



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent de la défense nationale

NDDN • NUMÉRO 020 • 2^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 13 mai 2009

Président

L'honorable Maxime Bernier

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

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

Comité permanent de la défense nationale

Le mercredi 13 mai 2009

• (1540)

[Français]

Le président (L'hon. Maxime Bernier (Beauce, PCC)): Bonjour à tous et bienvenue à la 20^e séance du Comité permanent de la défense nationale.

[Traduction]

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement et à la motion que le comité a adoptée le lundi 23 février 2009,

[Français]

nous allons poursuivre notre étude sur la souveraineté dans l'Arctique.

Avant de donner la parole aux témoins, monsieur Coderre, vous vouliez soulever une question.

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

Je sais qu'on pourrait présenter une motion de 48 heures, mais je demande, si tous les députés sont d'accord, qu'on invite la vérificatrice générale à venir nous rencontrer, selon sa disponibilité. Étant donné qu'elle a déposé son rapport hier, qui comprend un chapitre sur le ministère de la Défense, elle pourrait nous expliquer les grandes lignes.

Sinon, je vais déposer une motion, mais je ne pense pas qu'on en ait vraiment besoin.

Le président: Merci, monsieur Coderre.

[Traduction]

Monsieur Hawn, vous avez quelque chose à ajouter?

M. Laurie Hawn (Edmonton-Centre, PCC): Non, tout va très bien.

[Français]

Le président: Y a-t-il consentement unanime pour proposer la motion?

(La motion est adoptée.)

[Traduction]

Le président: Bienvenue à tous les témoins.

Nous accueillons M. Iskander, président de MacDonald, Dettwiler and Associates Ltd. Vous êtes le bienvenu au comité.

Nous entendrons également, de l'Université d'Ottawa,

[Français]

M. Donat Pharand, professeur émérite de l'Université d'Ottawa. Je peux vous le confirmer puisque j'ai eu la chance d'être un de ses étudiants à cette même université. Vous étiez un de mes meilleurs professeurs, monsieur Pharand.

Bienvenue à notre comité.

L'hon. Denis Coderre: J'invoque le règlement: on veut savoir s'il a réussi ses cours.

Des voix: Ah, ah!

[Traduction]

Le président: Je donne la parole à M. Iskander. Je vous en prie. Vous avez sept minutes.

[Français]

M. Mag Iskander (président, Groupe des systèmes d'information, MacDonald Dettwiler and Associates Ltd.): Merci, monsieur le président, membres du comité.

Mon nom est Mag Iskander, président de la division Systèmes d'information de la Corporation MDA. C'est un privilège d'avoir la chance de vous expliquer comment les technologies spatiales et de défense mises au point par la Corporation MDA peuvent contribuer grandement à la sécurité de l'Arctique canadien.

[Traduction]

Je suis certain que tous les membres du comité reconnaissent que la sécurité et la souveraineté dans l'Arctique canadien sont des défis de taille. Les zones terrestres et océaniques sont immenses. Le climat est hostile, ce qui rend toutes les activités humaines difficiles et souvent impossibles. Une grande partie de la région est plongée dans le noir plusieurs mois par année.

Pour protéger une zone aussi vaste et hostile, il faut avoir recours à de multiples systèmes complémentaires qui fonctionnent comme un système de systèmes intégré. Je suis fier de vous dire que nous avons au Canada la technologie exceptionnelle et la capacité industrielle voulues pour fournir et exploiter ce système. À bien des égards, la technologie et l'expérience opérationnelle du Canada dans ce domaine sont uniques et à la fine pointe dans le monde.

La division Systèmes d'information de MDA est l'entreprise spatiale principale du Canada et constitue un élément clé de l'industrie de défense canadienne. En 2008, les ventes de la division ont dépassé les 400 millions de dollars, et environ 60 p. 100 de ces ventes ont été faites à l'étranger. La division emploie environ 1 700 Canadiens d'un bout à l'autre du Canada: Vancouver, Toronto, Montréal, Ottawa, Halifax, Gatineau et Suffield, en Alberta.

Depuis plus de 40 ans, MDA est un collaborateur clé dans la plupart des projets actuels et futurs de surveillance et de communication dans l'Arctique: dans l'espace, dans l'atmosphère, sur terre et sur et sous la surface de l'océan.

Il est clair qu'un élément clé de la sécurité dans l'Arctique est la connaissance de la situation dans des zones étendues et que les systèmes basés dans l'espace sont le moyen le plus efficace et même le seul capable de fournir cette connaissance.

Les satellites canadiens Radarsat 1 et 2, opérationnels depuis près de 15 ans, ont été construits et sont exploités par MDA et ils fournissent au quotidien des données de surveillance utilisées par de nombreux ministères canadiens. Ces satellites sont utilisés régulièrement pour la surveillance des glaces, la détection des navires, la surveillance des incidents de pollution, de la pêche et de la pêche illégale, la sécurité maritime et la cartographie en continu des côtes et des régions maritimes.

Succédera à Radarsat 2, la mission Constellation Radarsat, ou MCR, qui est actuellement au stade de la conception chez MDA aux termes d'un contrat signé avec l'Agence spatiale canadienne. Lorsque les satellites de la MCR seront lancés, le système fournira une surveillance fréquente à haute résolution et ce, dans toutes les conditions météorologiques, des zones étendues, c'est-à-dire toute la région de l'Arctique, une tâche qui ne peut s'accomplir qu'à partir de l'espace.

La composante principale de l'approche « système de systèmes » est l'infrastructure des communications. Dans la stratégie de l'Arctique canadien, la mission satellitaire de télécommunications et de météorologie en orbite polaire, ou PCW, actuellement proposée par l'Agence spatiale canadienne fournira une liaison de télécommunications à bande passante élevée reliant un grand nombre de systèmes de l'Arctique.

Bien que l'espace fournisse une surveillance et une connaissance de la situation dans des zones étendues, les systèmes aéroportés assurent une surveillance et une capacité constante de réagir à des incidents précis.

MDA est un intervenant clé qui fournit au Canada les capacités de surveillance aérienne nécessaires pour ces tâches. MDA construit actuellement un radar imageur aéroporté de la prochaine génération au Canada pour l'aéronef patrouilleur CP140 du MDN et d'autres projets futurs de surveillance aéroportée. MDA fournit également le service d'UAV, c'est-à-dire véhicule aérien télépiloté, tout à fait opérationnel Noctua à Kandahar afin de soutenir les troupes canadiennes qui y sont déployées. À la suite de cette expérience, MDA développe des solutions de pointe destinées à l'industrie canadienne pour le projet de système interarmées de surveillance et d'acquisition d'objectifs au moyen d'UAV, appelé JUSTAS, et un avion multission canadien, le CMA.

Sur et sous la surface océanique, MDA a été l'intégrateur de système, et il continue de fournir le soutien en service pour les navires de défense côtière de la Marine. Ces navires patrouillent actuellement les côtes du Canada, surveillant la circulation maritime et se chargeant de la détection des mines pour protéger les routes maritimes du Canada.

Que lui réserve l'avenir? MDA développe activement des solutions complètes pour permettre la connaissance de la situation dans l'Arctique pour les futurs navires de patrouille extracôtiers de l'Arctique, les NPEA. Afin de remplir leurs missions, les NPEA doivent être liés aux autres systèmes de l'Arctique tels que Radarsat-2, MCR, JUSTAS et CMA.

Si on veut maximiser l'efficacité et la valeur opérationnelle de ces systèmes de surveillance, il faut tous les relier dans un réseau opérationnel et un centre de fusion de l'information. MDA a construit et continue d'entretenir et de mettre à jour le Système d'exploitation des informations opérationnelles du Commandement maritime de la

Marine canadienne, le MCOIN. Il s'agit d'un élément clé du Centre des opérations de sécurité maritime qui assure la fusion de l'information maritime et de la connaissance de la situation pour la Marine canadienne et divers organismes canadiens.

• (1545)

Grâce aux efforts du gouvernement et au travail effectué dans l'industrie canadienne, je crois que nous connaissons désormais les paramètres de chacun de ces systèmes et savons comment les mettre en réseau et les intégrer dans un système de systèmes opérationnel et efficace afin de satisfaire aux exigences sur le plan de la souveraineté et de la sécurité dans l'Arctique canadien.

J'exhorte le Canada à réaliser ces projets le plus rapidement possible. De plus, puisque l'objectif fondamental est la souveraineté du Canada dans l'Arctique, il est essentiel que ces projets soient contrôlés et réalisés par le Canada et par des Canadiens. Il est possible d'y arriver grâce à un solide partenariat entre le gouvernement du Canada et une industrie canadienne spatiale et de défense qui est à l'avant-garde. Nous recommandons, pour atteindre ces objectifs, d'élaborer et d'implanter une solide stratégie pour l'industrie canadienne de la défense et un plan spatial à long terme.

[Français]

Je suis fier d'être canadien et de diriger la division Systèmes d'information de MDA, un collaborateur principal de la sécurité et de la souveraineté dans l'Arctique canadien. Je me réjouis de poursuivre le partenariat fructueux avec le gouvernement canadien.

Je vous remercie beaucoup de votre temps.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Iskander.

Je donne maintenant la parole au professeur Pharand. Vous avez la parole pendant sept minutes.

M. Donat Pharand (professeur émérite, Université d'Ottawa): Merci, monsieur le président. Tout d'abord, je vous remercie de vos généreuses paroles de présentation à mon endroit. J'ai travaillé pendant quelque 30 ans à l'Université d'Ottawa. Les étudiants ont toujours été extrêmement généreux dans l'appréciation de mon enseignement.

[Traduction]

Je n'ai pas préparé de texte, mais je crois que vous devez avoir au moins une esquisse sous les yeux, n'est-ce pas?

Je vous ai envoyé une esquisse il y a plus d'une semaine. J'ai dit que je pourrais en apporter 20 ou 25 exemplaires, mais on m'a dit que, si je faisais parvenir le document assez tôt, et je l'ai envoyé il y a une dizaine de jours... J'ai envoyé l'esquisse en français et en anglais, ainsi qu'une carte en couleurs.

Je ne sais plus quoi faire. Honnêtement, si vous n'avez pas l'esquisse sous les yeux, je ne vois pas trop ce que je peux faire.

[Français]

Le président: Le greffier est en train de faire des recherches pour trouver le document. Continuez quand même votre présentation. Grâce à la carte que vous avez apportée, les membres du comité seront en mesure de vous suivre.

[Traduction]

M. Donat Pharand: J'étais censé prendre entre cinq et sept minutes. J'espère que j'aurai un peu plus de temps. J'ai sept points à aborder et vous êtes censés les avoir sous les yeux. Je vais les énumérer et je vais vous dire sur lesquels je propose de passer un peu plus de temps.

Le premier point, c'est le sens de termes clés. Le deuxième: la souveraineté sur les îles. Il suffira de 30 secondes. Le troisième concerne les droits, les droits souverains du Canada sur le plateau continental de l'Arctique. Le quatrième est la souveraineté du Canada, et je souligne le terme souveraineté, sur les eaux de l'archipel arctique. Cinquièmement, il y a le statut juridique du passage du Nord-Ouest, qui comprend six ou sept routes. Au sixième point, je propose quelques mesures visant à prévenir l'internationalisation du passage du Nord-Ouest. Vient en septième lieu la coopération avec les autres États de l'Arctique. Voilà donc les sept points que vous êtes censés avoir sous les yeux, et chacun d'eux comprend des points subsidiaires.

Pourquoi s'arrêter aux termes clés? Il a fallu une douzaine d'années de négociation pour parvenir au texte de la Convention de 1982 sur le droit de la mer. Chaque mot y a donc un sens très particulier. Chose certaine, c'est le cas d'un bon nombre d'entre eux. Il est donc important de s'entendre sur les termes avant de s'engager dans quelque discussion que ce soit. Je répète ceci parce que j'ai parfois entendu dire qu'il s'agissait de lignes directrices. Ce n'est pas le cas. Il s'agit d'un traité exécutoire qui lie les 155 signataires. Comme je l'ai dit, la convention a été adoptée en 1982 au bout d'environ 14 ans de tractations, et elle n'est entrée en vigueur qu'en 1994. Voilà qui suffit à mesurer l'importance de ce texte.

Voyons donc la signification de termes clés. J'en ai six qui me paraissent les plus importants, même s'il ne s'agit pas ici du Comité de l'énergie, mais du Comité de la défense, qui doit s'intéresser surtout, je le présume, aux droits de navigation, par exemple. Néanmoins, la définition de ces termes doit vous intéresser.

Le premier terme est la souveraineté. Tout le monde en parle, mais parfois, je le crains, à mauvais escient. Il est possible de la définir très simplement. C'est la souveraineté territoriale. La souveraineté politique est présumée. La souveraineté territoriale peut se définir comme la totalité, comme l'ensemble des pouvoirs de l'État, les pouvoirs qu'il exerce à l'intérieur des limites de son territoire et cela, sur le plan horizontal et dans l'axe vertical. C'est le principe *usque ad caelum et ad infernos*, qui veut dire « jusqu'aux cieux et jusqu'aux entrailles de la terre », qui s'applique sous réserve des droits de survol prévus dans les traités et conventions.

• (1550)

Deuxième terme: eaux intérieures, à ne pas confondre avec les eaux territoriales. Les eaux intérieures sont situées à l'intérieur des lignes de base à partir desquelles sont définies les eaux territoriales. Ces eaux intérieures englobent, et c'est important dans le cas du Canada, les eaux fermées par des lignes de base droites entre les échancrures de la côte ou le long d'un archipel côtier. C'est le cas du Canada, comme je l'ai dit il y a un instant.

Puis, il y a les eaux territoriales. Elles sont situées du côté maritime des lignes de base, et il est généralement accepté et prévu par convention qu'elles s'étendent sur 12 milles. Bien sûr, l'État est souverain sous réserve, et c'est important pour les marins, du droit de passage inoffensif de navires étrangers. Sous réserve de ce droit, l'État côtier exerce sa souveraineté sur des eaux territoriales de 12 milles.

Quatrième terme: zone économique exclusive, innovation de la Convention de l'ONU sur le droit de la mer. Auparavant, la haute mer commençait juste à l'extérieur des eaux territoriales. Il existe maintenant une zone économique exclusive de 200 milles nautiques. Cette distance est mesurée à partir des lignes de base. L'État côtier n'a aucune souveraineté à l'égard de cette zone. Il y a en principe liberté de navigation, comme en haute mer. Toutefois, et c'est là

qu'intervient la notion de plateau continental, l'État côtier possède des droits souverains — non la souveraineté — des droits exclusifs à l'égard des ressources du plateau, celles qui sont dans les eaux et le plateau continental. Nous en dirons un mot tout à l'heure. Au-delà des 200 milles s'étend la haute mer: liberté complète de navigation et toutes les autres libertés de la haute mer.

Dernière notion clé de la liste que vous n'avez pas: le plateau continental. C'est le prolongement du territoire terrestre sous la mer. L'État côtier a droit de regard sur une zone d'au moins 200 milles, mais elle peut aller plus loin. S'il est établi qu'il s'agit de la même formation géologique et donc du prolongement de la masse terrestre sous la mer, la zone peut aller beaucoup plus loin. Il en sera question tout à l'heure. Je veux parler de la limite extérieure.

Voilà les termes clés.

Le numéro deux de ma liste est la souveraineté sur les îles. La souveraineté canadienne sur les eaux de l'Arctique ne fait aucun doute. Deux fois seulement, au cours de l'histoire, elle a été remise en cause. D'abord en 1920. Le Danemark a adopté le point de vue de son explorateur, Rasmussen, qui a dit que les Esquimaux du Danemark, ainsi qu'on appelait alors ce peuple au Groenland et ailleurs, pouvaient traverser et chasser le boeuf musqué dans l'île d'Ellesmere. C'était une zone inoccupée. La Grande-Bretagne, qui s'occupait des affaires étrangères du Canada à l'époque, a fait parvenir une note au Danemark, et ce fut la fin de l'incident. Aucune contestation par la suite.

• (1555)

La deuxième fois, la remise en question a été un peu plus sérieuse. C'était en 1928, au sujet des îles Sverdrup, à l'ouest d'Ellesmere. Sverdrup, explorateur norvégien, avait passé trois ou quatre ans à explorer trois îles énormes. C'était plus sérieux, cette fois. La Norvège aurait fort bien pu revendiquer ces îles en se fondant sur les explorations menées par ses ressortissants et des dépenses assez considérables. Toutefois, en 1928...

Je suis désolé. J'ai fait 400 milles de route hier, et je ne sais pas comment j'ai attrapé ce rhume.

[Français]

Le président: Professeur Pharand, vous avez encore deux minutes.

[Traduction]

M. Donat Pharand: D'accord.

En 1928, nous avons réglé la question avec la Norvège. En 1930, nous avons eu un échange de notes: la Norvège reconnaissait la souveraineté du Canada sur les trois îles Sverdrup, sous réserve qu'elle ne reconnaissait pas la « théorie des secteurs », dont je pourrai dire un mot si vous le voulez. Ce fut la fin de cet épisode.

Les fondements de notre titre sont doubles: d'abord, le transfert des îles au Canada en 1870, et, deuxièmement, les explorations que le Canada y a menées après le transfert de 1870. La souveraineté du Canada sur les îles ne fait donc aucun doute.

La troisième question, celle des droits souverains du Canada sur le plateau continental, est plus compliquée. Monsieur le président, j'ai été très heureux de lire sur l'ordre du jour que j'ai reçu du comité que Ron McNabb devait comparaître. Je ne le vois pas. Il n'est pas ici?

• (1600)

Le président: Il était censé être là, mais on m'a dit qu'il était malade.

M. Donat Pharand: S'il doit comparaître devant le comité, je ne vais rien dire de cette question.

Le président: Il est censé comparaître. Nous allons essayer de l'inviter.

M. Donat Pharand: Très bien. À mon humble opinion, il est le grand expert de cette question.

Je vais me contenter de dire ceci. Nous avons deux problèmes. Il y a bien sûr le vieux problème de la délimitation latérale, c'est-à-dire avec les États voisins. Au Canada, nous avons un problème avec les États-Unis du côté de l'Alaska, dans la mer de Beaufort. Nous avons essayé de le régler par la négociation en 1984 et en 1985. Nous avons avec les États-Unis quatre problèmes de frontières maritimes, et nous avons tenté de régler les quatre en un an et demi de négociation. Comme nous n'avons pas réussi, nous nous sommes adressés aux tribunaux pour régler celui du golfe du Maine, et nous avons laissé les trois autres de côté. Ils sont toujours en suspens, et celui de Beaufort en est un.

Notre deuxième problème de délimitation latérale se pose avec le Danemark ou plutôt le Groenland. En 1974, nous sommes parvenus à une délimitation du plateau continental jusqu'à la mer de Lincoln, et nous avons laissé un petit vide dans la ligne à cause d'une île rocheuse qui se situe au beau milieu de la médiane, l'île de Hans, du nom de Hans Hendrik, Groenlandais qui a participé à une expédition de l'explorateur américain Elisha Kane. C'est Kane — à qui nous devons le bassin Kane — qui a nommé l'île en l'honneur de Hans Kendrik.

Quoi qu'il en soit, ce n'est pas un problème grave, et c'est pourquoi j'ai dit il y a un instant qu'il n'y pas de problème de souveraineté, à proprement parler, car c'est très mineur.

De toute façon et en ce qui...

[Français]

Le président: Professeur Pharand, pourriez-vous conclure d'ici les trente prochaines secondes. Je vois que les députés auraient des questions à poser.

[Traduction]

M. Donat Pharand: D'accord. Je suis vraiment désolé, monsieur le président. Je vais parler tout de suite des eaux de l'archipel, dans le passage du Nord-Ouest.

En 1985, après le passage du *Polar Sea*, le brise-glaces américain pour lequel on avait refusé de demander la permission du Canada afin de passer du détroit de Lancaster jusqu'à l'autre côté... Les Américains ont refusé de demander la permission. Après cela, en septembre 1985, nous avons dessiné des lignes de base droites autour de l'archipel canadien dans l'Arctique, comme l'Union soviétique l'avait fait en janvier.

Ces lignes de base ont été dessinées non d'après la convention, à laquelle nous n'étions pas partie, mais en nous appuyant sur le droit

coutumier international interprété et appliqué en 1951 par la Cour internationale de justice, à La Haye, dans un différend entre la Grande-Bretagne et la Norvège. La décision de la cour — avec, dois-je l'ajouter, l'aval du juge américain Hackworth — a été que toutes les eaux situées à l'intérieur des lignes de base sont des eaux intérieures, dans lesquelles, je m'empresse de le préciser, il n'y a pas de droit de passage inoffensif.

Une modification a été apportée à la convention de 1982 qui, comme je l'ai dit, n'est entrée en vigueur qu'en 1994. La modification veut qu'il n'existe pas de droit de passage inoffensif dans les eaux intérieures. La situation est identique à celle qui existait avant l'établissement de lignes de base droites.

Je peux donner davantage de détails.

• (1605)

[Français]

Le président: Pourriez-vous conclure, monsieur Pharand.

[Traduction]

M. Donat Pharand: Oui.

À propos du statut juridique du passage du Nord-Ouest, la route principale est celle du détroit de Lancaster, du détroit de McClure et du golfe Amundsen. Il deviendra certainement, dans quelques années, d'après les scientifiques, en particulier...

[Français]

M. Fortier, n'est-ce pas, qui est une grande autorité en la matière, —

[Traduction]

... la principale route, au lieu des autres variantes.

J'ai passé 28 jours à bord d'un brise-glaces, le *Sir John Franklin*, et c'est le parcours que nous avons suivi. Disons qu'il n'est pas aussi dangereux que d'autres pour ce qui est des glaces, mais il est beaucoup plus long. La navigation y est particulièrement lente parce que nous n'avons pas de données hydrographiques à jour. Nous ne savons pas exactement à quel distance se trouve le fond tout au long de la route.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Pharand.

Je suis persuadé que les députés auront beaucoup de questions à poser à ce sujet. C'est une question passionnante pour tous les membres du comité.

À vous d'abord, monsieur Wilfert. Vous avez sept minutes.

L'hon. Bryon Wilfert (Richmond Hill, Lib.): Monsieur le président, je vais partager mon temps de parole avec M. Bagnell.

Monsieur Pharand, votre exposé m'a beaucoup plu. J'espère que vous pourrez revenir le terminer. Il était très intéressant.

Nos préoccupations majeures concernent les changements climatiques, l'économie et la défense de l'Arctique. Selon certains, nous n'avons pas été aussi prompts que d'autres pays circumpolaires à répondre aux besoins de l'Arctique sur les plans des changements climatiques, de l'adaptation, de la défense, etc. Que pensez-vous de ces inquiétudes? Pouvons-nous capitaliser sur les retombées économiques du Nord?

Deuxièmement, pouvez-vous nous dire, à propos du passage du Nord-Ouest... Des craintes ont été exprimées. Pouvons-nous contrôler les eaux au milieu... Oui, nous le pouvons le long des îles, mais pas nécessairement dans le passage lui-même.

• (1610)

M. Donat Pharand: Merci de votre question, qui est fondamentale.

Vos deux questions sont liées, car elles portent toutes les deux sur les mesures que le Canada devrait prendre et n'a pas encore prises pour exercer un contrôle réel sur les diverses routes du passage du Nord-Ouest. Il y a en a sept. J'ai communiqué une carte, mais, malheureusement, vous ne l'avez pas. À l'avenir, on empruntera les deux routes que j'ai indiquées.

Les temps ont changé à cause de la fonte des glaces. Elles sont plus minces et moins étendues. Il y a deux dimensions. Immédiatement, nous avons tendance à dire que la navigation sera possible très bientôt et que le Canada peut en retirer des avantages économiques.

Ce n'est pas si simple. Pourquoi? Aucune entreprise de transport maritime ne prendra les risques en cause, et il s'agit en fin de compte de risques monétaires, à moins d'avoir l'assurance que l'État côtier, le Canada, a l'infrastructure voulue, c'est-à-dire toutes sortes d'installations qui, soit dit en passant, existent toutes de l'autre côté, en Russie. Non seulement elle a 12 brise-glaces à propulsion nucléaire, mais sa réglementation lui permet aussi d'obliger les navires étrangers, lorsqu'elle le juge bon, à faire appel à un pilote russe lorsqu'ils se trouvent dans des eaux difficiles, couvertes de glace.

Je signale en passant que la Russie a terminé il y a quatre ans une étude qui s'est échelonnée sur six ans. Ses documents de recherche occupent quatre pieds sur mes rayonnages. L'étude a été financée surtout par le Japon, je crois. Les pays de l'Est, comme la Chine et le Japon, sont après tout intéressés par la possibilité de raccourcir leurs trajets de 4 000 ou 5 000 milles nautiques en passant par ce qu'on appelle la route maritime du Nord, de l'autre côté du pôle, et aussi de notre côté, peut-être.

Pour résumer ma réponse, je répète que, pour ce qui est de la première partie, il est vrai que, en principe, le Canada peut tirer des avantages considérables de la fonte des glaces et du dégagement des deux routes principales, mais surtout de celle du détroit de McClure.

Quant à votre deuxième question, la réponse est non: pas tant que nous ne pourrions pas prouver que nous avons l'infrastructure nécessaire pour protéger les navires étrangers.

• (1615)

Le président: Il vous reste une minute.

L'hon. Larry Bagnell (Yukon, Lib.): D'accord. J'ai une seule question.

Le Parlement est en train d'adopter une loi qui étendra la portée de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques de 100 à 200 milles. L'une des justifications du gouvernement pour agir de la sorte est que l'article 234 de la Convention sur le droit de la mer dispose que nous pouvons imposer ce type de réglementation sur les eaux couvertes de glace.

Que se passera-t-il dans un proche avenir, lorsque, comme vous le dites, ces eaux seront libres de glace? Aurons-nous toujours le pouvoir d'appliquer la loi dans ces zones économiques?

M. Donat Pharand: Excellente question. Je suis content que vous ayez parlé de l'article 234, souvent appelé l'article du Canada, qui a aussi reçu l'appui de l'Union soviétique, à l'époque.

[Français]

Le président: Monsieur Pharand, il ne reste plus de temps, mais vous pouvez prendre 30 secondes pour répondre à la question.

[Traduction]

M. Donat Pharand: Je crois qu'il faut répondre oui à votre question. Tant qu'il n'y aura pas de modification, je ne crois pas que quiconque puisse donner une interprétation aussi étroite, en disant que le couvert de glace n'existe plus. C'est mon idée, mais il n'y a pas de certitude absolue. Il peut y avoir des interprétations judiciaires, mais je crois que, tant qu'il n'y aura pas de modification, la loi s'appliquerait toujours. Nous avons adopté la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques et pris son règlement d'application en présumant que, un jour ou l'autre — et c'est pourquoi nous nous sommes tant battus à la troisième conférence sur le droit de la mer —, ils seraient confirmés, ce que l'article 234 a fait.

[Français]

Le président: Je vous remercie.

Je donne maintenant la parole à M. Bachand.

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

Je tiens à remercier les deux témoins de leur excellente présentation.

Je m'adresse d'abord à vous, monsieur Iskander. Il y a quelque temps, j'ai eu l'occasion de visiter MDA et j'ai été très impressionné par vos installations à Sainte-Anne-de-Bellevue.

En ce qui concerne l'exploration ou l'observation satellitaire, est-ce que COM DEV est un concurrent de MDA ou est-ce que vous travaillez ensemble?

[Traduction]

M. Mag Iskander: Nous avons travaillé avec COM DEV dans bien des domaines dans le cadre de projets canadiens. Il se peut que nous concurrencions COM DEV sur le marché international des satellites commerciaux de communication, pour les Français ou dans d'autres circonstances, mais nous sommes surtout des partenaires en tout ce qui concerne les activités au Canada.

[Français]

M. Claude Bachand: Dans votre présentation, vous avez mentionné être capable d'observer sur la Terre, à partir de l'espace, de l'atmosphère, ce qui se trouve sur et sous la surface de l'océan.

Possédez-vous, présentement, la technologie qui vous permet de faire toutes ces observations?

[Traduction]

M. Mag Iskander: MDA et l'équipe industrielle au Canada ont une capacité unique et internationalement reconnue pour ce qui est de la détection et des observations terrestres. De surcroît, je peux vous dire que les États-Unis, la Norvège et d'autres pays scandinaves achètent nos données, pour gérer leurs régions arctiques, ainsi que d'autres sources que nous avons. MDA fait des ventes à ces pays. La réponse brève à votre question est donc oui. Aucun pays ne peut couvrir tout à 100 p. 100. Le Canada possède tous les éléments principaux pour créer des technologies de pointe: radar aéroporté, radar spatial, radar optique, sonars sous l'eau, etc.

[Français]

M. Claude Bachand: Pouvez-vous nous dire l'âge de vos satellites RADARSAT-1 et RADARSAT-2? Ont-ils 15 ans?

• (1620)

[Traduction]

M. Mag Iskander: Radarsat-1 a été conçu pour une période d'activité de sept ou huit ans. Il survole la planète depuis 12 ans, sauf erreur.

M. Claude Bachand: Est-il encore actif?

M. Mag Iskander: Il l'est. Il y a des problèmes mineurs, mais il est toujours actif et opérationnel. Radarsat-2 a été conçu pour avoir une vie utile de sept ans. Nous prévoyons qu'il durera de 10 à 12 ans et que, comme la plupart de nos satellites, il dépassera son espérance de vie.

[Français]

M. Claude Bachand: Vous avez obtenu le contrat de conception de la mission de la Constellation RADARSAT. Cela veut dire qu'il y a d'autres RADARSAT en préparation.

Pouvez-vous nous dire combien de ces satellites sont en préparation? Quelle sera leur utilité? Dans quels buts sont-ils créés?

[Traduction]

M. Mag Iskander: La mission de la Constellation Radarsat en est à sa phase B, c'est-à-dire la deuxième étape de l'étude. La configuration comprend pour l'instant trois satellites. Il pourrait y en avoir six, mais, pour l'instant, nous en prévoyons trois. Leur masse et leur taille sont inférieures à celles de Radarsat-1 et de Radarsat-2. Leur fonction sera de surveiller les activités dans l'Arctique avec une fréquence de passage accrue. Comme il y a trois satellites sur une même orbite, le même endroit est observé trois fois plus souvent qu'avec un seul satellite.

[Français]

M. Claude Bachand: Ces radars sont-ils conçus pour avoir une trajectoire du Pôle Nord au Pôle Sud en tournant autour du Pôle Nord et du Pôle Sud, un peu comme COM DEV le fait?

[Traduction]

M. Mag Iskander: Je ne suis pas sûr que cela décrive bien COM DEV, mais cette entreprise est associée à nous pour la MCR. C'est le même programme, le même projet. Il s'agit d'une orbite polaire. Elle couvre donc... C'est une orbite un peu bizarre, allongée à un moment donné, de façon que le satellite reste un peu plus longtemps au-dessus du nord de l'Arctique.

[Français]

M. Claude Bachand: Monsieur le président, combien de temps me reste-t-il?

Le président: Il vous reste une minute.

M. Claude Bachand: Je vais vous poser une question, monsieur Pharand. Vous semblez bien connaître la situation.

D'abord, en ce qui concerne la stratégie canadienne pour la souveraineté dans le Grand Nord, est-ce que je me trompe en disant qu'un argument très important va être l'occupation de ce territoire, depuis des temps immémoriaux, par une population qui s'appelle les Inuits? L'argument principal pour revendiquer la souveraineté ne serait-il pas la présence de ces peuples?

Ensuite, vous avez parlé d'un traité ou d'une convention internationale. Cependant, il existe une commission de l'ONU qui s'appelle la Commission des limites du plateau continental. Grâce aux études qui lui sont fournies, elle essaie de voir quel est l'espace consacré à chacune des nations circumpolaires.

Pensez-vous qu'au bout du compte, ce sont les arguments, les meilleures stratégies, pour établir la souveraineté canadienne dans le Grand Nord, à savoir l'occupation des territoires par les Inuits et une démonstration scientifique que le plateau continental canadien s'étend sur une certaine distance?

M. Donat Pharand: Les deux questions ne sont pas juridiquement liées. Les droits souverains de l'État côtier sur son plateau continental ne dépendent absolument aucunement de l'occupation du territoire. En ce qui concerne l'étendue du plateau continental, ce n'est pas une convention séparée qui étudie les données scientifiques soumises par les États, dans ce cas-ci les cinq États arctiques; c'est une commission prévue par la convention, une commission sur la délimitation du plateau continental. Présentement, elle étudie les données soumises par les cinq États arctiques. La Russie et la Norvège doivent compléter leurs soumissions cette année.

• (1625)

M. Claude Bachand: Et le Canada?

M. Donat Pharand: Le Canada a jusqu'en 2013 puisque nous avons ratifié notre convention en 2003. Chaque État a dix ans pour soumettre ses données. Parfois, cela peut prendre plus longtemps. Dans le cas de la Russie, la période allouée a pris fin il y a trois ou quatre ans. Elle a obtenu une prolongation jusqu'en 2013.

Le président: Il vous reste 30 secondes, monsieur Pharand.

M. Donat Pharand: Je veux répondre à votre autre question. L'occupation du territoire par les Inuits depuis des temps immémoriaux est importante, mais elle n'est pas liée à la question de la délimitation du plateau. Elle est toutefois importante et pourrait être extrêmement importante pour consolider les droits du Canada, plus précisément en termes de souveraineté, sur les eaux intérieures encerclées en 1985. C'est ce qu'a fait la Norvège en ce qui concerne deux de ses étendues d'eau en 1951 lorsqu'elle a établi qu'elle avait donné des droits exclusifs de pêche aux pêcheurs norvégiens en ce qui concerne ces deux étendues d'eau.

Le président: Merci bien, professeur Pharand.

Nous passons maintenant à M. Harris.

[Traduction]

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

Merci de vos deux exposés.

Monsieur Iskander, pouvez-vous me dire si une date de lancement est déjà prévue pour le lancement des satellites MCR? Est-ce que c'est déjà prévu ou planifié?

M. Mag Iskander: Selon le plan initial, 2012. Le calendrier sera confirmé d'après des études en cours. Dans ce genre de projet, il est normal d'évaluer la situation au fur et à mesure. Voilà l'idée.

M. Jack Harris: Est-ce que Radarsat-2 est à présent complètement opérationnel? Si oui, depuis quand?

M. Mag Iskander: Il l'est depuis avril 2008. Comme je l'ai dit, il fournit beaucoup d'images radar non seulement au gouvernement du Canada, mais aussi au gouvernement de pays voisins. Et aussi sur l'Antarctique.

M. Jack Harris: D'accord. Est-ce qu'il n'y aura pas un important chevauchement avec la MCR, si elle devient opérationnelle en 2012.

M. Mag Iskander: Effectivement.

M. Jack Harris: Merci.

Monsieur Pharand, je suis désolé que nous n'ayons pas reçu vos notes. J'espère que vous n'êtes pas insulté parce que le comité...

M. Donat Pharand: Je suis désolé également, profondément désolé.

M. Jack Harris: Votre exposé a été très intéressant.

D'abord, quel est votre degré de confiance? Reconnaîtra-t-on que le passage du Nord-Ouest fait partie des eaux intérieures du Canada, si bien qu'il n'y aurait pas de droit de passage inoffensif, malgré l'incident du *Polar Sea*? Quel est votre degré de confiance à ce sujet?

M. Donat Pharand: J'oserais dire que mon degré de confiance est le plus élevé possible. Je l'ai écrit dans un article de 65 pages dont je peux vous donner la référence, si cela vous intéresse.

M. Jack Harris: Oui, cela m'intéresse.

M. Donat Pharand: Je vous la donnerai plus tard, pour ne pas perdre de temps.

Je résume très rapidement. Comme je l'ai dit à l'instant, le gouvernement n'a pas invoqué la Convention sur le droit de la mer, mais le droit coutumier international, appliqué par la Cour internationale de justice en 1951.

M. Jack Harris: L'affaire du détroit de Corfou, n'est-ce pas?

M. Donat Pharand: Non.

M. Jack Harris: De quelle cause s'agissait-il?

M. Donat Pharand: L'affaire du détroit de Corfou portait sur les droits de navigation. Il s'agissait plutôt de l'affaire des pêches anglo-norvégiennes, en 1951. Celle du détroit de Corfou remonte à 1949. Elle n'a rien à voir, mais elle est importante à propos du passage du Nord-Ouest, malgré tout, sous un autre angle.

Je suis très confiant parce que c'est seulement environ 20 ans plus tard — 18 ans et demi, pour être exact — que le Canada, après avoir tracé les lignes de base droites, a adhéré à la Convention sur le droit de la mer. Ce qui a joué, ce n'est pas une disposition de cette convention, mais le droit coutumier international. Autrement dit, en 1985, lorsque le Canada a tracé les lignes de base, il n'y avait pas de droit de passage inoffensif. Par conséquent, après 1985, après qu'on eut tracé les lignes de base, ce droit n'existait pas non plus.

● (1630)

M. Jack Harris: D'accord.

Je voudrais revenir à ma troisième question, mais je voudrais au préalable vous donner l'occasion, si vous n'avez pas eu assez de

temps, de nous dire quelles mesures le Canada devrait prendre. Je crois que c'était votre dernier point.

M. Donat Pharand: Oui, c'est exact.

M. Jack Harris: Avez-vous parlé de toutes les mesures que, d'après vous, le Canada devrait prendre pour veiller à ce que nous...

M. Donat Pharand: Non. Je crois en avoir 12 sur ma liste. Je ne suis pas sûr. Je me suis limité à six, comme vous auriez pu le voir dans mon esquisse. La première me semble la plus importante: rendre obligatoire l'actuel régime de réglementation dans le Nord, et surtout le faire respecter.

Ce que le premier ministre Harper a dit en août 2008, c'est qu'il entendait rendre cette réglementation exécutoire, ce que certains d'entre nous réclament depuis le début, depuis environ 25 ans. Fort bien. L'intention est bonne. Il a exprimé un certain nombre de bonnes intentions. Mais il faut d'abord agir. Deuxièmement, il faut avoir une réglementation qui convient si on veut appuyer les mesures d'exécution. Si j'ai bien compris un fonctionnaire de Transports Canada, on s'attend à ce que le règlement soit en place d'ici 2010. De bonnes intentions, de bonnes attentes, voilà les seules bonnes choses dont on peut faire état à ce propos.

Il ne sert à rien de savoir qu'un navire est sur les lieux et que vous ne lui auriez peut-être pas donné la permission d'entrer. Soit dit en passant, selon la réglementation du Nord, ce n'est pas une permission qui est donnée; on se contente de reconnaître les faits. Une distinction très nette est faite. Le Canada dit: « Oui, d'accord, très bien. Nous allons inspecter votre navire. » Nous reconnaissons qu'un avis a été donné, mais non qu'une permission a été demandée ou accordée. Cela laisse beaucoup à désirer, quand on pense à ce qu'il faut pour exercer un contrôle efficace sur la navigation.

Il y a une autre question, bien sûr, celle du brise-glaces polaire. Comme vous le savez, en 1985, peu après les mesures sur les lignes de base, M. Clark, ministre des Affaires étrangères, a décidé, et c'était une décision ferme, que nous aurions un brise-glaces de classe 8. C'était mieux que rien. Pas aussi bien qu'un classe 10, mais c'était un bon bâtiment de classe 8. Le gouvernement suivant a trouvé que c'était trop cher, que nous n'en avions pas besoin, et tout a été annulé. Nous n'en avons donc aucun. Nous n'avons que trois brise-glaces moyens, le vieux *Louis S. St Laurent* et un ou deux autres petits brise-glaces.

Avec ces bâtiments, impossible de contrôler la glace vieille de plusieurs années. Même si la glace n'est pas aussi épaisse ni aussi étendue, la glace pluriannuelle qui descend le détroit de McClure ou le McClintock... Nous avons été bloqués deux jours à cause de la glace polaire qui descendait. On peut bien dire que la glace fond, mais les énormes morceaux de glace libérés par la fonte constituent un très grand danger. Il faut donc être prêt et avoir un brise-glaces polaire assez puissant.

● (1635)

[Français]

Le président: Merci.

[Traduction]

M. Donat Pharand: Je termine. Je sais que je suis...

[Français]

Le président: Merci, monsieur Pharand. Vous allez pouvoir poursuivre.

Je pense que M. Payne a une question pour vous.

[Traduction]

Je vais donner la parole à M. Payne.

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

Je remercie les témoins de leur présence.

Je reviens à vous tout à l'heure, monsieur Pharand.

C'est avec grand plaisir, évidemment, que j'ai entendu dans votre exposé, monsieur Iskander, que MDA a des installations à Suffield. Suffield se trouve dans ma circonscription. Et bien entendu...

M. Donat Pharand: Quelle est votre circonscription? Je suis absolument désolé, monsieur.

M. LaVar Payne: MDA a des installations dans notre circonscription, dans la circonscription de Medicine Hat. Le Canadian Centre for Unmanned Vehicle Systems a également son siège social à Medicine Hat. Voilà qui me semble très constructif.

Votre exposé et celui que vous avez fait l'autre jour sur les satellites et toute l'information qu'on peut en obtenir ont beaucoup piqué ma curiosité. À ce propos, pourriez-vous m'en dire un peu plus sur la capacité de Radarsat-2 d'observer les déplacements des navires et peut-être des véhicules sur terre et des icebergs?

M. Mag Iskander: Les capacités radar sont uniques en leur genre. Elles sont utilisées 24 heures par jour et sept jours par semaine. Les nuages et la lumière, ou plutôt l'absence de lumière, ne dérangent pas. La zone visée est plongée dans le noir pendant la majeure partie de l'année. D'où l'avantage du radar.

Quant à l'observation des eaux, leur surface est plane. Comme les navires sont des objets très petits par rapport à la grandeur de l'océan, les dispositifs optiques ne donnent pas la valeur optimale d'observation. Le radar peut déceler les navires en détectant leur sillage. Il peut interpréter l'angle du sillage, voir les vagues et ainsi repérer les navires par le sillage qu'ils laissent derrière eux.

Si on associe ces renseignements à d'autres moyens d'identification comme l'AIS, le système d'identification automatique, et à d'autres données, on peut dégager une information rapide et exacte pour prendre une décision et prendre les mesures d'exécution dont le professeur a parlé. La seule façon d'y parvenir, dans une zone aussi vaste, c'est l'observation par radar depuis l'espace. Voilà vraiment l'avantage du radar.

Pour ce qui est du sol, de ce qui s'y passe et de l'information à terre, le radar aéroporté est encore là très important. Les caractéristiques sont les mêmes. Malgré les nuages et l'absence de lumière, le radar, qu'il soit à bord d'un avion de patrouille CP140 ou d'un appareil sans pilote, donne la même information. Dans ce dernier cas, on se rapproche du temps réel. En survolant les lieux, on obtient les images.

Il s'agit d'une approche par étape. Le radar en orbite basse donne une image globale. Ses données ne sont pas vraiment très utiles si on n'a pas les techniques et algorithmes voulus pour analyser les données et déceler les changements. Ici, au Canada, nous sommes sans conteste les chefs de file dans le monde. La détection des changements est l'un de nos points forts. On obtient donc l'image

globale. Si on remarque un point intéressant, on peut déployer une surveillance radar plus localisée pour préciser la nature des activités, après quoi on décide s'il y a lieu d'intervenir.

• (1640)

M. LaVar Payne: Il est très intrigant que vous puissiez déceler un navire par son sillage. Quelle taille doit avoir le navire pour laisser un sillage dont le radar peut donner l'image?

M. Mag Iskander: Radarsat-2 peut donner une résolution d'un mètre. Dans la langue de tous les jours, cela veut dire que le radar peut déceler tout objet de plus d'un mètre carré. C'est ce que nous appelons un faisceau, une vue rapprochée. Dans les opérations normales, nous pouvons aller à trois mètres. La MCR devrait donner une résolution entre trois et cinq mètres, ce qui est amplement suffisant pour déceler un navire de taille moyenne, ou même un petit navire, du reste.

J'ajoute simplement que le CP140, comme vous le savez peut-être, sert aussi à déceler les activités sous-marines dans ses missions actuelles.

Je rappelle au comité que la MCR, bien que nous travaillions à cette mission Constellation Radarsat, n'est financée que partiellement. Le financement n'est pas prévu jusqu'à la fin du programme, mais seulement jusqu'à la prochaine phase. Nous en sommes à la phase B, et le financement n'est prévu que jusqu'à la phase C.

Un mot aussi du satellite Polar Communication Weather. Le projet n'est pas financé non plus. Ce sont des programmes auxquels le gouvernement doit s'intéresser. Il doit les approuver. Il doit les financer intégralement s'il veut que les projets soient réalisés au cours de la prochaine décennie.

Le président: Vingt secondes.

M. LaVar Payne: Je vais terminer.

Vous avez parlé de pêche illégale. Pouvez-vous expliquer comment vous pouvez savoir si quelqu'un pêche illégalement dans les eaux de l'Arctique?

M. Mag Iskander: Dois-je répondre? Je n'en suis pas sûr.

Le président: Allez-y, je vous en prie.

M. Mag Iskander: L'identification du navire est très commode, si elle est associée à l'image radar. On peut savoir si le navire est autorisé à naviguer dans ces eaux. Récemment, nous avons participé à des activités qui ont permis de déceler rapidement une pêche illégale sur les côtes de l'Europe. On voit le navire, mais sans savoir s'il y a illégalité ou non. Il faut identifier le navire par le système d'identification automatique ou autrement et recouper les données. En comparant les données, on sait s'il est permis au navire d'avoir des activités à tel endroit.

M. LaVar Payne: D'accord, merci.

[Français]

Le président: Merci.

Monsieur Coderre, c'est à vous.

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

Professeur Pharand, on a beaucoup parlé de conventions et de traités. On essaie de comprendre les imbroglios juridiques, etc. Pour le commun des mortels, j'aimerais qu'on parle de la notion de symbole. On peut voir les Russes, par exemple, arriver en sous-marin et planter un drapeau, ou les Danois saisir une île. On pense au type de réaction que le Canada peut avoir.

Concrètement, le fait que de tels gestes sont posés a-t-il un impact sur l'ensemble ou est-ce seulement du spectacle? En ce qui a trait aux négociations, que représente cette symbolique?

M. Donat Pharand: Ça ne vaut rien, absolument rien, et les Russes ne sont pas fous, ils le savent très bien. C'est un spectacle. C'est pour la publicité.

Cela dit, je tiens à ajouter que, sur le plan scientifique, les Russes sont beaucoup plus avancés que les quatre autres États arctiques en ce qui a trait à la connaissance géologique du bassin arctique polaire. Ils ont commencé en 1937 avec l'expédition Papanine et ils sont rendus présentement à la station 45, si je ne m'abuse. Ils connaissent la géologie du bassin arctique polaire.

En 1974, les Russes ont publié une carte géologique qui montrait déjà le Lomonosov Ridge. Les Américains disent qu'il contient approximativement 25 p. 100 des réserves pétrolières mondiales, et cela est présentement en jeu. D'un côté du pôle, il y a la Russie; et de l'autre, le Danemark et le Canada.

Sur les plans scientifique et juridique, de façon générale, il y a une assez bonne collaboration. Les cinq États arctiques ont d'ailleurs fait une déclaration au Groenland il n'y a pas tellement longtemps, soit le 28 mai 2008. Ces cinq États s'entendent très bien. Malgré le spectacle du drapeau russe, les États s'entendent.

•(1645)

[Traduction]

La Convention sur le droit de la mer prévoit des obligations et des droits importants quant à la délimitation du bord extérieur du plateau continental. La protection de l'environnement marin, qui est, bien entendu, d'une énorme importance, concerne les zones couvertes de glace, la liberté de navigation, les recherches scientifiques marines et d'autres utilisations de la mer. C'est l'élément important. Nous demeurons engagés à l'égard de ce cadre juridique et au règlement ordonné des revendications qui pourraient se recouper.

[Français]

Il est important de souligner que même si les États-Unis ne sont pas encore partie à la convention, ils ont souscrit à la déclaration des chefs d'État des cinq pays arctiques.

En réponse à votre question, cela n'a aucune valeur.

L'hon. Denis Coderre: La valeur juridique de cette déclaration serait-elle qu'il s'agit d'une intention?

M. Donat Pharand: Je suis content que vous fassiez cette remarque. C'est plus qu'une simple déclaration d'intention.

En passant, il y a eu une décision en 1933 relativement à un litige entre la Norvège et le Danemark sur la souveraineté de la partie est du Groenland. La cour a décidé que lorsque un chef d'État ou un représentant parlait au nom de son gouvernement, même s'il ne s'agissait que d'une simple déclaration, celle-ci pouvait lier le gouvernement, même s'il s'agissait d'une déclaration unilatérale. Or, il est question d'une déclaration faite par cinq pays, après une conférence spéciale dont le but était de déterminer jusqu'à quel point les cinq États pouvaient s'entendre.

Certains disaient que l'océan Arctique était quelque chose de bien spécial et qu'il faudrait une loi spéciale, pour ainsi dire, en termes juridiques canadiens. Non, l'océan Arctique tombe sous le coup de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

Le président: Merci, professeur Pharand. C'est très clair.

Maintenant, je cède la parole à M. Blaney.

M. Steven Blaney (Lévis—Bellechasse, PCC): Merci beaucoup, monsieur Bernier.

Ma première question s'adresse à M. Pharand.

Je vous remercie de votre présence. Vous nous dites que les Russes ont fait un coup d'éclat. Vous nous avez parlé du passage du Nord-Ouest et de la dimension historique et légale d'un geste qui a été posé par un navigateur canadien, Joseph-Elzéar Bernier. Le 1^{er} juillet 2009, il y aura 100 ans que le capitaine Bernier a revendiqué la souveraineté de l'archipel Arctique canadien.

Estimez-vous qu'il s'agit d'un geste important pour notre souveraineté dans le Grand Nord, monsieur Pharand?

•(1650)

M. Donat Pharand: Excusez-moi, je n'ai pas saisi de quel événement vous parliez.

M. Steven Blaney: Le 1^{er} juillet 1909, le capitaine Bernier a posé une plaque sur l'île d'Ellesmere.

M. Donat Pharand: Excusez-moi, je n'avais pas saisi.

Joseph-Elzéar Bernier a fait quatre voyages dans l'Arctique et lors d'un de ses voyages, il a posé une plaque. Il croyait à la théorie des secteurs, qui ne vaut rien sur le plan juridique, je peux vous l'assurer. Néanmoins, je ne veux pas dire que son geste ne valait rien.

Il a dit qu'il prenait possession de toutes les terres, pas des eaux. Il l'a expliqué d'ailleurs dans un livre qu'il a publié plus tard. Il a dit qu'il prenait possession de toutes les terres au nom du Canada à l'intérieur de ce triangle, c'est-à-dire du 141^e degré de longitude au 69^e degré de latitude, en faisant un détour du côté du Groenland.

Dans la totalité, si la souveraineté territoriale du Canada concernait uniquement les terres et les îles, cela vaudrait quelque chose. Par contre, cela ne vaut rien pour ce qui est des eaux que nous réclamons, et en particulier, cela ne vaut rien pour ce qui est du statut juridique des routes du passage du Nord-Ouest.

M. Steven Blaney: Je vous remercie de votre réponse très claire, monsieur Pharand.

Ma deuxième question s'adresse à vous, monsieur Iskander.

Vous nous avez dit que vous étiez très engagé dans les systèmes de reconnaissance et de contrôle dans le Grand Nord, que ce soit du point de vue aérien ou des sous-marins.

Au fond, ma question porte sur l'écart entre ce qu'on fait maintenant et ce qu'on souhaite faire. Selon moi, vous avez une idée assez précise du suivi qui doit être assuré.

Vous n'avez pas parlé de coûts lors de votre présentation. J'aimerais vous entendre sur des estimations budgétaires des différents systèmes que vous mettez en place. Vous avez aussi mentionné qu'il y avait un volet privé et un volet public. J'aimerais vous entendre sur ce plan.

M. Donat Pharand: Je ne pense pas pouvoir vous être utile relativement aux deux derniers points. Sur le plan financier, je ne connais pas grand chose. Je me préoccupe uniquement du point de vue juridique.

M. Steven Blaney: Je vous remercie, monsieur Pharand.

Je poserais donc ma question à M. Iskander, qui est dans le domaine des systèmes de satellite.

Merci beaucoup, monsieur Pharand.

[Traduction]

M. Mag Iskander: Nous participons à la surveillance du pôle Nord, de la zone arctique, au moyen de Radarsat-1 et de Radarsat-2. Ces satellites individuels ont la capacité d'observer non seulement le pôle Nord, mais aussi d'autres zones.

Pour poursuivre l'observation radar spécialement dans l'Arctique, il faut ajouter la mission Constellation Radarsat pour diverses raisons. D'abord, l'orbite est différente, comme je l'ai dit tout à l'heure. Les passages sont plus fréquents, et la conception unique du programme MCR...

M. Steven Blaney: Quelle est l'ampleur de ce projet, de la mission Constellation?

Le président: Il reste 15 secondes.

M. Mag Iskander: Le total du programme est de l'ordre de 600 millions de dollars, et seulement 200 millions ont été approuvés par le gouvernement précédent. Le gouvernement n'a pas approuvé le reste. Tout le reste du travail n'est pas fait.

•(1655)

Le président: Merci beaucoup.

À vous, monsieur Bachand.

[Français]

M. Claude Bachand: Monsieur Iskander, il y a des choses visibles par satellite, comme des bateaux. On voit tout cela. À quelques occasions, on s'est aussi préoccupé de ce qui se passait sous l'eau, et par conséquent, des sous-marins. On nous a dit qu'on n'avait pas la technologie, présentement, pour repérer les sous-marins dans les eaux de l'Arctique.

Confirmez-vous cette information? Si oui, êtes-vous en train de travailler à une technologie permettant de repérer les sous-marins qui passent dans les eaux du passage du Nord-Ouest?

[Traduction]

M. Mag Iskander: Je ne suis pas vraiment un spécialiste de la question, monsieur Bachand, mais je peux vous dire que les radars des CP-140 peuvent déceler les sous-marins. Votre question porte directement sur l'identification du type de sous-marin. Je ne suis pas un expert et il peut exister au Canada des capacités que je ne connais pas.

Chez MDA, nous avons des sonars pour faire de la détection et dessiner les fonds marins. Nous possédons cette technologie, mais je

suis désolé, je ne m'y connais pas dans l'identification de sous-marins.

[Français]

M. Claude Bachand: C'est bien.

Maintenant, j'ai une autre question très importante pour vous.

On m'a dit qu'un organisme international décidait de la trajectoire et donnait la permission d'envoyer des satellites dans l'espace de façon permanente. On m'a dit que des trajectoires et des créneaux auraient été réservés pour le Canada, et que des gens au Canada, au moment où l'on se parle, seraient tentés de vendre ces créneaux à d'autres nations.

Pouvez-vous me confirmer si ce que j'avance est vrai ou faux?

[Traduction]

M. Mag Iskander: Vous songez peut-être à une décision qui a été prise en 2007, sauf erreur, celle de mettre aux enchères un certain nombre de créneaux. Elles ont eu lieu. Des créneaux canadiens ont été mis aux enchères à l'échelle internationale. Je dois signaler qu'il s'agissait de créneaux en haute altitude pour les communications, pour des satellites géosynchrones plutôt que des satellites d'observation terrestre, qui se déplacent à une altitude beaucoup plus basse. Ces créneaux concernaient donc les satellites de communication et non d'observation terrestre. Mais oui, je crois que cette décision a été prise et exécutée par le ministère de l'Industrie que le président du comité dirigeait alors

[Français]

M. Claude Bachand: Monsieur Pharand, j'ai une dernière question à vous poser.

Tout à l'heure, vous sembliez favorables aux arguments liés à l'occupation territoriale depuis des temps immémoriaux et au fait de tâcher de prouver scientifiquement que le plateau continental se prolonge, pour ce qui est du Canada. Maintenant, des gens nous disent que pour exercer une pleine souveraineté, il faut avoir le contrôle du territoire. Des experts nous ont dit que si des bateaux s'engageaient dans le passage du Nord-Ouest, il faudrait peut-être songer à les arraisonner, à les stopper et à les intercepter. Autrement, on démontrerait qu'on occupe le territoire et que le plateau continental sous-marin nous appartient, mais qu'on n'a pas le contrôle du territoire.

Croyez-vous qu'il faille arraisonner ces bateaux? Si on veut éviter une solution militaire, comment faire? Peut-on arraisonner un bateau autrement que d'une façon militaire?

M. Donat Pharand: Premièrement, il faut faire la distinction entre le territoire terrestre proprement dit et le territoire marin. Quand on parle des eaux de l'archipel Arctique, y inclus les eaux du passage du Nord-Ouest, on parle du territoire marin.

La question de l'occupation depuis des temps immémoriaux par les Inuits est importante pour le territoire terrestre, mais ne peut apporter de preuve sur le plan du territoire marin.

À mon humble avis, comme je l'ai écrit — le gouvernement canadien n'est pas complètement de mon avis à ce sujet —, nous ne pouvons pas établir un titre historique pour les eaux de l'archipel Arctique. Nous pouvons, d'autre part, établir notre souveraineté sur la base du droit international coutumier tel qu'interprété par la cour en 1951. J'ai indiqué, un peu plus tôt, que j'étais confiant sur ce plan.

Nous pouvons nous servir non seulement des actes d'occupation du territoire terrestre, mais en plus, il faut se référer au fait que les Inuits canadiens ont utilisé certaines étendues d'eau, comme s'il s'était agi de territoire terrestre, pour faire la pêche, la chasse aux phoques, etc., et ce, depuis des temps immémoriaux.

Je pense que nous pouvons faire comme la Norvège et invoquer ces actes pour consolider notre souveraineté, mais pas pour l'établir. Établir une souveraineté sur des eaux est plus difficile que d'établir une souveraineté sur un territoire. Il faut que vous prouviez les trois mêmes choses.

• (1700)

Le président: Merci, monsieur Pharand.

Je cède la parole à Mme Gallant.

[Traduction]

Mme Cheryl Gallant (Renfrew—Nipissing—Pembroke, PCC): Allez-vous m'asperger moi aussi?

Des voix: Oh, oh!

Mme Cheryl Gallant: Merci, monsieur le président?

À sa dernière séance, le comité a entendu des témoignages selon lesquels le Canada n'a pas, pour l'instant, la capacité de patrouiller le passage du Nord-Ouest efficacement. La semaine dernière, des parlementaires de l'UE représentant des pays membres de l'OTAN ont exprimé la crainte de devoir faire appel à l'OTAN pour aider à patrouiller les eaux de leurs alliés. Si notre pays n'a pas la capacité de patrouiller le passage du Nord-Ouest ni ses eaux territoriales, ils veulent savoir s'ils vont devoir accorder une aide.

Comment la dépendance du Canada à l'égard de l'aide de l'OTAN et de la sécurité qu'elle procure influera-t-elle sur la souveraineté du Canada dans ses eaux territoriales? Quels seront les effets pour nos chances d'obtenir une partie plus grande du plateau continental?

M. Donat Pharand: C'est à moi que vous posez la question?

Mme Cheryl Gallant: Oui.

M. Donat Pharand: Aucune idée. Je n'ai aucune idée. Je ne connais rien en défense.

Je ne vois pas comment nous pourrions demander à l'OTAN de venir faire ce genre de chose. D'abord, ce sont des eaux territoriales. Notre souveraineté est incontestable, sous réserve seulement du droit de passage inoffensif. En ce qui concerne le plateau continental, l'OTAN serait une gêne.

Cela n'a rien à voir avec la défense. Je ne peux répondre à votre question. Ma réponse est simple: rien.

Monsieur le président, permettez-moi de saisir cette occasion. Vous avez parlé du passage du Nord-Ouest et du contrôle, etc.

Le président: Vous êtes mon professeur. Allez-y.

M. Donat Pharand: Vous avez parlé des sous-marins et de leur détection. Lorsque nous revendiquons le plein de contrôle de ces eaux, nous avons la responsabilité d'y exercer ce contrôle d'un bout à l'autre des passages. Nous devons être en mesure de montrer que nous avons un contrôle complet et efficace, et cela comprend l'interdiction de navires étrangers. Ce sont des eaux souveraines du Canada. Avez-vous notre permission? Si oui, très bien, nous allons

faire une inspection pour savoir si vous respectez la Loi de 1970 sur la prévention de la pollution des eaux arctiques et son règlement d'application.

L'une des six mesures que je signale ici est la détection des sous-marins. Normalement, lorsqu'on décide si un détroit est international ou non, et cela fait toute la différence du monde, on ne compte que les passages par des bâtiments en surface. Je dois toutefois ajouter que si l'État côtier a des raisons de croire que des sous-marins naviguent dans ses eaux, cela peut fort bien être retenu contre lui. Cela peut compter comme un passage de bâtiment étranger pour lequel la permission n'a pas été demandée. Voilà pourquoi je propose depuis des années que nous ayons une capacité de détection de sous-marins aux deux extrémités: dans le détroit de Lancaster et dans celui de McClure, et dans le golfe Amundsen. Ici, il n'y a pas de gros problème, car un sous-marin ne pourrait pas aller très loin, mais il a été prouvé que des sous-marins américains s'étaient avancés dans les détroits de McClure et de Lancaster. Nous sommes au courant, et c'est très bien. Cela est compté dans la liste de 69 passages. J'ai compté les passages de bâtiments étrangers de 1905 — Amundsen a fait le premier voyage dans un bateau de pêche entre 1903 et 1905 — et la fin de 2005. En 100 ans, il y a eu 69 traversées. Cela comprend les traversées dans les deux sens. En 1969, par exemple, un pétrolier à coque renforcée, le *Manhattan*, a fait l'essai dans un sens, puis dans l'autre. J'ai compté deux passages.

Depuis 2005, je n'ai pas le compte précis, mais ces deux ou trois dernières années, il y a eu peut-être sept ou huit navires d'excursion par année. Cela est loin de suffire pour faire du passage du Nord-Ouest un détroit international ou, comme on le dit dans la convention, comme un détroit ouvert à la navigation internationale. Quant aux sous-marins, la différence est la suivante: s'il s'agit d'un détroit international, il existe un nouveau droit, depuis l'entrée en vigueur de la convention, le « passage en transit ». Cela semble très anodin. C'est une création de la délégation britannique. Cela semble tout à fait inoffensif: transit. Le passage en transit veut dire que le sous-marin étranger n'a même pas à faire surface. La convention parle du droit de passage selon le mode normal de navigation. Pour un sous-marin, c'est sous l'eau. Voilà où réside la grande difficulté entre les Américains et nous. Ils prétendent qu'il s'agit d'un détroit international.

• (1705)

[Français]

Le président: Merci, professeur.

Je vais maintenant donner la parole à M. Bagnell.

[Traduction]

L'hon. Larry Bagnell: Merci.

Monsieur Pharand, je vais vous poser d'emblée mes deux questions pour arriver à les caser.

La première concerne le différend au sujet de la limite dans la mer de Beaufort, de la ligne que les Américains veulent établir et de la ligne perpendiculaire que les Canadiens préconisent. Selon vous, qui a la thèse la plus solide? C'est ma première question.

Deuxièmement, si les autres pays croient que le passage du Nord-Ouest est un détroit international, pourquoi ne le font-ils pas survoler par des avions? Je crois savoir qu'on peut survoler un détroit international.

•(1710)

M. Donat Pharand: C'est exact.

Je commence par votre deuxième question. Oui, le passage de transit veut dire non seulement le droit de navigation sur et sous les eaux, mais aussi le droit de navigation au-dessus, c'est-à-dire le survol en avion. Vous avez tout à fait raison. Je n'en ai pas parlé dans ma réponse, mais c'est un autre élément dangereux de ce nouveau droit de passage en transit.

Quant à votre première question, je n'oserais pas... J'étudie beaucoup la question. Lorsque nous avons essayé de régler les quatre problèmes de frontières maritimes, il y a une vingtaine d'années, j'ai été appelé comme universitaire en résidence aux Affaires étrangères et j'ai conseillé le gouvernement au sujet de ces quatre problèmes. Je n'oserais pas dire que nous avions absolument raison et les Américains absolument tort. Ce qui va arriver, je dirais, c'est que, si nous nous adressons aux tribunaux, le résultat sera une ligne située entre les deux proposées et si nous nous entendons à l'amiable, ce sera aussi une ligne située entre les deux.

Nous utilisons le 141^e méridien et nous soutenons que nous appuyons depuis longtemps sur le prolongement de ce méridien. Le fondement juridique de notre position, c'est donc l'utilisation historique d'une certaine longitude.

Les Américains ont un meilleur point de départ. Ils disent qu'il faut utiliser la médiane. C'était la règle dans la convention de 1958 sur le plateau continental, mais cette règle ne tient plus. Néanmoins, elle est toujours considérée comme un facteur équitable. Étant donné le profil concave de la côte, du côté canadien, la médiane qui commence ici va à peu près comme ceci, à l'intérieur.

Ce qu'il y a de bien, peut-être... Je ne sais pas, ce pourrait être le contraire. Au fur et à mesure que nous progresserons, ce sera peut-être plutôt un désavantage pour le Canada. Pourquoi? Si vous regardez une carte géologique moderne, vous remarquerez que la ligne d'équidistance va comme ceci. Mais regardez l'archipel: la ligne médiane revient et franchit le 141^e méridien, du côté américain, disons.

En passant, je ne pense pas qu'on puisse trouver une meilleure description sur carte que celle du dernier numéro du *National Geographic*. Sur le plan juridique, vous constaterez que la carte est très exacte.

Je le répète, je n'ose pas répondre à votre question ni avancer une hypothèse. Je me contenterais de dire que nous allons faire un compromis en fonction d'un certain nombre de facteurs équitables. Je pourrais dresser une liste.

[Français]

Le président: Merci, professeur Pharand.

Je cède maintenant la parole à M. Boughen.

[Traduction]

Ray, à votre tour.

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

Tout comme mes collègues l'ont fait, je souhaite la bienvenue aux témoins.

J'ai une question pour les deux témoins. Il me semble que nous avons consacré beaucoup de temps et d'efforts à la question de la souveraineté. Il doit y avoir des enjeux économiques: qui obtient quoi et qui a droit à ceci ou cela? Je pense aussi aux questions environnementales, à la rudesse du climat, aux normes de

construction, à tous les éléments dont les promoteurs doivent tenir compte de nos jours. Et le Nord ne fait pas exception.

L'un ou l'autre d'entre vous pense-t-il que, d'ici cinq ou dix ans, le développement du Nord sera assez avancé pour rapporter de l'argent, pour être un vrai moteur dans l'ensemble de notre économie? Qu'en pensez-vous?

•(1715)

M. Donat Pharand: L'expert en finances me dit de plonger. Je vais être très bref, car je ne sais vraiment pas.

Je dirais que, en ce qui concerne l'exploitation des ressources naturelles, la question est très délicate. Je signale cependant ceci avec plaisir: au Conseil de l'Arctique, que le Canada a aidé à mettre sur pied en 1990, je crois, ou en 1992, les cinq États de l'Arctique sont en train d'élaborer un code polaire. Le mot « code » a été remplacé par « lignes directrices » parce que quelqu'un s'opposait au mot « code ». Ces lignes directrices visent expressément à protéger l'environnement marin en cas de déversement à partir d'un navire ou même de l'exploitation des ressources du plateau continental.

La question est très importante. Combien de temps les dommages vont-ils durer? Nous n'en savons rien, mais il est certain que ce sera très long. La dépollution, là-haut, n'est pas... Même dans le cas de l'*Exxon Valdez*, il a fallu des années. La situation est bien pire plus au nord, parce l'environnement est difficile.

Je ne peux pas en dire plus. Je suis désolé.

M. Mag Iskander: Les sources qui me servent à prendre position sont probablement un peu comme les vôtres, soit des journaux et autres publications, ici et en Europe. Il y a peut-être un élément que je peux ajouter, parce que je traite avec des organismes en Europe et plus particulièrement l'agence spatiale en Russie. Je peux vous dire que le dirigeant et le reste de l'agence spatiale russe coopèrent avec les Canadiens afin de comprendre l'Arctique et de développer l'Arctique et ses ressources, d'après mes informations. Il y aura des différends économiques au sujet des ressources et du volume des ressources de l'Arctique. Va-t-on développer la région pour que des millions de personnes y habitent? Je ne crois pas. Mais en ce qui concerne les ressources, je peux vous dire que le milieu spatial, en Europe, s'intéresse beaucoup à la question.

M. Ray Boughen: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons passer à M. Hawn. Je vous en prie.

M. Laurie Hawn: Merci, monsieur le président.

Je m'adresse d'abord à M. Iskander. Vous avez parlé dans votre mémoire du développement de solutions complètes pour connaître la situation dans l'Arctique, pour les navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique, et des liens nécessaires avec Radarsat-2, la MCR, JUSTAS et CMA. Comment concevez-vous cette infrastructure de communications pour le commandement et le contrôle? Quel sera le degré d'exhaustivité de la couverture de notre surveillance dans les airs et au sol, en mer et sous la mer? Voyez-vous des chaînons manquants auxquels nous devons nous intéresser?

M. Mag Iskander: Vous voulez dire maintenant ou lorsque nous réaliserons ces projets?

M. Laurie Hawn: Lorsque vous réaliserez les projets.

M. Mag Iskander: Si nous nous y prenons correctement, si nous définissons nos besoins et considérons bien les apports de tous les points de vue, je crois que, au moyen de ces quatre ou cinq projets, nous assurerons une couverture suffisante pour fournir une information rapide, exacte, en temps réel ou presque, afin qu'on puisse prendre de bonnes décisions et agir. Si nous faisons les choses correctement et obtenons les fonds nécessaires.

On m'a déjà posé une question sur le financement. Comme je l'ai dit, le financement de la MCR est incomplet. Il manque environ 400 millions de dollars. Le projet de communication polaire n'est aucunement financé. Les chiffres peuvent sembler énormes pour le Canada, mais je peux vous assurer, monsieur, étant donné ce que nous savons sur d'autres pays, que si le Canada veut acheter ces technologies à l'étranger, les coûts seront d'un tout autre ordre.

• (1720)

M. Laurie Hawn: Ces chiffres, ce sont des fonds qui doivent venir de l'État?

M. Mag Iskander: Les fonds de l'État sont nécessaires à ces projets. Si nous les réalisons avec les capacités du Canada, la technologie du Canada, qui est à la fine pointe, les coûts seront nettement plus faibles que si nous achetons tout à l'étranger.

Mais je le répète, ces fonds ne sont pas encore acquis.

M. Laurie Hawn: Monsieur Pharand, j'ai deux questions. Vous avez parlé du nombre de traversées au cours des 100 dernières années. Combien en faudrait-il pour que le passage du Nord-Ouest soit considéré comme un détroit international, où on a le droit de passage sans demander la permission? Première question.

L'autre question porte sur l'infrastructure nécessaire pour protéger la navigation étrangère. Vous en avez parlé tout à l'heure. De quel genre d'infrastructure s'agit-il?

M. Donat Pharand: Première question. On ne peut décider à l'avance du nombre de traversées nécessaire pour dire que c'est un détroit international où le nouveau droit de transit s'applique. Je ne peux vous dire qu'une chose. Quelqu'un a parlé tout à l'heure de l'affaire du détroit de Corfou. La convention ne définit pas ce qu'est un détroit utilisé pour la navigation internationale. L'expression est employée, comme je viens de le dire.

Il y a eu une seule cause, l'affaire du détroit de Corfou, en 1949, devant la Cour internationale de justice. Dans ce cas-là, sur une période de 18 mois, près de 2 000 navires sont allés au port de Corfou. Ce sont les seuls dont on a compté la traversée.

Il ne s'agit pas ici d'une zone comme celle du port de Corfou. Il s'agit d'une région éloignée, et il faut en tenir compte.

En 1933, la Cour permanente de justice internationale, dans l'affaire de l'est du Groenland, a tenu compte de ce fait pour déterminer quels actes d'occupation suffisaient, que ce soit par le Danemark ou la Norvège. Dans ce cas, c'est le Danemark qui a eu gain de cause.

Je vous réponds en fait que je n'en sais rien. Personne ne sait combien de traversées il faut, mais je peux vous assurer que 69 traversées en 100 ans, ce n'est certainement pas suffisant.

M. Laurie Hawn: Donc, quelqu'un revendique et nous devons nous défendre devant la Cour internationale, c'est bien cela?

M. Donat Pharand: Désolé...?

M. Laurie Hawn: Si un autre pays fait une revendication, à un moment donné, nous devons nous défendre devant la Cour internationale?

M. Donat Pharand: Certainement. Je crois que le Canada a déjà dit aux Américains que, s'ils veulent saisir la Cour internationale de l'affaire, c'est très bien. Oui, absolument, c'est la voie à suivre.

Je suis bien désolé, mais je crois que vous aviez une deuxième question.

M. Laurie Hawn: Pourriez-vous dire ce que vous désigner comme l'infrastructure nécessaire pour protéger les navires étrangers?

M. Donat Pharand: Oui, je peux.

Le président: Vous avez une minute.

M. Donat Pharand: Disons qu'il y a beaucoup d'éléments, mais il y en a deux que je dois signaler.

D'abord, nous devons faire de notre mieux pour conclure avec les États-Unis un accord de transit, ce qui n'est pas un droit de transit. Il prévoirait deux choses. Les États-Unis reconnaîtraient la souveraineté du Canada dans ces eaux, y compris celles du passage du Nord-Ouest. Par ailleurs, nous conclurions un accord subsidiaire, pour le passage des navires américains, qui devraient évidemment se conformer entièrement à notre réglementation aux termes de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques.

Monsieur le président, il me reste une deuxième chose à dire.

• (1725)

Le président: Oui, mais il vous reste seulement 30 secondes.

M. Donat Pharand: Si je peux me permettre d'insister, nous devons faire appel davantage aux Inuits. Il ne faut pas se contenter de dire: « Vous êtes là depuis longtemps, merci beaucoup. » C'est un argument que nous allons invoquer. Non, il faut faire un peu plus que ce que nous faisons maintenant.

Comme vous le savez, nous avons là-bas les Rangers canadiens, et ils sont équipés du fusil Lee-Enfield, que nous avons utilisé à la dernière guerre. Je m'en souviens très bien. C'était un bon fusil, mais je suis sûr qu'il leur faut plus que cela. Ils ont besoin d'être mieux équipés en général et mieux éduqués dans le domaine de la défense. Je les ferais participer davantage.

Je sais que vous ne vous inquiétez pas des brise-glaces, mais je ferais certainement du recrutement pour la Garde côtière.

[Français]

Le président: Pouvez-vous conclure, s'il vous plaît?

[Traduction]

M. Donat Pharand: Je voudrais vous signaler la déclaration publiée il y a trois ou quatre jours par l'Inuit Circumpolar Council. Elle fait deux pages et demie et porte sur la souveraineté dans l'Arctique.

M. Laurie Hawn: Le comité l'a reçue.

M. Donat Pharand: Si vous l'avez, vous aurez remarqué la dernière ligne: les États inuits et arctiques doivent donc travailler en étroite collaboration et de façon constructive pour planifier l'avenir de l'Arctique.

Ils veulent donc coopérer. Ils veulent contribuer davantage, et je crois que nous devons accepter cette contribution.

[Français]

Le président: Merci, professeur Pharand.

Je tiens à en profiter aussi pour remercier M. Iskander de sa présentation. Je vous remercie grandement d'avoir participé à nos travaux.

Membres du comité, avant que vous ne quittiez, j'ai une motion, par suite de notre discussion du début de la rencontre.

[Traduction]

À moins que la vérificatrice générale ne comparaisse le 1^{er} ou le 3 juin, le comité entendra des témoins dans le cadre de son étude de la souveraineté dans l'Arctique.

Le comité est-il d'accord?

Nous avons l'appui de MM. Wilfert et Hawn.

Des voix: D'accord.

Le président: À vous, monsieur Wilfert.

L'hon. Bryon Wilfert: Monsieur le président, M. Pharand avait un plan d'exposé. Nous sera-t-il remis?

Le président: Oui.

L'hon. Bryon Wilfert: Je vous félicite d'avoir été un très bon président libéral aujourd'hui. C'était excellent, surtout lorsque vous aviez le rôle de l'élève. C'était très bien.

[Français]

Le président: Merci.

Notre séance est maintenant levée.

Merci bien.

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

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

**Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :
Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:
<http://www.parl.gc.ca>**

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

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