



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent de la défense nationale

NDDN • NUMÉRO 015 • 2^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 29 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 29 avril 2009

• (1555)

[Français]

Le président (L'hon. Maxime Bernier (Beauce, PCC)): Bonjour. Nous allons commencer notre 15^e séance du Comité permanent de la défense nationale.

Nous accueillons deux témoins qui nous parleront de la souveraineté canadienne en Arctique, conformément au paragraphe 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le comité le lundi 23 février 2009. Nous poursuivons, en votre compagnie, l'étude sur la souveraineté dans l'Arctique.

Je remercie Mme Suzanne Lalonde, professeure à la Faculté de droit de l'Université de Montréal, et à titre personnel, le colonel à la retraite Pierre Leblanc, du secteur du Nord des Forces canadiennes.

Monsieur Leblanc, vous avez la parole pour sept minutes.

[Traduction]

Colonel (à la retraite) Pierre Leblanc (Secteur du Nord des Forces Canadiennes, à titre personnel): Monsieur le président, mesdames et messieurs, je vous remercie de me donner cette occasion de parler à ce comité des ressources des Forces canadiennes en matière de souveraineté dans l'Arctique.

Cet extrait de Wikipedia révèle assez bien les perceptions que beaucoup de personnes ont en général de la capacité de la volonté du Canada de défendre sa souveraineté dans l'Arctique.

Permettez-moi de mettre un peu en perspective les dimensions du défi et le manque de ressources des Forces canadiennes, parce que la plupart des Canadiens ne se rendent pas compte à quel point l'Arctique est grand. L'effectif régulier total des Forces canadiennes dans cette région compte probablement moins de 250 personnes pour surveiller une région plus grande que le continent européen.

Vous voyez ici une représentation des eaux internes canadiennes de l'archipel arctique. Ce sont là les eaux et les terres qui doivent être protégées adéquatement. Les autres pays ne voient pas les choses ainsi. Ils définissent nos eaux territoriales selon la formule des 12 milles nautiques. Ainsi, beaucoup de régions de l'Arctique sont considérées comme des eaux internationales. De plus, beaucoup de pays prétendent que le passage du Nord-Ouest et son espace aérien constituent un détroit international.

La ligne jaune représente le passage du Nord-Ouest classique, tandis que les lignes rouges indiquent d'autres options pour traverser l'Arctique. On pourrait faire valoir que l'espace aérien au-dessus et les eaux en dessous de chacune de ces routes font partie du détroit international. Voulons-nous que les bombardiers russes utilisent ces routes, ou que des sous-marins nucléaires traversent l'Arctique, ou que la Corée du Nord expédie des missiles balistiques en passant par le passage du Nord-Ouest? Et savons-nous vraiment ce qui se passe de tout cela en ce moment?

Quand j'exerçais mon commandement, je me suis rendu compte que personne ne se préoccupait vraiment de la sécurité de l'Arctique.

La réponse habituelle était que nous n'avions pas les fonds pour ça. Le ministère de la Défense nationale est, par défaut, celui qui est le mieux équipé pour protéger la souveraineté et la sécurité de l'Arctique. Mais même les Forces canadiennes n'ont pas suffisamment d'équipement, de personnel et de formation pour protéger l'Arctique comme il se doit. Plus précisément, elles n'ont pas la capacité requise de surveillance et de réaction progressive à une situation mettant en jeu la sécurité dans l'Arctique, ni la capacité requise d'intervention pour une opération de recherche et de sauvetage d'envergure.

La menace d'un conflit avec un autre État a diminué et peut être considérée comme faible malgré l'activité russe récente et l'intérêt que manifeste la Chine. Nous devons toutefois nous tenir prêts à relever les défis de l'avenir. Le processus d'acquisition d'équipement militaire majeur prend plus de 10 ans. C'est maintenant le concept de la sécurité humaine qui prévaut en réalité. En ce moment, à mon avis, la plus grande menace à la sécurité humaine dans l'Arctique est celle qui pèse sur l'environnement. L'Arctique est un écosystème très fragile qu'il faut protéger avec tout le poids des lois canadiennes. Trop de protocoles internationaux ont échoué à protéger l'environnement. Le premier devoir d'un État-nation est d'assurer sa sécurité.

Nos forces doivent avoir la capacité de fonctionner 24 heures sur 24, 7 jours par semaine, et 365 jours par année, n'importe où au Canada. Vous devez savoir que la marine n'a pas cette capacité. Les forces aériennes ont encore une capacité importante grâce au système d'alerte du Nord, mais, sauf erreur, seule la base d'opérations avancées pour les CF-18 d'Inuvik est encore opérationnelle.

L'armée n'a pas d'unité permanente dans le Nord et la formation qui y est offerte est insuffisante. Le programme des Rangers est excellent, mais leurs capacités dans l'Arctique sont extrêmement limitées et leur savoir-faire est en train de se perdre lentement. Nous avons encore la station des Forces canadiennes Alert qui joue un rôle important, et le quartier général des forces opérationnelles interarmées à Yellowknife.

Vous pouvez constater sur cette diapositive qu'au nord du système d'alerte du Nord, aucune surveillance n'est assurée de l'espace aérien dans une région où le nombre de vols polaires augmente. Avec la nouvelle route polaire, il passe plus de 125 000 vols au-dessus de l'Arctique chaque année.

L'activité de recherche et de sauvetage est l'une des missions des Forces canadiennes, qui sont pourtant privées des ressources indispensables de recherche et de sauvetage au nord du 60^e parallèle en dépit du fait que l'activité maritime est en hausse et que les corridors aériens traditionnels orientés auparavant est-ouest sont devenus nord-sud.

La probabilité d'un accident dans l'Arctique n'est pas qu'un principe théorique. En 1996, le navire de croisière Hanseatic s'est échoué près de Gjoa Haven. Heureusement, il n'y a pas eu de victimes ou de déversement de pétrole. S'il s'était agi d'un accident de nature catastrophique, nous aurions eu de la difficulté à réagir. Vous savez aussi qu'un navire de croisière canadien a coulé l'an dernier en Antartique.

Vous vous souvenez sûrement que le nettoyage partiel du déversement de l'*Exxon Valdez* a coûté plus de 2 milliards de dollars? Même si nous avons la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, cela équivaut à mettre des limites de vitesse sur l'autoroute 401 quand tout le monde sait que la police n'a pas de radars ni d'autos patrouilles. Nous devons protéger l'archipel Arctique, et la meilleure façon de le faire est à l'intérieur de nos eaux. Nous devons aussi rendre le NORDREG obligatoire pour avoir une meilleure idée de ce qui se passe dans l'Arctique.

Les changements qui se produisent découlent du réchauffement planétaire. Les scénarios de la pire éventualité ont été dépassés. La vraie question qu'il faut se poser maintenant, c'est qu'est-ce qu'il faut faire à ce sujet? Le réchauffement est en train d'ouvrir l'Arctique qui était protégé auparavant par la glace qui le recouvrait toute l'année. Des navires de croisière empruntent maintenant le passage du Nord-Ouest et la récolte des ressources naturelles est en hausse. La création d'une nouvelle route maritime entre l'Asie et l'Europe est une possibilité réelle. Il faut que quelqu'un garde les barrières de l'Arctique. Et nous devons agir maintenant, en raison de la lenteur et de la politisation de notre processus d'approvisionnement.

Il est urgent de régler le problème parce que le réchauffement planétaire ouvre le Nord plus rapidement que prévu et que, compte tenu de notre long processus d'approvisionnement, nous sommes déjà en retard pour livrer les ressources nécessaires. Les Russes sont devenus récemment très proactifs dans l'Arctique; l'ex-président Bush a établi une nouvelle politique sur la sécurité de l'Arctique cette année; la communauté européenne veut avoir son mot à dire dans la récolte des ressources de l'Arctique; et même l'OTAN commence maintenant à s'intéresser aux enjeux de l'Arctique.

Les capacités clés pour protéger l'Arctique sont la surveillance et la capacité de réaction progressive. Nous devons être en mesure de surveiller l'activité sous la surface de l'eau, sur elle et au-dessus d'elle, et nous devons avoir des systèmes redondants. Nous devons rendre le NORDREG obligatoire pour pouvoir établir des correspondances avec les données de surveillance. Nous devons développer la capacité de réagir d'une façon progressive à un problème de sécurité dans l'Arctique. Même si la contribution des autres ministères est nécessaire, je crois que ce sont les Forces canadiennes qui sont le mieux à même de protéger l'Arctique. La présence des forces armées livre également un message très clair.

Voici ce que je recommande.

D'abord et avant tout, accroître notre capacité de surveillance; accroître notre capacité de réaction; accroître la formation pour tous les éléments; accroître la capacité du quartier-général des Forces opérationnelles interarmées (Nord); maintenir le Groupe de travail interministériel sur la sécurité de l'Arctique; et rendre le NORDREG obligatoire.

Permettez-moi de conclure en disant que l'un des arguments en faveur de notre souveraineté dans l'Arctique est en train de disparaître rapidement et que cela affaiblit notre position. L'activité humaine et l'intérêt international sont en train d'augmenter et cela va se poursuivre. Nous devons agir maintenant pour protéger nos

intérêts nationaux. Le ministère le plus pertinent pour ce faire est le MDN, et les Forces canadiennes ont besoin de ressources additionnelles.

Je vous remercie de votre attention.

• (1600)

Le président: Merci, monsieur Leblanc.

[Français]

Je vais céder la parole à Mme Lalonde.

[Traduction]

Mme Suzanne Lalonde (professeure, Faculté de droit, Université de Montréal): Merci, monsieur le président.

Je vous remercie de m'offrir cette occasion de discuter de la souveraineté dans l'Arctique avec vous et avec les membres du comité.

J'aimerais souligner que je parlerai selon la perspective d'un professeur de droit qui s'intéresse au dossier juridique du Canada dans l'Arctique. C'est la perspective que j'applique à ma réponse à la question sur la manière dont les Forces armées canadiennes peuvent soutenir la position juridique du Canada.

Les changements climatiques ont certainement posé d'énormes défis pour le Canada dans l'Arctique, mais certains d'entre eux, je pense, pourront être réglés dans le cadre juridique actuel. La déclaration d'Ilulissat de mai 2008 témoigne du fait que les cinq États limitrophes s'entendent sur le fait que c'est le cadre qui devrait s'appliquer.

De mon point de vue, la plus grande menace à la souveraineté canadienne dans l'Arctique touche le passage du Nord-Ouest, et c'est ce dont j'aimerais parler dans les quelques minutes qui me sont accordées. Avant de m'attaquer à la question des Forces armées canadiennes et du moyen de soutenir la position du Canada sur le passage du Nord-Ouest, je devrai brièvement expliquer certains aspects essentiels de la position juridique du Canada dans cette affaire.

Depuis plus de 40 ans, bien sûr, le Canada a revendiqué, avec divers degrés de clarté et de cohésion, ce qui est quelque peu problématique, son droit d'exercer un pouvoir exclusif et absolu sur ces eaux, y compris sur les diverses routes du passage du Nord-Ouest. Cette position n'est pas généralement acceptée. Je pense, à la lumière des diverses réunions tenues partout dans le monde, que l'opposition grimpe tandis que de plus en plus de pays viennent à réaliser les avantages que pourraient offrir un Passage du Nord-Ouest navigable.

Bien entendu, depuis au moins 1985, nous avons formalisé notre position, et nous avons été fermes. La position canadienne a été fermement défendue depuis 1985 avec la délimitation de nos lignes de base dans l'Arctique. J'insisterai sur le fait que lorsque le ministre des Affaires étrangères, Joe Clark, a fait cette annonce à la Chambre des communes, il a précisé que les lignes de base avaient été tracées dans l'Arctique pour définir la limite extérieure des eaux historiques intérieures du Canada.

En vertu du droit international, et particulièrement du droit de la mer, bien entendu, un État côtier peut revendiquer un titre sur des eaux en se fondant sur l'histoire s'il peut satisfaire à un test en deux volets. Le premier, qui est fondamental, c'est que l'État côtier doit démontrer qu'il a, pendant une période suffisamment longue, exercé une autorité exclusive sur la zone maritime en question. Deuxièmement, il doit démontrer que pendant cette période, l'exercice de cette autorité s'est fait avec l'assentiment des autres États, particulièrement des États directement concernés.

Je tiens à préciser que la revendication de statut historique du Canada relativement aux eaux de l'Arctique est très solide en vertu du droit international — le plus solide qui soit. Le droit de la mer assimile les eaux internationales au territoire terrestre, alors de fait, le Canada, en tant qu'État côtier, jouit d'autant de pouvoir, de compétence et de prérogatives sur ses eaux internes, y compris dans l'Arctique, qu'il en a au centre-ville d'Ottawa. C'est une très solide revendication.

Évidemment, certains États étrangers ont à maintes reprises refusé d'acquiescer à cette revendication, particulièrement le gouvernement américain, mais des contestations ont aussi été logées par l'Union européenne. Il est certain que Washington estime qu'une autoroute internationale traverse cet archipel, un détroit international, ce qui met le passage sous un régime juridique d'exception.

Le régime juridique qui s'applique à un détroit international fait que les libertés garanties, c'est-à-dire la liberté garantie de navigation pour les navires de toutes les nations, qu'ils soient privés ou d'État; un droit de navigation submergée, sans aucune obligation d'obtenir une permission ou, de fait, une autorisation; et comme l'a dit le colonel Leblanc, un droit de survol pour tous les aéronefs de tous les pays dans le couloir aérien qui surplombe le détroit, que ces aéronefs appartiennent à des sociétés privées ou d'État.

Il n'existe pas, en droit international, de définition absolue de ce qui constitue un détroit international. C'est une question qui a suscité beaucoup de dissension, depuis les négociations des conventions de 1958. La source principale de droit en la matière est une décision rendue en 1949 par la Cour internationale de Justice dans l'affaire du détroit de Corfou. Dans ce dossier, la cour a dû décider si le détroit du Nord de Corfou était un détroit international.

La cour a établi un test en deux volets. Ce test est donc fondé sur deux critères distincts: un critère géographique et un critère fonctionnel. Pour ce qui est du critère géographique, personne ne le conteste en ce qui concerne le passage du Nord-Ouest. Ce passage relie deux parties de la haute mer. Personne ne le conteste. Cependant, le débat fait rage sur le critère fonctionnel et la manière dont il devrait être interprété.

La cour a appliqué ce langage pour définir le détroit du Nord de Corfou: c'est un détroit qui est « utilisé pour la navigation internationale ». La position officielle du Canada est que le passage du Nord-Ouest n'a jamais été utilisé, de plein droit, par des navires internationaux à des fins de navigation.

• (1605)

Bien entendu, il émane un certain courant des États-Unis, en ce sens que le Naval War College des États-Unis, et plus récemment, James Kraska, ont affirmé que l'utilisation en tant que telle n'est pas nécessaire. Dans la mesure où un cours d'eau *peut* être utilisé, potentiellement, pour la navigation internationale, cela suffit à faire de ce cours d'eau un détroit international.

J'explique ces éléments particuliers parce que je pense que les Forces armées canadiennes ont un rôle véritable à jouer pour aider à

étayer les arguments juridiques du Canada sur ces deux éléments fondamentaux.

Avant d'en parler, j'aimerais présenter des excuses au comité: je n'ai pas d'expertise en ce qui concerne les Forces armées canadiennes. Je suis ici l'avocate qui réfléchit à la meilleure liste d'épicerie possible.

Je dirais qu'aujourd'hui, en 2009, la position juridique du Canada est vulnérable. Cependant, cette vulnérabilité est plus d'ordre factuel que juridique. Après tout, l'intégralité du dossier du Canada repose sur le contrôle véritable. Ce que j'aimerais faire comprendre, mon principe, c'est que si le Canada insiste sur le fait que les eaux du passage du Nord-Ouest sont internes, c'est dire qu'elles font partie du territoire national du Canada. Par conséquent, le Canada, en sa qualité de pays souverain, est obligé de garantir une présence réelle et un contrôle efficace, comme il le ferait de toute autre partie du sol canadien. C'est une tâche phénoménale.

En ce qui concerne la présence, je pense que surtout depuis cinq ou six ans, le Canada a assuré une présence assez visible au moyen des navires de la Garde côtière qui escortaient d'autres navires dans le passage et répondaient aux besoins des diverses collectivités de l'Arctique. À mon très humble avis, la Garde côtière est probablement l'organisme le mieux placé pour assurer ce type de présence efficace.

Le Canada ne doit toutefois pas seulement être visible dans le passage du Nord-Ouest. Il doit aussi exercer un contrôle sur les eaux du passage du Nord-Ouest. C'est là, je pense, que doivent intervenir les Forces armées canadiennes. J'ai été qualifiée d'alarmiste, mais je pense que le danger est très réel. Je pense que tout — *tout* — transit non autorisé par un navire étranger, sur la surface ou sous les eaux, porterait un grave coup à la position juridique du Canada.

Tout d'abord, pareille violation publique de la souveraineté du Canada ferait planer le doute sur la capacité du Canada de gouverner efficacement ses eaux, ce qui est une composante importante et fondamentale de notre revendication sur les eaux historiques.

Deuxièmement, cela créait un précédent dangereux et lourd dans ce débat que nous avons, cette querelle, sur ce qui constitue un détroit international. Ce serait un dangereux précédent d'utilisation réelle du passage du Nord-Ouest pour la navigation internationale.

Selon ma perspective, j'espère que les Forces armées canadiennes seront équipées de tout ce qu'il y a de mieux en tant qu'équipement et technologie de pointe pour la surveillance et la détection. La détection précoce est essentielle si le gouvernement canadien veut pouvoir réagir efficacement dans pareille situation.

J'espère aussi, sans en savoir la réponse, que les différents acteurs du gouvernement canadien — c'est-à-dire entre le MDN et d'autres —, ont dressé un plan d'urgence, un plan d'urgence officiel pour assurer la gestion de pareil scénario.

Pour m'exprimer clairement, ce que je pense c'est que pour protéger sa position juridique, le gouvernement canadien n'aurait d'autre choix que de réagir si un navire ou un sous-marin pénètre dans le passage sans l'autorisation des instances canadiennes compétentes. En l'absence d'une solution politique à la crise, le Canada n'aurait d'autre choix, je pense, que de l'intercepter.

Je pense que les forces armées canadiennes doivent être habilitées à interdire la navigation de navires étrangers par le passage du Nord-Ouest sans l'autorisation du Canada.

•(1610)

Le président: Madame Lalonde, pouvez-vous...

Mme Suzanne Lalonde: Je termine, monsieur le président,

Compte tenu des distances en jeu et du climat difficile, je pense qu'il serait tout à fait approprié, comme on l'a déjà suggéré, de stationner une unité spéciale dans l'Arctique — au moins avec un hélicoptère, au moins pendant la saison de navigation commerciale d'été. Un navire brise-glace pouvant être appelé à la rescousse pourrait être un atout phénoménal.

Je pense que ce sont les mesures minimales que le Canada doit prendre s'il ne veut pas que l'on pense qu'il a renoncé à sa revendication juridique sur le passage du Nord-Ouest.

Je vous remercie.

[Français]

Le président: Merci beaucoup, professeure Lalonde.

Je vais maintenant donner la parole à M. Bagnell.

[Traduction]

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

J'ai beaucoup de questions à poser, alors j'espère que les réponses ne seront pas trop longues.

Je tiens à remercier M. Leblanc. Nous avons déjà travaillé ensemble auparavant.

Vous avez raison, la distribution des troupes canadiennes est lamentable. J'en ai parlé ici il y a 10 ans. Dans les deux régions où notre souveraineté était contestée, le Nunavut et le Yukon, sur un effectif de 60 000 militaires, ou je ne sais plus exactement, il n'y en avait pas un au Nunavut et ils étaient quatre au Yukon. C'est absurde. Vous avez fait remarquer que cette piètre distribution se perpétue, et qu'on manque de capacité de recherche et de sauvetage au nord du 60^e parallèle. J'en parle déjà depuis cinq ans.

Ma première question concerne le contingent de la Réserve. On a récemment annoncé que quatre unités de réserve occuperaient le Nord. Pendant longtemps, on nous a demandé une unité de réserve dans le Nord, mais ces quatre là seront au sud.

Pensez-vous qu'il faudrait au moins tenter d'employer moins de gens du Nord dans l'une des unités de réserve, que l'une des unités soit stationnée dans le Nord, si les quatre sont censées couvrir le Nord?

Col (à la retraite) Pierre Leblanc: Je serais d'accord, monsieur, là-dessus, et je dirais que deux endroits, soit Yellowknife et Whitehorse, auraient probablement la population nécessaire pour appuyer de petites unités. L'avantage de recourir à la population de ces deux centres est qu'elle connaît très bien le climat. L'Arctique reste un milieu redoutable où opérer. Nous avons des Rangers patrouillant par moins 100 degrés Celsius, avec le facteur de refroidissement par le vent. Si on ne sait pas ce qu'on fait par ce genre de température, n'importe quel petit accident met la vie en péril. Vous pouvez imaginer une plaie ouverte par moins 40 degrés. On n'a que quelques minutes pour agir.

L'une des choses que j'ai dites au chef d'État-major de la Défense, je pense que c'était en 2000, c'est que les membres de la force régulière qui allaient dans le Nord souffraient plus, et que l'incidence des blessures dues au froid augmentait. C'est à cause du manque de formation. Il y en avait beaucoup plus, mais leur nombre a diminué à cause de diverses coupes budgétaires. Notre armée doit pouvoir fonctionner, comme je l'ai dit dans ma présentation, n'importe où et

n'importe quand au Canada. Nous ne faisons pas suffisamment de formation dans le Nord pour pouvoir le faire.

L'hon. Larry Bagnell: Merci beaucoup.

En ce qui concerne ce que disait Mme Lalonde au sujet de l'interdiction des navires et de la possibilité de contrôler notre propre Arctique, avez-vous des commentaires sur le fait que le gouvernement a éliminé les navires d'approvisionnement renforcés?

Deuxièmement, on est en train de construire des bateaux de patrouille destinés à être utilisés pendant les trois mois de l'été, à ce qu'il paraît, mais ils ne peuvent traverser qu'un mètre de glace, alors qu'il pourrait y en avoir six mètres.

Col (à la retraite) Pierre Leblanc: J'ai été heureux d'apprendre que nous allions construire des navires capables de naviguer dans des eaux recouvertes de glace. Nos navires, actuellement, ne peuvent plus circuler en Arctique dès qu'il y a de la glace, et comme ils n'ont pas de double coque, ils enfreindraient la loi canadienne s'ils étaient déployés en Arctique.

Si ces navires sont capables de naviguer jusqu'à ce qu'il y ait un mètre de glace, cela couvrirait la plus grande partie de l'activité maritime qui a lieu pendant la période où les divers passages sont ouverts. Une fois que la glace est plus épaisse qu'un mètre, le trafic maritime diminuerait nettement. À ce moment-là, on pourrait réduire le nombre de patrouilles. Ce serait une activité saisonnière à bien des égards, mais nous n'en avons même pas encore la capacité. Je pense que n'importe quelle augmentation de cette capacité est très importante.

•(1615)

L'hon. Larry Bagnell: Quand le premier ministre est arrivé au pouvoir, il a promis trois brise-glaces armés pour le Nord, et soudainement, il est revenu sur cette promesse. Il y en aura un pour la Garde côtière. Pourquoi la marine recommanderait-elle trois brise-glaces armés et changerait-elle ensuite d'avis?

Col (à la retraite) Pierre Leblanc: Je ne sais, monsieur, si la Marine a fait cette recommandation et ce qui a provoqué ce changement.

Comme je l'ai dit dans ma présentation, il est important que quelqu'un garde les portes du Nord. Malheureusement, il y a erreur de nom sur la Garde côtière, parce qu'elle ne garde pas les côtes. Cela ne fait pas partie de sa mission; elle n'est pas financée à cette fin, et elle n'a pas cette formation. Elle n'a pas de navires armés. Par défaut, il faudrait recourir aux Forces armées pour cela. La Garde côtière pourrait être mieux équipée pour assurer la sécurité de l'Arctique, intercepter et arraisonner les navires. S'il venait l'un de ces vieux tas de rouille qui venaient auparavant sur la côte ouest en provenance de la Chine et qu'il voulait traverser le passage du Nord-Ouest, il faudrait avoir la capacité d'intercepter physiquement ce navire pour lui bloquer le passage.

L'hon. Larry Bagnell: Merci.

Madame Lalonde, j'aimerais vous poser une question d'ordre juridique, mais qui n'est pas liée à votre présentation. Dans le projet de loi C-3, pour élargir notre souveraineté à 200 milles aux fins de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, l'argument le plus frappant pour affirmer notre autorité à cette fin est la clause que nous avons mise dans l'UNCLOS relativement aux eaux recouvertes de glace. Dans quelle mesure notre revendication aura-t-elle encore du poids dans un proche avenir, quand ces eaux ne seront plus recouvertes de glace?

Mme Suzanne Lalonde: J'ai été tournée en ridicule pour avoir soulevé la question, mais quelqu'un des Affaires étrangères disait qu'il y aurait toujours de la glace en Arctique parce que c'est un endroit froid et terrible. Je dirais que la question a été débattue dans d'importants cercles du sud de la frontière, et je pense que c'est un enjeu tout à fait réel, une forte possibilité que la validité de l'article 234 soit remise en question une fois que la glace aura disparu.

Aussi, j'ai pu trouver des documents du Département d'État américain qui démontrent que leurs fonctionnaires ne sont pas convaincus que l'article 234 autorise le Canada à faire tout ce qu'il fait sous le régime de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques. Si vous relisez le libellé de l'article 234, il traite assez précisément de la pollution de la mer par les navires. C'est assez strict et limité. Je pense que ce ne sera pas une partie de plaisir. Je ne suis pas tout à fait convaincue que nous soyons vraiment protégés par l'article 234.

Le président: Merci beaucoup.

Je vais maintenant laisser la parole à M. Bachand.

[Français]

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

Je veux d'abord souhaiter la bienvenue à nos deux invités.

Monsieur Leblanc, je suis depuis toujours tenant des nouvelles technologies, surtout quand il est question de couvrir et observer un si grand espace. Vous nous avez parlé de plusieurs façons de procéder. Nous avons visité la compagnie MDA et avons invité du personnel aussi bien de cette compagnie que de l'entreprise COM DEV à venir témoigner devant nous. Il reste que vous ne nous avez pas parlé de l'observation satellitaire, une question que je trouve assez importante.

Au Canada, nous avons RADARSAT-2 et toute une technologie qui permet ce type d'observation. Je vois aussi la possibilité que le Grand Nord canadien soit patrouillé par des UAV. J'aimerais connaître votre position sur l'observation par satellite et l'emploi des UAV dans le Grand Nord canadien.

Col (à la retraite) Pierre Leblanc: Malheureusement, j'avais beaucoup de sujets à couvrir pendant les sept minutes qui m'étaient allouées, mais je tiens à dire qu'à mon avis, l'observation par satellite est la meilleure façon de procéder à la surveillance du Grand Nord canadien. J'ai fait cette recommandation dans le document que j'ai réalisé en 2001 et qui vous a été distribué.

J'ai en effet recommandé que, par l'entremise de RADARSAT-2, une photographie des points d'entrée dans l'Arctique canadien soit prise tous les jours. Il s'agit de prendre une photographie d'une zone qu'un navire ne peut pas traverser en l'espace d'une journée. Chaque jour, on prend une photo des points d'entrée. On peut prendre l'exemple de la jonction entre l'Alaska et le Yukon, et des navires qui proviennent de l'ouest. Une boîte couvre plutôt le côté de l'Alaska, de façon à voir les navires avant qu'ils n'arrivent chez nous. Si on peut comparer cette information à celle de NordREG, on a une bonne idée de qui s'en vient chez nous.

On me dit que RADARSAT-2 est opérationnel depuis le mois de novembre de l'année dernière. Je ne sais pas jusqu'à quel point l'intégration de l'information en vue de produire des renseignements a été réalisée. Dans le passé, j'avais recommandé que notre quartier général à Yellowknife soit le récipiendaire de cette information. Il y aurait donc NordREG et la Garde côtière, des photographies par

satellite ainsi que d'autres systèmes. Un système de radar de surface devant servir à voir les navires a été annulé à la dernière minute.

Tout cela pour dire que je suis absolument d'accord. C'est l'une des recommandations que j'ai faites. En réalité, j'ai fait une présentation au Comité permanent des affaires étrangères et du développement international pour bloquer la vente de RADARSAT-2.

• (1620)

M. Claude Bachand: Je reviendrai plus tard sur les UAV parce que je voudrais interroger Mme Lalonde.

Vous nous avez surtout parlé de l'aspect légal, mais il y a bien des façons d'aborder la souveraineté d'un pays. D'abord, je suis surpris que dans une perspective historique, vous n'avez pas mentionné le fait que les Inuits occupent le territoire depuis des temps immémoriaux. C'est un argument important et il serait difficile à contester. J'aimerais que vous me donniez plus largement votre opinion.

Comme je le disais, il y a bien des façons d'aborder la souveraineté. Du côté scientifique, par exemple, on est en train d'établir des cartes sous-marines et d'observer ce qui se passe sous la mer. Il est question notamment de la prolongation normale du plateau continental. J'aimerais que vous nous disiez s'il s'agit selon vous d'un point de vue important.

Il y a aussi le point de vue militaire, mais je n'y crois pas du tout. Vous parlez d'interception, mais je pense que la Marine canadienne ne résisterait pas longtemps à la marine américaine ou russe. Je veux en quelque sorte écarter l'argument militaire. Je ne crois pas que les Forces canadiennes et la Marine canadienne soient de taille.

Je ne sais pas si vous êtes au courant, mais la United Nations Commission on the limits of the Continental Shelf vient d'octroyer 235 000 km² à la Norvège. J'aimerais connaître votre avis là-dessus. Il semblerait que pour notre part, nous n'ayons pas encore fait de soumission. En ce qui concerne le débat sur l'Arctique, croyez-vous que cet organisme soit celui qui va finalement trancher?

Mme Suzanne Lalonde: Merci.

En fait, c'est ce que je disais au tout début, mais il fallait respecter la limite de sept minutes. Il y a plusieurs défis juridiques, par exemple le contrôle des droits souverains du Canada dans le bassin de l'océan Arctique, le plateau continental étendu, la limite maritime, la limite du plateau continental dans la mer de Beaufort et le différend concernant l'île Hans. J'ai dit très rapidement dans mon introduction que ces autres disputes juridiques — et on peut parler de « questions juridiques » si on veut éviter toute connotation agressive — étaient régies par des règles précises.

Dans le cas du plateau continental étendu, vous avez tout à fait raison. Comme partie à la Convention de 1982 sur le droit de la mer, le Canada doit soumettre sa demande à la Commission des limites du plateau continental des Nations Unies concernant les limites du plateau continental étendu, comme l'ont fait la Norvège et la Russie. Les États-Unis y travaillent, même s'ils ne sont pas encore partie au traité.

À mon avis, c'est ce qui entourait la Déclaration d'Ilulissat. Les règles du jeu sont là, et tout le monde s'y conforme. Le processus va se dérouler. Je pense, par contre, que ça peut prendre beaucoup de temps. Il va falloir être patient parce que la commission ne peut pas juger les requêtes qui font l'objet d'un différend. Par exemple, elle n'a pas pu émettre de jugement sur la zone entre la Russie et la Norvège, dans la mer de Barents, qui est contestée par ces deux pays. Elle a fait ce qu'elle pouvait, mais les différends demeurent.

Le président: Il vous reste 30 secondes.

Mme Suzanne Lalonde: Pour ce qui est de la question militaire, je pense que vous avez tout à fait raison. Si un navire de guerre russe ou chinois conteste la souveraineté du Canada, il faut espérer que des ententes auront été conclues à cet égard sur le plan diplomatique. En revanche, s'il s'agit d'un navire commercial, j'espère que la situation pourra être réglée avant qu'il faille en venir à cela.

Je pense néanmoins qu'ultimement, si nous sommes sérieux concernant la souveraineté du Canada, il faudra intervenir. Si on laisse passer un cas de ce genre, on n'est pas souverain.

• (1625)

Le président: Merci beaucoup.

Je vais maintenant donner la parole à M. Harris.

[Traduction]

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

Je vous remercie pour vos présentations.

Je conclus de vos propos, madame Lalonde, que le principal enjeu est le passage du Nord-Ouest.

J'aimerais savoir si vous convenez avec moi que la question de la frontière sur la mer de Beaufort, la question de la superficie du plateau continental, et même le désaccord sur l'île de Hans sont des conflits conventionnels qui peuvent être résolus simplement par une entente ou par l'arbitrage, alors il n'y a pas à s'inquiéter. La question du passage du Nord-Ouest, toutefois, reste tout à fait d'actualité. Puis-je vous demander si une présence est importante là-bas? Je pose la question dans le contexte du recours relativement peu coûteux à la Garde côtière comparativement aux navires de la force navale. Disons-le franchement, ceux-ci sont une solution beaucoup plus coûteuse. Est-ce que la présence est importante, même en ce qui concerne le passage du Nord-Ouest?

Avez-vous des commentaires sur le fait qu'aucun des 12 nouveaux navires de la Garde côtière qui sont maintenant en construction n'a la capacité de briser la glace? Est-ce que cela nous causera un problème?

Mme Suzanne Lalonde: Je le pense, et je serais tout à fait d'accord avec votre premier postulat sur la nature et la manière dont d'autres conflits pourront être gérés. Je pense qu'ils pourront l'être facilement par la loi.

Le passage du Nord-Ouest est une toute autre affaire. De fait, le Canada est un peu isolé dans sa position et se fait reprocher sur la scène internationale sa perspective nationaliste de cette question, et d'abandonner son modèle multilatéral et coopératif. C'est pourquoi je pense que ce sera difficile de convaincre les autres, et je serais tout à fait d'accord avec vous.

J'ai eu le privilège de monter à bord d'un navire de la Garde côtière, l'*Amundsen*, et de traverser le passage du Nord-Ouest. Je pense que le centre d'expertise du Canada, actuellement, pour la navigation en Arctique est la Garde côtière. Je crois que c'est elle qui assure la plus grande partie — je dirais 95 p. 100 — de la présence et qui navigue dans ces eaux quand des navires étrangers s'y trouvent, ce que fait la Garde côtière tous les étés.

Peut-être est-ce que je me cherche trop loin, mais je pense qu'il existe un pire scénario juridique, et je crois que nous devons nous y préparer. À mon avis, nous pourrions avoir une réponse très ciblée, très précise, pour créer la capacité de réagir à ce scénario juridique cauchemardesque.

M. Jack Harris: Dans ce contexte, alors, est-ce que la décision du gouvernement canadien de ne pas avoir de navires capables de briser la glace, si c'est bien d'une décision qu'il s'agit, pourrait à elle seule vous faire changer d'avis? Pourrait-elle être interprétée comme un signe que le Canada n'est pas intéressé à défendre ses droits?

Mme Suzanne Lalonde: J'espère bien que non. Je crois que ce n'est pas le cas, car il y a suffisamment d'activités et d'autres choses sur la table, comme les propositions de centres de formation arctiques sur le passage du Nord-Ouest. À mon avis, le gouvernement du Canada montre pour l'instant un intérêt assez vif à l'égard de la souveraineté dans l'Arctique.

M. Jack Harris: Colonel Leblanc, pourrais-je vous demander s'il est également important de disposer d'une capacité de surveillance sous-marine? Dans la période au cours de laquelle un avion russe a été intercepté, il a été question de la présence d'un sous-marin dans les eaux arctiques canadiennes. Savez-vous quelque chose à ce sujet? Qu'auriez-vous à dire sur le fait que notre gouvernement semble ignorer ces incidents?

Col (à la retraite) Pierre Leblanc: Oui, monsieur, je crois que nous devons disposer de la capacité de surveiller l'activité sous-marine. Nous avions un programme en 1987, lequel prévoyait l'installation de stations SOSUS dans les trois défilés de l'Arctique. On peut les voir sur la diapositive, les deux points d'entrée de la ligne jaune et la ligne rouge près d'Iqaluit. Si l'on assurait une surveillance sous-marine de ces défilés, on pourrait savoir si un sous-marin pénètre dans l'Arctique canadien.

Je crois comprendre qu'on envisage de lancer un programme pour corriger cette lacune, mais à ce que je sache, nous n'avons pas encore cette capacité. C'est une recommandation que j'ai faite en 2000 et plusieurs fois par la suite.

J'aimerais revenir à ce qui a été suggéré pour répondre que oui, quelqu'un doit monter la garde, mais cela ne doit pas nécessairement être les forces armées. Si la mission était confiée à la Garde côtière, je suis sûr qu'avec le temps, elle deviendrait très compétente. Comme Suzanne l'a indiqué, c'est la Garde côtière qui assume les activités maritimes et qui possède l'expérience dans le Nord.

M. Jack Harris: J'ai une autre question. Avez-vous entendu parler de l'incident concernant le sous-marin qui s'est produit l'automne dernier?

• (1630)

Col (à la retraite) Pierre Leblanc: Je ne connais pas les détails de l'incident, monsieur. Je ne suis plus dans le secret des dieux.

M. Jack Harris: Je reviendrai à vous, madame Lalonde, concernant quelque chose qui a été proposé. J'ai lu certains documents à la Bibliothèque du Parlement sur le sujet. Il semble que jusqu'à présent, le pays qui conteste le plus les aspects juridiques et peut-être fonctionnels dans le passage du Nord-Ouest, ce sont bien sûr les États-Unis. Si d'autres s'ajoutent... Dans l'un des documents, on laissait entendre que si les États-Unis constatent que le détroit fait l'objet d'un intense intérêt à l'échelle internationale, ils pourraient avoir tendance à ne plus le considérer comme international s'il était démontré que le Canada peut contrôler efficacement la région. En effet, les États-Unis pourraient ne pas vouloir qu'on y entre comme dans un moulin, que ce soit pour diverses raisons, comme les survols et la sécurité. Savez-vous si l'on a discuté de la question? Vous semblez connaître les théories juridiques professées dans les collèges militaires américains. Avez-vous entendu dire que les États-Unis pourraient retirer leurs objections dans certaines circonstances?

Mme Suzanne Lalonde: J'ai commencé le projet en 2001, très confiante que la défense continentale et la sécurité nationale nous permettraient de changer la position officielle des États-Unis. Cependant, après avoir rencontré des représentants du Département d'État, je crois qu'officiellement, les États-Unis n'ont pas de marge de manoeuvre. Depuis 40 ans, ils insistent pour dire que c'est un détroit international. Personne ne pourrait se lever pour déclarer tout à coup que c'est faux. Mais je crois qu'en fait, cette position officielle n'a jamais été remise en question.

Même si officiellement, les États-Unis continuent de s'objecter, ils n'ont pas soulevé de protestations formelles concernant la position du Canada, et je crois que nous récoltons un appui certain. À l'occasion d'une réunion de l'American Society of International Law, en 2006, un représentant du Pentagone m'a dit qu'ils n'aimaient pas l'idée d'un corridor aérien international, qu'elle ne leur plaisait pas et qu'ils la rejetaient. Je crois donc qu'ils nous disent officieusement que le Canada doit faire ce qu'il a faire et être prêt à assurer la sécurité. Si l'on veut que l'on nous fasse confiance et qu'on nous confie ce rôle, il faut l'assumer convenablement; mais il n'est pas question de reconnaissance officielle...

[Français]

Le président: Merci beaucoup.

[Traduction]

Je vous remercie beaucoup.

Je donnerai maintenant la parole à M. Hawn.

M. Laurie Hawn (Edmonton-Centre, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président. Je remercie également les témoins d'être venus aujourd'hui.

Colonel, je veux simplement clarifier une ou deux choses. Vous avez laissé entendre qu'outre le Système d'alerte du Nord, il n'y a pas de surveillance de l'espace aérien. Savez-vous que l'on peut assurer une surveillance aérienne à partir de l'espace par l'entremise de NORAD et d'autres méthodes permettant de détecter les aéronefs dont le passage n'est pas prévu? Savez-vous que nous sommes intervenus physiquement à chaque incursion non prévue d'aéronefs dans l'espace aérien? Il s'agit peut-être d'un espace aérien international, mais nous n'en sommes pas moins intervenus à chaque incursion. Connaissez-vous ces capacités?

Col (à la retraite) Pierre Leblanc: Je n'ai pas entendu parler de la capacité de surveillance spatiale.

M. Laurie Hawn: Cette capacité est considérable; aucun appareil survolant cette région ne peut échapper à l'attention de NORAD.

En ce qui concerne les sites opérationnels avancés — je suppose que vous ne vous êtes pas rendu sur le site militaire depuis un certain temps — Inuvik et Iqaluit sont utilisés régulièrement par les forces armées en poste à Cold Lake et à Bagotville. Rankin Inlet et Yellowknife peuvent être également rendus opérationnels assez rapidement. Ces quatre sites opérationnels avancés sont pour ainsi dire prêts à être utilisés.

J'ai une question concernant les opérations de recherche et de sauvetage. Je sais que c'est quelque chose qui intéresse beaucoup M. Bagnell. Vous savez probablement ce qu'il en est en raison de votre affectation à Yellowknife. Compte tenu de la fréquence ou de la rareté des incidents requérant une intervention de recherche et de sauvetage dans le Nord, que penseriez-vous d'établir une unité d'intervention en permanence dans cette région? Après tout, seul un infime pourcentage de ces incidents se produisent au Nord du 60° parallèle? À quoi servirait cette unité pendant tout ce temps?

Col (à la retraite) Pierre Leblanc: Ce que j'ai recommandé il y a quelques années, c'est de positionner de manière temporaire un C-130 à Yellowknife. Les opérations de recherche et de sauvetage exigeant l'intervention d'un C-130 sur la côté Ouest seraient assurées à partir de Winnipeg. En partant de Yellowknife, le temps de vol serait le même pour atteindre la côte ouest.

Quand j'étais commandant, il s'est produit un certain nombre d'incidents, au cours desquels des appareils C-130 sont venus de Trenton et de Winnipeg pour effectuer des opérations de recherche et de sauvetage dans le Nord. Il leur a fallu très longtemps pour atteindre la cible. Selon moi, la situation évolue. Des vols internationaux — de Vancouver à New Delhi, de New York à Hong Kong — survolent directement l'Arctique. Même si les désastres et les incidents aériens sont relativement rares — environ 98 p. 100 des accidents se produisent au décollage ou à l'atterrissage — les possibilités d'incident dans le Nord continuent d'augmenter. Il faut tenir compte des conditions climatiques. Vous vous rappellerez peut-être qu'un C-130 s'est écrasé sur l'île d'Ellesmere. Il a fallu environ deux jours et demi avant que quelqu'un puisse atteindre le site.

• (1635)

M. Laurie Hawn: Ce n'était pas en raison de l'endroit, mais de la température, qui était absolument exécration. Cela n'a rien à voir avec l'endroit où les unités de trouvaient.

Si un incident se produit au décollage ou à l'atterrissage, ce sont les forces en poste à l'aéroport qui assurent les opérations de sauvetage. Je vous ferais remarquer que ces forces seraient inactives la plupart du temps ou s'occuperaient à autre chose alors qu'elles pourraient être utiles dans le Sud, là où se produisent la majorité des incidents.

Vous avez proposé d'augmenter la taille des forces dans le Nord. Je ne suis pas certain de l'ampleur que vous vous envisagez. Je ne sais pas exactement ce que vous aviez en tête, mais avez-vous évalué la taille de ces forces et le coût qu'elles entraîneraient au chapitre des salaires, du matériel, etc.?

Col (à la retraite) Pierre Leblanc: Non, je ne me suis pas soumis à cet exercice, monsieur.

M. Laurie Hawn: Il me semble que ce serait énorme.

Quant aux sous-marins, et je reviens ici à Mme Lalonde, ils parcourent l'Arctique et le reste du monde en permanence. Évidemment, les diverses forces navales ne se tiennent pas mutuellement au courant des allées et venues de leurs sous-marins. Si nous pouvions les détecter — et il existe d'autres méthodes pour le faire —, que devrions-nous faire?

Ma question s'adresse à Mme Lalonde.

Mme Suzanne Lalonde: La question des sous-marins est un cauchemar dans le domaine du droit international, parce que si nous savons qu'ils sont là et sans permission — en pareil cas, mieux vaut rester dans l'ignorance —, alors espérons qu'avec NORAD et l'OTAN, nous avons des ententes qui couvrent la plupart de ces situations.

Si nous savons que ces appareils sont là sans toutefois pouvoir mettre fin à leurs incursions non autorisées, alors autant déclarer forfait; c'est un détroit international.

M. Laurie Hawn: Comme je l'ai dit, les forces armées dotées de sous-marins ne disent pas aux autres, même à leurs alliés, où elles envoient leurs appareils. Elles ont leurs raisons pour agir ainsi.

En ce qui concerne les CATAIR, les grandes catastrophes aériennes — et je m'adresse à l'un ou l'autre d'entre vous — les Forces armées canadiennes disposent d'un plan d'intervention en pareil cas, et ce, depuis longtemps. Colonel LeBlanc, avez-vous pris connaissance de ce plan dans vos anciennes fonctions? Madame Lalonde ou colonel LeBlanc, connaissez-vous le plan actuel? Quels changements ou améliorations proposeriez-vous d'y apporter?

Col (à la retraite) Pierre Leblanc: Je connaissais les capacités d'intervention en cas de CATAIR et du matériel stationné à Trenton. Le matériel de tente pouvait être expédié par aéronef ou parachuté sur les lieux de l'écrasement. Nous avons également travaillé avec les États-Unis et la Russie afin de coopérer dans le cadre d'opérations de recherche et de sauvetage dans l'Arctique. Pareille collaboration laisse supposer que l'on a à tout le moins l'impression d'avoir besoin d'une certaine capacité dans le Nord, une capacité qui pourrait être utilisée dans un climat très froid dans des conditions météorologiques extrêmes. Si un gros avion de ligne s'écrasait dans le Nord, même si je ne connais pas les capacités exactes que nous avons présentement, je crois qu'elles seraient mises à rude épreuve.

M. Laurie Hawn: Le Nord est très vaste, comme vous le savez, et que les appareils soient stationnés à Yellowknife ou à Trenton, cela ne fera probablement pas une très grosse différence dans le temps de réaction.

La Garde côtière dispose de 18 brise-glaces, dont sept sont en opération dans l'Arctique. Selon la Garde côtière, qui nous a parlé la semaine dernière, l'une de ses missions concerne la souveraineté ainsi que la sécurité maritime. J'ignore si la situation a changé au cours des six dernières années, mais elle exécute ce mandat et coopère avec la Marine, ce dont, j'en suis certain, vous êtes parfaitement conscients.

Colonel, en ce qui concerne l'augmentation de la capacité, même si elle n'a pas l'ampleur désirée, pourriez-vous répéter ce que vous avez dit? Je ne suis pas certain si vous avez dit que vous pensiez que les navires de patrouille dans l'Arctique ajouteraient une certaine capacité. Nous en voudrions peut-être davantage, mais ils n'en ajoutent pas moins une capacité dans le Nord.

Col (à la retraite) Pierre Leblanc: Je crois que ces navires renforceront considérablement nos capacités.

M. Laurie Hawn: Bien. Fort de la nouvelle priorité accordée à la souveraineté dans le Nord, le gouvernement a notamment annoncé l'augmentation de l'entraînement et la tenue d'exercices visant à répondre aux inquiétudes légitimes que vous avez concernant le manque de familiarité et de capacité pour opérer dans cette région. Avez-vous eu la chance d'examiner une de ces initiatives ou auriez-vous des observations à formuler sur l'augmentation de l'entraînement et des exercices dans le Nord?

•(1640)

Col (à la retraite) Pierre Leblanc: Les grands exercices dont nous augmentons la tenue ont généralement lieu vers le mois d'août, au cours de l'été, lorsque les eaux sont libres, plutôt qu'au coeur de l'hiver, dans la noirceur perpétuelle et le froid intense. Je crois que nous devons renforcer encore un peu notre capacité à mener des opérations dans ces environnements extrêmes.

M. Laurie Hawn: Ces exercices sont prévus pour nous permettre de fonctionner dans un plus grand nombre d'environnements difficiles.

Le président: Il vous reste 10 secondes.

M. Laurie Hawn: Si nous avons des unités de recherche et de sauvetage à Yellowknife et à Whitehorse, dans quelle mesure pourraient-elles intervenir en cas d'incident dans l'est de l'Arctique comparativement à celles stationnées à Trenton?

Col (à la retraite) Pierre Leblanc: Je n'ai pas établi de comparaison avec la côte Est de Baffin. Ce serait peut-être plus facile d'effectuer des opérations de recherche et de sauvetage à partir de Trenton ou peut-être de Comox — pas de Comox, mais de Greenwood.

[Français]

Le président: Merci.

Oui, monsieur Blaney?

M. Steven Blaney (Lévis—Bellechasse, PCC): Monsieur le président, je n'ai pas de question à poser, mais je veux simplement vous dire que je trouve remarquables les documents présentés par les témoins. Ils vont être d'une grande utilité dans le cadre de notre étude.

Le président: Merci beaucoup.

Je vais en profiter pour remercier les témoins d'avoir participé aux travaux de notre comité. Nous allons ajourner la séance pour quelques minutes, de façon à permettre aux autres témoins de se joindre à nous.

Merci.

•(1640)

(Pause)

•(1645)

Le président: Nous reprenons nos travaux.

Nous accueillons le vice-amiral McFadden, commandant du Commandement Canada du ministère de la Défense nationale; M. Alan Kessel, juriste au ministère des Affaires étrangères et du Commerce international; M. John Hannaford, juriste adjoint et directeur général; et M. Paul Gibbard, directeur des Affaires autochtones et circumpolaires. Bienvenue à tous.

J'invite le vice-amiral McFadden à prendre la parole pour sept minutes.

[Traduction]

Vice-amiral D. McFadden (commandant, Commandement Canada, ministère de la Défense nationale): Bon après-midi, monsieur le président et honorables membres du comité.

[Français]

On m'a demandé de vous parler aujourd'hui de la question de savoir si les Forces canadiennes étaient correctement équipées et formées pour nous protéger et faire valoir la souveraineté nationale canadienne dans l'Arctique.

Je sais que vous avez récemment entendu les membres de l'État-major interarmée stratégique et le groupe des politiques. J'ai l'intention de m'étendre sur leurs commentaires pour vous indiquer la façon dont le Commandement Canada opère et exerce aussi la souveraineté sur une région qui est sans aucun doute le patrimoine le plus précieux de notre pays, mais aussi celui dont le climat rigoureux, le terrain difficile et la tyrannie des distances rendent la conduite des opérations extrêmement difficile.

Le thème principal de mes commentaires porte sur le principe selon lequel le Commandement Canada a été fondé, à savoir que nous sommes réellement un commandement interarmées qui prend les capacités de la marine, de l'armée, de la force aérienne et des forces spatiales, et les mélange pour créer un effet intégré. Cela signifie que nous considérons ce que nous voulons réaliser dans les opérations arctiques et qu'ensuite, nous examinons les Forces canadiennes sous toutes ses coutures pour trouver ce que nous pouvons actuellement utiliser et les capacités que nous devons développer dans l'avenir.

• (1650)

[Traduction]

En fait, nous regardons aussi à l'extérieur des Forces canadiennes. Lorsque nous planifions et menons des opérations, que ce soit dans le Nord ou dans le reste du Canada, nous reconnaissons que l'armée n'est qu'un élément du pouvoir et de l'autorité de l'État. Nous avons des contacts étroits aux niveaux fédéral, provinciaux et territoriaux et nous nous efforçons d'approfondir ces partenariats et de nous assurer que nos opérations font partie d'un effort pangouvernemental.

De façon plus générale, nous sommes impliqués dans des discussions avec nos voisins arctiques. Il y a notamment le commandant de la Force opérationnelle interarmées (Nord), le brigadier-général Dave Millar, que vous verrez dans un proche avenir, je crois. Son commandement se trouve dans l'Arctique, d'où il dirige les opérations. Au cours des derniers mois, il a rencontré le commandant de l'U.S. Joint Task Force Alaska, ainsi que le commandant danois de Island Command Greenland.

En fait, le contre-amiral Kudsk, de la marine danoise, a observé l'Opération Nunavivut, une opération de souveraineté conduite plus tôt ce mois-ci, et j'espère que nous aurons un peu plus de temps pour en parler. Le brigadier-général Millar et lui ont passé la nuit sur le terrain avec un des groupes de Ranger canadien qui était en patrouille sur l'île d'Ellesmere.

Dans le même esprit de coopération et d'ouverture, nous avons avisé la Russie qu'un aéronef de patrouille maritime survolerait une station scientifique russe d'études des glaces située dans les eaux internationales de l'océan Arctique. Une fois encore, ceci s'est produit pendant l'Opération Nunavivut, au cours de laquelle des vols de surveillance n'étaient qu'une des manières de mettre en évidence nos activités dans le Nord et de réaffirmer notre présence là-bas.

Les nouveaux efforts que nous déployons dans la région sont aussi attribuables, bien sûr, à cette augmentation de l'activité et aux changements climatiques. La souveraineté est un pilier de la stratégie nordique du gouvernement, qui comprend un rôle militaire approprié. Mais les effets que nous obtenons ne sont pas simplement ceux de la sensibilisation et de la présence. À un degré peut-être plus grand, nos opérations dans le Nord soutiennent d'autres ministères dans l'exercice de leurs mandats.

Ces autres ministères et organismes conservent la responsabilité de traiter les enjeux de sécurité dans le Nord. Malgré tout, ils utilisent souvent les capacités des Forces canadiennes pour aider à remplir leurs mandats. Ceci n'est pas différent au rôle que nous remplissons ailleurs au Canada.

[Français]

Ce que le changement dans l'Arctique signifie pour nous est que nous devons être prêts à faire plus que ce que nous avons fait et aussi à améliorer notre capacité à opérer dans le Nord.

La fréquence et l'intensité de nos opérations ont déjà augmenté de façon importante. De même, il y a un certain nombre d'initiatives en cours pour augmenter la présence des Forces canadiennes dans la

région et pour étendre nos capacités opérationnelles: l'expansion du programme des Rangers, le développement de navires de patrouille arctique de haute mer, ainsi que la construction d'une installation portuaire et de ravitaillement, et un centre d'entraînement dans l'Arctique.

[Traduction]

J'espère pouvoir être en mesure de vous donner plus de détails sur les exercices que nous effectuons ainsi que sur certaines de ces initiatives, peut-être en réponse à vos questions.

Essentiellement, les Forces canadiennes ne militarisent pas le Nord, mais s'emploient plutôt à mener des opérations plus larges et plus efficaces pour défendre notre souveraineté dans l'Arctique. Pour ce faire, non seulement nous renforçons nos capacités militaires, c'est-à-dire sur le plan des forces aériennes, terrestres, maritimes et spéciales, ainsi que des infrastructures et de la formation; mais, grâce à notre présence opérationnelle au sein du commandement de la Force opérationnelle interarmées, notre force en matière de planification et notre culture d'exercice, nous aidons aussi les autres ministères à développer leurs propres capacités en vue d'atteindre une plus grande efficacité opérationnelle.

Nous avons appris que dans le Nord, tout doit reposer sur la collaboration, que ce soit conjointement au sein des Forces canadiennes, avec nos partenaires à tous les niveaux au Canada ou avec nos voisins de l'Arctique.

Compte tenu du terrain accidenté, des infrastructures limitées et des vastes distances qui caractérisent cet environnement, sachez qu'il est encore plus difficile d'y déployer et d'y maintenir des forces militaires que de mener des opérations à l'autre bout du monde. Cependant, c'est ce que nous faisons, et ce, de plus en plus fréquemment. Nous surmontons ces difficultés. Nous intensifions actuellement nos activités dans cette région et y mettons en place de nouvelles capacités et installations.

Les Forces canadiennes feront leur part dans le cadre d'une approche pangouvernementale visant à faire respecter la souveraineté canadienne dans l'Arctique, tout en appuyant nos communautés nordiques et nos voisins de l'Arctique, et en s'assurant que le Canada assume sa responsabilité en tant que nation arctique.

Monsieur le président, j'ignore si vous souhaitez enchaîner avec la période de questions ou le second exposé.

• (1655)

Le président: Nous allons d'abord entendre le prochain témoin, et les députés poseront leurs questions par la suite.

Je tiens à vous remercier, vice-amiral McFadden, pour votre exposé.

Je vais maintenant céder la parole à M. Kessel, juriste au ministère des Affaires étrangères et du Commerce international. Soyez le bienvenu.

[Français]

M. Alan H. Kessel (juriste, ministère des Affaires étrangères et du Commerce international): Merci, monsieur le président.

Nous sommes ravis d'être ici aujourd'hui, spécialement avec vous comme président. Comme vous l'avez mentionné au début, nous sommes ici avec M. Hannaford et M. Gibbard.

[Traduction]

J'ai décidé de vous présenter aujourd'hui un diaporama, car j'ai pensé qu'il serait utile de vous montrer quelques images importantes afin que vous compreniez mieux les enjeux de l'Arctique. Vous découvrirez une région émergente à la veille de changements climatiques et verrez comment le gouvernement du Canada compte s'attaquer aux importants problèmes qui se posent dans l'Arctique, y compris les risques en matière de sécurité et de pollution.

[Français]

Le gouvernement du Canada met en oeuvre la Stratégie pour le Nord, laquelle repose sur quatre objectifs principaux: exercer la souveraineté canadienne dans l'Arctique dans une région qui suscite de plus en plus d'intérêt à l'échelle internationale; relever les défis du changement climatique dans le Nord; favoriser un développement économique et social qui bénéficie aux habitants du Nord; et permettre aux habitants du Nord d'exercer davantage de contrôle sur leur destinée économique et politique.

Aujourd'hui, je limiterai mes observations au premier objectif fondamental — la souveraineté de l'Arctique —, compte tenu de la participation antérieure des Affaires indiennes et du Nord Canada au sujet de la Stratégie pour le Nord.

[Traduction]

En réalité, il n'y a pas vraiment de menace au sujet de la propriété des terres, des îles et des eaux de l'Arctique. Elles sont canadiennes et elles le demeureront. La fonte des glaces intensifiée par les changements climatiques n'altère en rien nos droits à ce chapitre.

Le Canada exerce depuis longtemps, sur les terres et les eaux de l'Arctique canadien, une souveraineté qui est bien établie et repose sur des titres historiques. À l'occasion du sommet tenu à Montebello en août 2007, le président américain Bush a déclaré:

... les États-Unis ne remettent pas en question la souveraineté du Canada dans son archipel Arctique et soutiennent les investissements du Canada pour défendre cette souveraineté.

Je sais que beaucoup d'universitaires, entre autres, vous disent que le ciel est en train de nous tomber sur la tête. Heureusement, nous allons vous démontrer que ce n'est pas vraiment le cas.

Tout d'abord, sachez qu'on se dispute trois petites régions. Premièrement, il y a l'île Hans, que vous connaissez probablement tous; deuxièmement, la mer de Lincoln; et troisièmement, la mer de Beaufort. Les deux premiers conflits sont avec le Danemark et le troisième avec les États-Unis.

Jetons un rapide coup d'oeil à l'île Hans. Il est difficile de la voir étant donné qu'elle est minuscule. Nous n'avons pas de photo agrandie pour mieux vous la montrer.

C'est encore une fois une question de revendication. Évidemment, le Canada affirme que c'est une terre canadienne. Les Danois estiment, quant à eux, qu'elle leur appartient. En fait, si vous examinez ce carré, vous constaterez que la frontière maritime suit le passage, s'arrête à l'île, puis se poursuit au-dessus d'elle.

Il semblerait qu'il y ait peu ou pas de ressources à cet endroit. Depuis 2005, nous discutons beaucoup de cette question avec les Danois. C'est une voie diplomatique. On veut s'assurer de bien gérer la situation. Il n'y a rien qui se passe sur l'île dont nous ne sommes pas au courant. Bien entendu, les Danois sont prêts à collaborer sur tout projet mis sur pied là-bas. Le dossier de l'île Hans est donc à l'étude.

La mer de Lincoln, que vous apercevez sur la prochaine diapositive, fait l'objet d'un différend qui porte sur deux zones maritimes minuscules de 31 et de 34 milles marins carrés au Nord de l'île d'Ellesmere — vous pouvez d'ailleurs voir les traits pointillés qui délimitent la frontière. On ne s'entend pas sur la façon de mesurer la ligne équidistante.

Ce conflit est en voie d'être réglé. Nous avons maintenant accès à des technologies, particulièrement des satellites et des systèmes GPS, qui peuvent rapidement préciser l'écart entre les deux côtés. Ce dossier va donc aboutir dans le cadre de discussions et de négociations.

Le conflit le plus intéressant est le suivant. Puisque l'Amérique du Nord cherche à assurer sa sécurité énergétique alors que nous sommes dans une ère difficile de l'économie mondiale, le Canada et les États-Unis ont tous deux repris le dossier de la mer de Beaufort, qui avait été laissé de côté pendant quelque temps, et continuent de revendiquer une zone en forme de pointe de tarte.

Il convient ici de rappeler les faits. Le Canada fonde sa revendication sur le traité de 1825 entre la Russie et le Royaume-Uni qui établit les limites entre les deux pays le long du 141^e méridien. Cette ligne nous permet de déterminer le degré de longitude, soit la frontière maritime définitive, dans l'océan Arctique.

En fait, l'accord précise que la délimitation suit le 141^e méridien dans sa prolongation jusqu'à la mer glaciale. Bien entendu, les Américains le contestent. Ils estiment que le traité ne concernait que les espaces terrestres et qu'il n'y a aucune circonstance s'opposant à l'application de la méthode de l'équidistance.

Sur l'image, la ligne rouge représente la frontière canadienne, et la ligne à droite, la frontière américaine.

● (1700)

C'est une question litigieuse depuis quelque temps. N'empêche que ce différend est assez bien géré, en ce sens qu'aucune activité n'a lieu dans cet espace — même si on nous dit qu'il y a probablement d'importantes richesses en hydrocarbures sous la surface, y compris des ressources pétrolières et gazières. Pour cette simple raison, il serait dans l'intérêt du Canada et des États-Unis de régler ce conflit. C'est d'ailleurs un dossier auquel le gouvernement accorde beaucoup d'importance.

Passons maintenant à une discussion plus intéressante. Je sais que vous avez entendu beaucoup de choses à propos du passage du Nord-Ouest. Ce dossier a pris une tournure qu'il n'aurait pas dû avoir. Les spécialistes, les universitaires ainsi que les journalistes ont tendance à dénaturer les faits et à exagérer l'ampleur de la question. Nous pourrions donc en discuter un peu afin de donner l'heure juste.

En 1985, le gouvernement du Canada a tracé des lignes de base droites autour de l'archipel Arctique. Les eaux situées du côté continental de la ligne sont des eaux intérieures canadiennes. Personne ne conteste le fait que ces eaux appartiennent au Canada; le conflit porte plutôt sur la question de la navigation ou du statut juridique de ces eaux. Le Canada considère que ce passage fait partie de ses eaux intérieures et, par conséquent, veut pouvoir le réglementer comme n'importe quel autre territoire terrestre.

Les États-Unis soutiennent que le passage du Nord-Ouest est un détroit international, ce qui confère aux autres pays un droit de passage. Visiblement, c'est un argument parmi d'autres fondés sur leurs intérêts géostratégiques. Les États-Unis veulent s'assurer que tous les cours d'eau qui les relient soient considérés comme un détroit international pour leurs propres intérêts.

En outre, ils ont affirmé que la route maritime du Nord... Au fond, nos voisins Russes vivent un peu la même situation que nous en ce qui a trait au statut juridique de leurs eaux. Ils ont eux aussi établi des lignes de base autour de leur archipel, contestées par les États-Unis. Nous sommes d'accord avec les Russes sur le fait que ce sont des eaux intérieures.

En fait, ce litige ne date pas d'hier. Vous vous rappellerez probablement du « Sommet de Shamrock », auquel a pris part le président Reagan et au cours duquel on a discuté du navire américain *SS Manhattan* qui a franchi le passage. Dans le cadre d'un traité, les deux pays ont convenu que le Canada réglerait les opérations — certainement celles des brise-glaces. Les Américains ont donc signé un accord en 1988 en vertu duquel ils devraient nous demander la permission pour faire pénétrer des brise-glaces américains dans ces eaux, un accord qui a toujours été respecté depuis.

Le président: Il vous reste une minute.

M. Alan Kessel: Ma foi! Il me reste une minute. Merci, monsieur le président.

Chose certaine, nous pouvons en discuter plus longuement au cours de la période de questions.

Des voix: Oh, oh!

M. Alan Kessel: Je n'ai donc pas besoin de poursuivre là-dessus.

• (1705)

[Français]

L'autre question portant sur le plateau continental étendu est très intéressante. La diapositive présente la région des océans Atlantique et Arctique où le Canada a commencé ses travaux scientifiques afin de délimiter l'étendue maximale de son plateau continental conformément au droit international.

La Commission des limites du plateau continental des Nations Unies est une organisation scientifique, et elle ne règle pas les différends ou les revendications qui pourraient se recouper. Elle s'occupe de l'interface entre la zone internationale et la zone nationale.

[Traduction]

Je peux y revenir plus tard.

En ce qui concerne la collaboration avec nos voisins, comme nos autres collègues ministériels l'ont indiqué, on travaille en constante collaboration. Nous collaborons étroitement avec nos voisins américains, surtout en ce qui concerne le déglacage et les levés du fond océanique. Nous travaillons également avec les Danois et les Russes, particulièrement dans des dossiers communs comme le statut juridique des passages.

J'aimerais soulever un dernier point avant de conclure. La conférence ministérielle qui a eu lieu à Ilulissat, au Groenland, en mai 2008, a réuni les cinq États côtiers arctiques, c'est-à-dire ceux qui ont le droit de délimiter le plateau continental. Cette réunion ne portait pas sur des questions d'ordre social ou autre, mais plutôt sur les droits légaux permettant à ces États de définir les limites du plateau continental. Nous avons tous convenu de travailler selon un cadre juridique international, qui a été élaboré au fil de 40 années et qui est maintenant considéré comme le droit international public de

la mer. Nous voulions également mettre un terme aux spéculations dans les médias et ailleurs. La délimitation du plateau continental n'est ni une course, ni une question de rivalité. Il s'agit plutôt d'une collaboration fondée sur un engagement commun envers le droit international.

Merci beaucoup, monsieur le président.

[Français]

Le président: Merci beaucoup.

Je donne maintenant la parole à M. Wilfert.

[Traduction]

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

Merci, messieurs, pour votre exposé.

Il faut comprendre que revendiquer un territoire et en avoir le contrôle sont deux choses bien différentes. Nous pouvons penser aux Argentins qui revendiquent les îles Malouines ou, comme les Britanniques les appellent, les îles Falkland. Les Argentins les réclament depuis 150 ans, mais n'en ont pas le contrôle. C'est la même chose pour les Japonais et les Russes qui se disputent les territoires du Nord. Bien que les Russes occupent ces îles, ils n'ont aucun droit de propriété. Les îles de la mer de Chine occidentale sont revendiquées pas six ou sept pays, et ce ne sont que quelques exemples parmi tant d'autres.

Tout d'abord, je sais que le ministre Cannon se trouve aujourd'hui à Tromsø, en Norvège, pour présenter les priorités du Canada, si je ne m'abuse. De quelles priorités s'agit-il?

Ensuite, vice-amiral McFadden, en votre qualité de commandant du Commandement Canada, pourriez-vous me dire si on a communiqué avec votre bureau et, le cas échéant, avez-vous formulé des recommandations?

• (1710)

M. Alan H. Kessel: Votre question se divise en deux parties, alors je vais d'abord demander à Paul Gibbard de vous parler de la conférence tenue à Tromsø, après quoi le vice-amiral McFadden pourra intervenir.

M. Paul Gibbard (directeur, Direction des affaires autochtones et circumpolaires, ministère des Affaires étrangères et du Commerce international): Très brièvement, comme vous le savez, le Conseil de l'Arctique regroupe huit pays arctiques. Quant à l'objet de cette réunion, sachez que les ministres étrangers se rencontrent tous les deux ans. On profite de l'occasion pour reconnaître certaines réalisations importantes — et on sait qu'il y en a eu — et élaborer un plan de travail pour les deux prochaines années.

En parlant de réalisations importantes, le Canada a joué un rôle clé dans deux initiatives, soit l'Évaluation de la navigation maritime dans l'Arctique et l'Évaluation des activités pétrolières et gazières. J'estime que l'Évaluation de la navigation maritime est un outil précieux. Elle nous donne un aperçu de l'ampleur future de la navigation, des problèmes qui se poseront à court et à long terme dans diverses parties de l'Arctique et des moyens d'y remédier. L'Évaluation des activités pétrolières et gazières, quant à elle, aidera le Canada à mieux gérer les incidences environnementales, sociales et économiques ainsi que d'autres répercussions.

Le Conseil de l'Arctique accorde la priorité à certaines questions. Le développement durable et la protection de l'environnement en font partie.

Je serais heureux de vous donner plus de précisions, mais en résumé, ce sont les dossiers que présente le ministre à Tromsø aujourd'hui.

Vam D. McFadden: Quant à savoir si on a communiqué avec mon bureau avant le départ du ministre, la réponse est non, mais j'imagine que cela ne tardera pas à la suite de la conférence. Le ministère des Affaires étrangères devrait normalement nous informer de l'issue de la conférence.

L'hon. Bryon Wilfert: Nous avons entendu des représentants d'autres ministères, et il est question ici d'une approche pangouvernementale, mais je ne suis pas sûr que ce soit vraiment ce qui se passe. Pourriez-vous, lorsque ce sera possible, nous transmettre les observations du ministre par l'intermédiaire du ministère des Affaires étrangères? Merci.

Amiral, je sais que vous connaissez probablement Niels Wang, un amiral danois qui intervient beaucoup dans les dossiers des changements climatiques et de la sécurité. Celui-ci est clairement d'avis que toutes les forces doivent se doter des meilleurs outils de surveillance afin d'être en mesure de repérer les navires étrangers sur et sous l'eau, et qu'il ne faut pas seulement revendiquer sa souveraineté; il faut aussi la faire respecter.

Diriez-vous, pour ce qui est de notre capacité à l'égard du passage du Nord-Ouest et d'autres passages — et nous avons entendu des opinions diamétralement contraires là-dessus aujourd'hui... Je savais qu'en mettant deux économistes dans la même salle, cela pouvait donner lieu à 10 différentes théories, mais je constate que ce principe s'applique aussi aux avocats.

Que pensez-vous de l'efficacité de nos outils au nord du 60° parallèle, particulièrement lorsqu'on entend que les Russes sont prêts à établir des forces militaires, particulièrement des bases, sur leur littoral afin de faire valoir leurs revendications relatives, entre autres, aux concessions minières dans le Nord?

Vam D. McFadden: Oui, monsieur. Il faut parler ici de « connaissance de la situation ». Comment peut-on savoir ce qui se passe dans la région sur laquelle vous prétendez avoir souveraineté? Il existe différents moyens de l'apprendre. Je suis persuadé que des projets de très grande envergure s'en viennent, certains sont déjà en place, d'autres sont encore sur la planche à dessin, mais tout devrait se dérouler très rapidement.

J'ai déjà parlé de l'immensité de cette région. C'est d'ailleurs pourquoi nous insistons beaucoup sur des programmes basés sur l'utilisation de l'espace. Le projet Polar Epsilon nous permettra d'acquérir une connaissance de la situation à partir de l'espace. Nous avons depuis peu accès à un deuxième satellite en orbite, le RADARSAT-2, que nous avons déjà validé par différents exercices, dont un qui a eu lieu au début du mois, l'opération Nunavut.

Nous avons maintenant l'intention de passer à la phase 2 du projet Polar Epsilon. Cette deuxième phase impliquerait le lancement de trois autres satellites. Le premier lancement devrait avoir lieu en 2014, et nous prévoyons atteindre notre pleine capacité de surveillance d'ici 2017. Par « pleine capacité », je veux dire que la région serait sous surveillance continue en haut du 65° degré de latitude nord. On peut donc affirmer que des programmes relativement agressifs sont mis en place pour ce qui est du système de surveillance à partir de l'espace.

Nous entamons également une phase de démonstration des technologies pour une des activités dont a parlé un autre témoin, c'est-à-dire les opérations aux points de passage obligés. Une opération de démonstration des technologies est en cours à Gascoyne Inlet, soit le camp de recherche Northern Watch, qui vise à déterminer comment nous pouvons réunir une série de capteurs, des capteurs spatiaux et sous-marins, ainsi que des forces de surveillance que nous pourrions déployer de façon périodique, afin de dresser un portrait plus complet de ce qui se passe au-dessus et en-dessous de l'eau. On se dirige vers une seconde phase de renseignement opérationnel plus tard cette année.

• (1715)

M. Alan H. Kessel: Monsieur le président, puis-je répondre...

Le président: Oui, mais en dix secondes.

M. Alan H. Kessel: Dix secondes, absolument.

Tout d'abord, il faut faire attention aux termes que l'on emploie. Vous avez indiqué que le Canada prétend avoir souveraineté sur cette région. Nous ne prétendons rien; cette région nous appartient. Nous sommes au Canada. Vous ne cessez de parler de prétentions. Laissez-vous entendre que ce territoire ne nous appartient pas?

L'hon. Bryon Wilfert: C'est ce que d'autres prétendent. Donc, si nous affirmons avoir souveraineté sur la région et que d'autres prétendent le contraire, à moins d'exercer un réel contrôle sur les lieux, monsieur le président, nos prétentions importent peu. Il nous faut pouvoir exercer notre souveraineté sur ce territoire que nous disons nôtre.

M. Alan H. Kessel: Je ne suis pas du tout d'accord avec vous. Cette région nous appartient...

L'hon. Bryon Wilfert: Vous avez raison, mais je vous dis que ce n'est pas ce que nous entendons.

M. Alan H. Kessel: C'est une région canadienne, et rien ne peut changer cela. Et je serais surpris de savoir si vous, en tant que députés et Canadiens, seriez tentés de prétendre le contraire. Je maintiens que vous devez faire attention aux termes que vous employez, monsieur le président.

L'hon. Bryon Wilfert: J'estime quant à moi qu'on a beau avoir une solide position juridique, celle-ci ne vaut rien si on ne peut pas la mettre à exécution. Je crois effectivement que la région appartient au Canada, mais si je n'arrive pas à exercer ma souveraineté, ma position juridique ne m'aide en rien. C'est ce qui se passe dans les faits sur le terrain. C'est à cela qu'il faut s'intéresser.

[Français]

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Bachand.

M. Claude Bachand: Oui.

Le président: Êtes-vous canadien vous aussi?

Des voix: Ah, ah!

M. Claude Bachand: Jusqu'à preuve du contraire, monsieur le président.

Le président: Merci. Ça me fait plaisir de l'entendre.

M. Claude Bachand: Tout d'abord, je veux remercier nos présentateurs.

Monsieur Kessel, je dois dire que votre présentation m'a paru très optimiste. J'ai un peu les mêmes préoccupations que M. Wilfert, mais je pense que c'est la seule position que vous pouvez prendre. Si j'étais à votre place, c'est aussi ce que je dirais. On ne peut pas se permettre de faiblir et de dire qu'on n'est pas certains. J'aime beaucoup votre façon catégorique de dire « oui ». Toutefois, il y a d'autres enjeux qui entrent en ligne de compte. Le contrôle du territoire, l'occupation du territoire, en est un très important.

Avant que je présente mes questions, j'aimerais demander une chose. On s'est fait dire que c'est le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien qui avait le *lead*. Vous tous qui êtes assis au bout de la table, partagez-vous cette opinion?

[Traduction]

M. Alan H. Kessel: Je crois que l'on confond deux choses. Le ministère dirige bel et bien la stratégie nordique, une stratégie pangouvernementale. Quelqu'un a indiqué ne pas avoir vu l'ensemble du gouvernement déployer des efforts dans le cadre de cette stratégie, mais je peux vous assurer, et mes collègues vous diront sans doute la même chose, que j'ai assisté à d'innombrables rencontres où l'effort pangouvernemental était palpable et où l'on a examiné la stratégie nordique à l'égard des... et je vous ai énuméré les quatre piliers de la stratégie. On peut donc affirmer sans crainte que le ministère des Affaires indiennes dirige et coordonne la contribution du gouvernement.

L'autre point, c'est-à-dire la définition du Canada et de son territoire, relève clairement du ministère des Affaires étrangères, et c'est pourquoi nous parlons de souveraineté.

Je ne sais pas pourquoi on semble autant vouloir propager le mythe que nous sommes mêlés à une sorte de course. J'aimerais que vous me l'expliquiez, car j'ignore totalement de quoi il s'agit. Nous, les gouvernements qui ont choisi de ne pas aller en guerre pour se disputer les ressources de la mer, avons décidé il y a 40 ans que nous allions négocier l'élaboration d'un instrument international, initiative dans laquelle le Canada a joué un rôle majeur, qui établirait un vaste régime juridique international pour traiter des enjeux dont il est question aujourd'hui.

Le Canada a particulièrement contribué à l'élaboration d'un article de ce régime, l'article 234, qui porte sur les zones recouvertes par les glaces et sur lequel on s'est largement appuyé pour étendre à 200 milles nautiques la portée de notre Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques. Nous allons par ailleurs instaurer un système d'enregistrement obligatoire dans les eaux arctiques, que les forces militaires pourront appliquer, aussi sur 200 milles nautiques.

On véhicule aussi l'idée fautive que les Russes ont planté des drapeaux sur le pôle Nord, qui se trouve dans les hautes mers. Cela ne veut rien dire. Il s'agit encore et toujours d'une mauvaise farce. En réalité, on ne devient pas propriétaire d'une zone simplement en y plantant un drapeau. Autrement, l'Himalaya appartiendrait au *National Geographic*, qui y a planté son drapeau. Même chose pour les Américains qui ont planté leur drapeau sur la lune. Tout ce que cela signifie, c'est qu'ils sont passés par là. Tout ce que cela nous apprend, c'est que les Russes se sont rendus au pôle Nord.

Il faut remettre en contexte les choses qui devraient réellement nous inquiéter.

Le gouvernement du Canada sait ce que nous aurions dû faire depuis des décennies, et ce que les différents gouvernements ont fait depuis. Nous sommes très heureux d'affirmer que nous pouvons compter sur une solide position juridique et que nous disposons de moyens efficaces pour gérer l'accès à notre territoire et exercer notre souveraineté.

• (1720)

[Français]

M. Claude Bachand: Monsieur Kessel, je vous arrête parce que je veux quand même poser mes questions. Combien de temps me reste-t-il?

Le président: Il vous reste trois minutes.

M. Claude Bachand: J'ai une question pour le vice-amiral McFadden. Y a-t-il eu une augmentation du nombre de patrouilles des navires canadiens et une augmentation des patrouilles terrestres depuis quelque temps? Y a-t-il eu une augmentation du trafic aérien militaire depuis quelque temps? Je veux savoir ça.

Et je reviens encore à la question du *lead*. Est-ce le ministère de la Défense nationale ou le Commandement Canada qui décide, dans sa stratégie en vue de montrer qu'on est plus présents, qu'on fait plus de patrouilles? Ou y a-t-il plutôt une discussion entre les ministères pour dire que la Défense nationale va faire ceci, que les Affaires étrangères vont faire cela et que l'Environnement jouera son rôle? Avez-vous carte blanche pour hausser le nombre de patrouilles, monsieur McFadden?

[Traduction]

Vam D. McFadden: Monsieur, j'exécute les ordres du chef d'état-major de la Défense, et celui-ci m'a demandé de multiplier les opérations et de mener des opérations plus complexes dans l'Arctique, et je vous dirais que nous avons observé une nette augmentation dans le nombre et la complexité des opérations au cours des deux dernières années.

Votre question précédente portait sur l'effort pangouvernemental. C'est facile à dire. Un mot devenu à la mode. Les répercussions... Monsieur, je dois vous dire qu'au niveau des opérations, l'effort gouvernemental est très efficace dans l'Arctique. Nous constatons un esprit de coopération, c'est peut-être une habitude, dans la façon dont les différents intervenants fonctionnent. Nous sommes arrivés à un stade où le simple déploiement de troupes plus ou moins nombreuses des Forces canadiennes sur des distances stratégiques et dans un environnement immensément austère est une opération en soi. Mais une fois sur place, notre objectif premier est de pouvoir fournir les fondements, l'élément catalyseur, sur lesquels les exercices pangouvernementaux peuvent s'appuyer.

Nous avons mené l'opération Nanook l'été dernier. Je crois que des témoins vous en ont déjà parlé. La phase opérationnelle ne compte que pour la moitié de l'opération. La portion consacrée aux exercices est immense.

[Français]

M. Claude Bachand: Je vais vous interrompre, car j'ai une question très importante pour M. Kessel.

Monsieur Kessel, comment va-t-on régler la question de façon permanente? Le fera-t-on en signant un traité international entre toutes les nations circumpolaires? La United Nations Commission on the limits of the Continental Shelf vient d'octroyer 235 000 km² à la Norvège. Ultimement, ce n'est pas l'ONU qui décidera de la façon dont ça va fonctionner.

Est-ce un traité international entre les nations circumpolaires qui scellera une fois pour toutes l'avenir de l'Arctique?

[Traduction]

M. Alan H. Kessel: Il semble encore une fois régner une certaine confusion. Pourquoi traitez-vous l'Arctique différemment du Golfe du Saint-Laurent, ou du Labrador ou de la côte Ouest du Canada? L'Arctique canadien appartient au Canada. Nous avons étendu notre zone économique à 200 milles nautiques, comme nous le permet la loi. Nous tentons maintenant de délimiter le plancher océanique et d'en dresser une carte afin d'étendre au maximum les limites de notre plateau continental et de nos droits souverains aux fins de l'exploitation, qui pourraient aller jusqu'à 350 milles nautiques.

Les autres pays font de même selon une approche tout à fait logique. Nous échangeons des données avec eux. Il n'est pas nécessaire de conclure un traité international pour régir l'Arctique.

On croit également à tort que l'Arctique et l'Antarctique ne font qu'un. Je tiens à préciser que ce sont des pôles opposés. L'Antarctique est une masse terrestre recouverte de glace, qui fait l'objet d'un litige, car elle n'appartient à personne. L'Arctique, qui nous appartient, ne fait l'objet d'aucune prétention territoriale, et le pôle Nord se situe en pleine mer. On semble mal comprendre, encore une fois, les régimes qui devraient être appliqués là-haut. J'espère qu'avec un peu plus d'explications...

• (1725)

M. Claude Bachand: Je sais très bien faire la distinction entre le nord et le sud. Vous êtes très arrogant, monsieur, et je vous conseillerais de changer de ton. Vous vous adressez à des membres du Parlement. Vous en savez probablement plus que nous, mais ce n'est pas une raison pour agir avec condescendance. Je vous prierais de surveiller vos paroles.

[Français]

Le président: Merci.

Monsieur Harris, vous avez la parole.

[Traduction]

M. Jack Harris: Est-ce que la séance se termine à 17 h 30, monsieur le président? Ce n'est peut-être pas l'idéal d'être pressés par le temps pour discuter d'une si importante question. Est-ce que la séance se termine à 17 h 30?

Le président: Vous avez encore droit à vos sept minutes.

M. Jack Harris: Très bien, merci.

Merci d'avoir accepté notre invitation. Vice-amiral McFadden, je remarque tout d'abord que la base militaire de Goose Bay ne figure pas parmi les infrastructures et les ressources disponibles pour le projet de surveillance de l'Arctique. Pouvez-vous m'expliquer pourquoi?

Vam D. McFadden: Monsieur, nous menons nos opérations à partir de plusieurs autres emplacements. Je voulais simplement montrer les principales zones de positionnement à partir desquelles nous soutenons les opérations. Nous menons aussi des opérations de recherche et sauvetage par déploiement avancé à Goose Bay.

M. Jack Harris: On ne le voit pas ici. Je constate qu'on montre la mer du Labrador, qui est aussi très près du Groenland. Vous en servez-vous également dans le cadre de vos opérations nordiques?

Vam D. McFadden: Oui, monsieur, nous avons beaucoup plus de ressources que ce que montre cette carte. Je voulais simplement indiquer où se trouvent nos principales zones de positionnement pour les emplacements de recherche et sauvetage et les sites opérationnels avancés que nous utilisons dans le Grand Nord.

M. Jack Harris: Merci.

Dans votre exposé, vous nous avez parlé de la nécessité d'accroître la capacité du programme des Rangers, d'acheter de nouveaux navires de patrouille extra-côtiers pour l'Arctique, etc. Je remarque toutefois que vous n'avez rien dit au sujet de navires brise-glaces. En avez-vous glissé un mot au chef d'état-major de la Défense? C'est un outil dont vous pourriez avoir besoin pour vous acquitter de vos fonctions dans le Nord.

Vam D. McFadden: Monsieur, je suppose qu'il est difficile de comprendre la valeur que représentent les navires de patrouille extra-côtiers pour l'Arctique, car nous n'en aurons réellement besoin que lorsque nous devrons assurer une présence dans la région. Il nous faudra exercer davantage notre souveraineté quand les taux d'activité connaîtront une certaine croissance. Les taux d'activité augmentent dans l'Arctique parce qu'il y a de moins en moins de glace.

Cela ne signifie pas pour autant que nous n'aurons pas besoin de brise-glaces, mais je peux vous parler des nouveaux moyens que nous donnons les projets en cours. Les Forces canadiennes sont maintenant beaucoup plus aptes à opérer dans l'Arctique. Nous pourrions mener nos opérations dans les glaces de première année grâce à des intrusions formées par des glaces pluri-annuelles, ce qui s'avère être un pas de géant pour nous. Pour ce qui est des brise-glaces...

M. Jack Harris: Qu'est-ce qui a motivé cette décision? On nous a informés que l'on construisait 12 nouveaux navires pour la Garde côtière, et qu'aucun d'entre eux n'était renforcé contre la glace. Ils pourront servir à patrouiller, à assurer une présence et à faire de la surveillance également, comme le font les navires de la marine. Mais si vous voulez assurer une présence navale à des fins d'exécution de la loi, n'aurez-vous pas besoin de navires mieux équipés que ceux que vous avez actuellement pour naviguer dans les glaces?

Vam D. McFadden: Nous prévoyons mener nos opérations avec ces ressources lorsque l'activité dans ces eaux sera à son paroxysme. C'est à ce moment-là que nous mettrons ces navires à l'eau.

• (1730)

M. Jack Harris: Donc, vous dites que nous n'avons pas besoin de brise-glaces armés.

Vam D. McFadden: Ce n'est pas ce que je dis. Les Forces canadiennes ont reçu le mandat d'établir une présence sur les lieux, et la mise en service des navires de patrouille extra-côtiers pour l'Arctique est imminente, mais nous allons multiplier les interventions lorsque la situation sera plus risquée.

M. Jack Harris: Je comprends, mais je crains que nous ne tournions autour du pot. On nous avait annoncé que les Forces canadiennes disposeraient de navires brise-glaces armés. Cela ne semble toutefois pas faire partie de votre plan. Est-ce une ressource dont vous avez besoin et que vous souhaiteriez avoir, ou s'agit-il d'un outil dont vous vous passeriez volontiers? Devons-nous attendre que quelqu'un prenne la décision?

Vam D. McFadden: Je n'ai jamais dit que ce pays n'avait pas besoin de brise-glaces, mais cette décision ne revient pas aux Forces canadiennes.

M. Jack Harris: Alors il a été décidé que la marine n'aurait pas de nouveaux navires brise-glaces.

Vam D. McFadden: Je ne suis au courant d'aucun projet ni d'aucune discussion concernant l'acquisition de brise-glaces pour la marine canadienne.

M. Jack Harris: Très bien, merci.

Vous avez parlé de différents programmes en place pour assurer la surveillance. Le projet Polar Epsilon intégrera bientôt le satellite RADARSAT 2, et nous prévoyons passer à la phase 2 de ce projet au cours des prochaines années.

Connaissez-vous le projet appelé « Polar Breeze »? Est-il relié à votre capacité de surveillance dans le Nord?

Vam D. McFadden: Je n'en ai pas entendu parler, monsieur.

M. Jack Harris: Au cours des derniers jours, les médias ont laissé entendre que les Forces canadiennes, et le gouvernement en général, avaient nié son existence. On nous a ensuite annoncé que le projet existait, mais qu'il s'agissait d'informations classifiées. Quelqu'un a affirmé au comité il y a quelques jours que ce projet n'existait pas; pourtant, j'ai entre les mains un document de 50 pages qui a été diffusé en vertu de la Loi sur l'accès à l'information. Remarquez qu'il ne reste plus beaucoup de détails, car la plupart ont été rayés.

Alors vous ne savez rien du projet Polar Breeze, ou d'un projet qui a déjà porté ce nom, qui vise à accroître la capacité des Forces canadiennes d'obtenir de l'information, des données de surveillance ou des renseignements dans le Nord?

Vam D. McFadden: Je ne suis au courant d'aucun projet appelé « Polar Breeze ».

M. Jack Harris: Vous n'en avez jamais entendu parler.

Vam D. McFadden: Non, monsieur.

M. Jack Harris: Pour ce qui est de la démonstration des technologies sous-marines dont vous avez parlé, est-ce que ces activités font partie du projet Polar Epsilon ou de Northern Watch?

Vam D. McFadden: C'est dans le cadre de Northern Watch. Je voulais d'ailleurs pointer cet emplacement sur le tableau que je vous ai donné.

M. Jack Harris: Où est-il situé?

Vam D. McFadden: Vous voyez les trois points jaunes au centre de la page? C'est celui du milieu, à Gascoyne Inlet, à l'est de Resolute.

M. Jack Harris: S'agit-il d'un des points de passage obligés dont il a été question un peu plus tôt?

Vam D. McFadden: C'en est un, en effet, monsieur.

M. Jack Harris: Merci.

Monsieur Kessel, Mme Lalonde a dit, plus tôt, que le passage du Nord-Ouest... et je ne sais même pas si nous devons l'appeler par ce nom, car on pourrait penser que nous reconnaissons son existence. Savez-vous si d'autres pays ont essayé de survoler le soi-disant passage du Nord-Ouest — sous prétexte qu'ils ont un droit de survol? Savez-vous si d'autres pays ont tenté de le faire?

M. Alan H. Kessel: Pas à ma connaissance.

M. Jack Harris: Juridiquement parlant, le passage, s'il était reconnu comme détroit international, serait assorti d'un droit de survol.

M. Alan H. Kessel: Les militaires canadiens le sauraient peut-être.

M. Jack Harris: Mais vous ne savez pas s'il y a eu des incursions légales qui pourraient remettre en question notre position.

M. Alan H. Kessel: Non.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Harris.

Je vais maintenant céder la parole à M. Blaney. Vous entendez partager votre temps de parole avec M. Boughen.

M. Steven Blaney: Je ne le ferai peut-être pas, par égoïsme.

Merci, monsieur Bernier.

[Français]

Monsieur le président, « après tant d'années, nous avons enfin l'impression que le gouvernement fédéral s'intéresse véritablement au Nord ». C'est le premier ministre du Yukon, M. Fentie, qui a fait cette déclaration au début de 2009. Je suis content que M. Kessel ait dit, dans sa présentation, qu'on a affecté 40 millions de dollars sur quatre ans pour délimiter le plancher océanique de l'Arctique canadien.

J'aimerais qu'on revienne sur la diapositive qui illustre l'enveloppe continentale. On aura cinq nouveaux patrouilleurs et un port en eaux profondes, ce qui me semble être des mesures importantes.

J'aimerais connaître votre réaction sur les présentations initiales. Monsieur McFadden, le colonel Leblanc a été responsable du Nord pendant cinq ans. Il recommandait d'accroître notre capacité de surveillance et nos capacités de réaction, entre autres choses. J'aimerais entendre vos commentaires à ce sujet. On a l'impression d'être en rattrapage. J'aimerais comprendre les incidences de nos revendications, notamment sur les eaux intérieures.

Monsieur McFadden, voulez-vous partir le bal et parler de la recommandation sur l'accroissement de nos capacités de surveillance et de réaction?

• (1735)

[Traduction]

Vam D. McFadden: Nous sommes en train de renforcer de manière importante notre capacité de surveillance. J'ai parlé des systèmes basés dans l'espace que nous entendons utiliser. Le système de connaissance de la situation va nous permettre de savoir ce qui se passe dans la région. Nous allons aussi intensifier nos activités et la complexité de nos opérations.

Le colonel a laissé entendre que nous ne menons pas d'opérations dans le grand Nord par mauvais temps en hiver. Or, nous venons de terminer, à la fin mars, dans le Haut-Arctique, un exercice — l'un des trois que nous entreprenons tous les ans — connu sous le nom d'opération Nunavivut. Donc, nous nous attachons non seulement à améliorer notre capacité de surveillance au moyen de systèmes basés dans l'espace auxquels seront intégrés des détecteurs sous-marins, mais également à accroître notre présence dans le Nord.

Le gouvernement a fait part de son intention d'augmenter considérablement les effectifs des Rangers canadiens. En effet, ils vont passer de 4 000 à 5 000. Les Rangers canadiens comptent cinq groupes de patrouille. Il n'y en a qu'un seul pour l'instant dans l'Arctique: il s'agit du 1er Groupe de patrouilles des Rangers canadiens. Plus de 1 600 Rangers en font partie. Nous voulons recruter un peu plus de 450 nouveaux membres. Les Rangers sont répartis dans 56 collectivités. Nous prévoyons en ajouter cinq à la liste. Les effectifs augmentent très rapidement. Au cours des six derniers mois, nous avons accueilli 122 nouveaux Rangers. Trente-cinq autres vont terminer leur formation en juin.

Il est important de signaler que les Rangers agissent comme multiplicateurs de force sur le plan de la souveraineté. Ils sont nombreux, mais les gens ont du mal à comprendre qu'ils remplissent également le rôle de leaders communautaires.

[Français]

M. Steven Blaney: Merci, monsieur McFadden.

Je vais poursuivre avec M. Kessel, mais avant, je vais citer un extrait de ce que nous a rapporté Mme Lalonde, professeure de droit. Elle dit ceci:

Les forces canadiennes doivent donc avoir la capacité d'intercepter et d'arraisonner un navire étranger en transit dans le Passage Nord-Ouest sans l'aval du Canada. [...] Cette capacité coercitive est nécessaire si le Canada veut assurer un contrôle effectif de ses eaux intérieures en Arctique.

J'aimerais connaître votre opinion là-dessus.

[Traduction]

M. Alan H. Kessel: Merci, monsieur Blaney.

Toutes les eaux situées à l'intérieur des lignes de base canadiennes relèvent de la compétence du Canada. Toute activité menée dans cette région, que ce soit sur le plan de la sécurité, de la surveillance ou autre, a pour but d'affirmer notre souveraineté.

[Français]

M. Steven Blaney: J'imagine que c'est aussi au niveau de la Garde côtière. Quelle est la différence entre la ligne rouge et la ligne blanche?

[Traduction]

M. Alan H. Kessel: La ligne rouge représente la zone économique qui s'étend jusqu'à 200 milles marins, comme le prévoit la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. La ligne blanche délimite de manière approximative le plateau continental. La zone située entre la ligne rouge et la ligne blanche correspondra à la superficie des trois provinces des Prairies, une fois le tracé de la carte terminé. C'est là-dessus que nous travaillons présentement. Nous devons soumettre une demande d'ici 2013 pour confirmer l'exactitude du tracé de la carte.

• (1740)

M. Steven Blaney: Est-ce là le genre de sujets que vous abordez à Ilulissat, au Groenland?

M. Alan H. Kessel: Ce qui a été décidé, à Ilulissat, c'est que les pays entourant l'Arctique — le Canada, les États-Unis, la Russie, la

Norvège et le Danemark — mèneraient leurs activités à l'intérieur d'un cadre juridique international et collaboreraient ensemble pour régler leurs différends.

[Français]

M. Steven Blaney: Il y a une autre conférence, celle sur la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Faites-vous des démarches au sujet de cette convention par rapport à l'Arctique?

[Traduction]

M. Alan H. Kessel: Je ne sais pas si j'ai bien compris la question. La convention a été adoptée à l'issue de la conférence des Nations Unies sur le droit de la mer. Il y a des pays qui se réunissent à l'occasion pour revoir certains aspects de celle-ci.

Mais je ne sais pas si j'ai bien saisi la question.

M. Steven Blaney: Je voulais savoir si vous aviez un rôle à jouer dans l'application de la convention dans l'Arctique.

M. Alan H. Kessel: C'est une question fort intéressante que soulèvent habituellement les ONG, entre autres. Elles préféreraient que l'on encadre le territoire dans un traité international plutôt que de laisser le Canada, les États-Unis, la Russie, la Norvège ou le Danemark y appliquer leurs lois.

Nous estimons, si nous prenons votre carte, que cette zone-ci représente le Canada. Nous y appliquons nos lois environnementales, nos lois sur la lutte contre la pollution, nos lois en matière de sécurité. Nous avons dit à maintes reprises que le gouvernement du Canada ne voit pas la nécessité d'adopter, pour l'Arctique, un traité international comme le Traité sur l'Antarctique.

Le président: Merci beaucoup.

Je tiens à remercier tous les témoins pour leur participation à la réunion d'aujourd'hui. Nous avons beaucoup appris.

[Français]

Nous poursuivons nos travaux.

Vous avez devant vous un courriel que nous avons reçu au sujet d'une délégation de parlementaires du Pakistan qui aimeraient nous rencontrer pendant une heure ou une heure et demie le mardi 12 mai, pour discuter du processus budgétaire et aider un comité de leur pays. Qu'en pensent les membres du comité?

Monsieur Wilfert.

[Traduction]

L'hon. Bryon Wilfert: Monsieur le président, je suis tout à fait disposé à les rencontrer, quoique nous pourrions peut-être ouvrir la discussion à d'autres sujets. Je connais un des participants, et je suis certain qu'il accepterait volontiers de parler, par exemple, de l'Afghanistan. Je ne voudrais pas les induire en erreur en laissant entendre que nous allons uniquement parler de finances.

[Français]

Le président: Monsieur Hawn.

[Traduction]

M. Laurie Hawn: Je suis du même avis. Je ne suis pas du tout intéressé à parler de questions financières et budgétaires. Nous voulons les rencontrer pour discuter du Pakistan, de l'Afghanistan. Je ne sais pas combien de temps à l'avance nous devons les informer des points qui seront abordés — il se peut qu'ils décident de ne pas venir.

L'hon. Bryon Wilfert: En le mentionnant tout bonnement dans le cadre de la conversation?

M. Laurie Hawn: Ou nous pourrions tout simplement les piéger.

[Français]

Le président: Monsieur Bachand.

M. Claude Bachand: Dans la lettre qu'on a devant nous, il est bien mentionné qu'ils ont manifesté un grand intérêt à rencontrer le Comité permanent de la défense nationale. Je pense qu'il faut absolument les rencontrer.

Pas plus tard qu'hier, le Pakistan a réagi très fortement à la prise de contrôle des talibans sur leur territoire. Comme vous le savez, ils ont essayé de donner un peu plus de liberté religieuse et administrative aux talibans, qui en ont profité pour s'étendre, et l'armée pakistanaise est intervenue aujourd'hui.

Il serait important de les rencontrer pour discuter avec eux de ce qui se passe dans leur parlement et de la façon dont ils vont réagir dans le futur. Je suis très ouvert à les rencontrer.

Le président: Monsieur Blaney.

M. Steven Blaney: Il serait intéressant de rencontrer des parlementaires du Pakistan. La politique a un côté tant formel qu'informel. Je ne connais pas leur ordre du jour, mais le comité pourrait partager un repas avec eux ou tenir un événement plus informel, ce qui lui donnerait l'occasion de fraterniser.

● (1745)

Le président: D'accord.

M. Steven Blaney: On pourrait peut-être puiser l'argent nécessaire à même les économies qu'on a réalisées, monsieur le président. Comme on ne s'est pas rendus dans le Grand Nord, on a un gros budget.

Le président: Monsieur Harris.

[Traduction]

M. Jack Harris: Je ne sais pas si vous maîtrisez bien l'urdu, monsieur Blaney.

Nous devrions les rencontrer. Le greffier pourrait peut-être leur expliquer le processus de financement du comité. Cela pourrait être utile. Toutefois, je pense qu'il y a un grand nombre de sujets intéressants que le comité souhaiterait aborder avec eux, vu la situation en Afghanistan. En tout cas, je serais très heureux de les accueillir.

[Français]

Le président: Si je comprends bien, nous avons un consensus pour recevoir ces gens. Je propose que le comité siège le 12 mai pour rencontrer la délégation du Pakistan, et qu'on laisse le greffier se charger des détails de cette rencontre.

[Traduction]

Quelqu'un peut appuyer la motion? Monsieur Wilfert?

M. Bryon Wilfert: D'accord.

Le président: Merci.

Merci beaucoup. Passez une bonne journée.

La séance est levée.

[Français]

La séance est levée.

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

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

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

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

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

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

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