de façon très efficace. Comme Denis l'a dit, nous ne sommes pas toujours d'accord, nous élevons parfois la voix, ce qui n'est pas nécessairement une bonne chose. Mais nous savons tous que nous sommes ici pour défendre les intérêts des Canadiens. Je veux m'associer à mes collègues pour vous remercier de tout ce que vous avez fait.

En notre nom à tous, nous vous souhaitons bonne chance.

**Mme Dawn Black:** Merci beaucoup.

[*Français*]

**Le président:** Monsieur Bachand.

**M. Claude Bachand:** Au nom du Bloc québécois, je voudrais moi aussi remercier Dawn pour le travail qu'elle a fait au comité. Je pense qu'une perspective féminine est très importante, dans le cadre de ce comité. Il n'y a pas beaucoup de femmes, mais elles sont très compétentes. Dawn a beaucoup d'ancienneté à ce comité et je dois avouer qu'elle lui donne un caractère plus humain et plus social. Elle a d'ailleurs beaucoup insisté sur l'étude relative au syndrome de stress post-traumatique et les soins de santé. Il est certain qu'elle a imprégné le comité de ses connaissances, de sa belle personnalité et de son aspect humain. Je reviens encore sur l'aspect humain. Nous sommes très heureux de savoir que nous aurons dorénavant une amie supplémentaire — et probablement une ministre — à l'Assemblée législative de la Colombie-Britannique. Je veux lui souhaiter bonne chance dans sa carrière.

**Des députés:** Bravo!

**Le président:** Madame Black.

[*Traduction*]

**Mme Dawn Black:** Je suis très très émue. Je ne m'attendais pas à ce genre de chose aujourd'hui. Je veux vous dire à quel point j'ai beaucoup aimé travaillé avec vous tous.

Je sais qu'à l'occasion, nous ne sommes pas du tout du même avis, mais c'est une bonne chose; cela fait partie de la démocratie. C'est la façon dont les choses doivent se dérouler. C'est quand même mieux que ce qui se produit dans d'autres pays, où ils ont recours à la violence pour régler leurs différends.

J'ai également été très fière de travailler avec chacun d'entre vous. Le grand moment de ma carrière a été notre visite en Afghanistan; plusieurs d'entre nous y étions. Nous avons eu l'occasion d'y rencontrer les hommes et les femmes qui nous représentent là-bas et cela a eu un impact dramatique sur moi.

J'aimerais également mentionner Jim et Wolf, et notre nouveau greffier et le greffier qui l'a remplacé. Sans le travail de ceux qui appuient le comité, nous ne pourrions pas faire la moitié de ce que nous faisons.

J'ai l'impression que je me suis fait des amis ici. J'espère que si vous êtes dans la magnifique province de la Colombie-Britannique, où les narcisses des prés sont actuellement en fleur, vous me contacterez. Vous n'aurez pas de problème à me trouver. J'aurai beaucoup de plaisir à vous faire visiter l'assemblée législative ou vous faire visiter le coin. Alors à l'avenir, n'hésitez pas à communiquer avec moi si vous êtes en Colombie-Britannique.

Je tiens à vous remercier de votre appui et de votre gentillesse. Je vous en suis vraiment reconnaissante.

**Des voix:** Bravo, bravo!

[*Français*]

**Le président:** Bravo! madame Black. Au nom du comité, je veux terminer en disant combien j'ai apprécié travailler avec vous, même si c'était pendant une très courte période. Mes collègues qui ont plus d'ancienneté ont souligné votre travail acharné en tant que parlementaire. C'est un travail très difficile, et vous l'avez très bien accompli au profit des gens de votre circonscription. Bravo, félicitations et bonne chance!

Nous allons nous arrêter 30 secondes pour ensuite continuer la séance à huis-clos.

[*La séance se poursuit à huis clos.*]







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

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

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

**Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:**

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

---

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

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