



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent de la défense nationale

NDDN



NUMÉRO 049



2^e SESSION



41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 25 février 2015

Président

L'honorable Peter Kent

Comité permanent de la défense nationale

Le mercredi 25 février 2015

• (1540)

[Traduction]

Le président (L'hon. Peter Kent (Thornhill, PCC)): Chers collègues, bienvenue.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous continuons notre étude de la défense nord-américaine.

Nous accueillons un témoin aujourd'hui: le contre-amiral John Newton, commandant des Forces maritimes de l'Atlantique et de la Force opérationnelle interarmées de l'Atlantique.

Je vous remercie de votre présence, amiral.

Veuillez présenter votre déclaration préliminaire.

Contre-amiral John Newton (commandant, Forces maritimes (Atlantique) et Force opérationnelle interarmées (Atlantique), ministère de la Défense nationale): Oui, monsieur.

Merci beaucoup, monsieur le président.

[Français]

Bonjour à tous.

[Traduction]

C'est un honneur et un plaisir pour moi d'être parmi vous pour vous parler des forces navales de l'Atlantique, ainsi que de leur contribution à la défense de l'Amérique du Nord. Je vais également parler du rôle du centre des opérations de la sûreté maritime, ainsi que des opérations de recherche et sauvetage.

À titre d'information, puisque vous ne l'avez pas mentionné, monsieur, je suis commandant des Forces maritimes de l'Atlantique et de la Force opérationnelle interarmées de l'Atlantique. Je suis également le commandant de la région de recherche et sauvetage de Halifax, et commandant de la composante maritime pour les opérations navales partout dans le monde.

Le président: Je vous remercie d'avoir ajouté cette information.

Cam John Newton: Oui, monsieur.

Les forces navales du Canada dans la région de l'Atlantique sont constituées de la flotte, d'une unité de plongée, d'une unité de radoub, d'un groupe d'approvisionnement et de logistique, d'un centre de fusion de l'information et du renseignement et d'un quartier général naval.

Mes efforts ont toujours comme but de conserver et d'accroître la préparation opérationnelle de ces forces, d'assurer l'excellence des opérations et de préserver la remarquable réputation de la Marine royale canadienne aux yeux de nos alliés en tant que marine exceptionnelle. La mention élogieuse méritoire de la marine des États-Unis qu'a récemment reçue le NCSM *Toronto* illustre nos objectifs fermes.

Comme les puissances navales comprennent des ressources particulières en matière d'aviation, je tiens à préciser que les hélicoptères de la flotte sont basés à la 12^e Escadre Shearwater.

Quant à la 14^e Escadre Greenwood, elle héberge les aéronefs de patrouille à long rayon d'action qui transmettent des informations de repérage, de ciblage et de surveillance à nos forces navales.

Des infrastructures et des services appuient les éléments opérationnels de la puissance navale. Ils sont regroupés à la Base des Forces canadiennes Halifax, sans contredit la plus grande base des Forces armées canadiennes.

[Français]

La flotte est composée de sept frégates de la classe Halifax, du dernier destroyer de la classe Iroquois, de six navires de patrouille de la classe Kingston et d'un sous-marin de la classe Victoria.

Environ 2 700 membres de la Force régulière des Forces armées canadiennes servent à bord de ces navires et près de 1 500 membres assurent les activités de soutien de la préparation dans différentes capacités.

En outre, les 2 100 fonctionnaires qui oeuvrent principalement dans les domaines technique et opérationnel forment un élément essentiel de l'équipe de la défense qui appuie la Flotte canadienne de l'Atlantique.

[Traduction]

Le projet de modernisation des navires de la classe Halifax est le principal centre des activités. Le projet a atteint un jalon important récemment, lorsque le NCSM *Fredericton* a été déployé dans le cadre de l'opération Reassurance de l'OTAN. L'équipage du navire exécute sa mission de sécurité maritime avec brio dans la mer Méditerranée, en compagnie des alliés du Canada membres de l'OTAN.

Outre le NCSM *Fredericton*, trois autres navires ont été modernisés par Irving Shipbuilding et leur état de préparation augmente rapidement. En effet, chacun des navires peut participer à des affectations. La collaboration entre le gouvernement, la marine et l'industrie est toujours exceptionnelle et contribue au retour rapide à l'état de préparation de ces superbes navires de guerre merveilleusement efficaces et grandement utiles. Maintenant que les principaux navires de la flotte reprennent leur utilité opérationnelle, les pressions en matière d'emploi du temps et d'état de préparation s'allègent. Deux frégates ayant subi des travaux de modernisation se consacrent pleinement à venir en aide à l'Aviation royale canadienne pour livrer l'hélicoptère Cyclone, dans le cadre de leurs activités de préparation et de défense du continent.

[Français]

Il est important de mentionner que les opérations navales font partie de projets multinationaux coordonnés par des forces sous-marines et aériennes éclairées par des réseaux de renseignement et d'information et dirigées par des points de commandement et de contrôle. Par conséquent, des exercices importants du groupe opérationnel doivent être conçus à l'échelle nationale et en collaboration avec nos alliés, afin d'assurer la préparation opérationnelle. Aucun navire, aucune flotte ni aucune marine n'a la capacité de mener une opération maritime complexe sans l'aide d'autrui.

[Traduction]

Dans le cas du groupe opérationnel de la flotte de l'Atlantique, il mène actuellement des exercices avec son homologue de la marine des États-Unis, au large de la côte Est. Le NCSM *Montréal* et le navire amiral *Athabaskan* y participent. L'échange de ressources entre les deux marines va de soi, afin d'atteindre le plus important niveau d'apprentissage possible.

Le récent retrait du service des navires de ravitaillement de la classe Protecteur entraîne des défis. Cependant, les relations avec nos alliés sont solides et des calendriers préparés avec minutie, de même qu'une planification serrée de la flotte, font en sorte que les forces navales du Canada continuent de recevoir l'entraînement nécessaire en vue des opérations de ravitaillement difficiles, tout en conservant dans une certaine mesure leur liberté de circuler dans les vastes étendues de l'Atlantique Nord et de l'Europe.

Le sous-marin *Windsor* participe à certaines parties de l'exercice du groupe opérationnel dans le cadre de son processus de validation de la disponibilité opérationnelle. La disponibilité technique et opérationnelle du sous-marin atteindra sa pleine capacité cet été. Le sous-marin sera ensuite prêt à être utilisé dans le théâtre des opérations de l'Atlantique, et sera appuyé par des éléments de soutien logistique, technique et opérationnel.

Je suis très heureux d'annoncer que les investissements dans un nouvel abri à sous-marins à Halifax, ainsi que la modernisation de la plateforme synchronisée connexe, ont permis au *Windsor* de faire réparer rapidement une génératrice diesel défectueuse. En même temps, les réparateurs de navires de la marine ont installé un système de capteurs et de traitement de la même variété que les sous-marins d'attaque de la Marine des États-Unis. Cette réussite illustre bien la nécessité d'un lien étroit entre la flotte et la capacité de réparation solide de navires.

Nos efforts qui sont liés à la préparation opérationnelle misent sur le maintien d'un niveau de préparation élevé d'un groupe opérationnel naval canadien, composé d'éléments des flottes des côtes Est et Ouest pour soutenir une force à la fois agile, apte à se déployer rapidement et appuyée sur le plan logistique, en plus d'être capable d'exécuter un large éventail de tâches en matière de défense et de sécurité.

Dans les Caraïbes, deux navires de patrouille, le *Shawinigan* et le *Goose Bay*, ainsi que deux autres dans le Pacifique, le *Nanaimo* et le *Whitehorse*, sont exploités pour soutenir la Force opérationnelle interorganisationnelle Sud, qui est dirigée par la Garde côtière des États-Unis. Chaque navire accueille un détachement d'application de la loi des États-Unis duquel relève la lutte contre le trafic de drogues. Cette mission importante vise la répression du trafic de drogues destinées au Canada et aux États-Unis, de même que la réduction des recettes générées par le commerce illégal qui affaiblit les pays d'Amérique centrale et d'Amérique du Sud.

Durant ces missions, nos navires participent au renforcement des capacités aux côtés des forces navales de 14 États partenaires et ils contribuent à la mission et appuient l'engagement régional. Ils demeurent prêts à agir en cas d'appel à l'aide humanitaire ou de secours aux sinistrés.

● (1545)

[Français]

Dans l'Arctique, la Flotte canadienne de l'Atlantique est un solide partenaire dans l'approche pangouvernementale visant à exercer et à protéger la souveraineté canadienne. Nos navires participent régulièrement à l'opération Nanook et ils sont des partenaires indispensables de la Force opérationnelle interarmées, de la Garde côtière canadienne, du ministère des Pêches et des Océans, du Service hydrographique du Canada, de l'Agence des services frontaliers du Canada, de la GRC et du gouvernement du Nunavut, entre autres.

Ces relations serrées ont été concrétisées en 2014, lors de la recherche des navires disparus de l'expédition de Franklin.

[Traduction]

La plateforme de collaboration créée par le centre des opérations de la sûreté maritime améliore l'efficacité des interactions interministérielles afin que les partenaires de sécurité puissent réagir efficacement et rapidement aux menaces émergentes. On met en pratique ce genre d'intervention au moyen de scénarios d'exercices chaque année, et conformément à mon mandat au Commandement de la Force opérationnelle interarmées. J'établis des liens avec les autorités fédérales et provinciales pour veiller à ce que les organismes partenaires forment un réseau et connaissent très bien les capacités militaires qui peuvent aider à gérer les conséquences de situations de crise, de désastres naturels ou de situations de crises humanitaires. Les interventions maritimes du Canada dans la crise du virus Ebola, l'importation de drogues illégales, les catastrophes maritimes importantes et le terrorisme constituent des exemples concrets mettant en valeur la collaboration et la coopération efficaces.

Outre ces activités dans l'Arctique et les Amériques, et à l'heure actuelle, dans le cadre de l'opération Reassurance de l'OTAN, les navires militaires contribuent à la connaissance du domaine maritime lors de chaque journée en mer. Par ailleurs, un navire de guerre est utilisé comme navire de garde et est prêt à partir en mer avec un préavis de huit heures, 365 jours par année. Bien que des navires soient déployés en mer, le personnel sur la terre ferme travaille sans cesse pour établir et améliorer les relations avec nos partenaires, soit avec des organisations comme le NORAD; dans le cadre de la coopération internationale en matière de recherche et sauvetage; avec la Force opérationnelle interarmées de l'Atlantique, la Garde côtière des États-Unis et la marine des États-Unis; et dans le cadre de scénarios de théâtre de guerre anti-sous-marin.

Pour conclure, j'aimerais parler brièvement des activités de recherche et sauvetage et du commandement de la région de recherche et sauvetage de Halifax. Cette région comprend les zones terrestres des provinces de l'Atlantique, le Labrador et la moitié de l'île de Baffin, ainsi que les zones océaniques de l'ouest de l'Atlantique Nord, de la mer du Labrador et du détroit de Davis.

Mon mandat est axé sur la prestation de services aéronautiques et maritimes de recherche et sauvetage, à l'aide d'aéronefs de l'Aviation royale canadienne et de navires de la Garde côtière canadienne. Étant donné la portée du domaine maritime, les températures extrêmes fréquentes, la glace annuelle, les routes maritimes internationales achalandées, les activités de pêches nationales et internationales, le tourisme et l'unique site extracôtier de production pétrolière au Canada, les opérations de recherche et sauvetage dans la région sont à la fois nombreuses et exigeantes. Malgré tout, elles sont très bien gérées grâce à l'expertise et au professionnalisme des équipages d'embarcation de sauvetage et d'aéronefs, et des techniciens en recherche et sauvetage. La liaison constante avec divers intervenants de recherche et sauvetage, les exercices tactiques et opérationnels, de même que la collaboration avec les gouvernements provinciaux et territoriaux, permettent d'assurer le fonctionnement optimal du système.

Mesdames et messieurs, je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de faire un survol du mandat très vaste et complexe en matière de défense et de sécurité de la marine, de la Force opérationnelle interarmées de l'Atlantique, du centre des opérations de la sûreté maritime et des opérations de recherche et sauvetage.

Le président: Je vous remercie, amiral.

Nous passons maintenant à notre première série de questions. Chaque bloc sera de sept minutes.

Monsieur Norlock, allez-y, s'il vous plaît.

M. Rick Norlock (Northumberland—Quinte West, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président. Je remercie le témoin de sa présence.

Puisque notre étude porte sur la défense nord-américaine et que vous êtes commandant de la Force opérationnelle interarmées de l'Atlantique et des Forces maritimes de l'Atlantique, qu'est-ce qui représente la plus grande menace pour le secteur maritime du Canada atlantique, à votre avis? De plus, quelles mesures prenez-vous et prenons-nous pour réduire la menace?

• (1550)

Cam John Newton: Je crois qu'il faut simplement savoir ce qui se passe dans les zones maritimes présentant un intérêt pour le Canada. Ces zones ne sont pas définies par des mers territoriales ou des zones d'exclusion économique ou même par l'ensemble du plateau, mais par les voies maritimes qui nous lient au reste du monde. La mer joue un rôle important dans l'économie mondiale. En fait, c'est une évidence: tout ce que nous achetons et tout ce que nous vendons, les ressources, traversent la mer.

Selon moi, il est vraiment important de connaître ce qui constitue l'énorme trafic maritime dans l'Atlantique Nord. Des terroristes pourraient entrer dans notre pays par ces mêmes vecteurs si nous ne surveillons pas la navigation maritime et n'en connaissons pas les objectifs. Également, en surveillant la navigation maritime et en étant au courant des déplacements et des directions prises, nous pouvons voir ce qui se passera dans l'Arctique et comprendre le but des intérêts nationaux étrangers sur le plan de la science, de l'exploitation de l'énergie et même du tourisme, par exemple.

M. Rick Norlock: Merci.

Vous avez mentionné la surveillance des navires commerciaux et d'autres navires qui sont dans la zone, etc. Vous n'avez pas parlé de ce que je considère comme un élément important, c'est-à-dire les forces navales, surtout les sous-marins, qui pourraient naviguer sur nos eaux. Vos fonctions couvrent-elles ce volet?

Cam John Newton: Oui, monsieur, et si je me suis arrêté au début, c'était seulement pour... Vous m'avez demandé quelle était la plus grande menace selon moi, et c'est ce qui se passe sur le plan de la navigation maritime.

M. Rick Norlock: Excusez-moi. Pour que nos électeurs comprennent bien ce que vous dites — je comprends, en passant —, vous dites que, ce que vous surveillez principalement, c'est l'utilisation des voies de navigation commerciale, les compagnies de transport maritime de même que les navires qui mènent des activités clandestines. C'est bien cela?

Cam John Newton: Exactement, monsieur, et je dis qu'il faut surveiller les intentions des navires de gouvernements étrangers qui, souvent, sont liées à des activités militaires.

De toute évidence, ce sont les flottes de sous-marins étrangers qui constituent la menace navale sur les mers si les pays à qui elles appartiennent devaient nuire aux intérêts nationaux du Canada. Donc, à long terme, en tant que commandant de guerre anti-sous-marins dans le théâtre qui est responsable de l'ouest de l'Atlantique Nord, je collabore avec bon nombre de collègues et de quartiers généraux dans l'Atlantique Nord. Le quartier général du côté atlantique des États-Unis se trouve à Norfolk, en Virginie; il y a un quartier général en Angleterre pour une grande partie du passage Groenland-Royaume-Uni-Islande; et au bout de la côte de la Norvège, nous observons les flottes de sous-marins étrangers qui proviennent de bases du nord de la Russie. Je participe pleinement à ces activités et je mène des exercices et des entraînements chaque année à cet égard.

M. Rick Norlock: Merci beaucoup.

Bien sûr, en tant que pays dont la superficie est la deuxième en importance dans le monde, le Canada a le plus long littoral du monde, ce qui pose des défis évidents. Comment relevez-vous les défis ou comment essayez-vous de surmonter les difficultés pour surveiller ce qui se passe sur le plus long littoral au monde?

Cam John Newton: En fait, c'est la partie la plus agréable de mon travail: participer au projet de ce qu'on appelle le centre des opérations de la sûreté maritime. Ce centre, dont les opérations se déroulent sur une base quotidienne, s'appelle communément le COSM. Il est basé sur mon quartier général. Il est situé très près du centre de recherche et sauvetage et à quelques pas de mon centre des opérations interarmées à partir duquel je commande des opérations militaires. Le COSM réunit les différents partenaires — GRC, Agence des services frontaliers, Transports Canada, SCRS, garde côtière et marine —, comme on le fait ici, et les opérateurs fournissent des renseignements provenant de leurs réseaux. L'information n'est pas communiquée directement d'un service à l'autre parce qu'il y a des différences de compétences et des frontières juridiques. Or, lorsque des gens s'aperçoivent que quelque chose ne va pas dans les mers, que ce soit lié aux services frontaliers, à l'immigration ou à un acte criminel, ils en parlent, car ils veulent savoir où se trouve le possible appareil maritime. Ils veulent déterminer s'il est nécessaire que toutes les parties qui ont les ressources maritimes interviennent. L'équipe détermine la nature de la menace, qui est l'organisme responsable et les mesures à prendre. Parfois, cela aboutit à des discussions entre ministres, de sorte que des ressources militaires sont chargées de faire la surveillance.

C'est un système très efficace, monsieur. D'autres pays dans le monde considèrent le COSM comme un modèle de coopération pangouvernemental entre organismes. Sur le plan financier, c'est raisonnable, et il règne un climat de collaboration. Je ne connais pas de meilleur modèle. Le travail est effectué par des gens de divers organismes qui savent que l'océan est un milieu difficile et ils doivent collaborer pour faire toute la lumière sur les menaces.

• (1555)

M. Rick Norlock: Merci.

Dans un autre ordre d'idées, vous avez dit, bien sûr, durant votre exposé au début de la réunion, que les Forces maritimes de l'Atlantique et nos alliés américains et d'autres forces navales dans le monde collaborent très bien.

Pourriez-vous nous dire en quoi cela contribue à la défense de l'Amérique du Nord dans son ensemble et vient compléter vos activités?

Cam John Newton: Il existe une relation bilatérale très forte entre le Canada et les États-Unis et entre les marines des deux pays qui collaborent depuis longtemps. L'essence de cette relation repose sur la collaboration au sein du NORAD et la défense permanente interarmées des frontières.

Ma flotte et la flotte de la côte Ouest ont uni leurs forces à celles des forces navales américaines. Je vais donc parler de ma côte. Le U. S. Fleet Forces Command est l'entité navale américaine sur la côte Est. La Garde côtière des États-Unis, LANTAREA, le poste de commandement de la Garde côtière sur l'Atlantique, participe à la planification de nos activités annuelles en collaboration avec la Force opérationnelle interarmées Atlantique et la Marine royale du Canada.

Chaque année, nous dirigeons ensemble l'exercice Frontier Sentinel. Il s'agit d'une composante des exercices Determined Dragon et Vigilant Shield qui portent sur la défense de l'Amérique du Nord. Grâce à cette relation bilatérale, nous reproduisons le genre de coopération que vous connaissez maintenant grâce aux explications qui vous ont été fournies sur le NORAD. C'est ce que nous faisons du côté maritime.

L'an dernier, le scénario portait sur un terroriste ou un individu ayant des tendances terroristes qui voulaient utiliser un navire pour importer du matériel au Canada et aux États-Unis. L'année précédente, l'exercice portait sur un agent chimique précurseur importé par l'entremise de conteneurs d'expédition. Nous utilisons la plateforme de Frontier Sentinel et la collaboration entre les trois entités afin de nous assurer que nos plans de navigation sont bien établis et que nous sommes aussi prêts que possible sur plan maritime.

Le président: Merci, monsieur Norlock. Votre temps est écoulé.

Monsieur Harris, vous avez la parole pour sept minutes.

M. Jack Harris (St. John's-Est, NPD): Merci, monsieur le président. Merci, contre-amiral, d'avoir accepté notre invitation.

Si j'ai bien compris, vous êtes le commandant des Forces maritimes Atlantique et le commandant de la Force opérationnelle interarmées Atlantique. Donc, vous êtes responsables de deux choses: les activités navales et l'ensemble des opérations. C'est exact?

Cam John Newton: Oui, monsieur.

M. Jack Harris: Sur le plan naval, vous avez parlé de notre flotte qui se compose de sept frégates, d'un contre-torpilleur, de six

bâtiments de patrouille côtière et d'un sous-marin. Si j'ai bien compris, ces bâtiments servent à la patrouille de l'Atlantique.

Cam John Newton: C'est exact.

M. Jack Harris: Étant donné la taille du littoral canadien, comme l'a souligné M. Norlock, et du fait que nous avons trois côtes, et si l'on tient compte des opérations internationales dont vous avez parlé, à votre avis, ces 14 bâtiments sont-ils suffisants pour vos opérations et vous permettre d'assumer ces responsabilités?

Ça me paraît peu. Je ne suis pas un spécialiste, mais je sais que certains s'inquiètent que la marine est peut-être l'élément négligé des Forces armées canadiennes.

Auriez-vous besoin de plus de bâtiments et d'équipements pour couvrir votre territoire ou est-ce que ce que vous avez est suffisant?

Cam John Newton: Monsieur, ce sont les gouvernements qui fixent la taille de la marine canadienne. Il s'agit d'une décision stratégique majeure prise par des gens plus hauts placés que moi. Nous les conseillons sur ce que devrait être la taille optimale de la marine.

Je dirais, par expérience, qu'il n'y a pas seulement que la marine; il y a également les forces interarmées qui travaillent dans le domaine maritime: le bel hélicoptère moderne Cyclone; la flotte d'appareils Aurora Block III améliorée et modernisée; la grande flotte de la Garde côtière canadienne qui collabore avec nous dans l'Arctique; la flotte de bâtiments scientifiques et de patrouille du ministère des Pêches et des Océans; les navires côtiers de la Gendarmerie Royale du Canada; l'aéronef d'Environnement Canada; l'aéronef de Transports Canada; et l'aéronef de surveillance du ministère des Pêches et des Océans.

Depuis les années 1980, nous sommes une force maritime intégrée. Je crois que c'est le rapport Osbaldeston qui a obligé les autorités maritimes à collaborer et à coopérer afin de ne pas gaspiller les ressources du pays à bâtir des flottes individuelles.

Puis-je ajouter une chose, monsieur?

• (1600)

M. Jack Harris: Ça va. On comprend que, outre les 14 bâtiments que vous avez, d'autres sont mis à contribution.

Contre-amiral, depuis 1992, il existe une coentreprise entre la marine et l'Institut maritime de l'Université Memorial pour la prestation d'un programme de formation de deux ans visant à former des techniciens de système de combat. Ce programme devait être renouvelé — d'ailleurs, un appel d'offres a été lancé —, mais on me dit qu'il sera plutôt mis au rancart, et ce, même si 900 personnes y ont participé, selon le site Web de l'université.

À l'avenir, plus personne ne sera formé dans le cadre de ce programme, n'est-ce pas? Si c'est le cas, comment ferez-vous pour avoir des techniciens formés pour faire le travail?

Cam John Newton: Monsieur, l'Institut maritime a fourni à la marine des diplômés hautement qualifiés pour les métiers techniques de mécanique navale et ceux liés aux systèmes de combat. Rendons à César ce qui lui revient; c'est une excellente école. Toutefois, ce n'est qu'une des quelque 60 écoles au pays en mesure d'offrir cette formation.

Donc, même si la marine a établi cette belle relation avec l'Institut maritime qui nous a permis de pourvoir environ 90 % de nos postes dans ces métiers techniques, les Forces armées canadiennes, un système intégré auquel participe le chef du personnel militaire responsable d'une bonne partie de nos programmes et de la formation des membres, a mis sur pied un programme plus économique faisant appel à tous les collèges du pays, le Plan de formation stratégique pour les militaires du rang, ou quelque chose du genre. Je le connais sous l'acronyme PFS-MR. Ce programme est plus économique pour les Forces armées canadiennes. Nous sommes donc passés d'un programme très dispendieux et spécialisé à un programme plus économique et plus général.

J'ignore si le programme de l'Institut maritime sera annulé, mais je sais qu'il sera amputé. Je m'informerai et vous fournirai une réponse plus détaillée plus tard.

M. Jack Harris: Cela nous serait utile, car les compressions au niveau des activités et de la formation, notamment, nous préoccupent.

Au sujet du SAR... Me reste-t-il suffisamment de temps pour poser une autre question?

Le président: Il vous reste deux minutes.

M. Jack Harris: La recherche et sauvetage est un domaine qui m'intéresse depuis mon élection au fédéral en 2008. Un des principaux problèmes que j'ai soulevés au comité — nous avons même mené une étude sur le sujet — concerne les délais d'intervention des équipes de recherche et de sauvetage. Selon un reportage, une évaluation a été réalisée à Comox et à Trenton et une autre est en cours dans la région d'Halifax. Celles-ci servent à évaluer l'efficacité opérationnelle d'un délai de réponse de 30 minutes en tout temps, ce qui me plaît beaucoup.

Pourriez-vous nous fournir un peu plus de détails sur cette évaluation, à savoir quand elle a été amorcée, combien de temps elle durera et quels sont les résultats jusqu'à maintenant?

Cam John Newton: D'accord. Il y a eu un reportage sur un changement dans la position du service de recherche et sauvetage pour la région Atlantique. Le sujet du reportage était exact, mais son contenu était totalement faux. Nous avons en ce moment un délai d'intervention de 30 minutes pendant 40 heures dans les Maritimes. Lorsque nous amorcerons ces essais lors du long week-end de mai, nous aurons encore un délai d'intervention de 30 minutes pendant 40 heures.

Ce que nous faisons, c'est que nous modifions légèrement la période de la journée au cours de laquelle nous observons ce délai d'intervention de 30 minutes en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick, à l'Île-du-Prince-Édouard et à Terre-Neuve afin que celle-ci coïncide avec les activités de l'industrie maritime et des plaisanciers. Donc, sur le plan statistique, nous pouvons démontrer qu'en modifiant légèrement la période au cours de laquelle nous observons un délai d'intervention de 30 minutes pendant la semaine, et surtout pendant les week-ends, nous augmentons notre efficacité lors d'incidents de recherche et de sauvetage.

M. Jack Harris: Et vous êtes en mesure de confirmer...

• (1605)

Le président: Votre temps est écoulé, monsieur Harris. Vous pourrez y revenir lors de votre prochaine intervention. Merci beaucoup.

Monsieur Chisu, vous avez la parole pour sept minutes.

M. Corneliu Chisu (Pickering—Scarborough-Est, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci beaucoup, contre-amiral, pour votre exposé. Ce fut très instructif.

Comment le Canada, les États-Unis et l'Amérique du Nord dans son ensemble sont-ils touchés sur le plan maritime par l'environnement international de la défense et de la sécurité, un environnement qui change rapidement, notamment en Arctique avec les ambitions de la Russie dans cette région?

Cam John Newton: C'est une excellente question et une question très large.

Il existe plusieurs menaces à l'échelle internationale en ce moment ou plusieurs situations qui se développent rapidement, notamment, les troubles persistants dans plusieurs pays arabes et du Moyen-Orient et l'agression de la Russie envers l'Ukraine. Chacune est différente; je ne pourrais pas établir un lien entre la Russie et le printemps arabe. Le gouvernement du Canada a démontré qu'il avait la ferme intention politique d'accroître sa présence avancée à l'aide des éléments des Forces armées canadiennes.

Un des éléments retenus est la Marine royale du Canada. Nous participons activement à la Force opérationnelle multinationale 150, la FOM-150, dans le nord de la mer d'Arabie et dans l'océan Indien. Cette force opérationnelle multinationale est actuellement dirigée par un commodore de la Marine royale du Canada et de 20 officiers canadiens. Elle est composée de navires de la France, de la Grande-Bretagne, du Pakistan, de l'Arabie saoudite et des États-Unis, et parfois, de navires de la garde côtière américaine.

Pourquoi sommes-nous là? Nous y sommes pour démontrer l'intérêt du Canada envers ces voies maritimes importantes et stratégiques qui passent par le détroit d'Ormuz où se concentre une source d'énergie importante pour la planète. Nous y sommes pour en apprendre davantage sur l'océan Indien, pour épauler les États aux vues similaires et les États qui désirent promouvoir l'utilisation légitime des mers et les idéaux démocratiques et les aider à bâtir leur capacité militaire. Nous y sommes pour apprendre des relations entre les pays de la région et accroître la confiance de ces pays envers les Forces armées canadiennes.

Nous n'avons pas de navire sur place. Nous avons retiré notre navire de la FOM-150 pour l'installer dans la mer Méditerranée en raison du conflit entre la Russie et l'Ukraine et pour rassurer nos alliés de l'OTAN, notamment la Bulgarie, la Roumanie et la Turquie, que l'organisation entend respecter son article 5 concernant une défense collective n'importe où, n'importe quand. Notre marine fait ce qu'elle peut dans le cadre d'un déploiement avancé avec les marines des États aux vues similaires au sein de la coalition et du FOM-150 ou des membres de l'OTAN.

Dans l'Arctique canadien, il ne fait aucun doute qu'il y a de plus en plus d'activités. Celles-ci sont principalement commerciales et touristiques ou portent sur les changements climatiques et dans le régime des glaces. Toutefois, il y a des activités militaires dans le nord, mais c'est principalement mes collègues du NORAD qui s'en chargent. La Marine royale du Canada continue de mener des activités dans l'Arctique en partenariat avec les autres ministères du gouvernement afin d'aider à la gestion des déversements de pétrole, aux activités de recherche et de sauvetage, lors d'écrasements d'avions qui utilisent les voies polaires ou lorsqu'une situation militaire se développe sur le terrain. Mais, je ne veux pas dire qu'il y a des gestes d'agression ou des menaces militaires dans l'Arctique.

M. Corneliu Chisu: Merci beaucoup, contre-amiral.

Quels sont les États ou les intervenants non étatiques qui remettent en question les approches maritimes du Canada, principalement dans l'Atlantique, et est-ce que cela se produit fréquemment? Je ne parle pas uniquement du point de vue militaire, mais aussi des navires de pêche qui tentent de pêcher illégalement dans nos eaux territoriales, notamment.

Cam John Newton: Je crois que le Canada a fait de l'excellent travail pour surveiller sa zone d'exclusion économique de 200 milles et collaborer avec l'Organisation des pêches de l'Atlantique du Nord-Ouest afin de faire respecter son territoire et gérer ses eaux bien au-delà du Bonnet Flamand et de la queue et du nez des Grands Bancs. La marine canadienne est un partenaire important du ministère des Pêches et des Océans. Elle a servi de taxi à ses agents de la paix en mer. Nous avons une relation très étroite avec le ministère et partageons avec lui des procédures, des tactiques et des renseignements sur la façon de tirer le maximum de ces patrouilles dans nos zones de pêche. Au fil des ans, nous avons dû composer avec des flottes de pêche internationales, des flottes peu scrupuleuses et des pays qui font preuve d'autorité en matière de pêche, et nous les avons repoussés. Les lois, les compétences et les règlements du Canada en matière de pêche dans l'Atlantique Nord jouissent de beaucoup de respect sur la scène internationale.

Malgré ce que vous dites, je ne dirais pas qu'il s'agit de notre principale menace. La principale menace de la part des intervenants non étatiques concerne l'utilisation des voies maritimes — les grosses cargaisons de milliers de conteneurs par navire et l'importation de cargaisons illicites. Il pourrait s'agir d'armes, d'explosifs, d'agents chimiques précurseurs ou de drogues, notamment. Actuellement, la drogue constitue la cargaison illicite la plus courante au Canada, et ce n'est pas uniquement les drogues le problème, mais aussi les revenus qui y sont rattachés, car ils ont une influence déstabilisante. Nous avons tendance à nous attaquer avec vigueur à ce problème dans le Bassin des Caraïbes, mais pas ici.

• (1610)

M. Corneliu Chisu: Nous partageons une petite frontière avec la France, soit celle de Saint-Pierre et Miquelon. Quelle est la participation de la France dans cette région de l'Atlantique?

Cam John Newton: La France est un allié depuis longtemps, monsieur.

C'est un beau...

M. Corneliu Chisu: Menez-vous des exercices avec la France? Parce que...

Cam John Newton: Non, car Saint-Pierre et Miquelon se trouve dans nos eaux, mais la France est un allié depuis longtemps. Elle envoie des navires de guerre à Halifax et à Québec; elle participe au Rendez-vous naval; l'an dernier, elle a transporté le Royal 22^e Régiment en mer à bords du *Mistral*; les sous-marins français mènent des exercices dans nos eaux en route vers les États-Unis ou d'autres pays alliés; elle utilise un navire du gouvernement, le *Fulmar*, pour participer avec nous à la patrouille des flottes de navires de pêche, donc elle joue le rôle d'intervenant international en tant qu'observateur de pêche dans l'Atlantique Nord. Aussi, nos services de recherche et sauvetage s'étendent jusqu'à Saint-Pierre et Miquelon.

Tout ce que je peux dire, c'est que nous entretenons une relation très forte et positive avec la France. D'ailleurs, chaque année, nous offrons notre soutien lors de la course de voiliers.

Le président: Merci, monsieur Chisu. Votre temps est écoulé.

Madame Murray, vous avez la parole pour sept minutes.

Mme Joyce Murray (Vancouver Quadra, Lib.): Merci, contre-amirable — je crois que c'est un lapsus freudien.

Vous parlez de l'excellente réputation de la Marine royale du Canada. Je suis tout à fait d'accord avec vous. Je remercie tous les nouveaux cadets et amis qui se sont joints récemment aux Forces armées, notamment à la Marine royale du Canada.

Vous dites que vous vous concentrez à conserver un niveau de préparation opérationnelle accru. Selon une évaluation des forces navales effectuée en décembre 2013, la capacité de la marine à atteindre les niveaux de préparation opérationnelle nécessaires ne cesse de se détériorer. J'aimerais donc savoir quels sont les défis auxquels vous êtes confrontés compte tenu de cette situation. Vous avez dit dans votre exposé vouloir préserver — ou faire votre possible pour préserver — un certain niveau de liberté en ce qui concerne vos activités, compte tenu du manque de navires ravitailleurs. Donc, vous devez surmonter de multiples obstacles. Toujours selon cette évaluation, la marine devra en faire moins avec moins d'équipement. J'aimerais savoir, en quelques mots, ce qui sera mis de côté étant donné la baisse du financement et l'incapacité à remplacer les navires en temps opportun.

Cam John Newton: Oui, madame. C'est une grande question.

La flotte canadienne de l'Atlantique, ou la flotte canadienne, est aussi prête et capable qu'elle ne l'a jamais été, mais des défis et des contraintes exercent des pressions sur les ressources. Depuis le rapport de 2013 du chef du Service d'examen — je crois que c'est ce rapport dont il est question —, des navires sont retournés de manière régulière à la marine dans le cadre de la modernisation de la classe Halifax. La flotte de 20 ans a été modernisée.

Au sein de ma flotte, nous avons déployé le *Fredericton*, qui est entièrement modernisé pour les 20 prochaines années de sa vie. C'est un navire capable de grandes choses. Nous avons ensuite le *Halifax* et le *Montreal* qui sont actuellement en haute mer pour donner un coup de main quant à la livraison de l'hélicoptère Cyclone. Suit de près le NCSM *Charlottetown*, et le *St. John's* sera de retour dans la marine sous peu.

Ce qui a changé depuis le rapport, c'est le retour régulier de navires de guerre modernisés au sein de la marine. Par ailleurs, le sous-marin à disponibilité opérationnelle élevée se prépare à lancer des torpilles avec la marine américaine. Nous attendons ensuite que le gouvernement nous dise s'il a l'intention de le déployer.

• (1615)

Mme Joyce Murray: D'accord. Merci.

Dans le très récent rapport de l'Institut de la CAD intitulé *Les perspectives stratégiques du Canada*, voici ce que nous pouvons lire à la page 1:

... la marine entre dans l'année 2015 passablement affaiblie alors que les coupures au nom de la réduction du déficit du gouvernement ont entraîné une chute de 23 % dans le financement de la marine pour maintenir la flotte disponible.

Êtes-vous en train de dire que cette information est inexacte, ou y a-t-il des domaines dans lesquels vous n'êtes plus actifs en vue de protéger l'état de préparation opérationnelle dans d'autres aspects de votre responsabilité?

Cam John Newton: Je ne peux pas le dire autrement. Nous avons en fait retiré le NCSM *Preserver* et le NCSM *Athabaskan* sur la côte Est. Ces décisions ont été prises en vue de permettre à la Marine d'investir les fonds disponibles sur les navires les plus utiles de la flotte. Nous sommes extrêmement fiers des deux navires que la Marine a demandé de retirer. Ces navires ont rendu d'incroyables services au pays, et il y a en place une stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale pour redonner à la marine des capacités comme celles qu'offraient les deux classes de navires qui ont été retirées. Nous pallierons cette situation jusqu'à l'arrivée de ces navires en faisant des compromis.

Mme Joyce Murray: J'aimerais en savoir plus à ce sujet, parce que nous en avons parlé au contre-amiral Truelove. Il a dit qu'il y avait une possibilité de location ou que des options étaient envisagées, parce que le plan B, qui était d'emprunter de nos partenaires les capacités nécessaires, ne fonctionnerait pas, compte tenu du temps qu'il faudra pour remplacer ces capacités, en raison des retards importants dans la stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale.

Cam John Newton: Oui, madame. C'est le travail de mon commandant, soit de collaborer avec le gouvernement en vue de mettre en place une stratégie de transition pour la construction de navires de soutien interarmées et de navires de combat de surface canadiens, et la marine s'y engage fermement.

Mon travail consiste à trouver des moyens en collaboration avec nos alliés d'accroître la capacité de notre flotte. Nous choisissons donc très minutieusement les exercices qui auront le plus d'effets, comme l'exercice Rim of the Pacific, l'exercice Trident Juncture de l'OTAN et l'exercice interarmées dans lequel nous collaborons en ce moment même avec quatre grands navires de combat de surface de la marine américaine et deux sous-marins nucléaires.

Mon travail consiste à trouver des possibilités d'exercice pour que notre marine atteigne le niveau de préparation souhaité, en dépit de l'absence de ces deux classes de navires.

Mme Joyce Murray: C'est donc quelqu'un d'autre qui s'occupe de pallier la situation. C'est ce que j'en comprends.

Cam John Newton: Oui, madame.

Mme Joyce Murray: J'aimerais vous parler de recherche et de sauvetage.

L'une de mes collègues a posé aujourd'hui une question au sujet de l'escadron de drones à longue portée qui a été annoncé à maintes reprises pour la 5^e Escadre Goose Bay. Selon un récent document ministériel, ce projet est reporté indéfiniment. Pourriez-vous nous expliquer pourquoi? Est-ce une conséquence des réductions du budget ministériel, ou y a-t-il d'autres raisons? Cela influe-t-il sur la capacité de couvrir l'ensemble du territoire que ces drones à longue portée auraient permis de survoler lors d'opérations de recherche?

Cam John Newton: Madame, sauf votre respect, je préfère laisser l'aviation canadienne répondre à cette question. Elle s'occupe de l'acquisition de véhicules aériens sans équipage, mais je suis responsable de la mission de surveillance pour la côte Est du Canada. Il s'agit de l'opération Leviathan. Actuellement et pour le proche avenir, j'ai des forces adéquates à ma disposition. J'ai recours au partenariat maritime intégré concernant les vols nolisés dans l'espace aérien provincial et je peux faire appel aux appareils de patrouille à long rayon d'action de l'aviation canadienne, soit les Aurora qui viennent d'être modernisés. Les capacités de ces appareils ne permettent pas une corrélation linéaire entre le passé et l'avenir.

Les nouveaux appareils, soit les Cyclone et les Aurora de la phase III, ont de telles capacités qu'il faut accepter qu'il y ait des changements dans les dépenses concernant les flottes d'aéronefs. Nous avons les Aurora de la phase III. Nous prendrons livraison des Cyclone. Nous avons d'excellentes relations avec le ministère des Pêches et des Océans, Environnement Canada et Transports Canada. Nous utilisons tous des aéronefs de surveillance pour survoler le territoire maritime du Canada.

Le président: Votre temps est écoulé, madame Murray.

Nous allons commencer notre série de questions de cinq minutes. Monsieur Williamson, allez-y.

• (1620)

M. John Williamson (Nouveau-Brunswick-Sud-Ouest, PCC): Merci, monsieur le président.

Amiral, merci de votre présence aujourd'hui. Nous avons l'occasion d'entendre l'opposition; c'est cette même opposition qui a annulé le remplacement des hélicoptères Sea King, lorsqu'elle était au pouvoir, et qui continue maintenant de critiquer l'excellent travail du gouvernement, en particulier au sujet des navires de guerre qui arriveront au cours de la prochaine génération.

Par contre, je m'écarte du sujet.

Amiral Newton, je crois comprendre qu'en février 2014 vous avez donné une conférence à l'Université Dalhousie au cours de laquelle vous avez parlé de la contribution de la Marine royale canadienne dans la défense stratégique nord-américaine, soit le sujet de notre étude, et la lutte antiterroriste. Pourriez-vous nous donner des exemples de mesures antiterroristes prises par la marine canadienne?

Cam John Newton: Wow! Ai-je dit cela?

La Force opérationnelle multinationale 150 dans la mer d'Oman et les voies maritimes qui se rendent de l'Afrique jusqu'au sud de l'Europe par le canal de Suez suit en fait le parcours de la drogue jusqu'aux États-Unis, et c'est justement à cet égard que le NCSM *Toronto* a reçu une mention élogieuse méritoire. La mission de cette force est la lutte antiterroriste et la sécurité maritime. Son objectif est d'empêcher que soient utilisées les voies maritimes mondiales pour le transport de marchandises illicites et de terroristes et d'autres activités, comme le passage de clandestins et l'envoi d'armes. Nous sommes là pour collaborer avec des nations aux points de vue similaires et des services de police, comme Interpol et la GRC, et essayer d'aller à la source de ces activités illégales.

En Amérique du Nord, nous faisons de même avec les Centres des opérations de la sûreté maritime. Les partenaires en la matière sont le SCRS, la GRC et l'Agence des services frontaliers du Canada. Nous avons tous intérêt à fermer les voies maritimes en ce qui concerne en particulier les gros navires qui transportent des conteneurs et les navires de moins de 300 tonnes qui peuvent en fait se glisser entre les mailles de notre couverture radar, si nous n'y sommes pas attentifs.

Les COSM sont une plateforme très efficace que le Canada a créée. Voici un exemple pour vous donner une idée de l'efficacité des COSM, qui ont normalement le regard tourné vers l'océan. Lors de la fusillade sur la Colline parlementaire et le tragique événement survenu à Saint-Jean-sur-Richelieu, les partenaires des COSM à Halifax ont tourné leur attention vers l'intérieur des terres et m'ont appelé pour me dire que les trois services de police canadiens, soit l'ASFC, le SCRS et la GRC, assuraient la sécurité de leurs partenaires en matière de défense. Cela provenait du partenariat créé pour avoir un œil sur ce qui se passe à l'extérieur. Ces partenaires m'ont permis d'avoir la certitude que nos effectifs étaient en sécurité à Halifax, pendant que nous essayions de comprendre l'étendue de ce qui était survenu à Ottawa.

Je dirais que cette relation est très efficace. Cela nous permet de faire des exercices avec un scénario antiterroriste, comme nous l'avons fait l'année dernière à Pictou, en Nouvelle-Écosse.

Les forces d'opérations spéciales canadiennes ont participé à ce scénario. Elles ont effectué des attaques en mer en utilisant leurs propres capacités maritimes, qui concordent avec les capacités de la Marine royale canadienne et des autres organismes, comme la Garde côtière et ses navires et ses aéronefs.

Ensuite, nous avons fait appel aux capacités en matière de décontamination de l'armée canadienne pour nous occuper des agents chimiques qui peuvent être utilisés lors d'une attaque terroriste.

Voilà le genre de réflexion que les militaires font. Nous ne le faisons pas seuls. Nous sommes appuyés par des partenaires pangouvernementaux, ce qui permet à tous les éléments de la sécurité de fonctionner en vue de lutter contre la menace terroriste.

M. John Williamson: Très bien.

Je commence à remarquer qu'un thème se dégage, et c'est lié à votre première préoccupation, soit les voies maritimes et leur surveillance.

Nous préparons un rapport pour le Parlement qui sera épiluché par le gouvernement. Quelles sont les choses dont nous, en tant que législateurs, devrions tenir compte pour mieux comprendre le tout? Quels sont les éléments qui sont importants en vue de mieux comprendre vos défis? Que pourrions-nous faire pour rendre un peu plus facile la vie des membres de la Marine royale canadienne qui font ce travail jour après jour?

Cam John Newton: Les Centres d'opérations de la sûreté maritime ne sont pas administrés par la marine, mais nous en sommes partenaires. Nous sommes sur le même pied d'égalité que les cinq autres partenaires en matière de sécurité.

Selon moi, tous les partenaires en matière de sécurité des COSM auraient tout à gagner d'une meilleure compréhension législative du rôle de ces centres maritimes et d'une meilleure compréhension de la part du public en la matière.

Je fais beaucoup de sensibilisation sur la côte Est et je raconte l'histoire aux provinces pour qu'elles sachent ceux qu'elles doivent appeler et les organismes auxquels elles peuvent faire confiance lorsque surviennent des problèmes dans leur territoire.

Nous faisons souvent le pont entre les autorités fédérales et provinciales. Ainsi, lorsqu'il y a une crise, nous savons tous comment réagir en tant que groupe.

Les Centres d'opérations de la sûreté maritime n'étaient qu'un projet, mais ils atteindront très rapidement leur capacité opérationnelle totale. Des modifications législatives seront nécessaires en temps et lieu en ce qui concerne ce changement dans les opérations.

• (1625)

Le président: Merci, amiral.

Le temps est écoulé.

[Français]

Madame Michaud, vous avez la parole pendant cinq minutes.

Mme Élane Michaud (Portneuf—Jacques-Cartier, NPD): Merci, monsieur le président.

Contre-amiral Newton, je tiens à vous remercier de votre présentation.

Précédemment, en comité, il y a eu beaucoup de discussions sur les différentes menaces pour le Canada et l'Amérique du Nord en Arctique, mais qu'en est-il en Atlantique? J'aimerais que vous parliez davantage de votre évaluation des menaces. Comment établissez-vous vos priorités dans l'Atlantique? Collaborez-vous avec d'autres organisations ou d'autres forces régionales?

Cam John Newton: Si je comprends bien, vous me demandez comment nous coordonnons nos opérations et comment nous coopérons avec les autres forces.

Mme Élane Michaud: Je parle des autres forces régionales, dans la région de l'Atlantique du moins.

Cam John Newton: Comme je l'ai déjà expliqué plusieurs fois, il faut d'abord recourir au Centre des opérations de la sûreté maritime.

Ai-je bien compris la question?

Mme Élane Michaud: Je pense que non. Si vous me permettez, j'ai plusieurs autres questions, alors je vais passer à la prochaine. Je vous remercie.

On s'attend à ce que la Marine royale canadienne joue un rôle accru dans l'Arctique quand vous finirez — un jour, peut-être — par recevoir les navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique. On sait que ce programme connaît beaucoup de retard, et on n'est pas non plus certain que les capacités opérationnelles des navires — dont la construction en cours accuse des retards — seront suffisantes pour accomplir tout ce qu'on veut.

Indépendamment de cela, si la Marine royale canadienne était en mesure de participer pleinement aux opérations en Arctique, quel serait, selon vous, le rôle de la marine? Comment va-t-elle collaborer avec la Garde côtière canadienne ou comment va-t-elle compléter le travail de cette dernière? En effet, il ne faudrait pas qu'il y ait un recoupement des tâches non plus. Il faudrait que ces deux entités aient chacune un rôle précis à jouer dans l'Arctique. Comment voyez-vous le travail avec la Garde côtière canadienne?

Cam John Newton: D'accord, j'ai compris la question.

[Traduction]

Nous avons une relation sans pareille avec la Garde côtière canadienne. Malheureusement, le terme « garde côtière » est le nom d'un service, soit la Garde côtière canadienne. De nombreux organismes maritimes s'occupent de « garder » les côtes; il en va de même au Canada, aux États-Unis, en France et partout ailleurs. Dans certains pays, la garde côtière fait partie de la marine. Dans d'autres pays, la garde côtière est la marine. Au Canada, des organismes se partagent cette fonction. Je suis fonctionnaire de la garde côtière. Nous entretenons une relation très étroite avec la Garde côtière canadienne en vue de surveiller les côtes canadiennes. Nous planifions ensemble nos activités annuelles. La marine prévoit ses opérations de ravitaillement avec la garde côtière en vue de nous permettre de nous rendre loin dans l'Arctique. Nous partageons des plateformes pour la surveillance des pêches, parce que la garde côtière relève du ministère des Pêches et des Océans. Nous fournissons des membres d'équipage pour les petites embarcations de sauvetage côtières. Cela nous permet d'acquérir de l'expérience dans les petites embarcations, tout en assurant la sécurité nautique en collaboration avec la garde côtière dans les eaux canadiennes utilisées à des fins récréatives. La garde côtière installe certains de ses postes d'embarcations de sauvetage côtier dans des divisions de la Réserve navale.

[Français]

Mme Éleine Michaud: Excusez-moi si je vous interromps, mais j'ai peu de temps.

Plus précisément, dans l'Arctique, comment pensez-vous pouvoir compléter la situation?

[Traduction]

Cam John Newton: En ce qui a trait à l'Arctique, nous prévoyons la saison annuelle. Il s'agit d'une saison de navigation très courte qui s'étend de la mi-juillet à la mi-octobre. La garde côtière s'y rend pour briser les glaces, réapprovisionner les collectivités, patrouiller dans les corridors et effectuer beaucoup de recherches scientifiques. La marine vient appuyer le travail policier dans le Nord. Nous soutenons l'exercice pangouvernemental à Nanook. Nous surveillons la navigation dans le Nord. Nous partageons le travail quant aux glaces avec la garde côtière. Nous collaborons à l'occasion de visites dans les collectivités. Nous avons démontré nos incroyables capacités intergouvernementales, lorsque la garde côtière, la marine, le Service canadien des glaces, le Service hydrographique du Canada et Parcs Canada ont collaboré en vue de retrouver l'épave perdue de Franklin, à savoir le NSM *Erebus*, et nous y retournerons pour retrouver l'autre navire. Pourquoi le faisons-nous? Cela nous permet de faire la démonstration des technologies canadiennes. Cela nous donne l'occasion de sonder les chenaux dans l'Arctique central, et nous le faisons en équipe.

•(1630)

[Français]

Mme Éleine Michaud: D'accord, je vous remercie beaucoup.

J'ai une autre question pour vous.

Le président: Soyez brève, madame Michaud.

Mme Éleine Michaud: Seigneur Dieu, comme cela passe vite!

Quelle est votre relation actuelle avec la marine mexicaine? On a beaucoup entendu parler des relations avec la marine américaine, mais j'aimerais en savoir davantage sur comment on collabore avec la marine mexicaine pour la protection de l'Amérique du Nord.

Cam John Newton: C'est une bonne question.

[Traduction]

L'opération CARIBBE est le fondement de nos opérations dans les Caraïbes. Il s'agit d'une force opérationnelle interorganismes qui s'attaque au trafic illicite et en particulier au trafic de drogues. Cette opération est dirigée par le département de la Défense des États-Unis, tandis que la Garde côtière américaine s'occupe des interdictions. Voilà notre principale plateforme qui inclut 14 États partenaires qui collaborent, au même titre que le Canada, à la réussite de la mission. Il est impossible de ne pas entrer dans les eaux mexicaines dans le cadre de telles missions. Donc, même si le Mexique n'en est pas un État partenaire, il y a une relation tripartite que nous appelons l'Initiative nord-américaine de sécurité maritime, ou l'INASM. Ainsi, le Mexique, les États-Unis et le Canada collaborent en vue de contribuer au succès de cette mission pour lutter contre le trafic de drogues et assurer la sécurité frontalière en Amérique du Nord. Il s'agit d'une mission antidrogue.

Le président: Merci. Votre temps est écoulé.

Monsieur Bezan.

M. James Bezan (Selkirk—Interlake, PCC): Merci, monsieur le président.

Amiral Newton, merci beaucoup de prendre le temps de témoigner devant notre comité aujourd'hui.

Le NORAD a élargi ses activités en vue d'inclure la défense maritime. Avec tous les différents chapeaux que vous portez, quelles sont vos responsabilités à l'égard de ce domaine d'activités du NORAD du point de vue de la Force opérationnelle interarmées de l'Atlantique?

Cam John Newton: Monsieur, vous touchez précisément au coeur de ma mission. En effet, l'une de mes principales tâches journalières consiste à acquérir une connaissance du domaine maritime.

La connaissance du domaine maritime ne se limite pas à une carte des mers avec des points figurant la position des navires ou des glaces. Pour chaque navire, pour chaque bateau, il faut connaître l'itinéraire, le propriétaire, l'agent, l'assureur, l'organisme qui nolise ou le courtier; il faut savoir qui fait partie de l'équipage et connaître la nature de la cargaison. Il s'agit donc d'avoir une compréhension très détaillée de l'intention de ces déplacements. Dans 99,9 % des cas, tout est en règle et complètement légal, mais dans un secteur aussi complexe qui met en jeu des courtiers, des agents, des propriétaires, des conteneurs, des assureurs et des produits, il arrive qu'un petit détail nous échappe.

Notre travail consiste à fournir une connaissance du domaine maritime au NORAD, qui est client de cette connaissance. Il se préoccupe de la nature des bâtiments: s'agit-il d'un sous-marin, d'une plateforme de lancement pour missiles de croisière, d'un navire pour le lancement de missiles balistiques, ou d'un navire qui recueille des renseignements, comme celui qui croise actuellement au large de la côte Est des États-Unis? Une telle présence constitue-t-elle une menace pour la sécurité de l'Amérique du Nord?

Depuis les attentats du 11 septembre, le NORAD s'est donné une fonction appelée « alerte maritime », qui est une fonction auxiliaire de la défense aérospatiale. Nous transmettons des renseignements au NORAD, et il les transforme en alerte.

Cette fonction fait le mieux ses preuves lors des exercices de théâtre de guerre anti-sous-marin, puisque les missiles de croisière lancés à partir d'un sous-marin sont probablement la plus grande menace.

M. James Bezan: Vous avez récemment amélioré vos capacités — nommément, celles des Auroras — afin d'en faire plus quant à ces suivis.

Si cela ne vous dérange pas, pouvez-vous parler de certaines des capacités de ces aéronefs en ce qui a trait à la surveillance sous-marine? Deuxièmement, maintenant que vous disposez dans les eaux atlantiques de sous-marins de la classe Victoria presque complètement opérationnels et de niveau de préparation élevé, comment cela améliore-t-il votre capacité à vous acquitter de vos responsabilités vis-à-vis du NORAD?

Cam John Newton: Cette question des responsabilités liées au NORAD ne me concerne pas vraiment. Mon travail a trait aux exercices de lutte anti-sous-marine qui ont lieu dans des théâtres particuliers et qui répondent au commandement opérationnels dans l'Atlantique Nord, comme celui qu'exercent mes collègues du Commander, Task Force 84, posté à Norfolk.

Nous suivons les sous-marins qui pénètrent dans l'Atlantique Nord et qui viennent de ports et d'océans situés au-delà de l'Europe. Notre travail quotidien consiste à localiser les sous-marins et à savoir en tout temps où ils sont. S'ils sortent de leur zone et croisent vers le continent nord-américain, nous devons effacer tous les itinéraires de la surface de l'océan — ceux des porte-conteneurs, des pétroliers, des bateaux de plaisance et des bateaux de pêche — pour faciliter leur localisation. C'est un environnement très bruyant, et les navires sont responsables d'une grande partie de ce bruit. Il y a de faux itinéraires et, parfois, l'information va tout de travers, car pour faire la chasse aux sous-marins, vous devez voir à côté des navires et du bruit qu'ils font.

Un des aspects est la connaissance de la situation maritime à la surface. Ensuite, nous commençons la chasse sous-marine. La chasse demande parfois l'apport des Forces armées canadiennes. Cela dépend de la décision que prendra le commandement des opérations interarmées et de la permission accordée par le gouvernement de déployer des forces dans l'Atlantique. De façon générale, un sous-marin sera poursuivi par des aéronefs de patrouille à long rayon ou par un autre sous-marin. Ces deux outils sont les plus utiles de tous: les sous-marins et les aéronefs de patrouille à long rayon. C'est ce que nous déployons habituellement.

Nous serons bientôt en mesure d'envoyer des navires de la classe Victoria pour ces opérations. La décision appartient au gouvernement. Nous verrons bien ce qu'il dira lorsque j'informerai le commandant de la marine que le HMCS *Windsor* est au niveau de préparation élevé.

• (1635)

M. James Bezan: J'ai bien aimé vos observations et votre candeur de tout à l'heure lorsque vous avez fait l'évaluation des menaces. Vous ne vous souciez pas seulement de la menace des attaques terroristes — notamment en ce qui a trait aux voies maritimes qui s'approchent du Canada —, mais aussi de celles qui pourraient venir de la Russie relativement aux eaux arctiques.

Je sais que nous parlons toujours de l'augmentation des risques liée à l'activité aérienne, mais pouvez-vous nous dire un mot en ce qui concerne les marines étrangères qui se rapprochent des eaux canadiennes dans l'Arctique?

Cam John Newton: Je vais y aller très prudemment.

Les sous-marins génèrent une quantité phénoménale de renseignements en raison de leurs liens avec l'extérieur, et notre façon de savoir ce que sont leurs intentions relève d'une information très compartimentée.

Je me contenterai de dire que les pays se sont mis à construire des sous-marins après une longue pause dans la construction navale. Les océans nordiques accueillent désormais de nouveaux sous-marins à missiles balistiques et de nouveaux sous-marins offensifs en période de rodage.

Dans l'océan Indien, un constructeur a importé de nouveaux sous-marins. L'un de nos principaux concurrents mondiaux s'est mis à vendre un certain type de sous-marins à des marines étrangères, qui s'en servent pour surveiller des régions ou en bloquer l'accès. Les sous-marins sont des armes incroyables qui sont capables de couvrir de grands pans d'océans, puisqu'ils peuvent s'y cacher et agir un peu à la façon d'une mine: vous devez présumer qu'ils sont là. Ils recueillent des renseignements et forcent tous ceux qui ont des activités dans ces régions à redoubler de prudence.

Pour nos adversaires potentiels, l'utilité des sous-marins ne fait aucun doute, et ils sont des constructeurs assez doués à ce chapitre.

Nous travaillons en alliance avec l'Angleterre, la France, les États-Unis, la Norvège, les Pays-Bas, l'Allemagne et tous les alliés du NORAD, et la réunion de toutes ces forces est beaucoup plus puissante que celle d'un adversaire potentiel isolé.

Le président: Merci, amiral. Le temps est écoulé.

[Français]

Monsieur Brahmi, vous avez la parole pour cinq minutes.

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

Contre-amiral Newton, j'aimerais savoir quelles conséquences ont sur la défense nord-américaine les changements dans la formation initiale des officiers que vous avez à diriger, que ce soit en tant que commandant des Forces maritimes de l'Atlantique ou dans le cadre de la Force opérationnelle interarmées. La formation initiale a été complètement revue en 1995. En effet, il y a eu notamment la fermeture du Collège militaire royal de Saint-Jean et celle du collège qui se chargeait plus particulièrement de la formation des officiers de marine en Colombie-Britannique.

Avec quels défis avez-vous dû composer, à cette époque?

Par ailleurs, vous étiez en poste en juillet 2013 lorsque le Collège militaire royal de Saint-Jean a entamé un examen des besoins des officiers en matière de formation à Saint-Jean par rapport à Kingston.

Quelles répercussions cela a-t-il eu sur la formation, plus précisément celle des officiers de marine?

Cam John Newton: Je n'ai pas de détails sur le problème que vous décrivez.

• (1640)

[Traduction]

La formation première des officiers se fait à Saint-Jean-sur-Richelieu,

[Français]

pour la marine.

[Traduction]

La formation avancée des officiers de marine se fait à Esquimalt, et elle commence dès que la formation de Saint-Jean est terminée. Il s'agit d'une formation très ciblée qui utilise des navires en mer, dont le patrouilleur de notre système d'instruction. Comme la formation se fait en mer, vous pouvez y apprendre tous les métiers de la marine.

Les réservistes de la Marine royale du Canada reçoivent une formation de base à Valcartier et sont postés à Québec. Les officiers de la réserve ne vont pas à Saint-Jean-sur-Richelieu.

[Français]

M. Tarik Brahmi: En tant que commandant des Forces maritimes de l'Atlantique, avez-vous été amené à exprimer votre opinion dans le cadre de l'examen qui a commencé en 2013 et dont le rapport devait être soumis au printemps 2014? Il s'agissait, dans ce contexte, d'évaluer les besoins en matière de formation à Saint-Jean par rapport à Kingston.

[Traduction]

Cam John Newton: Je n'ai pas été consulté. Dans la marine, l'une des raisons qui nous ont permis de rester très concurrentiels et très axés sur la capacité opérationnelle est le fait que l'on m'ait confié la direction fonctionnelle des éléments opérationnels et de préparation de la marine. Mon collègue de la côte Ouest, l'amiral Truelove, s'est vu confier la direction du personnel et de l'instruction. C'est lui qui devait passer en revue l'étude sur le perfectionnement des officiers préparée par le chef du personnel militaire et la formation de base offerte à Saint-Jean, puis suivre l'évolution de ces éléments.

En ce qui me concerne, après trois ans à la direction du système d'instruction navale, je suis très content de qui sort de Saint-Jean. Ce qui retient notre attention, c'est lorsque nous envoyons un jeune officier fraîchement émoulu dans l'environnement marin d'Esquimalt. Nous lui avons donné toutes les notions nécessaires pour devenir marin, et c'est quelque chose qu'il n'aurait pu apprendre nulle part ailleurs au pays. Nous avons réarrangé et optimisé notre système d'instruction pour que nos recrues puissent prendre la mer le plus rapidement possible.

[Français]

M. Tarik Brahmi: Ce comité a visité précédemment cette école de formation des officiers de marine. Nous savons donc de quoi vous parlez.

[Traduction]

Cam John Newton: À Esquimalt?

[Français]

M. Tarik Brahmi: Oui.

[Traduction]

Cam John Newton: Le Venture, l'école d'instruction des officiers de la marine, a une valeur historique et...

[Français]

M. Tarik Brahmi: Absolument, nous avons visité cette base.

Parlons du deuxième chapeau que vous portez en tant que commandant de la Force opérationnelle interarmées (Atlantique). Reprenons la même question au regard des officiers qui ne sont pas spécifiquement des officiers de marine et qui n'ont donc pas besoin de recevoir cette formation spécifique qui est offerte au Centre d'instruction des officiers de marine Venture, à Esquimalt.

Fait-on une revue des besoins actuellement?

Cam John Newton: Non, pas du tout, parce que la Force opérationnelle interarmées (Atlantique) utilise seulement 15 officiers de grade moyen ou de grade supérieur pour mener ses affaires.

[Traduction]

C'est une force latente qui se réveille lorsqu'il y a une crise. Alors, l'armée, l'armée de l'air et la marine mettent leurs attributs

opérationnels en éveil et appliquent les ordres du commandant. J'ai des officiers très aguerris et ils bénéficient eux aussi de cette excellente formation, même au point où ils sont.

Le président: Le temps est écoulé, merci.

Monsieur Opitz, c'est à vous. Vous avez cinq minutes.

M. Ted Opitz (Etobicoke-Centre, PCC): Je vous remercie, monsieur le président. Merci beaucoup, amiral.

Je peux parler un peu du système d'instruction, car j'ai déjà eu à m'y intéresser. Nos marins ne sont pas seulement formés pour maîtriser des compétences particulières en matière de navigation ou pour devenir des officiers MAR SS ou autre chose, mais ils reçoivent une formation conjointe exceptionnelle. J'ai vu beaucoup de réservistes arborer des ancres d'argent et de bronze parmi leurs ancres d'or, ce qui signifie qu'ils passent passablement de temps en mer. Cela prouve éloquentement que nous nous débrouillons bien et que notre marine est en bonne santé, tant du côté des forces normales que des réservistes. Nous sommes donc très fiers de vous à cet égard.

Amiral, les navires de classe Halifax ont de nouvelles capacités que le dernier contre-torpilleur de classe Iroquois n'avait pas. Pouvez-vous décrire ces nouvelles capacités?

• (1645)

Cam John Newton: Les navires ont commencé à nous être livrés en 1990. Leur construction d'origine incorporait donc des technologies des années 1990. Il s'agissait alors d'une technologie très performante. Mais, comme vous pouvez vous l'imaginer, les ordinateurs de cette époque prenaient passablement de place et demandaient un apport important d'air conditionné. Ce n'est qu'un des aspects qui ont changé en raison de la modernisation. Beaucoup de choses ont été miniaturisées, et cela a permis de libérer beaucoup d'espace. Sur un navire de cette taille, l'espace libéré peut être utilisé pour autre chose.

Je vais vous donner trois exemples de ce que la modernisation a permis de faire. Il y a d'abord la libération de l'espace. Grâce à cela, les quatre principaux bâtiments peuvent être transformés en navires phares, ce qui nous permettra de couvrir cette période durant laquelle nous n'avons ni navire canadien de combat de surface ni ce bâtiment de classe Iroquois qui nous permettait d'assumer des fonctions de commandement. Nous avons donc libéré de l'espace dans la salle des opérations afin d'y installer des consoles de commandement et de contrôle. En procédant de la sorte, nous nous sommes dotés d'une capacité à titre transitoire en attendant la suite.

Un autre élément de la modernisation est le contrôle des avaries sur les vieux bâtiments. La capacité de garder le navire à flot et de combattre les incendies et les inondations est une capacité distincte du fonctionnement des machines, de l'équipement auxiliaire et de la climatisation. En fait, sur un bateau de guerre lancé en mer, les deux capacités ne font qu'une. Vous devez être en mesure de combattre les incendies et les inondations tout en faisant fonctionner les machines. À vrai dire, une bonne partie des machines contribue à remédier aux avaries. Nous avons donc fondu ces deux capacités l'une à l'autre en un seul système de gestion intégré. Il s'agit donc d'un formidable système comportant de grands écrans qui demandent beaucoup d'électricité et devant lesquels les officiers se tiennent debout, ce qui leur permet de mener de façon intuitive la lutte aux avaries qui se produisent durant la bataille. Notre travail est de nous battre, de survivre aux avaries et de sortir gagnant de l'échange.

En troisième lieu, nous avons amélioré le fonctionnement et les capacités du système de capteurs, de radars et d'armes, notamment pour ce qui se passe au-dessus de la surface. Nous avons procédé à la mise à niveau du système de missiles, nous avons ajouté un radar tridimensionnel, nous nous sommes dotés de radars beaucoup plus précis pour le contrôle des tirs, et nous avons modernisé des éléments du système de feu et de guerre électronique afin que le navire puisse, par exemple, faire face aux attaques de missiles de cinquième génération d'un adversaire potentiel, survivre à ces attaques et avoir le dessus sur l'ennemi. Nous travaillons activement au développement de cette nouvelle suite de combat.

M. Ted Opitz: En ce qui concerne l'état de préparation, dans quelle mesure la flotte est-elle flexible? Nous avons parlé brièvement des sous-marins et de la capacité des sous-marins au diesel par rapport à celle des sous-marins nucléaires. Un témoin entendu précédemment nous a indiqué que les sous-marins au diesel étaient immensément importants, surtout lors des exercices d'entraînement avec nos alliés qui ont des sous-marins nucléaires, parce qu'ils permettent la fusion des deux capacités. Bien sûr, le caractère silencieux de nos sous-marins et leurs capacités de furtivité sous l'eau sont très importants. Mais c'est la même chose qu'avec les autres éléments de l'approche pangouvernementale lorsque vous prenez part à des opérations nationales ou lorsque vous travaillez avec d'autres éléments des capacités sur terre et dans les airs.

Il ne me reste probablement qu'une minute. Pouvez-vous nous faire une brève description de la flexibilité générale de la flotte et de sa capacité à composer avec tous ces éléments en même temps?

Cam John Newton: Je dois avouer que nous sommes une marine à fonctions multiples. Nous ne voulons pas être catégorisés d'une façon particulière, alors nous essayons de développer une force qui soit agile, prompte à réagir, polyvalente, et reprogrammable en fonction des missions.

Notre sous-marin est un très petit sous-marin. Il n'a pas la grande capacité sous-marine d'un bâtiment nucléaire. Il peut aller dans les eaux peu profondes et surveiller les côtes, les baies, les bras de mer et les eaux des plateaux continentaux. Il tire avantage de la façon dont le son voyage dans l'océan, et il peut se cacher en utilisant des chenaux sonores et des attributs des fonds marins là où les sous-marins nucléaires ne seraient tout simplement pas l'outil indiqué. C'est un complément aux gros sous-marins nucléaires qui croisent en haute mer. Il peut être utilisé en haute mer. En fait, le sous-marin a été construit par les Britanniques pour sillonner le passage Groenland-Islande-Royaume-Uni, qui est très agité et très froid, et où il est particulièrement difficile de faire la chasse aux sous-marins.

Nous savons que nous avons un bon sous-marin. Il ne manque jamais de faire ses preuves lorsqu'il se mesure aux meilleurs sous-marins de la planète, et ceux-ci ont beaucoup de difficulté à l'affronter. J'ose penser que nos hommes s'en donnent eux aussi à cœur joie avec ces sous-marins, mais il y a un respect mutuel pour ces deux classes de bâtiment foncièrement différentes.

Pour ce qui est de la deuxième partie de votre question, sachez que nous recherchons les scénarios avec d'autres marines et d'autres pays qui nous permettront de développer toujours davantage cette marine très utile qui est la nôtre. Nous prendrons part à des exercices de grande envergure, nous créerons des scénarios qui ne nous emprisonneront pas dans la seule lutte anti-sous-marins et qui tiendront compte du fait que nous pouvons aussi escorter, mener des opérations d'interdiction maritime ou procéder à des arraisonnements antidrogue.

À l'heure actuelle, nous bâtissons la troisième génération de la capacité de notre équipe d'arraisonnement, qui est ni plus ni moins qu'une équipe d'intervention tactique en mer. Nous arrivons à un niveau qui est tout juste en dessous de celui des forces d'opérations spéciales de lutte au terrorisme. Nous cherchons continuellement des moyens d'étendre l'utilité de notre marine.

• (1650)

Le président: Merci, amiral.

Votre temps est écoulé, monsieur Opitz. Merci.

Madame Gallant, nous vous écoutons. Vous avez cinq minutes.

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

Amiral, pouvez-vous nous brosser un portrait de ce que vous avez vécu, vu ou observé en ce qui concerne les intervenants du secteur maritime qui ne relèvent pas des États? Par exemple, qu'en est-il des drogues? Avez-vous constaté des faits prouvant l'existence d'une activité terroriste dans votre secteur?

Cam John Newton: C'est toujours une question à laquelle il est difficile de répondre, mais je pense avoir un exemple à vous donner qui illustre ce à quoi vous souhaitez en venir, madame.

Autour de la mer d'Oman et de l'océan Indien, il y a de nombreux États et de nombreuses zones de conflit. De nombreux enjeux entrent en concurrence et, en particulier, le transport d'énormes quantités d'énergie vers les marchés mondiaux. Toutefois, ce plan d'eau comprend aussi la Corne de l'Afrique, dont le problème de piraterie a été réduit considérablement.

Ce que la plupart des gens ne savent pas, c'est que les drogues provenant de l'Iran, du Pakistan et de l'Afghanistan traversent clandestinement ces eaux par bateau. Elles sont chargées dans des boutres arabes, c'est-à-dire des genres de bateaux de pêche. Souvent l'équipage ignore qu'il transporte des drogues. Elles sont cachées dans la coque ou les boiseries des bateaux. Elles sont envoyées en Afrique de l'Est, en Tanzanie et au Kenya, et sont ensuite transportées par voie terrestre vers le sud de l'Europe. Certaines de ces drogues atteignent en fait l'Amérique du Nord.

Mais la question n'est pas là. Le gouvernement nous a confié cette mission à des fins d'antiterrorisme et de sécurité maritime. Le lien qui existe entre ces drogues et le terrorisme a trait au financement des envois de drogues. Les acheteurs, les intermédiaires, les gens autorisés à transporter les drogues hors de l'Afghanistan ou les personnes, quelles qu'elles soient, fournissent des revenus aux organisations terroristes. C'est l'une de leurs principales sources de revenus. En interceptant les drogues, nous privons les terroristes de l'appui financier dont ils ont besoin pour embaucher et entraîner leur personnel, pour acheter leurs munitions et leurs explosifs et pour exercer leurs activités.

C'est un élément crucial. C'est là la contribution que le NCSM *Toronto* a apportée et dont le chef des opérations navales a reconnu le mérite la semaine. Nos marins ont effectué huit importants arraisonnements qui leur ont permis de saisir plus de stupéfiants que n'importe quelle force policière de la planète serait en mesure d'en retirer des rues pendant une année. La quantité de drogues retirée des voies navigables est 100 fois plus élevée que celle saisie par n'importe quel service de police. Cela porte un coup au portefeuille de quelqu'un et nuit au terrorisme.

Voilà un facteur non étatique auquel la marine s'est attaquée. C'est aussi le même facteur qui entre en jeu dans les Caraïbes. Les narcodollars échangés dans les Caraïbes déstabilisent des États comme le Mexique. Ils corrompent et sapent les pouvoirs publics. Nos préoccupations ne limitent donc pas à la présence de ces stupéfiants dans nos rues.

Mme Cheryl Gallant: D'accord.

J'ai lu un peu dans les manchettes que la mise à l'essai des Cyclones était en cours. Pouvez-vous nous révéler si vous avez, en fait, reçu des hélicoptères Cyclone et, le cas échéant, comment se débrouillent-ils?

Cam John Newton: La Marine royale canadienne s'est engagée à fournir les hélicoptères Cyclone à son personnel aussitôt que l'Aviation royale du Canada et les éléments gouvernementaux du programme seront en mesure de les livrer à la 12^e escadre Shearwater.

À l'heure actuelle, le NCSM *Halifax* s'emploie, en collaboration avec l'Aviation royale du Canada et l'entrepreneur, Sikorsky, à mettre à l'essai le poste de pilotage et le rendement de l'hélicoptère, c'est-à-dire la façon dont il réagit au vent que le navire produit et au mauvais temps. Voilà tout ce que je sais à propos de cet hélicoptère. Ce projet relève de l'Aviation royale du Canada.

Il semble se dérouler très rapidement et s'engager dans la bonne direction. C'est un hélicoptère de grande taille. S'il ressemble à son prédécesseur, soit l'hélicoptère que nous pilotons depuis 50 ans, je dirais que nous bénéficierons d'un autre excellent hélicoptère pendant les 50 prochaines années, à condition que nous parvenions maintenant à énoncer correctement nos besoins actuels.

•(1655)

Mme Cheryl Gallant: Merci.

Pourriez-vous nous expliquer le rôle que les réservistes jouent à bord des navires de la marine?

Cam John Newton: Les réservistes viennent grossir l'équipage de la force régulière. Il n'y a pas de réserve de la marine ou de force régulière de la marine. Nous avons adopté le modèle et la devise d'une « marine unique ». Dans le passé, l'équipage des navires de la classe Kingston était composé exclusivement de réservistes, mais nous abandonnons ce modèle, car il n'est pas viable. Il fonctionnait magnifiquement, mais nous nous sommes épuisés à le maintenir. Par conséquent, nous sommes en train d'adopter le modèle d'une marine unique, dont les réservistes viennent grossir la force régulière.

Sur ces navires, 60 % des membres de l'équipage sont des réservistes et 40 %, sont des membres de la force régulière. En procédant ainsi, nous pourrions passer de trois à cinq navires de la classe Kingston par côte. Nous sommes en mesure d'en fournir quatre en ce moment, et nous nous employons à en fournir un cinquième.

C'est l'une des techniques de transition que nous avons employées pour pallier les lacunes relatives à nos capacités et notre état de préparation pendant que nous modernisons notre flotte principale. Nous attribuons un plus grand nombre de tâches et une plus grande partie des fonctions de l'ancien navire de la réserve — mais, en fait, il s'agit maintenant d'un navire de la marine unique — aux navires qui patrouillent dans l'Arctique. Ce sont les navires qui ont participé aux recherches effectuées en vue de retrouver les navires de l'expédition Franklin, et quatre d'entre eux sont dans les Caraïbes en ce moment dans le cadre de notre mission antidrogue. Nous nous appuyons donc davantage sur les navires qui appartenaient à la

réserve dans le passé, mais nous jumelons les réservistes à la force régulière.

Le président: Merci, madame Gallant. Votre temps est écoulé.

Nous allons maintenant passer à la troisième et dernière série d'interventions, qui dureront cinq minutes. Nous commencerons par M. Harris.

M. Jack Harris: Merci, monsieur le président.

Pour donner suite à la dernière question de Mme Gallant, cela signifie-t-il que vous êtes en train de réduire le nombre de réservistes de la marine?

Cam John Newton: Non, monsieur, nous tentons en fait d'accroître leur nombre. Les réserves sont divisées en trois catégories distinctes: la classe A, la classe B et la classe C. Les réserves de classe A sont l'élément fondamental des réserves. Elles comprennent la majorité de nos réservistes. Ces réservistes sont les soldats citoyens qui paradedent dans leurs unités une fois par semaine. Ils participent ensuite à des activités de formation périodique offertes tout au long de l'année et, pendant l'été, ils sont souvent employés à titre de réservistes de classe B.

Monsieur, nous tentons d'accroître les réservistes de classe A et de réduire ceux de classe B.

M. Jack Harris: Fort bien. Je vous prie de limiter la durée de vos réponses, car je ne dispose que de cinq minutes, et j'ai encore quelques questions à vous poser. Merci.

Vous avez mentionné que les activités des COSM jouaient un rôle très important dans la connaissance du domaine maritime. S'agit-il des activités qui apportent au NORAD la connaissance du domaine, ou ces activités sont-elles différentes?

Cam John Newton: Elles contribuent à garnir le tableau militaire...

M. Jack Harris: Au cours de la dernière législature, notre comité a visité Halifax et a franchi une porte verrouillée, une enceinte à vide et toutes sortes d'autres mécanismes de sécurité pour atteindre le principal centre des opérations, où une grande partie de ces activités se déroulent. Je ne me souviens pas s'il s'agissait du secteur du COSM, mais je sais que c'était le centre le plus important et le plus sophistiqué de connaissance du domaine...

Cam John Newton: Oui, nous extrayons l'élément militaire du tableau d'ensemble, et nous le fournissons au NORAD. Le NORAD ne cesse de dépoussiérer ce tableau en faisant appel à la marine américaine, à la garde côtière américaine et à un organisme appelé le MIFC de l'Atlantique. Nous contribuons à l'actualisation de ce tableau continental. Toutefois, nous ne divulguons certainement pas les renseignements confidentiels de la GRC, de l'ASFC et de Transports Canada.

M. Jack Harris: Mais il s'agit du même centre dont nous parlons.

Cam John Newton: Oui, monsieur. C'est la combinaison de deux centres. Le COSM est jumelé au Centre d'opérations interarmées, qui constitue la salle de surveillance de mon quartier général.

M. Jack Harris: Par conséquent, vous assurez la liaison avec le NORAD, en ce qui a trait à cette partie de ses activités.

Cam John Newton: Oui, monsieur.

M. Jack Harris: Mais cela se limite à la connaissance du domaine. Ce rôle ne comporte pas d'aspects opérationnels?

Cam John Newton: Eh bien, il y a la question de l'approche pangouvernementale et la question de la souveraineté canadienne...

M. Jack Harris: Non, je comprends cela

Cam John Newton: ... qui entrent en jeu.

M. Jack Harris: Non, non, je comprends cela. Cependant, vous ne participez pas au commandement central du NORAD. Vous alimentez le NORAD, sa composante liée à la connaissance du domaine...

Cam John Newton: Oui, monsieur.

M. Jack Harris: ... si je peux me permettre d'employer cette expression peu élégante. Toutefois, cette information est envoyée au NORAD.

En ce qui a trait aux activités dictées par le NORAD, vous participez au commandement canadien. Quelle que puisse être la réaction, elle provient d'ailleurs.

• (1700)

Cam John Newton: Oui, monsieur. J'examine les millions de points de données, et je les convertis en approximativement 2 000 navires en mer. Ensuite, je fournis le graphique de la position des navires au NORAD. Quelqu'un à l'autre bout examine-t-il ce graphique, ou ces gens se réveillent-ils seulement lorsqu'un incident survient? Je crois que le deuxième scénario est le plus plausible. Mais je communique le graphique à la garde côtière américaine, à la marine américaine et aux organismes axés sur la sécurité intérieure.

M. Jack Harris: D'accord, merci.

Si vous me le permettez, j'aimerais revenir sur certaines questions auxquelles Mme Murray faisait allusion. Dans notre compte rendu de décembre 2013, le vice-amiral Norman a mentionné les plans d'activités pour la période de 2014 à 2017 et le fait que des priorités concurrentes mettaient à l'épreuve votre capacité de remplir votre mandat, ce qui le préoccupait. De plus, dans un document interne, le chef du Service d'examen a déclaré, en des termes que je juge plutôt forts compte tenu du médium, que la marine serait forcée de faire moins de travail avec moins de ressources.

Je me demande si vous pourriez nous dire ce que vous avez fini par ne pas pouvoir faire en raison des ressources plus restreintes qui ont été mises à la disposition de la marine.

Cam John Newton: Pour vous donner simplement un point de repère, je précise que les jours en mer de la marine n'ont pas diminué. Toutefois, les jours en mer ne sont qu'une mesure de notre état de préparation parmi tant d'autres. J'ai réduit le nombre d'exercices navals majeurs auxquels nous nous livrons annuellement. Il est passé de trois à deux, mais, ce faisant, j'ai amélioré les exercices multi-navires importants. J'ai consacré plus de ressources à ces activités. Voilà l'une des mesures que j'ai prises, si jamais il y a une façon positive d'en faire moins. Encore une fois, je ne peux nier le fait que nous n'avons pas accès à un navire ravitailleur et à l'une des plates-formes de commandement, à savoir le NCSM *Iroquois*. Je continuerai d'exploiter le NCSM *Athabaskan* jusqu'en 2017 afin de contribuer à former des pilotes d'hélicoptères pour la force aérienne, de mener la mission continentale et intérieure et d'organiser, au besoin, des patrouilles comme celles requises pour surveiller les pêches ou pour intercepter les stupéfiants trafiqués.

Donc, le nombre de jours en mer n'a pas changé. J'ai réduit à deux le nombre d'exercices multi-navires importants, mais j'ai augmenté leur ampleur. Je recherche de façon plus énergique les exercices d'envergure avec des alliés qui ont lieu partout dans le monde, afin d'obtenir les pièces manquantes que j'aurais pu produire si le *Preserver* était toujours en service. Voilà la raison pour laquelle je suis en Virginie en ce moment, où j'exploite — et je commande — une force navale américaine, afin d'aider ces marins à atteindre l'état de préparation requis, étant donné que toutes les marines cherchent à

mettre au point une défense intelligente, en collaboration avec leurs alliés, et à en faire plus au cours d'une période de compressions.

Le président: Il est temps de vous arrêter, monsieur Harris. Nous avons été très généreux envers vous.

Oui, le temps a passé très vite.

Monsieur Opitz, vous avez la parole.

M. Ted Opitz: Merci, monsieur le président.

Pour être juste envers ce que M. Harris a déclaré, je dirais, amiral, que j'ai du mal à admettre que nous ne disposons pas de suffisamment de ressources pour accomplir notre travail, parce que, selon moi, nous avons investi une quantité considérable de ressources et de fonds, en ce sens que nous sommes en train de mettre à niveau nos navires et nos plates-formes et d'ajouter aux navires de la classe Halifax de nombreuses nouvelles capacités. Bien entendu, nous nous employons à livrer les Cyclones, qui tôt ou tard seront disponibles.

Il va de soi que toutes ces nouvelles capacités coûtent cher et que leur mise en place exige beaucoup de temps et d'efforts. Personnellement, je crois que nous avons pris de nombreuses mesures pour garantir notre disponibilité opérationnelle et pour nous assurer que nous disposons des capacités nécessaires. Toute marine ou toute pièce d'équipement, que ce soit un laboratoire, un navire ou un aéronef, finit par s'user. Et nos navires de ravitaillement sont clairement problématiques, mais nous nous employons à régler ces problèmes.

Pouvez-vous formuler des observations à propos des ressources que vous avez reçues du gouvernement pour pouvoir maintenir votre état de préparation?

Cam John Newton: Oh, nous sommes absolument ravis de la modernisation des navires de la classe Halifax. Le projet avance très rapidement vers une complète réussite à de nombreux égards. Les capacités de la nouvelle technologie nous donnent indiscutablement accès à des fonctions plus nombreuses que celles offertes par les anciens systèmes.

Le nombre de navires dont nous disposons est un critère de qualité en soi, et nous verrons le nombre de nos navires augmenter assez rapidement grâce à la livraison d'une classe complètement nouvelle de navires appelés les navires de patrouille extracôtiers pour l'Arctique ou les navires de la classe Harry DeWolf. Cela transformera la marine canadienne en une partenaire à part entière du domaine arctique.

Notre flotte de sous-marins a traversé une période difficile, mais nous sommes en bonne voie d'exploiter trois sous-marins, parce que nous avons investi des ressources, du talent et de l'intelligence dans notre formation avec nos alliés, afin d'élever notre flotte à un haut niveau de préparation.

Malheureusement, nous avons désarmé trois de nos navires qui, pendant leur durée de vie de plus de 40 ans, nous ont ravis. Toutefois, nous n'aurions pas pu leur demander d'en faire plus. Nous éprouvons de la tristesse pour les marins qui ont investi beaucoup de leur temps dans ces navires, mais notre marine est en train de faire une transition rapide vers les navires modernisés de la classe Halifax et de collaborer avec une force aérienne modernisée. Nous pouvons voir devant nous l'arrivée des Cyclones. Nous croyons en nos sous-marins comme personne d'autre, et on nous demande de participer à des opérations internationales parce que notre force est toujours efficace et pertinente.

Je dirais, monsieur, que nous avons saisi la fin du cycle de nos activités et que nous l'avons secoué vigoureusement. Nous appelons cela « faire évoluer les activités de notre marine ». Nous avons vidé de leur contenu toutes les façons dont nous avons exercé nos activités auparavant. Nous avons jeté par terre toutes les pièces du jeu de Scrabble, et nous avons réécrit nos doctrines, nos politiques et notre façon de planifier les activités de la Marine royale du Canada, de manière à toujours accorder la priorité à la mise sur pied de notre flotte. Nous nous sommes peut-être amèrement reproché la façon dont nous faisons les choses dans nos écoles, la façon dont nous gouvernions la marine et la façon dont se chevauchait le travail de certaines personnes, mais nous avons rationalisé nos activités autant que faire se peut afin de faire la transition vers notre flotte modernisée.

• (1705)

M. Ted Opitz: Le commandant de la FOI a déclaré que, dans le cadre de l'Opération Nanook, les membres de l'Unité de plongée de la flotte (Atlantique) et du Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage représentaient l'ensemble des participants. Pouvez-vous décrire la façon dont ces éléments interagissaient globalement, le succès que l'opération a remporté et, en particulier, les enseignements qui ont été tirés de son déroulement?

Cam John Newton: Monsieur, la marine est très fière de sa longue tradition en matière d'opérations dans le Nord et de l'aide qu'elle apporte au reste du gouvernement en vue de trouver des solutions aux problèmes dans l'Arctique.

Le NCSM *Labrador* était un navire de la marine en 1954. Il a parcouru le passage du Nord-Ouest, a contribué à la création du réseau DEW et a assuré une présence canadienne dans le Nord au cours d'une période où notre souveraineté était notre priorité; c'était à l'époque de la guerre froide. Durant les années 1970 et 1980, nous avons transporté des missions scientifiques et des équipes universitaires dans le Nord. Nous y sommes retournés de plus belle 10 ans plus tard en 2001, soit l'année des attentats du 11 septembre. Nous avons été les premiers à faire des exercices des forces interarmées dans le Nord avec l'opération Narwhal, ou l'exercice Narwhal — comme nous l'appelions à l'époque —, qui est devenue l'opération Nanook.

À nos yeux, l'Arctique est du domaine maritime. C'est un archipel, une mer intérieure, l'océan Arctique, la baie de Baffin, le détroit de Davis et la mer de Beaufort. Nous y avons été un bon partenaire. Nous devons tout simplement étendre la période au cours de laquelle nous pouvons être le partenaire dans ce domaine maritime, et c'est ce que les NPEA nous permettront de faire.

Dans le cas d'opérations de recherche et de sauvetage, il y aura probablement une composante maritime, parce que les Autochtones utilisent les eaux pour se déplacer dans l'Arctique. Dans le cas de l'écrasement d'un hélicoptère ou d'un avion dans le Nord, ce sera très souvent dans l'eau, et il faudra faire des opérations de plongée. Si le nombre de navires augmente, il pourrait y avoir un accident. Il pourrait y avoir des blessés, et nous pourrions devoir évacuer des gens. C'était justement le scénario l'année dernière de l'opération Nanook. Il pourrait également y avoir un problème environnemental dans notre magnifique Nord canadien, et c'est un aspect sur lequel la Garde côtière et Transports Canada se penchent.

La marine est bien positionnée; elle l'était bien; et elle le sera exceptionnellement bien grâce aux navires de patrouille extracôtiers de l'Arctique. Ce sont d'énormes navires polyvalents qui peuvent parcourir de longues distances et transporter un grand volume. C'est le meilleur soutien — un soutien pour l'armée, un soutien pour les

forces policières — pour les autres ministères fédéraux. Nous avons déjà mis en place le travail d'équipe en vue d'assurer une présence pangouvernementale dans le Nord.

Le président: Merci, amiral. Votre temps est écoulé, monsieur Opitz.

Madame Murray, allez-y. Vous avez les cinq dernières minutes.

Mme Joyce Murray: Merci. Je remercie le témoin d'avoir répondu franchement à la question de mon collègue, Jack Harris.

Selon moi, il est important que les gens qui nous regardent ou qui nous écoutent sachent qu'il y a des députés qui demandent des comptes au gouvernement pour avoir dit une chose et en avoir fait une autre. Nous cherchons à savoir la manière dont cela influe sur les Forces canadiennes. En toute franchise, je crois que c'est raisonnable que les députés ministériels se félicitent du fonctionnement exceptionnel du gouvernement, mais la réalité demeure qu'il y a eu des réductions budgétaires massives. De plus, quelqu'un a dit que l'approvisionnement était « un gâchis total rongé par des disputes et le fractionnisme au sein du gouvernement, sans espoir d'amélioration à l'horizon ». Cela influe sur les opérations des Forces canadiennes. Je crois donc que ce sont des questions justifiées et que les Canadiens ont le droit de les poser. Je vous remercie donc de vos réponses respectueuses.

J'ai quatre petites questions, et nous avons seulement le temps pour de brèves réponses.

Premièrement, j'aurais une question sur ce que vous avez dit au sujet du retrait de trois de nos navires. De votre point de vue, si vous avez participé à la prise de cette décision, est-ce que ce sont les réductions d'effectifs au sein de la Marine royale canadienne ou les réductions budgétaires qui expliquent leur retrait beaucoup plus tôt que prévu?

Deuxièmement, en ce qui concerne les appareils Cyclone, nous nous réjouissons de l'idée de les avoir, mais le gouvernement avait affirmé que ces appareils seraient livrés en 2009. Nous n'en avons toujours pas. Voici ma question. Ces grands retards ont-ils en fait influé sur les opérations des Forces maritimes de l'Atlantique et de la Force opérationnelle interarmées en Atlantique?

Ma troisième question porte sur les appareils Aurora, soit l'un des nombreux échecs en matière de livraison. Ces appareils devaient être remplacés d'ici 2020. Selon le professeur Sloan, le report à cet égard jusqu'en 2035 semble être d'ordre financier; autrement dit, c'est lié aux réductions budgétaires en prévision des élections. Voici ma question. Si seulement 10 des 18 Aurora sont modernisés, cela sera-t-il suffisant pour effectuer des activités de surveillance et de reconnaissance dans l'ensemble du vaste territoire maritime du Canada?

Quatrièmement, une note d'information mentionne que les centaines d'accords que l'armée a conclus avec nos alliés concernant le partage d'installations et de services sont remis en question en raison de la bureaucratie mise en place par le gouvernement. Cette situation a-t-elle influé sur les accords de partage conclus avec nos alliés quant à des opérations interarmées ou à des installations communes?

• (1710)

Cam John Newton: D'accord. Je vais devoir faire vite, n'est-ce pas?

Le président: Vous avez deux minutes.

Cam John Newton: D'après moi, la marine a dirigé le processus décisionnel concernant le retrait de nos classes de navires vieillissantes. Nous étions conscients de notre enveloppe budgétaire fixe. Nous étions conscients de l'infrastructure dangereusement vieillissante de ces plateformes qui ont été construites à une autre époque et qui étaient dotées de différents systèmes de lutte contre les avaries, de différentes configurations du moteur et d'une automatisation différente. Après l'incendie sur le *Protecteur*, les amiraux ont pris du recul, ont discuté sérieusement de la situation, ont mis à profit nos 35 années d'expérience navale et ont décidé que ce n'était pas une bonne utilisation de l'argent des contribuables, à savoir de flamber de l'argent sur un navire dont le maintien en état de fonctionner nécessitait trop d'argent. Ce n'est pas une discussion politique. C'est bel et bien les amiraux de la marine qui étaient conscients que nous ne pouvions pas utiliser ainsi les fonds publics et que nous devrions les utiliser à d'autres fins. Les classes de navires vieillissantes étaient des gouffres sans fin. Lorsque les coûts de maintenance deviennent très élevés, cela sonne le glas d'une classe de navires.

La deuxième question est...

Mme Joyce Murray: Il s'agissait d'une décision opérationnelle plutôt qu'une décision liée à des réductions d'effectifs; est-ce bien ce que vous venez de nous dire?

Cam John Newton: Il s'agissait bel et bien de décisions opérationnelles. Ce n'était aucunement lié aux effectifs. En fait, j'ai été déçu beaucoup de marins.

En ce qui concerne les Cyclone, tout ce que je vais dire, madame, c'est qu'il y en a actuellement un sur un navire de la Marine royale canadienne. Ce que nous voyons nous emballe. Les choses prennent très rapidement de la vitesse lorsque nous commençons à travailler avec le projet et un appareil ou un navire réels, qu'il s'agisse de la modernisation, des NPEA ou des Cyclone. Lorsque l'appareil ou le navire est mis entre les mains des marins ou des pilotes, le projet prend rapidement de la vitesse. Nous commençons à le voir. Entre-temps, je dirais que les Sea King ne nous ont jamais laissé tomber. C'est vrai qu'il s'agit d'un hélicoptère Sikorsky de 50 ans. Nous avons connu un problème dans nos opérations, et l'aviation a utilisé le C-17 pour en emporter un nouveau en quelques jours. Il faut tenir compte des capacités dans l'ensemble. Le C-17 et le vieil hélicoptère nous ont en fait permis de pallier immédiatement un problème dans nos opérations.

En ce qui a trait à votre troisième question, il y a beaucoup de changements technologiques lorsque nous modernisons des plateformes. J'ai déjà essayé de l'expliquer. Pour ce qui est des Aurora de la phase III, je ne peux pas parler du nombre d'appareils, mais un Aurora de la phase III génère des photos beaucoup plus fidèles de l'océan. Donc, dois-je en utiliser trois ou un seul?

J'aimerais revenir sur le commentaire que j'ai fait au sujet de la défense intelligente. Nous travaillons en équipe avec nos alliés. Les P-8 américains volent aux côtés des Aurora modernisés de la phase III. Les capacités modernes de ces appareils nous permettent de couvrir une grande partie de l'océan.

Le président: Madame Murray, votre temps est pratiquement écoulé. Veuillez laisser l'amiral faire son dernier...

Mme Joyce Murray: Vous faites ce que vous pouvez avec ce que vous avez et vous trouvez des manières novatrices de...

Cam John Newton: Oui, madame. Nous essayons de pallier toute défaillance ou tout problème par d'autres capacités.

Au sujet de votre dernière question qui portait, si je ne m'abuse, sur Services partagés, la situation n'a pas encore influé sur nos relations avec nos alliés. La Marine royale canadienne souhaite être un partenaire en vue de permettre à Services partagés de mettre en pratique son savoir-faire dans le domaine de la gestion de l'information et des technologies de l'information, particulièrement quant aux grands réseaux non classifiés. Nous essayons d'aider l'organisme en ce sens.

• (1715)

Le président: Merci beaucoup, amiral, de votre présence devant notre comité aujourd'hui.

Chers collègues, à notre retour le lundi 9 mars, nous aurons deux témoins: le lieutenant-général Parent de l'Aviation royale canadienne, commandant adjoint du NORAD; et le commandant adjoint du Commandement des forces d'opérations spéciales du Canada.

La séance est...

Oh, y a-t-il un rappel au Règlement?

[Français]

M. Tarik Brahma: Oui, j'invoque le Règlement, monsieur le président.

Je trouve qu'il y a une dérive actuellement. Les députés d'en face utilisent de plus en plus une technique d'obstruction pour enlever son droit de parole à l'un des membres de ce comité. Ils font parfois sciemment des rappels au Règlement qui n'en sont pas. Je ne sais pas à quelles dispositions du Règlement cela se rattache, mais je pense que chaque membre du comité a le droit de s'exprimer.

S'ils veulent contester, ils peuvent le faire quand ils ont la parole. En outre, c'est insultant pour les témoins que nous recevons ici. C'est un manque de respect à leur égard. C'est pourquoi je pense que vous devriez prendre des mesures et rappeler à l'ordre les membres qui jouent ce jeu. Cela donne une mauvaise impression du fonctionnement de ce comité. Ce n'était pas le cas lorsque j'en étais membre en 2011. Cette technique d'obstruction n'était pas utilisée. Je vous invite donc à reprendre les choses en main, monsieur le président.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Brahma.

Il n'y a en fait eu aucun rappel au Règlement aujourd'hui. J'ai siégé à de nombreux comités, et je peux vous dire que notre comité est généralement parmi ceux dont les membres ont la meilleure conduite.

Monsieur Bezan, je vous ai vu lever la main.

M. James Bezan: Au sujet du rappel au Règlement, je ne dirais pas que des gestes ont été faits en vue de faire de l'obstruction ou de manquer de respect à l'endroit de l'amiral Newton et de son excellent témoignage.

Il y a peut-être eu quelques protestations de notre côté lorsque Mme Murray posait ses questions. Nous demandons tout simplement que, lorsqu'il est question de défense intelligente, nous posions aussi des questions intelligentes.

Une voix: Oh, oh!

Le président: Merci beaucoup.

Je crois que l'amiral s'en est très bien sorti et qu'il est capable de répondre aux questions sous tous les angles.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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