



LA SOUVERAINETÉ MARITIME



**RAPPORT DU
COMITÉ PERMANENT DE LA DÉFENSE NATIONALE ET DES
AFFAIRES DES ANCIENS COMBATTANTS
DE LA CHAMBRE DES COMMUNES**

**ARNOLD MALONE, Député
PRÉSIDENT**

Novembre 1990

Le NCSM *Terra Nova* et un hélicoptère *Sea King*

**Les photos sont une gracieuseté
du Ministère de la Défense Nationale**

CHAMBRE DES COMMUNES

HOUSE OF COMMONS

Procès-verbal n° 28

Order No. 28

Le jeudi 4 octobre 1990

Thursday, October 4, 1990

Le mardi 23 octobre 1990

Tuesday, October 23, 1990

Le mercredi 24 octobre 1990

Wednesday, October 24, 1990

Le mardi 30 octobre 1990

Tuesday, October 30, 1990

Président: Arnold Maltson

Chairman: Arnold Maltson



Procès-verbaux et résolutions du Comité permanent de la

Minutes of Proceedings and Resolutions of the Standing

Committee on

Défense nationale et des anciens combattants **LA SOUVERAINETÉ MARITIME**
and
Veterans Affairs

CONCERNANT:

RESPECTING:

Conformément au mandat que lui a donné l'Article 10(2) de la Loi sur le Règlement, une étude sur la Souveraineté maritime du Canada

In accordance with its mandate under Standing Order 10(2) of the Rules of Procedure, a study of Canada's Maritime Sovereignty

RAPPORT DU
COMITÉ PERMANENT DE LA
DÉFENSE NATIONALE ET DES AFFAIRES
DES ANCIENS COMBATTANTS

Y COMPRIS:

This Report to the House

Deuxième session de la trente-quatrième législature
1989-1990

Second Session of the Thirty-fourth Parliament
(1989-90)

Novembre 1990

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 28

Le jeudi 4 octobre 1990

Le mardi 23 octobre 1990

Le mercredi 24 octobre 1990

Le mardi 30 octobre 1990

Président: Arnold Malone

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 28

Thursday, October 4, 1990

Tuesday, October 23, 1990

Wednesday, October 24, 1990

Tuesday, October 30, 1990

Chairman: Arnold Malone

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent de la

Défense nationale et des affaires des Anciens combattants

*Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing
Committee on*

National Defence and Veterans Affairs

CONCERNANT:

Conformément au mandat que lui accorde l'article 108(2)
du Règlement, une étude sur la Souveraineté maritime
du Canada

Y COMPRIS:

Third Report to the House

RESPECTING:

In accordance with its mandate under Standing Order
108(2), a study of Canada's Maritime Sovereignty

INCLUDING:

Troisième rapport à la Chambre

Deuxième session de la trente-quatrième législature,
1989-1990

Second Session of the Thirty-fourth Parliament,
1989-90

COMITÉ PERMANENT DE LA DÉFENSE
NATIONALE ET DES AFFAIRES
DES ANCIENS COMBATTANTS

Président: Arnold Malone

Vice-président: Marc Ferland

Membres

Derek Blackburn
Stan Darling
Girve Fretz
Bob Hicks
Fred Mifflin
Bill Rompkey

Wolfgang Koerner
Jim Lee
Michel Rossignol

Bibliothèque du Parlement

David Lord
Nicholas Swales

*Centre Parlementaire
pour les Affaires étrangères
et le Commerce extérieure*

Le greffier du Comité

Roger Préfontaine

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

STANDING COMMITTEE ON
NATIONAL DEFENCE AND
VETERANS AFFAIRS

Chairman: Arnold Malone

Vice-Chairman: Marc Ferland

Members

Derek Blackburn
Stan Darling
Girve Fretz
Bob Hicks
Fred Mifflin
Bill Rompkey

Wolfgang Koerner
Jim Lee
Michel Rossignol

Library of Parliament

David Lord
Nicholas Swales

*Parliamentary Centre
for Foreign Affairs
and Foreign Trade*

Roger Préfontaine

Clerk of the Committee

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from the Canadian Government Publishing Center,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

RAPPORT À LA CHAMBRE

LE COMITÉ PERMANENT DE LA DÉFENSE NATIONALE ET DES AFFAIRES DES ANCIENS COMBATTANTS

a l'honneur de présenter son

TROISIÈME RAPPORT

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, le Comité a mené une étude sur la Souveraineté maritime du Canada. Il a entendu les témoignages de nombreuses personnes spécialisées et fait part ici de ses conclusions et de ses recommandations.

AVANT-PROPOS DU PRÉSIDENT

L'histoire s'est accélérée. La transformation radicale des relations entre les pays du Traité de Varsovie et l'Union soviétique ainsi que les changements révolutionnaires qui secouent l'Europe de l'Est depuis une vingtaine de mois, ont à ce point relancé les relations Est-Ouest qu'elles semblent avoir été au beau fixe depuis des années. D'où la nécessité de remettre en question la plupart des présomptions sur lesquelles repose la politique de défense et de sécurité du Canada.

En bref, il faut redéfinir nos besoins en matière de sécurité, réévaluer les risques et nous préparer à envisager des menaces de nature différente.

C'est à cette fin que le Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants s'est lancé dans cette étude sur notre souveraineté maritime. Dans sa quête de faits et de données, il a visité les bases navales d'Halifax et de Shearwater, en Nouvelle-Écosse, d'Esquimalt et de Comox, en Colombie-Britannique. Nous avons tous été impressionnés par le dévouement et le professionnalisme de nos militaires. Nous en avons conclu que trop peu de Canadiens mesurent l'ampleur du travail qu'accomplissent quotidiennement nos Forces armées pour assurer notre protection et notre sécurité. La plupart des gens ont l'impression que nos forces navales, aériennes et terrestres ne font que se préparer et s'équiper en vue d'une guerre «chaude»; trop peu sont au courant des tâches importantes qu'elles remplissent au jour le jour pour sauver des vies et protéger la loi et les richesses de notre pays.

Le comité a vu combien il importe que les Forces armées continuent de jouer ces rôles paramilitaires. Rares sont les jours où nos forces des deux côtes ne participent pas à des opérations de recherche et de sauvetage. En 1989, les Forces canadiennes ont pris part à 8 233 opérations de ce genre, et à 6 611 autres opérations en mer. En 1988, on a saisi des stupéfiants d'une valeur de 397 millions de dollars et l'on estime qu'il ne s'agit là que du quart environ de la quantité qui entre au Canada chaque année. Nos forces doivent être en mesure de nous protéger contre d'éventuelles attaques terroristes. La plupart des terroristes internationaux subissent un entraînement militaire et font usage d'équipement militaire. Chacun d'entre nous a intérêt à ce que le Canada dispose d'une marine bien formée et dotée d'un bon équipement de surveillance et de communications. En collaboration avec plusieurs ministères, ces forces peuvent dissuader efficacement les criminels de s'attaquer à notre pays.

Bien que le gros de cette étude porte sur les rôles non militaires des Forces armées canadiennes comme la répression du trafic des stupéfiants, la recherche et le sauvetage et la

lutte contre le terrorisme, les pollueurs de l'océan, l'exploitation illégale des ressources océaniques et l'immigration clandestine, le Comité est convaincu qu'elles doivent d'abord et avant tout maintenir leur capacité de défendre notre pays, soit directement soit avec l'aide de nos alliés, contre tout agresseur armé.

Suite aux questions soulevées dans ce rapport et à l'évolution politique et militaire des relations Est-Ouest, le Comité a décidé d'entreprendre dans les mois qui viennent une étude sur *les mesures de vérification et de restauration de la confiance*. En outre, il sera aussi utile de déterminer de quelle manière les leçons apprises en Europe par les anciens adversaires de la guerre froide, pourraient servir ailleurs, pour assurer la stabilité générale à court et à long terme.

En tant que président du Comité, je tiens à remercier tous les membres du comité qui ont travaillé avec tant de diligence à faire avancer la cause de la paix et de la sécurité. Ils l'ont fait en toute objectivité. En outre, en leurs noms, je tiens à remercier tous ceux qui ont témoigné devant nous avec franchise et compétence. Un gros merci aux responsables du Commandement maritime, à celui du Pacifique notamment, pour leurs précieux conseils.

Enfin, je tiens à souligner l'excellent travail accompli par le greffier du Comité et par notre personnel de recherche de la Bibliothèque du Parlement et du Centre parlementaire pour les affaires étrangères et le commerce extérieur. Je les remercie de leurs excellents avis, de leur ardeur infatigable et de leur bonne humeur.

Comme les événements se succèdent à un rythme rapide, le Comité reste disposé à entreprendre d'autres études. En pareilles circonstances, travailler pour la paix et la sécurité du Canada ne peut être qu'une tâche intéressante et stimulante. Ce fut pour nous un privilège que d'avoir pu mener à bien cette étude.

Le président,

Arnold Malone, député

TABLE DES MATIÈRES

	Page
INTRODUCTION	1
CHAPITRE I: LA SOUVERAINETÉ DANS UN MONDE EN ÉVOLUTION	5
A. Vers une conception plus générale	5
B. Les forces armées	6
C. Quelques éléments essentiels	7
D. L'Arctique	9
E. Les menaces non militaires	11
CHAPITRE II: LES ATOUS ET LES MOYENS MARITIMES DU CANADA	17
INTRODUCTION	17
MINISTÈRE DE LA DÉFENSE NATIONALE	17
A. Les facteurs influant sur la composition des Forces navales canadiennes	17
1. La situation stratégique	17
2. Le facteur technologique	20
B. La composition des Forces navales canadiennes	23
1. Le commandement maritime (COMAR)	23
a. La flotte de surface	23
b. La réserve navale	26
c. Le service de sous-marin canadien	27
2. Le Groupe aérien maritime (GAM)	29
a. Les hélicoptères	29
b. Les avions de patrouille	30
c. Les autres éléments du Commandement aérien	34
C. L'aide fournie par les autres ministères	35
LES AUTRES MINISTÈRES	37
A. Le ministère des Pêches et Océans	37
B. Le ministère des Transports	38
C. Le ministère de l'Environnement	40
D. Ministère du Solliciteur général	41
E. Le ministère des Affaires extérieures	42
F. Les autres ministères	43

LA SOUVERAINETÉ MARITIME

INTRODUCTION

Personne ne saurait nier que nous vivons dans un monde où la situation internationale a évolué très profondément; pourtant, d'importantes questions restent en suspens. La guerre froide a pris fin et les structures ayant servi de cadre aux relations internationales au cours des quarante dernières années sont soit en train de se désintégrer, soit sous le coup d'une réévaluation importante de leur objectif premier. Alors que la seule tâche restant au Pacte de Varsovie est de rédiger sa propre épitaphe, l'OTAN restera probablement un important instrument pour promouvoir la stabilité. Et on peut s'attendre à ce que désormais l'Alliance fasse valoir davantage sa dimension politique que son rôle militaire.

Cependant, si l'on ne peut guère considérer que comme positive l'amélioration des relations entre les superpuissances, cela ne changera guère les tâches fondamentales de leurs marines respectives. Elles vont à certains moments limiter mutuellement leurs actions, tandis qu'à d'autres occasions elles pourraient agir de concert, mais leur objectif consistant à oeuvrer pour les intérêts maritimes du pays qu'elles représentent demeurera. Et, comme aujourd'hui, l'effet dissuasif des sous-marins nucléaires restera le dernier garant de toute tentative d'hégémonie de la part de l'une des superpuissances⁽¹⁾.

Mais si les principaux acteurs et leurs intérêts maritimes fondamentaux restent les mêmes, on ne peut en dire autant de leurs alliés respectifs. Au cours des 45 dernières années, les marines soviétique et américaine ont été soutenues par les forces navales des puissances moins importantes appartenant à leurs alliances respectives. C'est cet aspect des affaires navales qui va évoluer le plus au cours des années à venir. Il sera de plus en plus difficile aussi bien pour l'Union soviétique que pour les États-Unis de préserver une véritable alliance militaire en l'absence de toute véritable menace visible⁽²⁾.

La crainte traditionnelle des Canadiens depuis la fin de la guerre a été de se trouver pris dans un étau dans l'éventualité d'une guerre nucléaire entre les superpuissances. L'appartenance du Canada à l'OTAN et sa coopération avec les États-Unis pour la défense de l'Amérique du Nord a été considérée comme un moyen d'éviter une telle catastrophe. Toutefois, étant donné que la menace d'une guerre nucléaire s'estompe, le Canada peut

⁽¹⁾ C.D. Maginley, "Maritime Priorities in the Post-Cold War Era : The Necessary Redeployment of Canada's Maritime Resources", mémoire présenté au *Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants de la Chambre des communes*, juillet 1990, p. 1. Voir aussi: Maginley, "What Do We Do With our Forces?", *Policy Options*, septembre 1990.

⁽²⁾ *Ibid.*

s'interroger sur la nécessité de maintenir indéfiniment ses engagements actuels envers ces alliances⁽³⁾.

Traditionnellement, la stratégie de défense maritime du Canada et sa force maritime dépendaient de la sécurité collective et des relations est-ouest dans le contexte de la guerre froide, de même que des intérêts nationaux. Étant donné que les relations est-ouest changent et que la situation internationale devient de plus en plus mouvante, la stratégie maritime canadienne devra également s'adapter. De ce fait, on peut s'attendre à ce que les puissances maritimes de moindre importance veillent à leurs propres intérêts et, comme l'a indiqué le contre-amiral (à la retraite) Fred Crickard, associé de recherche au Centre d'études de politique étrangère de l'Université Dalhousie, «la mise en valeur et la protection des nouveaux intérêts maritimes du Canada coûteront cher et exigeront l'appui soutenu de la population. Les marines coûtent cher, mais le fait de ne pas pouvoir compter sur des forces maritimes adéquates lorsqu'on en a besoin risque de coûter encore plus cher⁽⁴⁾.» Toutefois, la prudence veut que l'on maintienne une force à caractère général aussi importante que possible, étant donné les restrictions budgétaires que nous connaissons. Une telle force garderait le savoir-faire technique acquis et pourrait également se développer dans la direction, quelle qu'elle soit, que l'on jugerait nécessaire⁽⁵⁾. L'importance d'avoir une telle force a récemment été illustrée par la participation du Canada aux efforts internationaux en vue de contrer l'invasion du Koweït par l'Irak.

Suivant les plans actuels, la force navale du Canada comprendra les frégates de la classe *Halifax* qui sont en cours de construction et les destroyers de la classe *Tribal*. À cette force il faudra ajouter tout ce qui est nécessaire à la bonne mise en oeuvre de la politique maritime du Canada au cours des années 90 et au-delà. Vers la fin des années 1970, le ministère de la Défense nationale a estimé qu'il lui fallait quelque 24 frégates pour s'acquitter de son mandat. Le Livre blanc de 1987 sur la défense est venu modifier ces estimations, et le nombre de frégates qui seront construites est à l'étude. Le principal défi auquel sera confrontée la politique maritime du Canada ne sera peut-être pas celui des «sous-marins soviétiques», ni celui du «réapprovisionnement et renforcement de l'Europe», mais plutôt un contrôle efficace de nos eaux côtières et de la zone économique des 200 milles. C'est en pensant à notre capacité d'exercer ce contrôle que nous avons entrepris notre étude sur la souveraineté maritime.

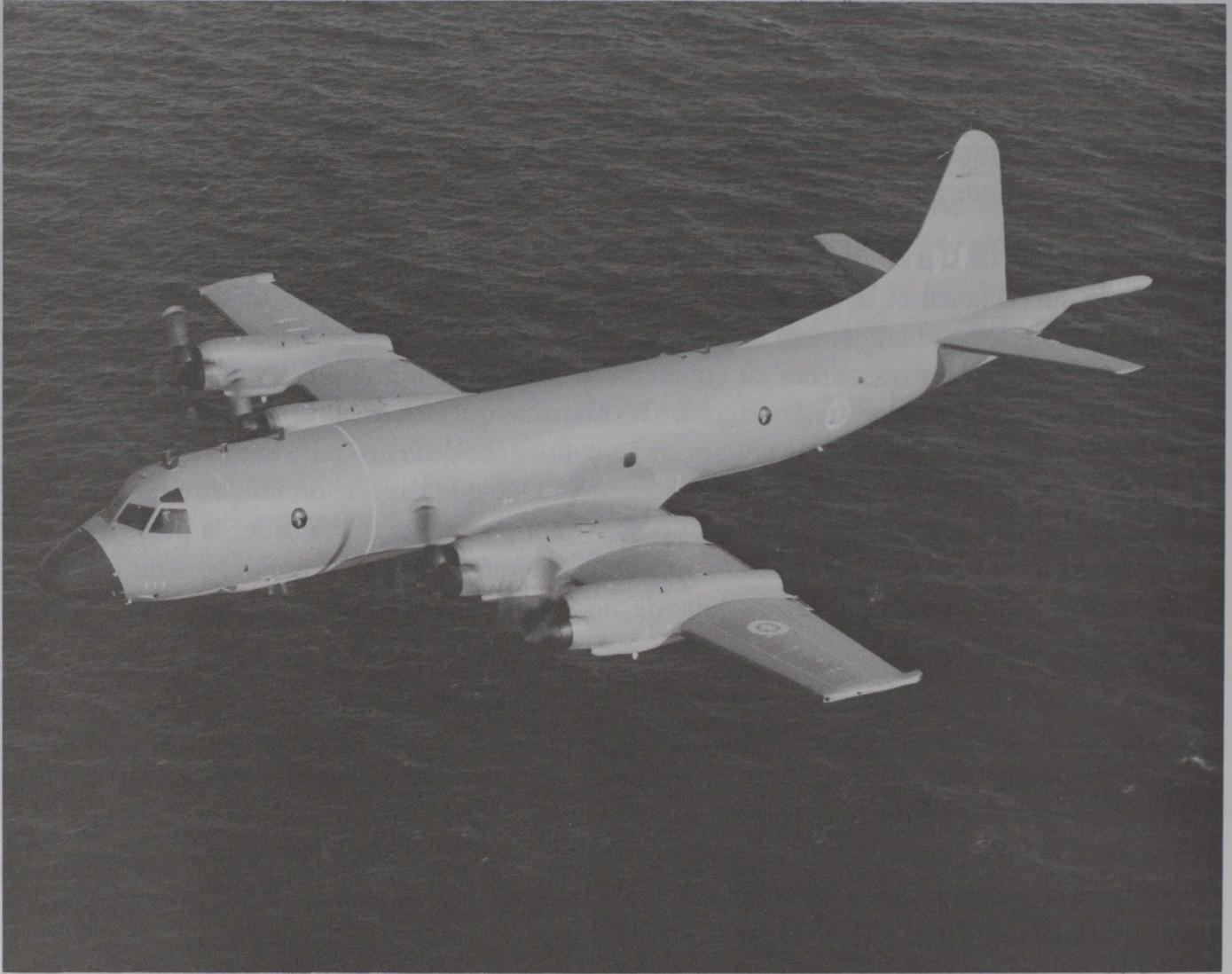
(3) *Ibid.*

(4) Chambre des communes, *Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants*, (appelés par la suite «Procès-verbaux»), 13:7, 13:9.

(5) Maginley, "Maritimes Priorities in the Post-Cold War Era", p. 2.

Tout au long de nos délibérations, il est devenu évident que les défis modernes exigent que nous entendions le terme «souveraineté» dans un sens plus large que ne le suggérerait l'approche juridique traditionnelle. Nous avons fixé notre attention surtout sur les menaces «non militaires», y compris la dégradation du milieu marin et de ses ressources, la lutte contre le trafic des stupéfiants, le terrorisme international et l'immigration illégale. Le Comité a souligné la nécessité d'accroître les moyens de recherche et de sauvetage de nos forces maritimes. Étant donné que divers ministères se partagent la responsabilité de la protection de notre souveraineté maritime, le Comité a également essayé de savoir si la répartition actuelle des compétences entre les divers ministères est adaptée et si la coordination interministérielle en vue d'assumer ces responsabilités est efficace.

Au cours de son étude, le Comité en est venu à la conclusion que l'équipement conçu pour la surveillance et le contrôle maritimes donne les meilleurs résultats lorsqu'il est exploité sous le commandement du ministère de la Défense nationale. Ce ministère est en mesure d'utiliser les ressources en équipement dans l'éventail le plus large de situations pour assurer la protection générale contre les menaces qui pèsent sur la sécurité du Canada et des Canadiens. À mesure que nous prenons conscience de la diversité et de l'ampleur des menaces qui pèsent sur notre sécurité nationale, l'idée que l'agression militaire est le seul danger contre lequel les Forces armées doivent nous protéger devra céder la place à une vue plus large, à savoir qu'elles ont un rôle crucial à jouer dans des activités non-militaires qui assurent la protection de nos lois, de nos structures sociales et de nos ressources humaines et naturelles.



Avion de patrouille à grand rayon d'action *Aurora*

CHAPITRE I

LA SOUVERAINETÉ DANS UN MONDE EN ÉVOLUTION

Étant donné que la dynamique des relations entre les États change, les principes mêmes selon lesquels nous agissons ces relations vont également exiger des modifications. C'est pour des raisons bien précises que notre langue diplomatique comporte à l'heure actuelle des préceptes tels que l'instauration de la confiance et la sécurité commune. Ces principes ne sont pas la preuve d'un altruisme nouveau, mais viennent plutôt du fait que nous pourrions davantage éviter les catastrophes en admettant l'interdépendance toujours plus grande de notre existence. Ainsi, il va falloir revoir notre conception de la souveraineté et de ce qui nous semble être les menaces les plus immédiates à son égard.

A. Vers une conception plus générale

Selon un des témoins du Comité, la souveraineté signifie «prévenir les intrusions, assurer des services et appliquer le droit national et international sur notre territoire, dans nos eaux et dans notre espace aérien».⁽⁶⁾ On insistait dans le Livre blanc sur la défense de 1987, comme dans celui de 1971, sur l'importance du maintien de la souveraineté. Dans le document le plus ancien, profitant d'une situation internationale relativement calme, on avait tendance à définir la souveraineté et le rôle des forces en des termes essentiellement non militaires et quasi militaires, en insistant sur l'importance des questions comme la pêche et la protection de l'environnement. Dans le Livre blanc de 1987, par contre, on avait tendance à insister sur les aspects militaires de la souveraineté en insistant sur des questions comme la défense côtière. Étant donné les défis que nous devons relever à l'avenir, nous pensons qu'une position médiane entre ces deux attitudes pourrait être la plus appropriée. Le Comité se trouve ainsi d'accord avec Martin Shadwick, du *Centre for International and Strategic Studies*, lorsqu'il disait en conclusion de son exposé :

Nous devons, pour les années 90, adopter une approche qui tienne compte des exigences non militaires, quasi militaires et militaires. Nous devons adopter une approche qui englobe l'ensemble des rôles que les militaires seront appelés à remplir dans les années à venir. Il faudra donc, de plus en plus, adopter une approche réfléchie, souple et polyvalente à l'égard de la souveraineté maritime⁽⁷⁾.

En faisant des choix pour l'avenir, nous ne devons pas oublier que la politique de défense sous-entend équipement et organisation. Les théories stratégiques et les déclarations politiques ne vaudront guère plus que des platitudes sans signification si l'on ne dispose pas du personnel entraîné et de l'équipement en état de marche nécessaires. En

⁽⁶⁾ Procès-verbaux, 17:14.

⁽⁷⁾ Procès-verbaux, 18:8.

raison du délai de livraison de tout équipement nouvellement acheté, la politique de défense opérationnelle ne peut changer que sur une période assez grande et exige que l'on ait suivi un raisonnement logique avant de se précipiter pour prendre des décisions d'achat de matériel.

Il ne faut pas oublier non plus que les forces qui vont modeler notre avenir ne peuvent pas être contrôlées par les gouvernements individuellement. Si les nations ont une haute idée de leur indépendance, nous avons tous des inquiétudes en commun et nous sommes victimes de catastrophes communes. Les effets de la pollution, par exemple, ont un caractère de plus en plus international, comme le montrent les inquiétudes généralisées soulevées par les précipitations acides, la pollution des mers et la menace du réchauffement de la planète.

Une interdépendance croissante est inévitable et toute sécurité véritable ne pourra être assurée que grâce à la coopération et aux restrictions militaires. À long terme, notre sécurité commune dépendra davantage de facteurs tels que le développement durable, un environnement sain et une certaine justice socio-économique qu'elle ne dépendra de la recherche de la suprématie militaire.

B. Les forces armées

La justification que l'on donne traditionnellement pour maintenir les Forces armées canadiennes n'est peut-être plus suffisante dans le contexte des années 90. Il se pourrait bien que les fonctions que l'on devra demander à l'armée d'assumer à l'avenir sont en partie incompatibles avec les équipements et les rôles actuels. Cependant, pour répondre aux nouveaux défis, il faut prendre garde à ne pas laisser nos moyens essentiels diminuer. Le fait que l'ensemble du public doute de l'utilité de maintenir certaines structures militaires peut tenir au fait de ce qu'il ne connaît pas les diverses tâches quotidiennes qu'assume l'armée dans le cadre de son rôle d'aide aux autorités civiles.

La politique canadienne de défense s'inscrit actuellement dans un cadre politique caractérisé non seulement par le fait que l'on se préoccupe de moins en moins d'une menace extérieure, mais également par le fait que l'on estime que ce qui reste de cette menace peut être contrôlé par d'autres qui n'ont plus besoin d'une contribution militaire de la part du Canada. Si nous voulons éviter que le public se désintéresse des questions militaires, il faudra qu'il voit un lien évident et continu entre la politique militaire canadienne et la sécurité canadienne. Faute de cela, il sera difficile d'obtenir l'appui du public pour des dépenses de défense suffisantes.

Il est bien sûr aussi difficile de prévoir les besoins futurs. Mais il ne faut pas perdre de vue la nécessité de conserver des moyens opérationnels. Comme l'a indiqué le major général (à la retraite) G.R. Cheriton, lors de sa comparution devant le Comité :

Les responsables politiques doivent également garder à l'esprit le fait qu'on ne peut jamais savoir avec précision l'effort d'entretien et de modernisation qu'il faut consentir aujourd'hui pour que l'armée soit en mesure de faire face demain à toute éventualité . . . au bout du compte, quelle que soit la justification de leur rôle extra-militaire, celui-ci compromet la garantie de l'aptitude au combat dont on ne peut prédire le besoin⁽⁸⁾.

De même que le public doit pouvoir comprendre et mieux être informé des divers devoirs des militaires, les militaires ne doivent pas non plus considérer les exigences du public lorsqu'il s'agit d'insister en partie sur d'autres aspects de leurs rôles comme constituant une critique de leur professionnalisme. Il n'y a pas de raison pour que les soldats et les civils n'apprécient pas également les rôles non militaires et militaires, pourvu que le principe de base reste le maintien d'une force militaire composée de professionnels.

Afin d'être sûr que le public est bien au courant des divers rôles essentiels joués par les Forces armées, le Comité recommande :

I Que le ministère de la Défense nationale déploie un effort concerté pour informer les Canadiens de l'éventail très varié des activités essentielles non militaires qu'il exécute maintenant.

S'il sera nécessaire de procéder à des adaptations, il faudra le faire en tenant compte du fait que nos responsabilités de surveillance du territoire constituent notre premier devoir et qu'en négligeant nos responsabilités de défense, on compromet d'une certaine manière notre souveraineté. Le Comité est tout à fait d'accord avec le général (à la retraite) Gérard Theriault, ancien chef d'état-major de la Défense, lorsqu'il dit en conclusion de son exposé que «ce serait de la pire folie que de croire que nous n'avons plus, maintenant, besoin de défense nationale⁽⁹⁾.»

C. Quelques éléments essentiels

Un État souverain est un État qui peut effectivement administrer et contrôler son territoire et, au besoin, défendre son intégrité territoriale grâce à un recours efficace à la force, parfois avec l'aide d'alliés. Ainsi, comme le note le général Theriault, nos responsabilités nationales essentielles en matière de souveraineté et de sécurité découlent de deux impératifs :

- a) la possibilité de déployer, n'importe où sur le territoire national ou aux frontières, les moyens nécessaires pour assurer le respect des lois canadiennes et d'assurer un niveau raisonnable de défense contre toute menace certaine, et contre laquelle il est possible d'apposer une défense, visant le Canada;
- b) d'autre part, nous devons nous sensibiliser davantage au fait que la sécurité du territoire canadien présente un intérêt stratégique fondamental pour la sécurité des États-Unis. De ce

⁽⁸⁾ Procès-verbaux, 14:9, 14:10.

⁽⁹⁾ Procès-verbaux, 12:6, 12:8.

fait, le Canada a une responsabilité particulière qui est encore renforcée par le fait que la force de dissuasion stratégique nucléaire américaine est, et restera pendant un certain temps encore, l'ultime garant de la sécurité occidentale. Ainsi, qu'on le veuille ou non, nous devons veiller à ce que les États-Unis ne se sentent jamais menacés par une vulnérabilité apparente du territoire ou des abords du Canada⁽¹⁰⁾.

Il est donc important que le Canada ait non seulement les moyens d'assurer une surveillance et un contrôle suffisants de son territoire, mais également que notre capacité militaire soit telle que nous finissions par représenter, par défaut, un risque pour la sécurité de notre allié le plus important. Actuellement, « . . . notre capacité de contrôle de notre territoire est, au mieux, marginale⁽¹¹⁾. »

Si l'on conteste ce qui précède, ce n'est pas pour laisser entendre que la reconnaissance de la souveraineté exige une capacité de contrôle et de surveillance « absolue ». On ne peut renoncer à la souveraineté parce que les méthodes d'occupation et de contrôle sont insuffisantes, car il va de soi qu'elle ne vient pas uniquement de la simple capacité d'exercer un contrôle. Les revendications légitimes de souveraineté ne sont en aucun cas diminuées par les activités non autorisées qui pourraient être détectées par le service de surveillance de notre territoire et de nos côtes. Cependant, en négligeant nos fonctions essentielles de « maintien de l'ordre », on ne ferait qu'inviter les autres à utiliser le territoire canadien dans leur propre intérêt, chaque fois que c'est possible et partout où ça l'est. En effet, ce serait une tentation à la fois pour nos amis et nos ennemis. Comme l'a indiqué Alex Morrison, directeur exécutif de l'Institut canadien des études stratégiques, « . . . ce sont nos alliés qui en ce moment même abusent des intérêts nationaux du Canada dans le domaine des pêches. En nous fiant à nos alliés, nous pouvons être sûrs qu'ils agiront d'abord au mieux de leurs propres intérêts, comme le font tous les États. . .⁽¹²⁾ »

Dans la mesure où il nous faut administrer et faire respecter nos lois, la question qui se pose est de savoir si les Forces armées canadiennes devraient éventuellement avoir un rôle à cet égard. La fonction administrative, à l'exception d'une situation d'urgence, est d'ordre civil alors que les mesures pour en assurer le respect pourraient nécessiter une aide militaire.

Si certains ont tendance à prétendre que, étant donné l'atténuation des tensions est-ouest favorable, on pourrait utiliser peut-être les militaires de façon efficace pour faire respecter la loi, surtout en matière de pêche illégale et de trafic illicite des drogues, d'autres conseillent une certaine prudence. L'application de la loi, estime-t-on, est une

⁽¹⁰⁾ Mémoire présenté au *Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants* par le général Gérard Theriault, le 25 janvier 1990, p. 2.

⁽¹¹⁾ *Ibid.*

⁽¹²⁾ Mémoire présenté au *Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants* par Alex Morrison, directeur exécutif, Institut canadien des études stratégiques, le 25 janvier 1990, p. 6.

responsabilité civile et lorsque l'on prévoit de nouveaux rôles pour nos militaires, « . . . Il ne faut pas supposer que nos forces militaires devraient s'occuper de plus en plus de l'application des lois civiles parce que les besoins en matière de sécurité militaire diminuent. » M. Ernie Regehr, de *Project Ploughshares*, estime encore que :

lorsqu'il y a infraction aux lois canadiennes, ce n'est pas une menace pour notre souveraineté, mais plutôt un défi à l'ordre public dans notre pays . . . Si des pêcheurs enfreignent les lois canadiennes, si des trafiquants de drogues contreviennent à nos lois, si l'on déverse illégalement des déchets toxiques, notre souveraineté n'est ni menacée ni remise en question. C'est une question qui relève de l'administration de la justice au Canada⁽¹³⁾.

On ne doit pas interpréter cette mise en garde comme indiquant que l'armée n'a pas de rôle légitime à jouer en fournissant une aide aux autorités civiles. Cela nous rappelle cependant qu'une société se fondant sur la liberté civile a besoin de maintenir clairement la primauté du pouvoir civil.

D. L'Arctique

Lorsqu'on parle de souveraineté, l'attention des Canadiens se porte immédiatement sur l'Arctique. Parce que cette région est « . . . très peu peuplé[e] et largement sous-exploité[e], de nombreux Canadiens semblent croire que la souveraineté canadienne sur cette région est fragile, mal fondée et, de ce fait, menacée. Toute présence étrangère est, au mieux, considérée comme suspecte ou, au pire, comme une menace directe pour la souveraineté canadienne. » Or, il s'avère que la souveraineté canadienne sur l'Arctique est bien établie. Notre souveraineté sur les îles Arctiques est bien fondée en droit et aucun pays n'a des revendications sur cette région⁽¹⁴⁾.

La seule zone où notre revendication de souveraineté n'est pas reconnue est le passage du Nord-Ouest qui serait un détroit international, selon les États-Unis, plutôt qu'une voie maritime intérieure du Canada. Selon le ministère des Affaires extérieures, la position du Canada est la suivante :

Les eaux de l'archipel Arctique du Canada sont des eaux intérieures selon un droit historique. Ainsi, la souveraineté du Canada sur ces eaux, y compris sur le passage du Nord-Ouest, est absolue et illimitée. Le passage du Nord-Ouest n'est pas un détroit international, non seulement parce qu'il n'a pas été utilisé par la navigation internationale, mais également parce qu'il est englobé dans

⁽¹³⁾ Procès-verbaux, 16:9.

⁽¹⁴⁾ Serge April, directeur général, Direction générale des affaires juridiques, ministère des Affaires extérieures, Procès-verbaux, 6A:12.

les eaux intérieures. Ni le droit de passage inoffensif ni celui de transit ne s'appliquent. La position juridique du Canada est bien fondée en fait et en droit, et elle est largement acceptée par les autres États⁽¹⁵⁾.

En 1988, le Canada et les États-Unis ont signé l'Accord de coopération canado-américain sur l'Arctique, qui stipule que l'on doit obtenir l'autorisation du Canada avant de faire transiter un brise-glace américain appartenant au gouvernement américain ou utiliser à son service dans les eaux de l'Archipel arctique canadien, y compris le passage du Nord-Ouest. L'Accord est entré en vigueur en janvier 1988, et depuis, les transits américains se sont déroulés sous ses auspices. Si on peut considérer que cet accord est dans l'intérêt canadien, les États-Unis comme le Canada restent cependant sur leurs positions juridiques initiales concernant le statut du passage du Nord-Ouest⁽¹⁶⁾.

Si le Canada n'est guère confronté à des défis juridiques pour sa souveraineté sur l'Arctique, la région est néanmoins soumise aux mêmes défis non juridiques que nos autres côtes. À un moment donné, le développement des ressources de la région augmentera et il est important que l'on puisse exercer un contrôle efficace. Cela serait notamment possible si l'on avait un droit juridique incontestable sur le passage du Nord-Ouest et si l'on avait une capacité de surveillance accrue. En conséquence :

II Le Comité recommande que le gouvernement envisage d'améliorer la surveillance de l'Arctique canadien. Le gouvernement devrait notamment reconsidérer l'annulation du brise-glace Polar 8 et examiner la possibilité d'acquérir d'autres avions de patrouille à grand rayon d'action.

De plus :

III Le Comité recommande que le gouvernement poursuive les pourparlers avec les États-Unis en vue de résoudre enfin le différend au sujet du passage du Nord-Ouest conformément aux revendications canadiennes. Le gouvernement devrait étudier la possibilité d'obtenir unilatéralement une décision de la Cour internationale de justice.

⁽¹⁵⁾ Réponse du ministère des Affaires extérieures aux questions présentées par le Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants de la Chambre des communes, le 9 mars 1990.

⁽¹⁶⁾ *Ibid.*

E. Les menaces non militaires

Pour ce qui est des menaces «non militaires» à notre souveraineté, les membres du Comité se sont intéressés en particulier aux problèmes liés à la protection de nos pêcheries, à la pollution des mers et à la lutte contre le trafic des stupéfiants ainsi qu'aux meilleurs moyens de les contrer. Quant à la pêche illégale, en vertu de la Convention sur le droit de la mer, le Canada fixe des quotas pour les prises des flottes canadiennes et étrangères qui pêchent dans les eaux canadiennes. Les autorités canadiennes peuvent également appliquer les lois canadiennes relatives à la protection de l'environnement, à l'exploitation des minerais du fond marin et à la recherche océanique. Toutefois, la Convention sur le droit de la mer ne renferme aucune disposition concernant les contrôles au-delà de la limite des 200 milles. Les restrictions visant la pêche hauturière dépendent uniquement de la bonne volonté des pays qui participent à des organisations régionales de gestion des pêches, comme l'Organisation des pêcheries de l'Atlantique du Nord-Ouest (OPANO) dont fait partie le Canada.

Selon Victor Rabinovitch, sous-ministre adjoint, Affaires internationales, ministère des Pêches et Océans :

L'essentiel de ce que nous qualifions de pêche «illégale» se produit à l'extérieur de la limite de la zone de 200 milles, donc dans les eaux internationales, mais cette pêche va à l'encontre des règles internationales de gestion adoptées par les organismes touchés.⁽¹⁷⁾

Dans le Pacifique, les graves répercussions de la pêche à grande échelle aux filets dérivants sont de plus en plus évidentes depuis quelques années. Cette pêche, qui consiste à utiliser d'énormes filets maillants qui attrapent toutes les espèces de poissons, qu'elles soient recherchées ou non, les mammifères et les oiseaux de mer, continue d'être pratiquée par un certain nombre de pays du Pacifique. Le Canada est directement touché par cette pêche du fait que les filets attrapent aussi le saumon d'origine canadienne et à cause de préoccupations écologiques plus larges. Il appuie la lutte internationale contre la pêche à grande échelle aux filets dérivants.

L'OPANO, qui gère en théorie les pêcheries de l'Atlantique du Nord-Ouest, soit les plus riches du monde, est chargée de déterminer le niveau des prises de tous les membres de l'Organisation. Toutefois, plusieurs pays ne tiennent aucun compte des quotas fixés par l'OPANO. Le principal problème vient de la gestion des stocks migrants des Grands Bancs, dont les deux extrémités («le nez» et «la queue») s'étendent au-delà de la zone économique exclusive (ZEE) canadienne et pourraient faire l'objet d'une pêche pratiquement non réglementée.

Même si le Canada, en tant que membre de l'OPANO, participe à des inspections au-delà de la ZEE canadienne de 200 milles, il n'a actuellement aucun pouvoir d'exécution

⁽¹⁷⁾ Procès-verbaux, 11:30.

lui permettant de mettre un terme à la surpêche. Lorsqu'il a comparu devant le Comité, François Pouliot, sous-ministre adjoint principal, Services intégrés de gestion et de réglementation, ministère des Pêches et Océans, a déclaré ce qui suit :

Dans cette zone limitrophe, le poisson migre des deux côtés de la ligne de démarcation des eaux canadiennes et la pêche étrangère en dehors de cette zone n'est pas suffisamment contrôlée, malgré les efforts déployés par les 12 pays intéressés, pour assurer une gestion multilatérale des pêches dans le cadre de l'organisme appelé l'OPANO. Les flottes étrangères pêchent jusqu'à 22 000 jours par an dans la zone en question et cette surpêche a entraîné une réduction des stocks de poisson . . .⁽¹⁸⁾

Victor Rabinovitch a décrit ainsi le régime des inspections internationales s'appliquant à l'extérieur de la ZEE canadienne :

. . . au-delà de la limite de 200 milles, il existe un programme conjoint d'inspection internationale administré sous les auspices de l'OPANO. Selon ce programme, les bâtiments battant pavillon étranger se soumettent volontairement à des inspections en haute mer. Ces inspections sont effectuées de façon routinière essentiellement par le Canada. Nous patrouillons aux extrémités des Grands Bancs et près du Cap Flemish, qui est situé à environ 280 milles au large des côtes. Le Canada est le seul État côtier à y maintenir une présence et à procéder à des inspections. Cependant, d'autres pays dépêchent également des navires d'inspection dans cette région, notamment les Soviétiques, qui dépêchent habituellement un bâtiment, parfois deux pour les inspections . . . La participation à ce programme international se fait de façon volontaire. L'information recueillie au cours de ces inspections est par la suite transmise au secrétariat de l'OPANO. Les pays d'origine de ces bateaux sont informés de toute violation possible du règlement.⁽¹⁹⁾

En pratique, toutefois, plusieurs États armateurs refusent systématiquement de tenir compte des avis d'infraction et continuent à pratiquer la surpêche. En outre, certains pays de la Communauté européenne membres de l'OPANO respectent des quotas nationaux nettement plus élevés que ceux fixés par cette organisation.

Même si le Comité comprend que les problèmes liés à la protection de nos ressources halieutiques auront plus de chances d'être résolus grâce à la coopération internationale, il importe que nous dissuadions de façon efficace toute activité de pêche illégale dans notre zone économique exclusive. En même temps, si nous voulons protéger nos ressources maritimes vivantes, il est essentiel pour nous de gérer convenablement l'environnement dans lequel elles évoluent. La pollution et ses conséquences parfois catastrophiques préoccupent vivement le public et il est essentiel que nous disposions de moyens de réponse efficaces et bien coordonnés.

Le trafic des stupéfiants a également retenu l'attention du Comité. Ses membres ont noté surtout que les stupéfiants étaient de plus en plus disponibles et que l'intensification

⁽¹⁸⁾ Procès-verbaux, 11:9.

⁽¹⁹⁾ Procès-verbaux, 11:33.

de la répression aux États-Unis risquait d'inciter les trafiquants à se tourner davantage vers le marché canadien ou à passer plus fréquemment par le Canada pour atteindre le marché américain.

Selon le commissaire de la Gendarmerie royale du Canada, Norman Inkster, on estime que les Canadiens dépensent environ 10 milliards de dollars par an à l'achat de stupéfiants. Le témoin a ajouté qu'il s'agit «de la meilleure évaluation possible», fondée sur les saisies au Canada et ailleurs et sur notre connaissance des niveaux de production dans divers pays, ainsi que sur ce que nous savons des stupéfiants que nous n'avons pas saisis ni trouvés. La GRC estime qu'environ 200 tonnes de cocaïne sont produites chaque année et qu'une vingtaine de tonnes sont saisies aux États-Unis et au Canada. «Si ces estimations sont justes, 180 tonnes ont été vendues et consommées,» a déclaré le Commissaire Inkster.⁽²⁰⁾ Les États-Unis ont cependant révisé à la hausse, soit de 400 à 775 tonnes, leur évaluation de la production de cocaïne dans les Andes, en se fondant sur la saisie de 42 tonnes dans diverses villes américaines au cours d'une période de six semaines, en 1989.

Le tableau suivant, tiré des statistiques figurant dans le Rapport annuel national sur les drogues, 1988-1989, préparé par la GRC, indique l'acheminement par moyen de transport, des divers stupéfiants entrés au Canada en 1988, par rapport au volume total de stupéfiants importés.

Tableau 1⁽²¹⁾

	<u>Air</u>	<u>Terre</u>	<u>Mer</u>
Héroïne	88%	8%	4%
Cocaïne	25	55	20
Drogues chimiques	10	89	1
Marijuana	60	10	30
Haschish	30	10	60
Haschish liquide	85	14	1

Le tableau révèle que les drogues plus volumineuses sont généralement transportées par bateau. Il n'existe aucune donnée concernant le transport aérien des drogues illicites survolant les côtes canadiennes, c'est-à-dire la quantité, en pourcentage, qui est acheminée par de petits avions non réguliers. En outre, on n'a fourni au Comité aucune évaluation concernant les quantités de stupéfiants qui transitent par le Canada à destination des États-Unis. En octobre 1989, il a été signalé que, selon des responsables anonymes du Service américain des stupéfiants, deux ou trois chargements de 500 kg de

⁽²⁰⁾ Procès-verbaux, 9:9.

⁽²¹⁾ Gendarmerie royale du Canada, *Rapport annuel national sur les drogues 1988-1989*, Ottawa, 1990.

cocaïne passaient chaque mois par les Maritimes, sans être détectés, à destination des États-Unis.⁽²²⁾

En ce qui concerne l'immigration, selon le droit international, tout État souverain peut interdire ses frontières à des ressortissants étrangers. Pourtant, des conventions internationales reconnaissent certains droits aux demandeurs de statut de réfugié, s'ils affirment par exemple que leur vie est en danger s'ils retournent dans leur pays. Les demandeurs ont le droit d'être entendus, alors que le pays d'accueil a le droit de vérifier et d'évaluer leurs allégations. Le statut de réfugié ne peut être refusé qu'une fois terminée cette procédure souvent longue et coûteuse. Au Canada, le mécanisme de détermination du statut est engagé depuis une dizaine d'années, surtout du fait de «réfugiés économiques» qui viennent chercher chez nous un niveau de vie que leur pays d'origine ne peut leur offrir.⁽²³⁾

Pour enrayer l'afflux d'immigrations économiques, nombre de pays ont pris certaines mesures pour inciter les immigrants potentiels à rester chez eux et décourager les réfugiés économiques. Si certains pays s'imposent de ne pas renvoyer les demandeurs de statut dans leur pays d'origine, ils se permettent de les orienter vers un autre pays. Les arrivants par bateau pourront être refoulés dans les eaux internationales.⁽²⁴⁾ En pareil cas, cependant, il y a obligation de s'assurer que le navire et ses passagers pourront atteindre leur nouvelle destination sans danger.

En ce qui concerne les demandeurs du statut de réfugié et les immigrants illégaux, peu d'entre eux sont arrivés au Canada par la mer. Les seuls incidents récents dont on a beaucoup parlé, sont les 174 Sikhs débarqués en Nouvelle-Écosse en juillet 1987 et les 155 Tamouls sri lankais qui sont arrivés à Terre-Neuve en août 1986. L'éloignement géographique du Canada, l'importante organisation requise pour de tels déplacements et les services de renseignement internationaux ont apparemment suffi à dissuader de nombreux étrangers de suivre ce chemin pour entrer dans notre pays. Les transports aériens et terrestres continuent d'avoir la préférence.

En matière de terrorisme, le Comité a appris que les mesures nécessaires pour faire face à des actes terroristes isolés sur terre «... sont en place et peuvent répondre à la menace, du moins telle qu'elle est perçue actuellement.» On ne peut toutefois pas en dire autant pour l'environnement maritime. En effet, le major général Cheriton, ancien président du Groupe de travail sur les mesures antiterroristes, a déclaré au Comité que dès lors que le facteur maritime intervient, «... les complications sont multipliées par trois et

⁽²²⁾ «Hiding the Drug Money», *MacLean's*, 23 octobre 1989, p. 42.

⁽²³⁾ L'hon. Benoît Bouchard, ministre de l'Emploi et de l'Immigration, *The Refugee Challenge: Time for a World Response*, dans Alan E. Nash, éd. *Human Rights and the Protection of Refugees under International Law*, Fondation canadienne des droits humains/Institut de recherches politiques, 1988, p. 14.

⁽²⁴⁾ Guy Goodwin-Gill, *The Refugee in International Law*, Oxford, Clarendon Press, 1983, p. 84.

dépassent très rapidement les ressources disponibles en termes d'équipement, de spécialistes et d'entraînement.»⁽²⁵⁾

Si le Canada a fait l'objet de plusieurs attaques terroristes sur terre, il n'a pas été confronté à de telles attaques en mer. En revanche, le simple fait que nous n'ayons jamais connu de telles attaques ne signifie pas qu'elles ne se produiront jamais. En l'occurrence, il importe que nous « . . . prenions au moins certaines mesures et décisions en prévision des événements.»⁽²⁶⁾ Par conséquent, à titre de mesure initiale :

IV Le Comité recommande que le gouvernement envisage d'élaborer un plan d'intervention contre le terrorisme maritime.



A. Les facteurs influant sur la composition des Forces navales canadiennes

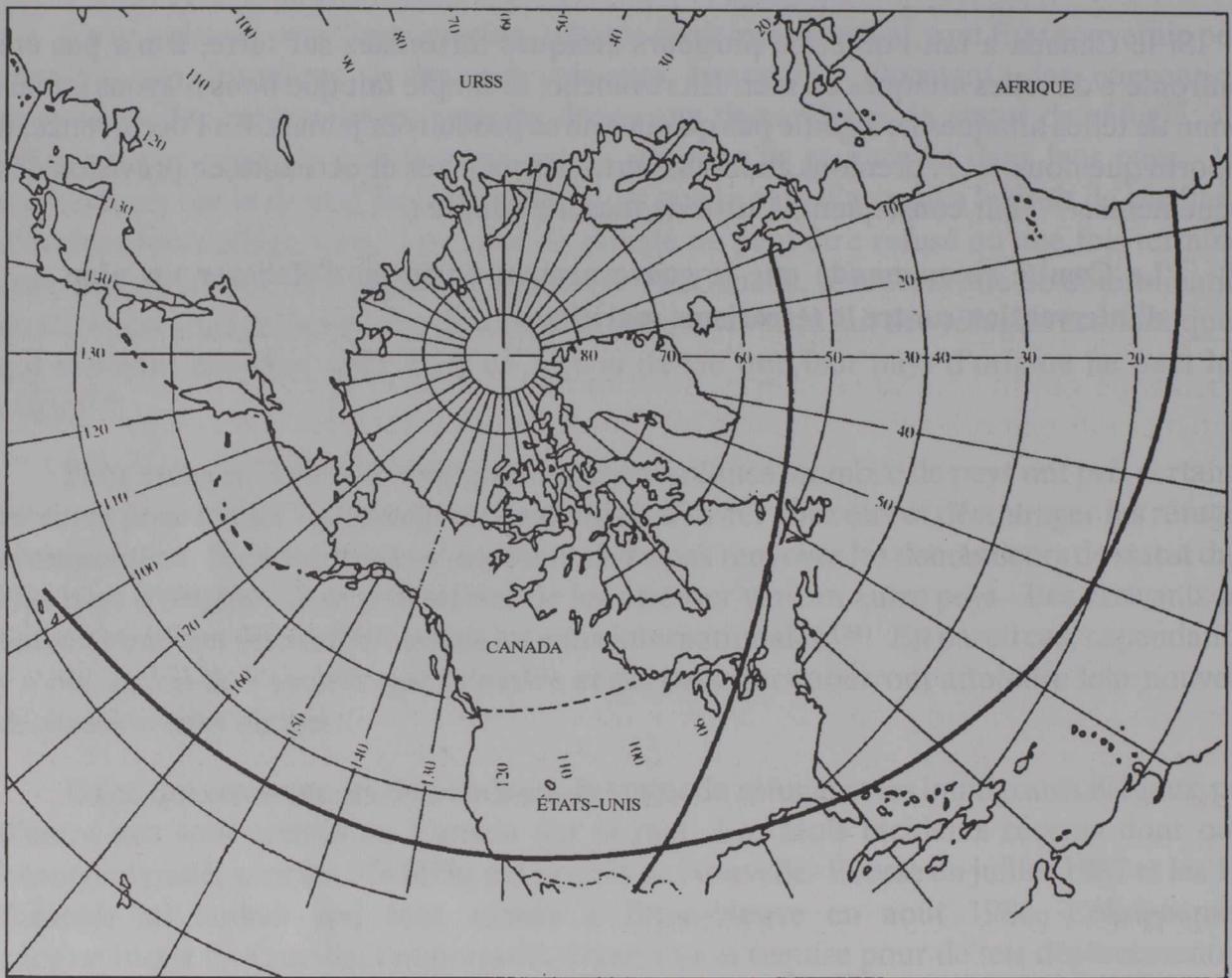
1. La situation stratégique

Les moyens et le type de matériel que les Forces navales du Canada possèdent actuellement sont dus à divers facteurs stratégiques et historiques. À la fin de la Seconde Guerre mondiale, les importantes forces navales du Canada ont été nettement réduites, mais la force résistante de temps de paix qui en a résulté a conservé les connaissances acquises à la bataille en matière de lutte anti-sous-marin (ASM). En effet, les engagements du Canada à l'égard de la défense de l'Amérique du Nord, en coopération avec les Forces américaines, et envers la protection des lignes de communication maritimes

⁽²⁵⁾ Procès-verbaux, 14:12

⁽²⁶⁾ *Ibid.*

Rayon d'action maximum de missiles ballistiques, lancés de sous-marins soviétiques dans les bastions arctiques



Source: Centre canadien pour le contrôle des armes et le désarmement

CHAPITRE II

LES ATOUTS ET LES MOYENS MARITIMES DU CANADA

INTRODUCTION

Six ministères assument l'essentiel des responsabilités fédérales nécessaires pour administrer les affaires maritimes du Canada. Ce sont les ministères de la Défense nationale, des Pêches et Océans, des Transports (et plus particulièrement la Garde côtière canadienne), de l'Environnement, du Solliciteur général (et plus particulièrement la Gendarmerie royale du Canada) et des Affaires extérieures. Les responsabilités et les capacités de ces ministères se chevauchent inévitablement et il existe tout un réseau d'ententes interministérielles telles que les protocoles d'entente, les lettres d'entente ou arrangements (voir l'annexe) en vue de coordonner les activités ministérielles et de réduire au maximum le double emploi inutile. Au sein de ce réseau, les ministères effectuent essentiellement trois types de fonctions : (1) les fonctions relevant du mandat ministériel pour lesquelles ils disposent seuls de ressources ou les partagent avec d'autres ministères en tant qu'organisme principal; (2) les fonctions effectuées au nom d'autres ministères de façon régulière; ou (3) les fonctions effectuées au nom d'autres ministères de façon ponctuelle. Nous étudions dans ce chapitre les atouts et les moyens du ministère de la Défense nationale et des autres ministères, et nous montrons comment les atouts d'un ministère sont souvent utilisés pour permettre à un autre ministère de traiter de questions maritimes.

MINISTÈRE DE LA DÉFENSE NATIONALE

A. Les facteurs influant sur la composition des Forces navales canadiennes

1. La situation stratégique

Les moyens et le type de matériel que les Forces navales du Canada possèdent actuellement sont dus à divers facteurs stratégiques et historiques. À la fin de la Seconde Guerre mondiale, les importantes forces navales du Canada ont été nettement réduites, mais la force restreinte du temps de paix qui en a résulté a conservé les connaissances acquises à la bataille en matière de lutte anti-sous-marine (ASM). En effet, les engagements du Canada à l'égard de la défense de l'Amérique du Nord, en coopération avec les Forces américaines, et envers la protection des lignes de communication maritimes de l'OTAN (PLCM), en collaboration avec les Forces alliées, aussi bien que la nécessité de surveiller et de contrôler les eaux territoriales canadiennes, les zones océaniques adjacentes et l'archipel arctique, exigeaient des Forces navales en général prêtes au combat avec des moyens anti-sous-marins. Avec le temps, la priorité accordée par les

planificateurs de la défense canadienne aux moyens anti-sous-marins a beaucoup changé. Dans les années 60, période où les missiles balistiques intercontinentaux (MBIC) stockés sur terre sont devenus la principale arme stratégique et où on pensait qu'une guerre entre les grandes puissances entraînerait rapidement le passage à une guerre nucléaire, l'intérêt porté à la menace sous-marine par les planificateurs canadiens et ceux d'autres pays de l'OTAN a atteint son minimum. Depuis lors, cependant, les forces navales en général et les moyens anti-sous-marins en particulier se sont régulièrement vu accorder une plus grande priorité.

En effet, depuis que l'Union soviétique a mis au point ses premiers sous-marins nucléaires capables de lancer des missiles balistiques (SSBN), le Canada et ses alliés de l'OTAN n'ont eu de cesse d'améliorer la capacité de détection et d'attaque de leurs forces anti-sous-marines. En raison de la faible portée de leurs missiles, les premiers SSBN soviétiques devaient être près de la côte nord-américaine pour pouvoir frapper des objectifs au Canada et aux États-Unis. Pour améliorer les possibilités pour les navires et les avions de l'OTAN de repérer les SSBN dans les grands océans, les États-Unis ont collaboré avec leurs alliés pour créer un réseau complexe d'équipement de détection sous-marine afin de contrôler le déploiement des sous-marins soviétiques à partir de leurs bases de départ dans la péninsule de Kola jusqu'à leur station de combat au large de l'Amérique du Nord. Le *Sound Surveillance System* (système de surveillance acoustique, SOSUS), par exemple, est constitué d'hydrophones très sensibles ancrés au fond de l'océan dans les points d'étranglement comme ceux qui existent entre le Groenland, l'Islande et le Royaume-Uni, à travers lesquels les sous-marins soviétiques doivent passer pour atteindre l'océan Atlantique.

Au cours des dernières années, cependant, l'Union soviétique a mis au point des missiles balistiques lancés à partir de sous-marins ayant une portée suffisante pour atteindre l'Amérique du Nord à partir des eaux arctiques soviétiques, ce qui permet à la plupart des SSBN soviétiques de rester submergés dans des bastions près de leur port d'origine, c'est-à-dire des zones de l'océan Arctique défendues par des navires et des avions soviétiques. Si cette situation n'a fait qu'éliminer la présence des SSBN soviétiques au large des côtes de l'Amérique du Nord, les progrès stratégiques et technologiques ont augmenté la menace que constituent pour les transports maritimes et les installations militaires occidentales les sous-marins soviétiques d'attaque à propulsion conventionnelle et nucléaire (SSK et SSN).

En effet, la protection des navires alliés a revêtu une nouvelle importance ces dernières années du fait de l'évolution du raisonnement stratégique. On s'entend de plus en plus pour dire, du moins dans les cercles militaires, que si la guerre éclatait en Europe, elle ne serait pas nécessairement nucléaire dès le départ, mais commencerait plutôt par une

période de guerre conventionnelle plus longue qu'on ne prévoyait au cours des années 60 et 70. Plus les forces conventionnelles de l'OTAN en Europe devront résister à l'invasion, plus elles auront besoin de renforts et de fournitures venant d'Amérique du Nord. Ainsi, la protection des lignes de communication maritimes par lesquelles l'essentiel des fournitures atteindraient l'Europe devient encore plus importante dans la planification de l'OTAN qu'autrefois. La possibilité d'un conflit entre l'OTAN et le bloc soviétique a beaucoup diminué ces derniers mois, mais tant que la présence des troupes canadiennes et américaines en Europe de l'Ouest reste nécessaire pour assurer la paix et la stabilité, les planificateurs militaires de l'OTAN continueront à accorder la priorité à la protection des lignes d'approvisionnement entre l'Amérique du Nord et l'Europe de l'Ouest.

Les planificateurs militaires doivent également tenir compte du fait que la création des missiles de croisière lancés par sous-marins (SLCM) a grandement augmenté les possibilités des sous-marins. Les SSK et SSN soviétiques armés de SLCM peuvent maintenant compromettre non seulement les transports maritimes, mais également le commandement, les communications et les installations portuaires en Amérique du Nord aussi bien qu'en Europe. Or, pour mettre à la portée des missiles de croisière des cibles au Canada et aux États-Unis, les SSK et SSN soviétiques, contrairement aux nouveaux SSBN, doivent s'aventurer loin de leurs eaux nationales et approcher des rivages nord-américains. Ainsi, le réseau de détecteurs sous-marins que l'Ouest a créé au fil des ans pour contrôler le déploiement des SSBN soviétiques joue maintenant un rôle essentiel pour la détection des autres types de sous-marins soviétiques capables de menacer l'Occident.

Conformément aux engagements pris pour la défense de l'Amérique du Nord et envers l'OTAN, le Canada a entièrement participé aux efforts occidentaux visant à contrer la menace sous-marine soviétique en patrouillant les abords de l'Amérique du Nord, en accordant des navires et des avions aux patrouilles de l'OTAN dans l'Atlantique et en transmettant à ses alliés les renseignements recueillis par son réseau de surveillance. C'est traditionnellement dans l'océan Atlantique que l'essentiel des activités navales canadiennes se sont déroulées en raison de l'importance du commerce transatlantique et des lignes de communication maritimes de l'OTAN. Par conséquent, les forces navales du Canada sont beaucoup moins importantes sur la côte pacifique que dans l'Atlantique. Ces dernières années cependant, on s'est de plus en plus intéressé à l'océan Pacifique en raison de son importance stratégique croissante et du commerce intense qui existe maintenant entre le Canada et les pays du Pacifique.

Un plus grand volume de fret maritime passe maintenant par Vancouver que par Toronto, Montréal, Québec et Halifax réunis. Depuis plus de six ans, les expéditions transpacifiques de marchandises en provenance de l'Amérique du Nord sont plus importantes que le fret transatlantique. Par ailleurs, la cargaison des pétroliers qui se déplacent le long de la côte ouest entre l'Alaska et la partie contiguë des États-Unis représente maintenant entre le cinquième et le quart des besoins en pétrole de ce pays. Les

risques de déversements mineurs ou graves ont augmenté. Le colonel J.E. McGee, commandant de la base de Comox, a déclaré aux membres du Comité que «la menace que pose les déversements importants de polluants par des navires transporteurs doit être une préoccupation fondamentale de toutes les nations maritimes, et que chacune d'entre elles doit avoir les moyens de repérer et de poursuivre les pollueurs.» Dans un mémoire présenté au Comité, M. Douglas Ross, directeur de centre d'études internationales à l'Université Simon Fraser, a indiqué que la nécessité d'assurer l'application de mesures d'exécution sur la côte pacifique deviendra probablement de plus en plus grande, étant donné que les flottes de pêche aux filets dérivants épuisent les stocks de poissons. En outre, le phénomène des immigrants illégaux en provenance de l'Asie nécessitera une patrouille navale efficace, des règlements antipollution plus sévères seront nécessaires afin d'assurer un plus grand pouvoir d'exécution et, enfin, la lutte antidrogue sur la côte ouest nécessitera vraisemblablement des ressources supplémentaires. La capacité de répondre à ces besoins non militaires de surveillance et de contrôle dans le Pacifique doit être évaluée en fonction des engagements militaires actuels dans cette région, lesquels englobent notamment une entente avec les États-Unis qui prévoit la défense commune de 1 660 000 kilomètres carrés dans le Pacifique nord. À cette fin, le Canada fournit actuellement un destroyer doté d'un hélicoptère, sept autres destroyers, un navire de ravitaillement, quatre aéronefs Aurora, des avions de chasse CF-18, six petits navires de patrouille et quelques aéronefs de recherches et de sauvetage. En conséquence :

V Étant donné l'importance accrue du commerce et d'autres activités maritimes dans la région, le Comité recommande que l'on mette davantage d'accent sur les Forces canadiennes du Pacifique.

2. Le facteur technologique

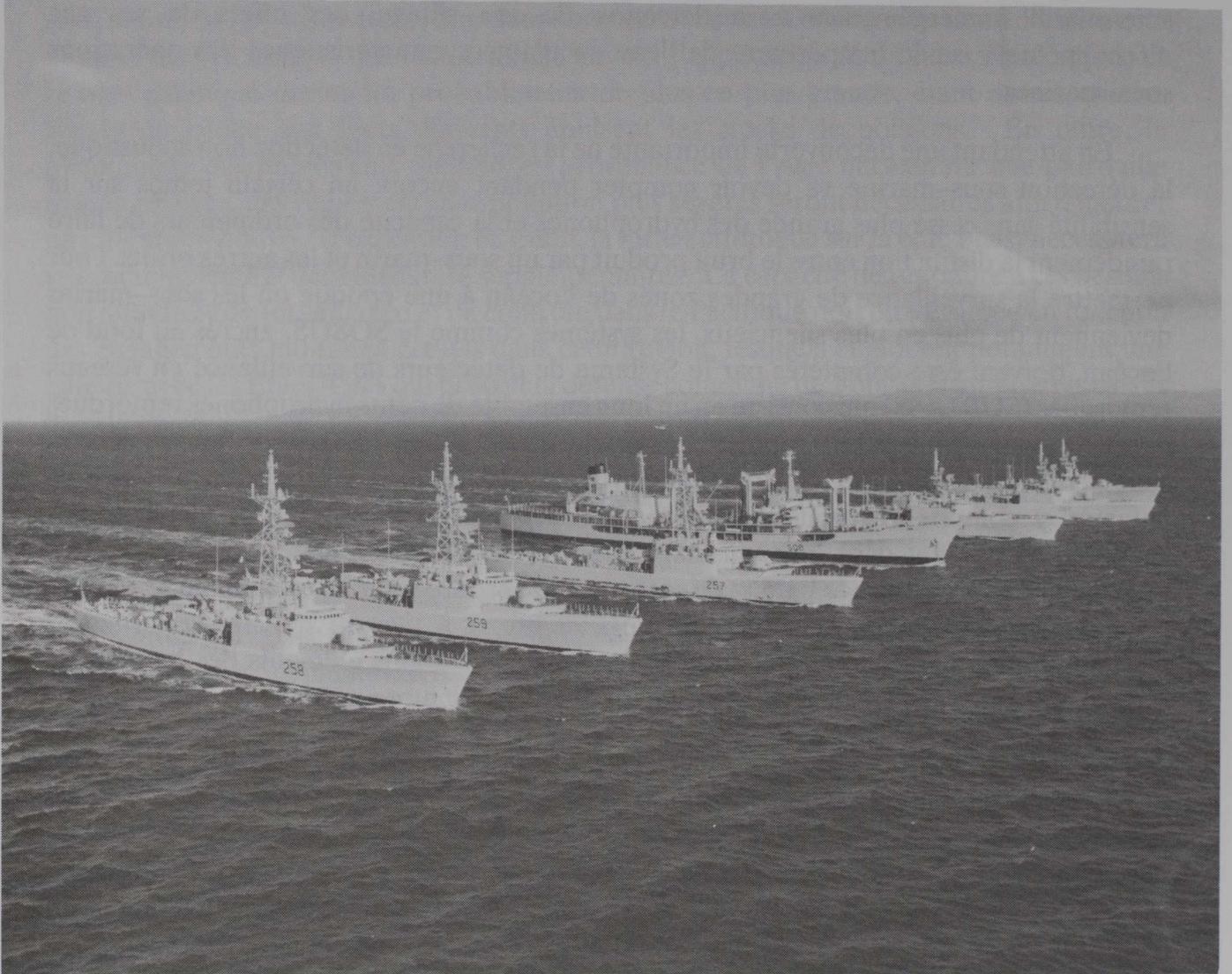
Pour répondre à ces engagements, les Forces navales canadiennes, comme celles des autres pays, doivent suivre la révolution technologique de la guerre navale. En effet, depuis plus de 30 ans, les antagonismes de la guerre froide existant entre l'Est et l'Ouest ont entraîné une course technologique aux enjeux importants faisant qu'à chaque progrès de la technologie sous-marine soviétique correspondait la modernisation des capacités anti-sous-marines des forces navales occidentales. L'Union soviétique a beaucoup travaillé au fil des ans pour diminuer le bruit produit par ses sous-marins et l'Occident a dû améliorer constamment ses hydrophones pour rester capable de surveiller le déploiement des sous-marins soviétiques.

En effet, la détection des sous-marins dépend encore dans une large mesure du matériel acoustique. Pendant la Seconde Guerre mondiale, les marines comptaient activement sur les sonars pour localiser les sous-marins immergés, grâce aux ondes sonores qu'ils réverbéraient. À l'heure actuelle, la détection des sous-marins dépend

essentiellement des sonars passifs qui reçoivent tous les sons de l'océan, y compris les bruits produits par un sous-marin. Étant donné que l'océan est un milieu très bruyant et que les sous-marins deviennent très silencieux, il est de plus en plus difficile de les détecter à l'aide du matériel acoustique. De ce fait, on intensifie la recherche pour mettre au point une technologie de détection non acoustique permettant de déterminer la position d'un sous-marin immergé grâce à la détection de son sillage, des effets de ses gaz d'échappement sur la température de l'eau ou d'autres caractéristiques des opérations sous-marines.

En attendant une découverte importante de la recherche en détection non acoustique, la détection sous-marine va devoir compter pendant encore un certain temps sur la sensibilité sans cesse plus grande des hydrophones et la capacité des ordinateurs de faire rapidement la distinction entre le bruit produit par un sous-marin et les autres bruits. Pour permettre la surveillance de grandes zones de l'océan à une époque où les sous-marins deviennent de plus en plus silencieux, les systèmes comme le SOSUS, ancrés au fond de l'océan, doivent être complétés par le Système de détecteurs de surveillance en réseaux remorqués (SURTASS) qui consiste en un long ensemble de petits hydrophones remorqués par des navires spéciaux peu rapides. Les versions restreintes du SURTASS ou la version canadienne, le CANTASS, sont également tirées par des frégates et d'autres types de bateaux, y compris des sous-marins, pour améliorer leur capacité de détecter des sous-marins opérant dans leur voisinage. Ces réseaux d'hydrophones sont tirés à une certaine distance derrière le bateau de sorte que son propre bruit ne va pas couvrir le bruit produit par un sous-marin voisin. En fait, au fur et à mesure que les sous-marins deviennent plus silencieux, il faut concevoir avec soin certains éléments des bateaux de surface anti-sous-marins, y compris les hélices et le bloc moteur, afin de réduire le plus possible les bruits qu'ils produisent.

La tâche de concevoir les bateaux de surface anti-sous-marins modernes a été rendue encore plus complexe par la nature évolutive des zones de combat dans lesquelles ces bateaux doivent opérer. La plupart des navires de la Marine canadienne, comme plusieurs construits dans les années 50, ne sont dotés que d'un armement léger pour se défendre contre les autres navires et les avions. Cependant, la mise au point des missiles anti-navires comme les Exocet et les leçons apprises lors des récents conflits navals limités dans le sud de l'Atlantique et dans le golfe Persique ont forcé les concepteurs de bateaux à augmenter nettement la capacité du navire de surface de contrer les attaques des bateaux et des avions. Ainsi, en plus de l'outillage complexe de détection sous-marine, les navires modernes de surface doivent maintenant être dotés d'une défense aérienne sophistiquée, de radars anti-navires et de systèmes défensifs tels que les missiles anti-navires ainsi que des missiles et des canons capables de détruire les missiles anti-navires qui approchent. Le nombre et le caractère très sophistiqué des armes ajoutées aux trois navires canadiens qui ont été envoyés dans la région du golfe Persique montre bien la complexité des nouvelles opérations de combat naval.



Navires du commandement maritime dans le Pacifique

La complexité toujours grandissante des possibilités de combat de surface met en lumière l'importance de l'utilisation des sous-marins dans la guerre anti-sous-marine. Bien qu'ils ne soient aucunement invulnérables, les sous-marins immergés ont un certain avantage sur les navires de surface qui sont constamment exposés aux attaques aériennes. En outre, étant donné qu'ils opèrent dans le même secteur que les sous-marins ennemis qu'ils pourchassent, les sous-marins immergés équipés de réseaux de sonars remorqués et de sonars montés sur la coque ont souvent davantage de chances de détecter les bruits produits par leurs proies que les navires de surface. De plus, l'amélioration de la technologie sous-marine, telle qu'une plus grande endurance sous-marine et des groupes moto-propulseurs plus fiables améliorent leur capacité en tant que plate-forme de lancement anti-sous-marine. Cependant, l'expérience a montré que les forces anti-sous-marines doivent compter sur le travail d'équipe entre les sous-marins, les navires de surface et les avions pour avoir le plus de chances possible de trouver les sous-marins. En effet, malgré un outillage anti-sous-marin de plus en plus sophistiqué, la détection des sous-marins et la localisation exacte de leur position exigent encore d'énormes efforts, de sorte que les forces anti-sous-marines du monde entier reconnaissent la valeur d'appuyer des navires de surface avec des forces sous-marines et de surveillance aérienne.

B. La composition des Forces navales canadiennes

1. Le commandement maritime (COMAR)

a. La flotte de surface

En raison du temps nécessaire pour mettre au point et produire l'équipement nécessaire, le Commandement maritime du Canada se trouve, face aux découvertes technologiques et stratégiques récentes, en plein processus de modernisation qui ne sera pas terminé avant de nombreuses années. Ce processus consiste essentiellement à remplacer les 15 destroyers restants de la classe *Saint-Laurent*, *Restigouche*, *MacKenzie* et *Annapolis* construits dans les années 50 par 12 nouvelles frégates canadiennes de patrouille (FCP) en cours de construction, ainsi qu'à moderniser les quatre destroyers de la classe DDH 280 Tribal construits au début des années 70 dans le cadre du Projet de révision et de modernisation de la classe Tribal (TRUMP).⁽²⁷⁾ La première nouvelle frégate, *Halifax*, qui est à l'étape des essais en mer, entrera en service cette année, 20 mois plus tard que prévu.

⁽²⁷⁾ Pour plus de détails sur la flotte du commandement maritime, voir l'annexe n° 1.

Les nouvelles frégates allant de pair avec les destroyers modernisés de la classe Tribal fourniront au Commandement maritime des escadrons navals dotés de navires mieux adaptés au cadre de combat naval moderne dans lequel elles doivent agir pendant les opérations de l'OTAN et autres. En plus de l'outillage anti-sous-marin le plus moderne, y compris les réseaux remorqués, les nouvelles frégates seront armées de missile anti-navires Harpoon, de missiles sol-air Sea Sparrow et d'un canon antimissile Phalanx de 20 mm en plus d'un canon Bofors de 57 mm. Cependant, les exigences technologiques de la guerre navale moderne sont telles que ces navires à l'armement lourd, comparés à ceux des années 50, ont besoin d'une aide supplémentaire pour se défendre. Les destroyers modernisés de la classe Tribal, équipés d'armes améliorées et de meilleurs systèmes de commande et de contrôle, fourniront les moyens de défense aérienne pour la zone concernée en accompagnant les frégates tout en coordonnant les efforts pour détecter les sous-marins. Pendant sa visite de la base d'Esquimalt sur l'île de Vancouver, le Comité est monté à bord du NCSM *Huron* qui attend son tour dans le chantier de construction où l'on modernise actuellement l'*Algonquin* et l'*Iroquois*. On a parlé au Comité du nouvel équipement qui sera ajouté à ces navires et de l'état des travaux en cours entrant dans le cadre d'un projet évalué à 1,8 milliard de dollars.

On avait prévu d'ajouter aux nouvelles frégates et aux destroyers modernisés de la classe Tribal au début du siècle prochain quatre frégates de l'OTAN dans le cadre d'un projet multinational mis au point par plusieurs pays de l'OTAN connu sous le nom de NFR 90. Les nouvelles frégates de l'OTAN devaient être dotées de moyens modernes de défense aérienne, mais pour diverses raisons, dont les changements survenus en Europe de l'Est, le projet multinational a été abandonné début 1990. Le Commandement maritime essaie encore de voir de quelle manière cet état de choses influera sur ses plans d'avenir concernant la flotte de surface, mais on s'inquiète davantage pour le moment de la transition en cours qui nous fait passer d'une flotte démodée à une flotte modernisée. Étant donné que la dernière des 12 frégates ne doit pas entrer en service avant 1996 et que la majorité des quatre destroyers de la classe Tribal ne navigueront pas pendant la modernisation qui se fera ces prochains mois, les destroyers construits dans les années 50 ont été modifiés ces dernières années dans le cadre du Projet de prolongation de la vie des destroyers (DELEX) afin qu'ils restent opérationnels en attendant l'arrivée des nouveaux navires. L'envoi de trois navires dans la région du golfe Persique pourrait modifier les délais de retrait du service des anciens destroyers restants.

En effet, les membres du Comité ont eu une idée précise des opérations et des moyens actuels de la marine en passant une journée en mer au large de la côte atlantique canadienne à bord de deux destroyers. Les NCSM *Skeena* et *Margaree*, qui sont entrés en service en 1957, ne sont certainement pas les bateaux les plus modernes de la marine, mais, avec leur équipage, ils ont montré au Comité comment sont effectuées les opérations navales et comment l'on peut participer aux opérations non militaires telles que les efforts de la GRC pour empêcher l'entrée illicite des drogues au Canada et les patrouilles du

ministère des Pêches dans les pêcheries canadiennes. Les officiers de la marine ont affirmé que le personnel militaire pouvait s'acquitter efficacement de ces tâches non militaires en raison des aptitudes et de la formation poussées qu'exigent les opérations anti-sous-marines complexes. Le Comité a en effet été impressionné par l'importance des rôles non traditionnels que joue déjà le Commandement maritime et a constaté qu'il était nécessaire que les Forces canadiennes fassent mieux connaître au public leur participation aux missions de recherche et de sauvetage et l'aide qu'elles apportent aux autorités civiles dans les opérations de police et autres.

Cette journée passée en mer a également permis au Comité de voir d'autres éléments de la flotte en action, et notamment le NCSM *Preserver*, l'un des trois navires ravitailleurs du Canada qui peut réapprovisionner en combustible et autres fournitures les bateaux de guerre qui sont en mer. Le Canada est un chef de file pour la mise au point de navires ravitailleurs de bateau à bateau pour tous les approvisionnements. Le Commandement maritime dispose également de quelques petits navires pour le soutien des plongeurs, pour la recherche navale et les patrouilles dans les ports et sur les côtes qui contribuent, grâce à leurs nombreuses activités, à affirmer la souveraineté de notre pays dans les eaux canadiennes. Les réserves navales jouent un rôle essentiel pour ces fonctions et pour d'autres opérations.

b. *La réserve navale*

On s'est en effet davantage intéressé ces dernières années à la Réserve navale afin d'augmenter sa capacité d'assumer ses deux rôles en temps de guerre : le Contrôle naval de la navigation commerciale (CNNC) et la Défense maritime côtière (DMC), qui comprend des opérations de déminage. Pendant sa visite à Halifax, le Comité a été informé de la planification en cours en vue de préparer la Réserve navale à son rôle de contrôle des navires commerciaux dans les ports canadiens et aux exercices utilisés pour acquérir du savoir-faire. En temps de guerre ou en cas de situation d'exception, la Réserve navale contrôlerait la position des navires marchands et aiderait à organiser les convois ou à prendre les mesures que le commandant du Commandement maritime jugerait nécessaires. Le Comité s'est particulièrement intéressé à la possibilité d'utiliser les ressources qui sont à la disposition de la Réserve navale pour intervenir en cas d'urgence comme pour une importante marée noire ou pour aider à coordonner les opérations de nettoyage.

Le rôle de la Défense côtière maritime comporte également des moyens qui pourront être utiles dans des tâches militaires et non militaires. Du point de vue militaire, on fait des efforts pour augmenter la capacité de détection et de déminage que l'on avait pratiquement laissée disparaître. L'importance nouvelle pour l'OTAN des lignes de communication maritimes entre l'Amérique du Nord et l'Europe et les leçons apprises pendant la guerre entre l'Iran et l'Iraq dans le golfe Persique ont donné une plus grande importance à la lutte contre les mines (LCM). Le Canada a annoncé en juin 1989 le choix de deux entrepreneurs pour la phase de définition du projet en vue d'acheter 12 nouveaux navires de défense côtière (NDC) qui seront spécialement équipés pour le déminage. Le matériel utilisé est encore à l'étude, mais la Réserve navale a appris à connaître des techniques pouvant être utilisées pour détecter les mines sous-marines à l'aide d'un sous-marin télépiloté mis au point par *Sea-I Research Canada Ltd.* et appelé MANTA. Le Comité a pu vérifier les capacités du MANTA lors d'une démonstration faite par la Réserve navale à la base d'Esquimalt.

Les NDC en plus d'être utilisés sur les côtes est et ouest, le seront également dans les Grands Lacs et le Saint-Laurent afin de s'occuper du déminage et de permettre le matelotage pour les divisions de la Réserve navale telles que celles qui viennent d'être créées dans la province de Québec. En attendant la livraison des nouveaux navires, deux dragueurs de mines récemment achetés permettront de répondre aux besoins de formation. Ces navires ainsi que d'autres petits vaisseaux permettront à la Réserve navale non seulement de recevoir une meilleure formation pour ses tâches militaires, mais également d'avoir le savoir-faire et les ressources dont on pourra bénéficier pour des opérations d'urgence non militaires telles que les catastrophes environnementales et les missions de recherche et de sauvetage. En effet, la défense côtière est un élément important de la capacité du Canada d'affirmer sa souveraineté sur ses eaux. La modernisation des capacités

de la Réserve navale au cours des dernières années constitue une heureuse évolution, surtout à une période où le recours aux petits bateaux le long de la côte canadienne pour la contrebande des drogues devient un problème de plus en plus important.

VI Le Comité recommande que l'on continue, dans le cadre de la planification de la défense canadienne, à accorder une très grande priorité à l'augmentation de la capacité de la Réserve navale.

c. Le service sous-marin canadien

La modernisation de la flotte des navires de guerre de surface et l'adjonction de 12 nouveaux NDC à sa flotte de petits navires de surface améliorera nettement la capacité du Commandement maritime de respecter ses engagements, y compris la protection de la souveraineté, mais, comme d'autres marines l'ont constaté, pour disposer de forces navales équilibrées, il faut aussi avoir une capacité sous-marine. La polyvalence des sous-marins qui peuvent travailler en collaboration avec les navires de surface ou assurer seuls des patrouilles, qui peuvent compter sur leur présence invisible et sur leur rapidité pour se protéger, en font des outils précieux pour la guerre anti-sous-marine. En temps de paix, les forces navales utilisent également les sous-marins pour fournir une formation réaliste aux navires de surface et aux avions de patrouille afin de leur permettre d'affiner leurs capacités de détection des sous-marins et à l'occasion pour compléter les capacités de surveillance des navires de surface dans les eaux territoriales. Ainsi, bien qu'uniquement doté de trois sous-marins opérationnels, le Service sous-marin canadien, qui a célébré son 75^e anniversaire en 1989, est un élément important des Forces navales du Canada et son avenir incertain est source d'inquiétudes.

En effet, la modernisation récente du matériel de détection et des armes des trois sous-marins de la classe Oberon du Commandement maritime a augmenté leur valeur en tant que plates-formes anti-sous-marines, mais étant donné qu'ils vont rapidement arriver à la fin de leur durée de vie, la diminution de leur possibilité d'immersion et d'autres restrictions amoindrissent leur efficacité et rendent urgente la décision de les remplacer. Il avait été à l'origine prévu de remplacer les sous-marins de la classe Oberon à la fin des années 90 par des sous-marins nucléaires (SSN), comme cela était annoncé dans le Livre blanc sur la Défense de 1987, *Défis et engagements*, mais l'annulation de l'achat des SSN en avril 1989 et les compressions du budget de la Défense annoncées en même temps ont obligé à réviser totalement les plans de remplacement. Comme on le lui demandait dans le budget d'avril 1989, le Commandement maritime étudie d'autres solutions que l'achat des SSN, y compris l'acquisition de plusieurs sous-marins conventionnels (SSK). Le Canada a en effet encore besoin de sous-marins pour augmenter les capacités de ses forces navales non seulement dans le but de respecter les engagements pris dans le cadre de ses alliances, mais également pour fournir des moyens permettant d'affirmer la souveraineté du pays sur les eaux territoriales.

Cependant, les restrictions budgétaires pourraient signifier que le Canada se verrait contraint d'acheter moins de sous-marins conventionnels que les 10 à 12 SSN prévus. De plus, les sous-marins conventionnels n'auront pas les mêmes capacités que les SSN, surtout pour les opérations dans l'Arctique. En effet, l'importance stratégique croissante de l'océan Arctique et la nécessité pour le Canada d'avoir des navires capables d'opérer en toute sécurité sous la couche de glace dans les eaux arctiques canadiennes afin d'affirmer sa souveraineté comptaient au nombre des raisons justifiant l'achat proposé des SSN et bien que les tensions Est-Ouest aient nettement diminué, la nécessité pour le Canada d'avoir des moyens de surveillance des eaux arctiques n'a aucunement disparu. En cherchant d'autres solutions que l'achat des SSN, les planificateurs du Commandement maritime ont essayé de maximiser les capacités arctiques limitées des sous-marins conventionnels en étudiant les systèmes proposés de propulsion anaérobie (PA) qui permettraient à ces sous-marins d'opérer de façon plus sûre et pour de plus longues périodes qu'actuellement sous les glaces de l'Arctique. Cependant, étant donné que la technologie PA est encore à l'étude, les capacités d'opérer sous les glaces restent à déterminer avec certitude.

Il y a une autre manière d'augmenter les capacités des sous-marins conventionnels dans l'Arctique, c'est de placer des systèmes sonars sous-marins dans les points d'étranglement des eaux arctiques canadiennes par lesquels les sous-marins immergés doivent passer pour suivre l'itinéraire polaire. Une fois alerté du passage de sous-marins non identifiés, les sous-marins conventionnels canadiens pourraient les attendre à proximité de la limite des glaces. Dans le Livre blanc sur la Défense de 1987, on indique que le Canada a l'intention de déployer des systèmes sonars fixes dans ses eaux arctiques, mais l'annulation de l'achat des SSN et les limites qu'imposent les sous-marins conventionnels actuels et futurs pour les opérations arctiques font qu'il est encore plus important pour le Canada de mettre au point ces systèmes sonars et de les installer. L'élaboration des systèmes sonars pouvant opérer efficacement et de façon sûre dans le cadre difficile et bruyant des eaux arctiques présente de nombreux défis technologiques, mais le Comité estime que la valeur de ces systèmes dans l'Arctique est telle que la recherche devrait continuer.

VII Le Comité recommande que l'on procède sans retard à l'installation de détecteurs acoustiques fixes dans les eaux de l'Arctique permettant de détecter les intrusions provenant de toutes les directions et de fournir des données en temps opportuns.

En attendant l'installation des systèmes sonars dans l'Arctique et l'acquisition de nouveaux sous-marins, le Commandement maritime devra compter sur les trois vieux navires de la classe Oberon. Cependant, comme on l'a indiqué au Comité pendant sa visite du quartier général du Service sous-marin à Halifax, les vieux sous-marins pourraient devoir être mis hors service avant que les nouveaux navires ne soient livrés surtout si la décision d'acquérir ces derniers continue à être reportée. Pendant la période qui sépare le

désarmement des anciens navires et l'arrivée des nouveaux, le Commandement maritime se trouverait non seulement privé d'un de ses éléments pendant plusieurs mois ou peut-être plusieurs années, mais pourrait aussi perdre le savoir-faire que l'on a actuellement dans le Service sous-marin. Si cela se produisait, la formation des équipages destinés aux nouveaux navires serait plus coûteuse et plus longue. En effet, un tel hiatus pourrait annuler certains avantages des améliorations récentes apportées aux installations de formation telles que l'achat d'un ancien sous-marin de la *Royal Navy* de la classe Oberon afin de donner aux stagiaires des connaissances pratiques directes sans empêcher les trois sous-marins en service d'opérer. En raison du temps nécessaire pour la construction de nouveaux sous-marins et de la proximité de la fin de la durée de vie des trois sous-marins opérationnels, on a en l'occurrence de moins en moins de marge de manoeuvre.

VIII Ainsi, comme indiqué dans le rapport provisoire déposé à la Chambre des communes le 20 décembre 1989, le Comité recommande que l'on prenne sans retard une décision concernant l'achat des sous-marins conventionnels.

2. Le Groupe aérien maritime (GAM)

a. Les hélicoptères

Le Groupe aérien maritime (GAM) est un des éléments du Commandement aérien, mais ses avions, aussi bien les hélicoptères que les avions de patrouille à ailes fixes, sont sous le commandement opérationnel du Commandement maritime. En raison de leur rapidité et de leur capacité de surveiller de larges zones des eaux territoriales, les avions sont un élément essentiel de toute force de surveillance maritime, surtout dans le cas du Canada où il y a une telle longueur de côte à protéger. Bien que conçus à l'origine pour la guerre anti-sous-marine, les avions du Groupe aérien maritime contribuent également de façon notoire à la protection de la souveraineté maritime canadienne en participant aux opérations de recherche et de sauvetage et autres pour aider les autorités civiles.

Le déploiement des hélicoptères anti-sous-marins à partir de petits navires de guerre comme les destroyers, pour lesquels le Canada a notamment été un chef de file, ont permis d'augmenter nettement les capacités de la petite flotte de surface du Commandement maritime. Équipés de torpilles et d'un système sonar qu'ils peuvent laisser descendre dans la mer tout en survolant, les hélicoptères Sea King que l'on utilise actuellement peuvent travailler en étroite collaboration avec les destroyers pour détecter et attaquer les sous-marins ou agir seuls à une certaine distance des navires de surface, ce qui augmente les zones de patrouille de ces navires. Ainsi, les Sea King complètent non seulement les capacités des navires de surface du Commandement maritime, mais fournissent également à la flotte la souplesse nécessaire pour respecter ses engagements de surveillance anti-sous-marine dans les eaux canadiennes et dans les régions de l'Atlantique et du Pacifique dont il est responsable. Le fait que les hélicoptères Sea King soient disponibles

pour les missions de recherche et de sauvetage et les opérations de surveillance générale des eaux côtières canadiennes contribue également à permettre au Canada de contrôler les activités se déroulant dans ses eaux et de réagir en cas de nouvelle menace à l'égard de sa souveraineté maritime. Étant donné l'importance stratégique et économique croissante de la côte pacifique du Canada et la nécessité de renforcer les ressources navales canadiennes dans la région, le Comité est heureux de la décision récente de déplacer la totalité du 443^e Escadron de la côte est pour le stationner dans l'aéroport de Patricia Bay près de Victoria (Colombie-Britannique) au lieu d'en garder seulement un détachement à cet endroit-là.

Cependant, les hélicoptères Sea King sont en service depuis plus de 25 ans et l'entretien commence à poser un problème étant donné la pénurie de certaines pièces et étant donné l'âge de l'outillage. Le ministère de la Défense nationale a déjà agi face à la nécessité de remplacer les Sea King vers le milieu des années 90 en instaurant un projet de Nouveaux aéronefs embarqués (NAE) qui en est actuellement à la phase de définition du projet. Les EH-101 conçus par un consortium anglo-italien et qui ont été choisis par plusieurs marines de l'OTAN sont les seuls candidats pour remplacer les Sea King, les autres candidats ayant été éliminés dès le début du projet NAE, et des prototypes sont déjà à l'étape des essais en vol en Europe. Les performances des nouveaux hélicoptères et la complexité du matériel anti-sous-marin devraient permettre de compléter largement les capacités offertes par les nouvelles frégates et les destroyers de la classe Tribal modernisés. Il faudra environ 40 nouveaux hélicoptères pour équiper tous les navires du Commandement maritime et pour avoir suffisamment d'appareils pour la formation. Cependant, le Comité s'inquiète des retards subis par le programme des nouveaux aéronefs embarqués du fait de difficultés techniques pendant la phase de développement en Europe et des problèmes entourant la constitution du consortium qui construira les hélicoptères au Canada. La livraison tardive des EH-101 canadiens pourrait ainsi nous obliger à maintenir en service les Sea King plus longtemps que prévu.

IX Le Comité recommande que les hélicoptères Sea King soient remplacés comme prévu et le plus tôt possible pour éviter de devoir prendre des mesures palliatives coûteuses.

b. Les avions de patrouille

Pour compléter les moyens de surveillance aérienne fournis par les hélicoptères embarqués, le Groupe aérien maritime a également des avions de patrouille qui peuvent travailler en collaboration avec les navires du Commandement maritime et leurs hélicoptères afin de détecter et d'attaquer les sous-marins ou d'agir seuls pour surveiller de larges régions de l'océan. Ces avions sont un élément essentiel de la force anti-sous-marine canadienne, la valeur des avions de patrouille dans la guerre anti-sous-marine ayant été amplement démontrée pendant la Seconde Guerre mondiale. La capacité des avions de patrouille de contrôler les activités de pêche et de transport

maritime aux abords des côtes canadiennes fait que ces appareils constituent des atouts précieux pour affirmer la souveraineté canadienne.

À l'heure actuelle, la flotte des avions de patrouille maritime du Groupe aérien maritime est constituée de 18 avions de patrouille à grand rayon d'action CP-140 Aurora. Trois avions Arcturus qui sont essentiellement identiques aux Aurora mais qui ne sont pas dotés du matériel de détection anti-sous-marine ont été commandés. Avant le 1^{er} avril 1990, le Groupe aérien maritime disposait également d'une flotte d'avions Tracker, mais ces avions ont été mis hors service à la suite des compressions du budget du ministère de la Défense nationale annoncées dans le cadre du budget fédéral d'avril 1989. Les Tracker étaient essentiellement utilisés pour la surveillance générale, leur matériel de guerre anti-sous-marine ayant été supprimé au début des années 70. Ces petits avions bimoteurs de surveillance à rayon d'action moyen étaient idéaux pour surveiller les activités de pêche, les icebergs, la pollution et autres activités dans les eaux côtières canadiennes ayant un intérêt pour les autorités canadiennes, et ils participaient également aux opérations de recherche et de sauvetage. Des milliers de vols de surveillance ont été effectués au-dessus des eaux canadiennes entre le début des années 70 et le 1^{er} avril 1990 par les Tracker pilotés par des membres des Forces armées canadiennes et de la Réserve aérienne. Si les cellules étaient encore bonnes pour de nombreuses années de service, comme on l'affirmait, les vieux moteurs à piston posaient des problèmes. On avait prévu d'installer de nouveaux turbopropulseurs, mais le budget d'avril 1989 a mis un terme à ce projet.

Comme indiqué dans le rapport provisoire déposé le 20 décembre 1989, le Comité est inquiet du retrait du service des avions de patrouille à rayon d'action moyen et de l'absence de projets immédiats pour les remplacer. À une période où la surveillance des côtes canadiennes est plus importante que jamais étant donné les nouvelles menaces qui planent sur la souveraineté canadienne, une solution s'impose de toute urgence. Lors des visites du Comité sur les côtes est et ouest et lors de ses audiences à Ottawa, les implications du retrait des Tracker ont été discutées de façon approfondie, de même que les mesures prises par le ministère des Pêches, le ministère de l'Environnement et les autres ministères qui profitaient de la surveillance assurée par le Tracker. Certaines des mesures prises par les ministères autres que celui de la Défense nationale pour compenser la perte des capacités de surveillance des Tracker sont données dans les autres parties du présent rapport.

Cependant, malgré la perte des Tracker, le Groupe aérien maritime continuera à participer à la surveillance générale des côtes canadiennes. En effet, avant le 1^{er} avril 1990, les vols de surveillance effectués par les Tracker étaient complétés par des patrouilles assurées par les avions Aurora qui ont notamment fourni jusqu'à 400 heures de patrouille par an au ministère des Pêches et Océans. Avec l'élimination des Tracker, le nombre des heures de vol des Aurora pour aider aux opérations de contrôle de la pêche et autres dans les eaux canadiennes sera légèrement augmenté. Cependant, le quadrimoteur à grand rayon d'action Aurora doté de détecteurs complexes et des torpilles les plus modernes, est

essentiellement utilisé pour la surveillance anti-sous-marine dans le cadre des engagements du Canada à l'égard de la défense de l'Amérique du Nord et pour la protection des lignes de communication maritimes de l'OTAN dans l'Atlantique. En plus d'effectuer de longs vols au-dessus de l'Atlantique et du Pacifique, les Aurora font également de longues patrouilles dans l'Arctique canadien afin d'affirmer la souveraineté du Canada sur cette région. Ces patrouilles arctiques, connues sous le nom de NORPAT, qui ont lieu quelques fois par mois, permettent de surveiller les activités terrestres et maritimes dans l'Arctique. Les Aurora peuvent détecter des sous-marins dans les eaux arctiques non couvertes de glace, mais ont des capacités anti-sous-marines limitées lorsqu'ils survolent la couche des glaces arctiques qui empêche le fonctionnement de leurs détecteurs. Ainsi, les opérations Aurora dans l'Arctique canadien sont essentiellement des opérations de surveillance générale permettant la surveillance visuelle des activités à l'aide d'appareils optiques comme les détecteurs infrarouges pour les vols de nuit ou par mauvais temps.

La flotte de 18 Aurora du Groupe aérien maritime est souvent poussée à la limite de ses capacités pour fournir une surveillance anti-sous-marine dans les océans Atlantique et Pacifique, pour surveiller les vols dans l'Arctique canadien afin d'affirmer la souveraineté du pays et les vols au-dessus des eaux côtières canadiennes pour surveiller les activités des bateaux de pêche et participer aux opérations de recherche et de sauvetage. Étant donné qu'à tout moment certains avions sont utilisés pour la formation, subissent des vérifications d'entretien ou sont en transit, la demande est très forte pour les appareils opérationnels restants. En effet, la plupart des cellules Aurora ont déjà dépassé la limite de 5 000 heures de vol et subi une révision importante. L'achat proposé de six Aurora supplémentaires annoncé dans le Livre blanc sur la Défense de 1987 permettrait d'améliorer un peu cette situation, mais cette décision a été annulée à la suite du budget d'avril 1989. L'annonce ultérieure de l'achat de trois Arcturus semblables aux Aurora, sauf qu'ils n'ont pas de matériel anti-sous-marin, permet d'envisager un certain soulagement étant donné que ces avions peuvent être utilisés pour la formation et pour les vols de surveillance, y compris dans l'Arctique, où le matériel de détection des sous-marins n'est pas nécessaire, ce qui libérera les Aurora pour d'autres missions. La décision d'accorder quelques avions à réaction Challenger des Forces armées canadiennes pour les opérations générales de surveillance permettra également d'alléger le fardeau des Aurora.

Pendant son voyage à la base de Comox sur l'île de Vancouver, le Comité a été informé des opérations Aurora en général dont celles du 407^e Escadron, le seul escadron d'Aurora stationné sur la côte ouest. Avec seulement quatre avions, le 407^e Escadron a une lourde charge étant donné qu'il est responsable de la surveillance anti-sous-marine du Pacifique et d'une partie des vols de surveillance de l'Arctique, aussi bien que des missions de recherche et de sauvetage et de certains vols de surveillance des pêcheries sur la côte ouest. Le fait que les installations de formation et d'entretien principales soient situées à l'autre base canadienne, celle de Greenwood en Nouvelle-Écosse, complique la tâche du 407^e. Le



Un hélicoptère *Labrador* du 442^e Escadron et un bateau de sauvetage font la démonstration de techniques de sauvetage

recours aux Aurora pour la surveillance des activités de pêche étrangère au large de la côte pacifique ainsi que la surveillance des nappes de pétrole montre bien les diverses aptitudes de cet appareil aussi bien que sa capacité d'assurer la surveillance générale de l'ensemble des côtes canadiennes. Les porte-parole militaires ont cependant également insisté sur la nécessité de maintenir une capacité anti-sous-marine et ont exprimé des inquiétudes à l'idée que la modernisation du matériel de détection sous-marine des Aurora, qui doit se faire au cours des années 90, pourrait être reportée. On se soucie également de la charge de travail qui incombe aux équipages des Aurora à un moment où les ressources sont limitées et où l'on manque de pilotes. Cependant, les capacités et le dévouement des équipages de vol et d'entretien des Aurora restent très élevés comme le montre la victoire remportée à l'automne 1989 par un équipage Aurora du 415^e Escadron lors du concours international annuel pour la guerre anti-sous-marine pour le Fincastle Trophy.

Il n'en reste cependant pas moins que la capacité de surveillance aérienne du Canada est limitée en raison de l'étendue de la région qui doit être survolée et du nombre restreint d'appareils disponibles pour effectuer cette tâche.

X **Étant donné la nécessité croissante d'améliorer la surveillance des côtes canadiennes, le Comité, comme il l'a fait dans son rapport provisoire, recommande que la capacité de surveillance aérienne des Forces armées canadiennes soit augmentée.**

c. Les autres éléments du Commandement aérien

Les autres éléments du Commandement aérien en dehors du Groupe aérien maritime permettent au Canada d'affirmer sa souveraineté sur ses eaux territoriales. En effet, les Forces armées canadiennes jouent un rôle important dans les opérations de sauvetage au large des côtes canadiennes.

Le ministre de la Défense nationale est le ministre désigné pour diriger les opérations de recherche et de sauvetage. À ce titre, il est responsable de la coordination des opérations aériennes et maritimes dans les cas de détresse, dans la sphère de responsabilité du Canada. Cette coordination est assurée par les quatre Centres de coordination du sauvetage (CCS) dont le personnel provient du MDN et de la Garde côtière canadienne. Le MDN fournit des avions de recherche et de sauvetage spécialisés et coordonne les activités de l'Association civile de recherche et de sauvetage aériens. Le ministre bénéficie de l'aide du Secrétariat national Recherche et Sauvetage, qui est indépendant, et du Comité interministériel de recherches et de sauvetage qui compte des représentants de la plupart des ministères.

Pendant son enquête à la base de Comox, le Comité a également été informé des opérations du 442^e Escadron de transport et de sauvetage du Groupe Transport aérien qui,

comme les escadrons de sauvetage de la côte est, participe à de nombreuses opérations de sauvetage au large des côtes canadiennes. L'avion Buffalo du 442^e Escadron, comme l'Aurora, peut lâcher l'équipement de survie aérolargable (ESA) qui peut permettre aux survivants d'un accident maritime d'attendre les navires de sauvetage ou l'un des hélicoptères Labrador du 442^e Escadron. L'un des assistants médicaux de l'Escadron a également fait une démonstration impressionnante à l'aide du matériel nécessaire pour apporter des soins aux personnes en détresse sur les lieux d'un accident dans des zones éloignées, sur terre et sur mer. Les aptitudes et le dévouement du personnel des Forces armées canadiennes participant aux opérations de recherche et de sauvetage constituent l'un des atouts les plus importants de la capacité canadienne de réagir en cas d'accident à proximité ou à l'intérieur de ses eaux territoriales. En effet, la meilleure manière pour le Canada d'affirmer sa souveraineté consiste à montrer qu'il peut surveiller ses eaux territoriales et agir lorsque des accidents s'y produisent. Le remplacement de l'avion Buffalo qui commence à être vieux et des hélicoptères Labrador utilisés par les escadrons de sauvetage, s'il n'est pas prévu avant la fin des années 90, mérite qu'on y songe déjà sérieusement.

XI En raison de la contribution des escadrons de sauvetage des Forces armées canadiennes à la capacité du Canada de réagir en cas d'accident à proximité ou à l'intérieur de ses eaux territoriales, le Comité recommande que l'on accorde davantage d'attention aux besoins de ces escadrons en matière de matériel.

La présence d'un détachement du 441^e Escadron d'appui tactique à la base de Comox a également permis d'envisager d'utiliser les autres atouts du Commandement aérien pour la protection de la souveraineté maritime du Canada. Le détachement de trois CF-18 du 441^e Escadron sont essentiellement utilisés pour les interceptions dans le cadre de NORAD, mais le Comité a été informé de certaines capacités de ces avions pour la surveillance du transport maritime de surface et pour le soutien des opérations des avions du Groupe aérien maritime.

On a également recours aux CF-18 pour essayer de réduire le trafic des drogues illicites. Le ministère de la Défense nationale a récemment annoncé une politique exigeant de tous les avions qui entrent dans la Zone canadienne d'identification de la défense aérienne NORAD de fournir des plans de vol. Tous les avions non identifiés ainsi que les avions qui n'ont pas présenté de plan de vol se verront contraints, à la suite de directives données par un avion de NORAD, d'atterrir à un aérodrome précisé servant de point d'entrée afin d'être examiné par les Douanes canadiennes et la GRC.

C. L'aide fournie par les autres ministères

Le MDN fournit une aide dans le contexte maritime de façon régulière au ministère des Pêches et Océans (MPO), au ministère de l'Environnement (ME), au ministère du

Solliciteur général (pour la Gendarmerie royale du Canada) et au ministère de l'Emploi et de l'Immigration à la suite d'un certain nombre de protocoles d'entente.

Le MDN fournit annuellement 65 jours-navires sur la côte est, 30 jours-navires sur la côte ouest et 420 heures de vol au MPO pour patrouiller les pêcheries gratuitement. Avant le retrait du service des Tracker en avril 1990, le MDN fournissait 1 480 heures de vol de Tracker au MPO gratuitement et jusqu'à 800 heures supplémentaires à un tarif différentiel normal. Le MDN fournit gratuitement 20 jours-navires et 750 heures de vol à la Gendarmerie royale du Canada. Le MDN fournit également en permanence des services de renseignement et de surveillance et suit des pistes pour la répression du trafic des drogues. Le coût des jours-navires ou des heures de vol supplémentaires est facturé aux divers ministères.

Tous les navires et les avions du MDN assurent un service de surveillance de la pollution au nom du ME tout en effectuant d'autres opérations. Il y a de plus une collaboration étroite entre le Service de l'environnement atmosphérique (SEA) et le Service de météorologie des Forces armées canadiennes, y compris les opérations de reconnaissance pour les glaces et les prévisions. Le MDN fournit également un soutien pour les vols de reconnaissance des glaces du SEA à partir des bases des Forces armées canadiennes et transporte les observateurs des glaces du SEA lors de ces patrouilles dans le Nord effectuées avec des avions Aurora. Il existe des dispositions pour le paiement du coût de la plupart de ces services.

Le MDN fournit de nombreux services identiques à d'autres ministères dans le contexte maritime. Certains d'entre eux sont dus au fait qu'il existe au sein du Ministère un savoir-faire dans des domaines précis. Par exemple, le MDN aide le ministère des Transports à appliquer le Règlement sur le transport par mer des marchandises dangereuses pour ce qui est de la présence d'explosifs à bord des navires; achète des mitrailleuses et des munitions (et offre une formation pour leur utilisation) pour le ministère des Pêches et Océans; et fournit une aide au ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources lors des enquêtes à la suite des accidents de plongée. Les coûts de ces opérations sont généralement facturés.

D'autres services du MDN tirent profit des spécialisations du personnel militaire et du matériel. Le MDN peut fournir une aide importante en matière de logistique, de surveillance et de communication lors de catastrophes environnementales importantes dans le cadre des politiques d'assistance aux autorités civiles. Ce soutien peut notamment comprendre le recours aux avions de transport Hercules, aux hélicoptères, aux bateaux, aux installations médicales sur le terrain, aux avions de surveillance Aurora, aux terminaux des satellites et aux systèmes radio et télex. Le Ministère doit facturer un prix correspondant au tarif commercial pour les services fournis lors d'opérations d'urgence en rapport avec le bien-être public «pour faire en sorte que les Forces armées ne fassent pas une concurrence

déloyale au secteur privé⁽²⁸⁾.» Le MDN est chargé de fournir dans un court laps de temps les ressources pour le transport aérien (avions Challenger et Hercules) et le soutien militaire tel que les navires de la marine, les autres avions, les véhicules blindés, le soutien dans le domaine des communications et de la logistique, au Groupe spécial des interventions d'urgence de la GRC. Le MDN fournit également à la GRC des services de renseignement et de surveillance, et des ressources de surface pour la répression lors des opérations antidrogues. Une fois encore, des dispositions sont prévues dans des protocoles d'entente pour facturer les coûts, bien qu'il soit possible de réduire ou d'annuler les sommes prévues lorsque les circonstances l'exigent.

Enfin, dans l'éventualité d'une situation nationale d'urgence, le MDN devrait assumer la responsabilité générale de la direction des activités des autres ministères dans le contexte maritime, notamment lorsqu'il s'agit des ressources de la Garde côtière canadienne.

LES AUTRES MINISTÈRES

A. Le ministère des Pêches et Océans

Le ministère des Pêches et Océans (MPO) se voit assigner la responsabilité de toutes les activités qui ne sont pas confiées par la loi à un autre ministère ou organisme du gouvernement du Canada. Ces activités ont trait à : a) pêches côtières et intérieures; b) ports de pêche et de plaisance; c) sciences hydrographiques et marines; et d) coordination des politiques et des programmes du gouvernement fédéral liés aux océans. Le Ministère est chargé de l'application de 15 lois et de 42 règlements portant sur la conservation et la protection des ressources halieutiques du Canada⁽²⁹⁾.

Pour remplir son mandat, le MPO effectue des travaux de recherche scientifique (y compris dans le domaine de l'hydrographie), gère les stocks de poissons (en instaurant par exemple des quotas et en mettant au point des règlements, des normes et des programmes), et applique les règlements relatifs à la pêche. L'application se fait grâce aux permis, aux inspections, à l'observation et aux patrouilles. Tous les navires, étrangers et nationaux, qui pêchent dans les eaux canadiennes doivent posséder les permis voulus. Tous les navires étrangers ayant le permis pour pêcher dans les eaux canadiennes (il y en a environ 125) ont à leur bord des observateurs engagés à contrat par le MPO qui vérifient leurs activités. Environ 24 % des navires nationaux de plus de 30 mètres de long ont également à leur bord des observateurs. Un plan d'inspection internationale commun mené sous les auspices de l'Organisation des pêcheries de l'Atlantique nord-ouest (OPANO) est prévu pour les eaux

⁽²⁸⁾ Ministère de la Défense nationale, exposé devant la Commission fédérale d'examen sur les déversements de pétrole et la sécurité des pétroliers, p. 9.

⁽²⁹⁾ Ministère des Pêches et Océans, *Exposé fait devant le Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants de la Chambre des communes concernant la participation du ministère des Pêches et Océans s'agissant de la souveraineté maritime du Canada*, le 13 décembre 1989, p. 1.

situées au-delà de la limite des 200 milles du Canada, au large de la côte est. Selon ce plan, les navires étrangers se soumettent volontairement aux inspections de routine par d'autres pays.

Le programme de surveillance et d'application du MPO est mis en oeuvre par les fonctionnaires des pêches et par le personnel responsable à l'aide des 84 navires de patrouille des pêcheries dont le Ministère a la responsabilité. Trois appareils privés (deux hélicoptères et un avion) pour des opérations de surveillance aérienne sont déjà utilisés. Le MPO est en train de signer des contrats pour disposer davantage d'avions du secteur privé pour les opérations de surveillance, en partie du fait de la perte des avions de patrouille Tracker. Sept navires du MPO ont la capacité d'assurer le service de patrouille jusqu'à la limite des 200 milles du Canada. Cinq sont basés sur la côte est et sont armés de mitrailleuses de calibre 0,50; les deux qui sont basés sur la côte ouest ne sont pas armés. Ensemble, ces sept navires ont effectué 598 jours-navires de patrouille en 1989-1990. Les ressources aériennes du MPO, y compris les Tracker, ont effectué 5 406 heures de surveillance en 1989-1990, dont 3 002 heures pour la «surveillance de la souveraineté» au-delà de la limite des 12 milles du Canada.

Le MPO préside le Comité interministériel sur les océans. Son mandat consiste notamment à examiner, à faciliter et à coordonner les programmes du gouvernement en matière de sciences de la mer, et des programmes de développement océanique et industriel. Il est composé de représentants de tous les ministères et organismes ayant des programmes relatifs à l'océan et exigeant des services dans le cadre de ces programmes. Toutefois, il n'a pas de pouvoir exécutif ni de secrétariat indépendant.

On fournit à certaines occasions des navires et des avions au ministère de l'Environnement, à la Garde côtière canadienne, aux Douanes et Accise et au Service canadien de la faune sur demande. Les accidents de pollution sont signalés au ministère de l'Environnement et à la Garde côtière, et le MPO est considéré comme un organisme de ressources pour les déversements en mer. Le MPO et la GRC ont un protocole d'entente d'assistance mutuelle portant notamment sur la fourniture de navires, d'avions, de personnel et d'équipement sur demande. Ces activités ne sont pas facturées. Le MPO fournit également un soutien régulier au Programme national de recherche et de sauvetage. Actuellement, 13 navires polyvalents et un hélicoptère sont engagés.

B. Le ministère des Transports

La direction maritime du ministère des Transports (MT) est la Garde côtière canadienne (GCC). Le rôle de la Garde côtière consiste à assurer un système de transport maritime sûr et efficace et à fournir les installations et les services essentiels dans les eaux canadiennes. Le commissaire R.A. Quail de la Garde côtière canadienne a indiqué :

Le contrôle de la souveraineté se traduit à notre avis par la surveillance et la protection du littoral. En voici les éléments essentiels : (1) une présence visible dans les zones côtières et sur toutes les principales voies navigables, ce qui fournit un filet de sécurité essentiel extrêmement important pour tout navigateur prudent; (2) la connaissance des activités qui se déroulent au pays et à l'étranger; (3) la possibilité de réagir efficacement et de façon opportune à toute une gamme de défis⁽³⁰⁾.

Le commissaire Quail a expliqué comment on y parvient :

... la Garde côtière maintient une présence active sur toutes les grandes voies de navigation commerciale et dans les zones côtières, y compris l'Arctique, à l'appui des activités suivantes : aide à la navigation comme le radioguidage, les stations de phares, les bouées et les indicateurs de chenal; le déglacement des ports et des voies de navigation; l'escorte des navires commerciaux et des flottilles de pêche; la recherche et le sauvetage en mer en collaboration avec les centres de recherche et de sauvetage de la Défense nationale; la gestion du trafic maritime entre ceux qui utilisent l'écran radar et ceux qui utilisent les rapports radio des navires.

Nous participons à la lutte contre la pollution et, lorsqu'un incident se produit, nous participons au nettoyage. La Garde côtière est alors le principal organisme qui s'occupe des déversements causés par des navires et sert d'organisme de soutien lorsqu'il s'agit de déversements provenant d'une plate-forme de forage, etc.⁽³¹⁾

Près de 49 % des ressources de la Garde côtière sont consacrées aux systèmes de navigation, 23 % aux ouvertures pratiquées dans les glaces et aux opérations dans l'Arctique, 13 % à la recherche et au sauvetage, 6 % aux activités de réglementation (par exemple, les inspections) et 7% aux ports. La flotte de la Garde côtière constituée de 300 navires de grande et de petite tailles et de 35 hélicoptères et un avion représente la plus importante présence du gouvernement dans les eaux canadiennes.

Si le ministère de la Défense nationale est le principal ministère pour la recherche et le sauvetage, les responsabilités en matière de réglementation lorsqu'il s'agit de fournir des services de recherche et de sauvetage revient au ministère des Transports. La Garde côtière fournit conjointement le personnel des quatre centres de coordination des recherches et du sauvetage avec la Défense nationale, et fournit le personnel de deux centres auxiliaires de sauvetage en mer. La Garde côtière fournit 42 navires et 4 aéroglisseurs de recherche et de sauvetage spécialisés, et est aidée par les bateaux de sauvetage des régions côtières. La Garde côtière canadienne coordonne également les activités du Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime.

Le ministère des Transports, en grande partie grâce à la Garde côtière, fournit tout un ensemble de services aux autres ministères de façon régulière. Certains de ces arrangements sont officialisés dans le cadre de protocoles d'entente, mais d'autres sont

⁽³⁰⁾ Procès-verbaux, 7:7

⁽³¹⁾ *Ibid*; 7:5

prévus officieusement. Ces services comprennent : l'installation de bouées pour la météorologie et les vagues; le bris des glaces pour lutter contre l'inondation des régions du haut Saint-Laurent; la fourniture de plates-formes marines pour transporter les officiers de la GRC pour certains accidents; la fourniture de plates-formes au MPO pour faire respecter la réglementation en matière de pêche; une aide au transport au ME, par exemple pour venir en aide aux stations météorologiques isolées ou pour effectuer des opérations de recherche; l'escorte en vue d'ouvrir les glaces pour les navires du MDN; la surveillance de décharges faites dans l'océan pour le ME; la dissuasion des tentatives d'immigrants d'entrer illégalement; et les enquêtes hydrographiques et océanographiques. De plus, si la Garde côtière est le principal organisme pour les déversements émanant des navires, elle constitue également une ressource importante pour les autres déversements maritimes. La Garde côtière entretient 54 centres d'actions antipollution dotés d'un matériel antipollution d'une valeur de 30 millions de dollars. Le coût de la plupart des opérations liées à ces incidents est recouvré.

En cas d'urgence, il existe des protocoles d'entente entre la Garde côtière et le MDN prévoyant le transfert du contrôle des opérations de la Garde côtière au MDN pour les stations radio, les navires et les avions et pour la coordination des informations concernant le trafic maritime.

Une étude a été effectuée l'an dernier par la Garde côtière en coopération avec d'autres ministères et organismes gouvernementaux pour étudier la possibilité d'étendre le rôle de la Garde côtière aux domaines de l'application de la loi, de la sécurité maritime, du soutien à la défense, de la science, de la surveillance et de la souveraineté. Lors des témoignages reçus par le Comité, on a estimé que cette étude serait transmise aux ministres concernés en 1990.

C. Le ministère de l'Environnement

Le mandat d'Environnement Canada dans le contexte maritime a trait essentiellement aux domaines de la météorologie, de la réglementation, de l'inspection et du contrôle. Si le ME a des responsabilités en vertu de plusieurs lois, celles qui proviennent de la *Loi sur l'organisation du gouvernement* (confiant la responsabilité de la fourniture des services météorologiques au ME), la nouvelle *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*, et la responsabilité du ME à l'égard de l'article 33 de la *Loi sur les pêcheries* (qui protège les poissons et leur habitat de la pollution aquatique) constituent ses principales responsabilités maritimes. Le Ministère exploite des navires de recherche, certains appartenant au Ministère, d'autres étant obtenus par contrat, dans les eaux intérieures, mais compte essentiellement sur la Garde côtière pour le soutien des navires de recherche et d'inspection au large des côtes. Le ME fournit des services météorologiques essentiellement au MDN et au MT dans le contexte maritime. Le Ministère a récemment acquis un avion DASH-7 pour la surveillance des glaces, et engage sous contrat jusqu'à trois autres avions du secteur privé pour effectuer ce travail.

En tant qu'organisme principal pour les déversements d'origine inconnue, le ME prépare et met à exécution les plans d'urgence. Des équipes régionales d'intervention en cas d'urgence environnementale présidées par le ME coordonnent les données et les renseignements obtenus des organismes fédéraux et provinciaux, des universités et de l'industrie pour donner des conseils et des directives à ceux qui dirigent sur place les opérations dans le cas de déversements. En tant qu'organisme principal pour la technologie de lutte contre les déversements, le Ministère effectue des travaux de recherche et de développement afin d'obtenir des techniques et un matériel permettant de lutter contre les marées noires et de les récupérer, un matériel d'analyse portatif, des méthodes d'évaluation du contrôle et des dangers de la pollution. Le Ministère garde également en partie un rôle de chef de file pour diriger ou contrôler toute opération fédérale de lutte antidéversement lorsque l'environnement n'est pas suffisamment protégé.

À titre ponctuel, le ME fournit tout un ensemble de services de soutien aux autres ministères. Il peut s'agir de conseils et de renseignements relatifs à l'interprétation et aux répercussions de la réglementation; de l'à-propos des évaluations des incidences environnementales; de l'élimination des substances; des mesures correctrices; des opérations d'urgence et de l'efficacité du nettoyage; des résultats des études scientifiques; de la distribution de la faune et des itinéraires de migration; et des procédés industriels relatifs à la pollution et à la lutte antipollution. Une très faible partie du coût de ces opérations est facturée, le ME demande plutôt aux autres ministères d'autres services en compensation, en fonction des besoins.

D. Ministère du Solliciteur général

Le ministère du Solliciteur général est le principal organisme chargé de l'application des lois fédérales. Dans le cadre de ce mandat, le Secrétariat du Ministère met au point une politique d'application des lois, y compris la coordination de l'application des lois relatives aux drogues. Le Secrétariat coordonne également la politique en matière de lutte contre le terrorisme et réagit dans le cas d'incidents terroristes, y compris lors d'incidents maritimes, le Ministère étant le principal organisme responsable de la lutte contre le terrorisme.

La Gendarmerie royale du Canada (GRC) a pour mandat d'appliquer les lois canadiennes dans les domaines où elle a un contrat pour assurer le respect de la législation avec la province ou le territoire. Toutes les provinces et les territoires côtiers signent des contrats avec la GRC pour des services policiers. La GRC est aussi responsable de faire respecter les lois fédérales. Actuellement, la législation canadienne ne s'applique pleinement qu'à l'intérieur de la limite territoriale des 12 milles, et c'est donc uniquement dans cette zone que la GRC est autorisée à la faire respecter. Au-delà de cette limite, le Canada n'a compétence que pour faire respecter la législation concernant les ressources naturelles à l'intérieur de la limite des 200 milles.

La GRC dispose de quelques navires et n'a pas d'agents maritimes spécialisés; elle dépend donc beaucoup de l'aide de la Garde côtière, du MPO et du MDN pour le transport par eau. Le coût de ces services est facturé la plupart du temps. La GRC dispose d'un Groupe spécial des interventions d'urgence qui est chargé d'intervenir en cas d'incidents terroristes, y compris en mer. En cas d'urgence, la GRC sera responsable de questions de sécurité internes, y compris la sécurité dans les ports et lors des transports.

La GRC applique ou aide à mettre en application de nombreuses lois canadiennes qui sont administrées par d'autres ministères. Par exemple, elle offre une aide à Revenu Canada, qui est le principal organisme chargé de lutter contre les drogues importées illégalement, pour les mesures de dissuasion concernant ce trafic et pour la suppression de ces substances. De plus, la GRC aide la Garde côtière canadienne lors des enquêtes à la suite de collisions en mer, et Transports Canada pour vérifier le respect de la réglementation concernant les petits navires, pour contrôler le transport des marchandises dangereuses et mettre au point des programmes de sécurité nautique. La GRC peut fournir au besoin des ressources pour la recherche et le sauvetage, mais elle est surtout responsable des opérations dans le cas d'incidents de recherche et de sauvetage sur terre.

La GRC fournit également des services généraux de contrôle et d'inspection à la Commission canadienne des transports, par exemple, dans les régions maritimes où il n'existe pas de bureaux de douanes. Elle aide également le ministère des Pêches et Océans. Les fonctionnaires des pêches du MPO reçoivent leurs armes à feu et leur formation de la GRC. Les frais découlant de la formation des fonctionnaires du MPO par la GRC ou ceux liés aux opérations d'inspection, de contrôle et d'application par des agents de la GRC sont recouverts.

E. Le ministère des Affaires extérieures

Le ministère des Affaires extérieures joue essentiellement un rôle consultatif dans le contexte maritime. Le MAE offre aux autres ministères des conseils dans le domaine politique et juridique sur les aspects internationaux des affaires maritimes et conduit les délégations lors des négociations internationales en matière maritime. Les mesures prises par d'autres ministères pour le respect de la législation contre des ressortissants étrangers ou des navires étrangers exigent que l'on ait consulté auparavant le MAE et que l'on ait obtenu son autorisation. Par exemple, on précise dans un protocole d'entente entre le MPO, le MDN et le MAE les processus de consultation entre ces ministères au cas où des navires militaires devraient agir contre des navires étrangers pour faire respecter la législation concernant les pêches. Étant donné que certains régimes d'application dans les zones économiques maritimes du Canada sont la responsabilité des États armateurs, comme par exemple les décharges de déchets dans l'océan, le ministère des Affaires extérieures peut être chargé de présenter les cas aux autorités de l'État armateur et exiger qu'elles prennent des mesures.

F. Les autres ministères

De nombreux autres ministères et organismes gouvernementaux ont des intérêts dans le domaine maritime. Certains ministères ont des responsabilités concernant les frontières du Canada, parmi lesquelles il faut bien sûr compter les frontières maritimes. Revenu Canada est chargé d'empêcher l'entrée en fraude, surtout des drogues illicites, au Canada, alors qu'Emploi et Immigration est chargé d'empêcher l'immigration illégale, et de s'occuper des démarches administratives pour l'arrivée des personnes qui demandent le statut de réfugié aux frontières canadiennes.

En dehors des ministères et organismes qui ont de toute évidence une responsabilité dans le domaine de l'administration maritime comme par exemple Ports Canada, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, et Travaux publics Canada, plusieurs autres ministères sont intéressés par la gestion du développement des ressources côtières et marines, y compris Énergie, Mines et Ressources, Affaires indiennes et du Nord, et l'Administration du pétrole et du gaz des terres du Canada (APGTC). Par exemple, la Commission géologique du Canada, qui fait partie d'Énergie, Mines et Ressources, dresse actuellement la carte du plateau continental canadien. D'autres ministères comme Expansion industrielle régionale et Sciences et Technologie peuvent également participer aux activités de ces ministères. Il est intéressant de noter qu'en général le APGTC est le principal organisme responsable des déversements provenant des plates-formes situées en mer comme celles qui servent à la prospection pétrolière. Toutefois, dans le secteur situé au large de Terre-Neuve, cette responsabilité revient à l'Office Canada-Terre-Neuve des hydrocarbures extracôtières. D'autres ministères peuvent encore participer aux opérations maritimes en raison de leurs responsabilités en matière de réglementation et de normalisation comme par exemple Santé et Bien-être social, et Communications qui exigent que des inspections soient effectuées sur les navires (normalement par la Garde côtière) en rapport avec leur mandat.

Comme c'est le cas pour la plupart des services fournis par un ministère à un autre ministère, les coûts différentiels de ces services sont facturés au ministère qui en bénéficie.

CHAPITRE III

COORDINATION ET EFFICACITÉ

A. Coordination interministérielle

Étant donné qu'une coopération importante se fait au niveau interministériel, il faut des moyens de coordination. Cette coordination revêt des formes presque aussi variées que les services fournis, mais elle entre dans six grandes catégories : la prise de contrôle, le commandement intégré, le partage des responsabilités accompagné d'une consultation, le partage des responsabilités sans consultation, l'intervention occasionnelle et l'entente officieuse.

1. Prise de contrôle

Cette forme de coordination existe principalement lorsque le ministère de la Défense nationale élargit ses responsabilités suite à l'invocation de la *Loi sur les mesures d'urgence*. En vertu de plusieurs protocoles d'entente, en cas d'urgence, les commandants maritimes de la Défense nationale prennent le contrôle opérationnel des ressources de la Garde côtière. Le commandement et l'administration demeurent sous la responsabilité de celle-ci. Dans le cas des navires de la Garde côtière, le commandant conserve le droit de prendre les décisions en dernier ressort si la sécurité est en jeu.

2. Commandement intégré

Le Programme national de recherche et de sauvetage est le seul exemple de système de commandement maritime et de coordination interministérielle entièrement intégré. Le personnel de la Défense nationale et de la Garde côtière assurent conjointement le fonctionnement de quatre centres de coordination du sauvetage. Ces derniers contrôlent les ressources consacrées aux recherches et au sauvetage, y compris les avions des Forces canadiennes et les navires de la Garde côtière, et ils sont chargés de coordonner toutes les opérations de recherche et de sauvetage aériennes et maritimes au Canada et dans les zones maritimes voisines, au moyen de ressources réservées ou non à cette fin. Ces centres sont placés sous l'autorité des commandants régionaux de la recherche et du sauvetage (commandants de région des Forces canadiennes) qui relèvent du sous-chef de l'État-major de la Défense. Au plan administratif, les services de recherche et de sauvetage de la Défense nationale et du ministère des Transports font rapport par la voie hiérarchique de leur propre ministère. Il y a également des centres d'intervention Canada-États-Unis et Canada-Danemark pour les déversements de pétrole en mer.

3. Partage des responsabilités accompagné d'une consultation

Un grand nombre de protocoles d'entente interministériels précisent les services pour lesquels les ministères coopèrent régulièrement. En plus de dresser la liste des

responsabilités ministérielles dans le domaine en question, certains protocoles établissent les normes auxquelles cette coopération doit satisfaire. Le degré de précision et de coordination varie énormément. Par exemple, selon le protocole d'entente conclu entre la Défense nationale et le ministère de l'Environnement au sujet des services météorologiques, ces deux ministères choisissent ensemble un directeur pour le Service météorologique des Forces canadiennes, ils collaborent à l'établissement de plans annuels et établissent un certain nombre de voies de communication. Dans le cas de l'Entente régionale de l'Atlantique que le ministère des Pêches et Océans et le ministère de l'Environnement ont conclu pour l'application de l'article 33 de la *Loi sur les pêches*, les deux ministères établissent un comité en vertu de cet article. Ils mettent sur pied un processus de planification annuel et désignent les responsables régionaux. Il est courant que les ministères établissent des comités, à divers niveaux, pour superviser la coopération. D'autres ententes visent simplement à indiquer le nom des personnes à contacter et stipulent que des ententes de coopération doivent être conclues selon les besoins. Dans la plupart des cas, ces ententes prévoient la tenue d'assemblées annuelles visant à établir des normes et à examiner l'application des protocoles d'entente. En outre, elles contiennent souvent des dispositions pour le règlement des différends suscités par l'application des protocoles d'entente et pour la modification des ententes.

4. Partage des responsabilités sans consultation

À l'autre extrême, toutefois, nous avons les protocoles d'entente comme ceux qui ont été conclus entre la Garde côtière et plusieurs organismes (dont le ministère des Affaires indiennes et du Nord, la Voie maritime du Saint-Laurent et l'Administration du pétrole et du gaz des terres du Canada) au sujet de l'intervention en cas de déversements de pétrole; ces protocoles d'entente indiquent simplement les obligations des ministères sans établir de mécanismes pour la coordination interministérielle.

5. Intervention occasionnelle

Les dispositions concernant l'assistance occasionnelle entre les ministères se présentent à peu près sous la même forme, mais elles diffèrent sur le plan du détail et du niveau de responsabilité. Des demandes d'aide peuvent être adressées au directeur général (comme dans le cas de l'assistance que la Défense nationale apporte au ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources pour enquêter sur les accidents de plongée), au niveau régional (par exemple, l'aide apportée par le MPO à la GRC) ou au niveau ministériel (comme dans le cas de l'assistance que le MDN apporte à la GRC ou au MPO pour l'application des lois). Le protocole d'entente qui régit l'aide que la Garde côtière apporte à la GRC désigne divers niveaux auxquels la demande doit être adressée selon l'envergure de l'opération. Dans la plupart des cas, il faut adresser la demande par écrit, même s'il est possible de le faire verbalement si le temps manque. Le ministère qui reçoit la demande examine alors les ressources qu'il peut fournir et élabore un plan en coopération

avec le ministère demandeur. D'autres ministères peuvent être consultés, par exemple les Affaires extérieures si une opération vise des ressortissants étrangers. Le ministère qui reçoit la demande conserve le contrôle opérationnel de ses ressources pendant toute la durée de l'opération et se réserve le droit de les retirer à n'importe quel moment pour une question de sécurité ou pour remplir des fonctions qu'il juge plus prioritaires. Le capitaine d'un navire (ou le commandant d'un avion) qui apporte une assistance conserve le commandement de son navire ou de son appareil et consulte le responsable de l'autre ministère. Les divers protocoles d'entente relatifs à l'assistance occasionnelle définissent de façon plus ou moins détaillée la voie hiérarchique à suivre pour les opérations.

6. Entente officieuse

La dernière forme de coordination interministérielle est l'entente officieuse. Il s'agit par exemple de l'entente officieuse en vertu de laquelle la Garde côtière met des heures de vol d'hélicoptère à la disposition du MPO à des fins scientifiques, ou des ententes conclues officieusement entre le MPO et le ministère de l'Environnement en cas d'urgences relatives à la gestion de l'habitat du poisson.

B. Efficacité

Le Comité n'a pas l'intention de procéder à un examen ou à une vérification approfondie des activités gouvernementales dans le contexte maritime. En fait, il préfère se pencher sur les problèmes d'efficacité qui ont été portés à son attention et surtout sur la question de la coordination interministérielle.

Comme nous l'avons vu ci-dessus, les ministères coordonnent leurs opérations de diverses façons. Selon certains témoins, les méthodes actuelles sont inefficaces. Les ministères donnent l'impression de coopérer et de coordonner leurs activités uniquement lorsqu'ils y sont obligés, et de conclure des ententes différentes pour chaque type d'interaction. Cela se traduit par un manque de coordination. Le capitaine Leslie Hutchins, président sortant des Associations des officiers de marine du Canada, a décrit ainsi la situation dans les divers organismes fédéraux :

Certains disposent de vastes flottes, d'autres de petites flottes et certains n'en ont aucune. Tous ces organismes sont indépendants. Ce qui ressort des entretiens et des discussions que nous avons eus avec les représentants de ces organismes pour savoir comment ils se partageaient les responsabilités, c'est qu'il y a manifestement un manque de coordination. Nous avons constaté qu'à l'occasion, des décisions arbitraires étaient prises sans tenir compte des préoccupations de services parallèles.

... il y a chevauchement entre les ministères. Il y a une certaine coopération, mais elle n'est pas complète. Malgré ces arrangements, la structure administrative actuelle ne permet pas d'agir de façon totalement efficace.⁽³²⁾

⁽³²⁾ Procès-verbaux, 10:7.

Le problème se pose surtout en cas d'urgences maritimes au sens le plus large du terme. Signalons notamment à cet égard qu'une stratégie intégrée a été adoptée pour faire face aux urgences maritimes les plus graves qui nécessitent des opérations de recherche et de sauvetage.

1. Déversements maritimes

Étant donné les conséquences écologiques des déversements de pétrole et d'autres produits chimiques dans les eaux canadiennes, il s'agit là d'une question importante. Même si la fréquence des déversements de pétrole importants ou catastrophiques est limitée (un déversement de plus de 150 000 barils tous les 53 ans et de plus de 1 000 barils tous les ans ou tous les deux ans), on peut s'attendre que *tous les ans, les pétroliers à eux seuls* soient à l'origine de 118 déversements de moins de 1 000 barils dans les eaux canadiennes, ce qui ne comprend pas les déversements qui se produisent à terre ou à partir de plates-formes de forage.⁽³³⁾ Il est indispensable d'intervenir rapidement et efficacement en cas de déversements, quel que soit l'endroit où ils ont lieu. La question des déversements de pétrole et de substances dangereuses a fait l'objet d'études approfondies récemment, notamment de la part de la Commission fédérale d'examen de la sécurité des pétroliers et de la capacité d'intervention en cas de déversements maritimes. Le Comité estime qu'il était grand temps de se pencher sur cette question.

Le Comité reconnaît qu'il est utile qu'un seul et même organisme assure le contrôle et la coordination des opérations d'intervention en cas de déversements. Dans ce contexte, le partage des responsabilités entre «le principal organisme responsable» et «l'organisme ressource» semble logique. Le principal organisme responsable doit prendre les mesures préparatoires telles que la planification d'urgence, se charger de la formation et de la liaison avec les organismes ressources et commander (en nommant le commandant des opérations), organiser et financer les mesures d'intervention. Les organismes ressources mettent à la disposition des commandants des opérations leurs compétences, leur autorité, leur responsabilité, leurs effectifs et leurs ressources, et ils en assurent le contrôle. Néanmoins, il n'existe pas d'organisme gouvernemental responsable des interventions en cas de déversements, même en mer. La responsabilité du principal organisme dépend de l'emplacement et de la source du déversement. D'autres organismes assument la responsabilité des déversements qui se produisent sur terre, de sorte qu'il y a au moins 14 types de déversements différents, rien que dans les Territoires du Nord-Ouest, pour lesquels il faut désigner le principal organisme responsable. La situation se complique également lorsque le déversement se produit pendant le chargement d'un navire, lorsque la

⁽³³⁾ S.L. Ross Environmental Research, *Expected Frequency of Oil Spills from Tankers in or near Canadian Waters*, Mémoire présenté à la Commission fédérale d'examen des déversements maritimes, 30 mai 1989, Résumé.

marée monte et descend ou lorsque le déversement traverse les frontières du pays. Enfin, même si la Garde côtière fait fonctionner l'équipement d'intervention du gouvernement fédéral, c'est le ministère de l'Environnement qui est le principal organisme responsable de la mise au point de la technologie dans ce domaine. Le Comité estime qu'une telle multiplicité des responsabilités risque de semer la confusion et de retarder le dépistage des déversements alors que la rapidité d'intervention est cruciale.

2. Lutte contre le trafic des stupéfiants

Alors qu'il y a trop de chevauchement entre les divers organismes pour assurer une intervention efficace en cas de déversements maritimes, pour ce qui est de la lutte contre le trafic des stupéfiants, il existe au contraire un écart trop grand entre les champs de compétence des divers ministères. La Gendarmerie royale du Canada est chargée d'interdire l'entrée des stupéfiants au Canada, mais à l'exception du Programme de surveillance côtière (une version côtière du programme de surveillance des quartiers), la GRC ne possède aucune des ressources voulues pour détecter, dépister et intercepter les avions et les navires qui acheminent de la drogue au Canada. Les ministères qui possèdent ces ressources, notamment le ministère des Transports (par l'entremise de ses centres de gestion du trafic maritime) et le ministère de la Défense nationale (au moyen de ses navires, avions et radars) ont des systèmes qui ont surtout été conçus à d'autres fins. Il s'ensuit certaines conséquences, comme le ministère de la Défense nationale l'a expliqué en parlant de la surveillance aérienne :

Le système radar du NORAD a été conçu pour la détection à grande distance des bombardiers qui volent à haute vitesse et à haute altitude et qui représentent une menace pour l'Amérique du Nord. Néanmoins, l'équipement actuel n'est pas calibré pour détecter les appareils volant à faible vitesse et à basse altitude qu'utilisent les trafiquants de drogues. Les radars du ministère des Transports qui peuvent détecter les avions volant à faible altitude et à basse vitesse sont réglés pour contrôler la circulation aérienne locale, mais ils sont d'une portée limitée. En fin de compte, l'espace aérien couvert par les radars présente suffisamment de brèches pour permettre aux trafiquants (de drogues) bien informés de voler et d'atterrir sur les pistes d'atterrissage isolées *sans se faire repérer*.

Les chasseurs canadiens sont basés à certains endroits pour contrer la menace que des bombardiers hostiles présenteraient pour l'Amérique du Nord. Ces forces d'intervention sont donc orientées vers le Nord, le Nord-Est et le Nord-Ouest. Par conséquent, les possibilités d'intervention rapide contre les trafiquants de drogues qui passent par les provinces des Maritimes et le long de la frontière Canada-États-Unis sont limitées.⁽³⁴⁾

La majeure partie de la drogue qui entre au Canada arrive par avion et par bateau. Les drogues volumineuses, telles que la marijuana et le haschisch, arrivent généralement par mer. En outre, la GRC estime que le Canada devient un lieu de transbordement de plus en plus prisé pour la drogue destinée aux États-Unis. La côte est et la côte ouest, ainsi que la frontière terrestre entre les États-Unis et le Nouveau-Brunswick, présentent un attrait

⁽³⁴⁾ Ministère de la Défense nationale, présentation ministérielle, réponse T2.

particulier en raison de leur population clairsemée et du grand nombre de pistes d'atterrissage isolées. Dans un mémoire présenté au Comité, la GRC a également signalé ce qui suit :

Les cartels (sud-américains de la drogue) pensent également que le Canada ne possède pas de moyens d'intervention adéquats pour combattre cette menace ni de forces policières suffisantes dans ces régions isolées pour s'opposer à leurs activités.⁽³⁵⁾

La GRC estime qu'elle parvient seulement à bloquer de 20 à 25 p. 100 des stupéfiants importés au Canada.⁽³⁶⁾ Le Comité considère qu'il s'agit d'un taux trop faible, mais il est conscient des limites des moyens d'intervention. À propos des efforts déployés dans ce domaine par les États-Unis, le professeur Jean-Paul Brodeur, directeur du Centre de criminologie comparative de l'Université de Montréal, a cité ces témoignages d'Américains:

La conclusion ultime, c'est qu'on aura beau consacrer tout l'argent qu'on voudra à la répression du trafic, on ne fera guère diminuer la consommation de drogue aux États-Unis de plus de 5 p. 100.⁽³⁷⁾

Cependant :

Supposons qu'on abolisse une bonne partie des libertés civiles et des droits démocratiques au Canada : on pourrait s'imaginer que l'efficacité de la police s'en trouverait accrue . . .

La question n'est pas vraiment de savoir si l'échec est inévitable lorsque nous voulons mettre fin au trafic des stupéfiants. La question devrait être la suivante : à quoi sommes-nous prêts à renoncer pour en avoir davantage pour notre argent, pour mieux respecter les droits civils . . .⁽³⁸⁾

À l'heure actuelle, le gouvernement consacre 70 p. 100 des fonds destinés à la lutte contre les stupéfiants à l'éducation et 30 p. 100 aux opérations policières. Le Comité est convaincu que c'est la bonne démarche à suivre pour restreindre et éliminer une fois pour toutes la propagation de la consommation de stupéfiants au Canada. Voici ce qu'a déclaré le commissaire Norman Inkster, de la GRC :

Lors des discussions sur la stratégie nationale de lutte contre la drogue, quand on nous a demandé si nous avions besoin de plus d'enquêteurs, nous avons répondu non, d'une manière générale, que nous n'avions pas besoin de plus d'enquêteurs, que ce dont nous avons réellement besoin, c'était d'aide . . . cette aide doit venir des parents, des professionnels de la santé, des éducateurs, etc. Il faut que ce problème soit reconnu comme étant un problème social et non un problème policier. Nous ne pouvons être qu'une partie de la solution.⁽³⁹⁾

De bons services de renseignement constitue la façon la plus efficace de lutter contre les stupéfiants. Cette information peut provenir de nombreuses sources : le travail de la

⁽³⁵⁾ Ministère du Solliciteur général, présentation ministérielle, réponse T4.

⁽³⁶⁾ Procès-verbaux, 9:10.

⁽³⁷⁾ *Ibid.*, 14:6.

⁽³⁸⁾ *Ibid.*, 14:29-30

⁽³⁹⁾ *Ibid.*, 9:11

police canadienne, les activités de lutte contre le trafic des stupéfiants menées par les polices étrangères et internationales, et les renseignements obtenus auprès d'autres organismes gouvernementaux. Il demeure néanmoins nécessaire de détecter, de dépister et d'intercepter les navires et les avions soupçonnés d'apporter de la drogue au Canada. Le cloisonnement des ressources consacrées à la surveillance maritime et des responsabilités policières ne peut que compromettre les efforts déployés dans ce domaine.

3. Application des règlements visant la pêche

Le Comité se demande si le ministère des Pêches et Océans est vraiment en mesure de faire appliquer les lois et règlements canadiens régissant la pêche. L'incident du *Concordia*, qui est décrit ci-dessous, a confirmé ses inquiétudes à cet égard. Un navire américain a été surpris en train de pêcher illégalement dans les eaux canadiennes, mais il n'a pas pu être appréhendé. Le Comité désire, à ce propos, formuler des observations de portée plus générale.

Selon le rapport de 1988 du Vérificateur général qui examinait l'application des lois et règlements régissant la pêche, la pêche illégale aurait coûté 100 millions de dollars en 1982 rien que dans l'Atlantique.⁽⁴⁰⁾ Ce montant représente le coût de la pêche illégale dans la zone des 200 milles du Canada. Le coût de la surpêche étrangère touchant les stocks de poissons migrants en dehors de la limite de 200 milles ne peut qu'être évalué approximativement en raison de ses répercussions négatives sur la viabilité à long terme de nos stocks de poissons. Dans son rapport, le Vérificateur général ajoute que «bon nombre des importants mécanismes de soutien dont ont besoin les agents des Pêches sont faibles. De plus, l'information nécessaire à la planification, au contrôle et à l'évaluation de l'efficacité et au succès des opérations est souvent insuffisante ou manque d'uniformité.»⁽⁴¹⁾

Le Ministère a pris plusieurs initiatives pour améliorer l'application des règlements visant la pêche hauturière, ces dernières années, mais le Comité estime qu'elles sont incomplètes. Tout d'abord, le MPO nolisé des avions privés pour la surveillance des pêches et il le fait à plus grande échelle depuis qu'il ne dispose plus d'avions Tracker pour exercer cette surveillance. Le Comité a de sérieuses réserves en ce qui concerne la privatisation de la surveillance aérienne, comme il l'explique ci-dessous. Néanmoins, il croit également que les critères actuels visant les patrouilles hauturières (identification de 3 p. 100 des bateaux de pêche hauturiers sur la côte est et de 2 p. 100 sur la côte ouest) sont trop limités pour assurer un contrôle adéquat. Le Comité s'inquiète également devant la capacité limitée de surveillance nocturne et d'illumination des avions nolisés par le MPO.

⁽⁴⁰⁾ Rapport du Vérificateur général du Canada, 1988, par. 13:61.

⁽⁴¹⁾ *Ibid.*, 13:63.

En second lieu, le MPO dispose de navires de patrouille hauturiers armés sur la côte est. Compte tenu de la réticence du Ministère à recourir à la force pour appréhender les bateaux qui pêchent illégalement, comme l'a prouvé l'incident du *Concordia*, le Comité se demande si l'armement des bateaux de pêche est vraiment utile. En outre, il n'est pas du tout convaincu que les circonstances soient suffisamment différentes sur les côtes est et ouest pour justifier l'armement des bateaux dans un cas, mais pas dans l'autre.

Troisièmement, la Loi sur la protection des pêches a été modifiée en vue d'augmenter sensiblement les amendes pour les bateaux étrangers qui pratiquent la pêche illégale. Comme le prouve l'incident du *Concordia*, toutefois, cette disposition ne sert pas à grand-chose si les bateaux de pêche peuvent s'échapper vers des pays où les sanctions sont nettement moins élevées.

Enfin, comme nous l'avons signalé plus haut, des observateurs du MPO se trouvent à bord de tous les bateaux de pêche étrangers se trouvant dans les eaux canadiennes. Là encore, cette mesure n'est guère utile puisque moins d'un quart des bateaux canadiens, qui sont responsables de la majorité des activités de pêche illégale dans les eaux canadiennes, transportent des observateurs. En outre, les bateaux étrangers qui pêchent en dehors de la zone canadienne des 200 milles, sur la côte est, ne font l'objet que d'inspections facultatives sous les auspices de l'OPANO. Étant donné que les bateaux qui pêchent dans ces eaux refusent de respecter les quotas de pêche fixés par l'OPANO, il y a lieu de douter de l'utilité d'un programme d'inspection facultatif.

4. Utilisation de la flotte de navires

Selon le Comité, plusieurs facteurs indiquent que l'utilisation de la flotte de navires du gouvernement n'est pas aussi efficace qu'elle pourrait l'être. Tout d'abord, dans son rapport de 1988, le Vérificateur général a remis en question certaines méthodes de la flotte du MPO; en 1989, il a signalé que la Garde côtière n'appliquait apparemment pas les méthodes les plus efficaces en matière de constitution des équipes de travail, d'entretien et de déploiement pour sa flotte. En second lieu, lorsqu'il a témoigné devant le Comité, François Pouliot a signalé que les navires de Pêches et Océans ont un taux d'opération plus élevé que celui du ministère des Transports, et le Comité ne semble pas s'expliquer pourquoi. Troisièmement, selon Paul Godbout, président de la section d'Ottawa des Associations des officiers de marine du Canada:

Il suffit de voir la prolifération des chantiers navals à Halifax. Il y a des bâtiments de toutes les teintes de gris qui se croisent dans la nuit, ne sachant pas ce qu'ils font les uns les autres, et tout à fait capables de remplir deux ou trois de ces missions tout seul. Il est indubitable qu'il y a des économies à faire dans ce domaine.⁽⁴²⁾

⁽⁴²⁾ Procès-verbaux, 10:10.

5. Utilisation de la flotte d'avions

a. Utilisation de la flotte

Les avions de surveillance du gouvernement sont extrêmement spécialisés et ils semblent le devenir de plus en plus. Certains appareils tels que les Aurora de la Défense nationale et les hélicoptères du MPO participent, à l'occasion, à la surveillance de la pollution ou aux opérations de recherche et de sauvetage, mais l'avion Tracker qui a été récemment retiré du service était le seul avion de la flotte maritime canadienne à remplir véritablement plusieurs fonctions. Comme Martin Shadwick l'a déclaré au Comité : «À l'avenir, nous perdrons l'avantage du Tracker, ou de son successeur, qui était de pouvoir alterner entre les missions civiles, quasi militaires et militaires. À mon avis, c'est un sujet de grave préoccupation.»⁽⁴³⁾ La tendance à une spécialisation accrue peut également avoir des résultats néfastes. Par exemple, le ministère de l'Environnement a fait dernièrement l'acquisition d'un appareil pour la reconnaissance des glaces qui ne peut pratiquement pas participer aux activités de surveillance de la pollution, lesquelles seront réduites par la perte du Tracker. La tendance à la privatisation des services ne pourra qu'accroître cette spécialisation puisque les ministères n'adapteront vraisemblablement pas leurs avions pour leur confier des missions dont profiteront d'autres ministères, si personne n'assume une partie du coût.

b. Privatisation

L'une des méthodes adoptées par les ministères pour assurer les services de surveillance aérienne consiste à sous-traiter avec le secteur privé. La décision du MDN de retirer du service l'avion de patrouille à portée intermédiaire Tracker en est un parfait exemple dans le contexte maritime. Comme nous l'avons signalé, cet avion effectuait de nombreuses opérations de surveillance pour d'autres ministères, et notamment le MPO et le ME. Les deux ministères comptent compenser la perte de ces appareils par des ententes avec le secteur privé. Le MPO a réservé 28 millions de dollars, au cours d'une période de cinq ans, pour d'autres activités de surveillance aérienne assumée par le secteur privé, outre les trois appareils qu'il affrète actuellement. Le ministère de l'Environnement a mis au point des détecteurs de déversement dont peuvent être équipés les avions affrétés. La Garde côtière a également étudié la possibilité de faire assurer ses services d'hélicoptère par le secteur privé.⁽⁴⁴⁾ En même temps, certains organismes s'orientent dans la direction opposée. Par exemple, comme nous l'avons vu ci-dessus, le Service de l'environnement atmosphérique d'Environnement Canada a acheté récemment un appareil pour la reconnaissance des glaces, service qui était jusque-là assuré par le secteur privé ou la Garde côtière.

⁽⁴³⁾ *Ibid.*, 18:9.

⁽⁴⁴⁾ (Traduction) «La Garde côtière pourrait se servir d'hélicoptères privés», *Ottawa Citizen*, 2 septembre 1989.

La privatisation a suscité énormément de critiques. Voici ce qu'a déclaré Martin Shadwick au Comité :

Le passage du secteur public au secteur privé... aboutira dans l'ensemble à un régime de patrouilles côtières moins souple, efficace et rentable... ces aéronefs ne sont pas dotés de l'équipement nécessaire, et leur personnel n'est pas entraîné pour répondre aux besoins d'autres ministères ou participer à des missions militaires.⁽⁴⁵⁾

D'autres critiques formulées à l'égard de la privatisation ont porté sur les normes d'exploitation et d'entretien appliquées par le secteur privé, qui ne sont sans doute pas aussi élevées que celles du gouvernement, et surtout des militaires. Certaines préoccupations ont également été exprimées par le passé au sujet des compétences du Ministère pour évaluer les soumissions du secteur privé relatives à ces services.⁽⁴⁶⁾

Le Comité s'inquiète que le gouvernement appuie le principe de la privatisation en songeant à réduire ses coûts, mais sans évaluer pleinement les autres avantages. Par conséquent :

XII Le Comité recommande que le gouvernement réévalue minutieusement l'option de la privatisation des flottes aérienne et maritime ne relevant pas du MDN, en tenant compte des responsabilités gouvernementales, des normes et des pratiques concurrentielles, ainsi que des coûts.

6. Soutien occasionnel

Le Comité se préoccupe surtout de la coordination interministérielle en cas d'incidents. Les protocoles d'entente concernant la coopération entre les ministères ne sont pas normalisés. Comme nous le verrons ci-dessous, la participation de divers niveaux d'autorité et de responsabilité complique et ralentit inévitablement le processus décisionnel. Les ministères qui ont besoin d'aide sont peu en mesure de savoir quelles sont les ressources disponibles avant de formuler une demande; en outre, les ministères chargés de les soutenir ont énormément de pouvoirs discrétionnaires quant à l'aide apportée et ils peuvent généralement la retirer à leur guise.

Il faut s'attendre à des retards supplémentaires si le personnel, les navires ou les avions d'un ministère découvrent par hasard des incidents qui sont du ressort d'un autre ministère. Ils doivent en informer le ministère responsable en passant par la voie hiérarchique de leur propre ministère avant qu'il soit possible d'intervenir. Une fois le ministère responsable informé, il risque d'être incapable de prendre des mesures faute de disposer du personnel ou des ressources voulues sur place, surtout s'il faut prendre des mesures coercitives et s'il n'y a aucun agent dûment autorisé sur les lieux de l'incident.

⁽⁴⁵⁾ Procès-verbaux, 18:9.

⁽⁴⁶⁾ Rapport du Vérificateur général, par. 13.68.

En troisième lieu, certains ministères dépendent dans une large mesure de l'aide occasionnelle fournie par d'autres ministères. Par conséquent, les décisions unilatérales prises par ces derniers peuvent avoir de profondes répercussions sur d'autres ministères qui ne participent pas aux prises de décisions internes. Nous en avons eu un exemple flagrant, dernièrement, lorsque le ministère de la Défense nationale a décidé de retirer le Tracker du service. Même s'il s'agissait d'une décision d'ordre budgétaire, il n'a pas consulté les autres ministères qui, pourtant, utilisaient cet avion à diverses fins. Cette décision aurait pu avoir de graves répercussions sur le MPO, le ministère qui utilisait le plus cet appareil, s'il n'avait pas déjà prévu d'explorer d'autres possibilités de surveillance. Le ministère de l'Environnement qui compte entièrement sur la surveillance effectuée par les autres ministères et le grand public, a été gravement touché par cette décision. Le sous-ministre de l'Environnement de l'Île-du-Prince-Édouard a signalé que la réduction de la surveillance militaire «nuira directement à l'efficacité des initiatives de surveillance et d'intervention rapide.»⁽⁴⁷⁾ Denis Davis, directeur général des eaux intérieures au ministère de l'Environnement, a fait remarquer que les renseignements fournis par le Tracker «jouaient un grand rôle en aidant le ministère de l'Environnement à intervenir pour faire face à une demi-douzaine de déversements qui se produisent chaque année au large de la côte atlantique du Canada.»⁽⁴⁸⁾

Voici comment le contre-amiral Crickard décrit les résultats de la coordination interministérielle dans un mémoire au Comité :

Divers organismes fédéraux travaillent quotidiennement, aux niveaux régional et local, d'une façon pragmatique et fragmentaire pour assurer la réglementation, le contrôle et la surveillance des activités au large des côtes canadiennes. Ils le font en l'absence d'une politique maritime globale, d'une stratégie maritime acceptée et d'un concept d'opérations intégré. C'est uniquement au niveau sectoriel qu'il existe des politiques coordonnées et des opérations communes . . . La planification d'urgence pour un vaste éventail d'incidents maritimes outrepassant le cadre d'un secteur ou d'un ministère n'est ni complète, ni intégrée, ni pratiquée.⁽⁴⁹⁾

Un incident mettant en cause le ministère chargé de faire appliquer les règlements visant la pêche, survenu au cours des délibérations du Comité, a mis en lumière certains des problèmes qu'une telle démarche pouvait susciter et a fourni au Comité l'occasion d'examiner en détail certains aspects de la coordination interministérielle se rapportant à la protection de la souveraineté maritime du Canada. Cet incident est décrit ci-dessous.

⁽⁴⁷⁾ «Loss of Tracker Fleet Threatens Environment,» *Summerside Journal-Pioneer*, 10 novembre 1989.

⁽⁴⁸⁾ Ministère de l'Environnement, lettre complétant le témoignage du Ministère.

⁽⁴⁹⁾ Crickard, *Canada's Security Interests*, p. 55

7. Coordination opérationnelle : l'incident du *Concordia*

a. L'incident

À 9 heures, heure normale de l'Atlantique, le 11 décembre 1989, un avion Tracker des Forces canadiennes repère un bateau de pêche américain, le *Concordia*, qui pêche illégalement dans la zone économique exclusive du Canada, dans le banc Georges, au large de la Nouvelle-Écosse. À l'époque, les membres d'équipage des navires de Pêches et Océans étaient en grève et les navires du MDN avaient été chargés de patrouiller les pêcheries. Le Tracker photographie le navire américain en train de pêcher et cherche à le contacter par radio. Le *Concordia* ne répond pas et se dirige vers les eaux américaines. Le Tracker se lance à sa poursuite et demande au NCSM *Saguenay*, un destroyer des Forces canadiennes affecté à la patrouille des pêches, d'intercepter le navire. Le *Saguenay* commence sa poursuite peu avant 11 heures et, pendant qu'il cherche à contacter le *Concordia*, il est heurté par le bateau américain. Après avoir ralenti pour inspecter les dégâts, le *Concordia* reprend de la vitesse et poursuit sa route vers les eaux territoriales des États-Unis.

À 13 heures, un processus de consultation interministérielle est entamé à Ottawa et le ministre des Pêches et des Océans est mis au courant de l'incident. Après avoir informé le ministère des Affaires extérieures, le ministre des Pêches et des Océans demande au ministre de la Défense nationale, à 15 heures, de prendre des mesures pour arraisonner le *Concordia*. À 17 heures, la Défense nationale se dit prête à agir et une réunion des sous-ministres adjoints du MPO, MDN, MAE et du Bureau du Conseil privé est convoquée pour 17 h 30. Le Bureau du Conseil privé n'est pas disponible, mais les autres ministères conviennent de tirer des coups de semonce et de prendre ensuite d'autres mesures de coercition raisonnables, si possible, mais sans mettre en danger l'équipage de l'un ou l'autre des navires. Le MPO insiste néanmoins pour que le Bureau du Conseil privé donne son approbation avant que des mesures ne soient prises, et il doit attendre 18 h 25 avant de l'obtenir.

L'autorisation de tirer des coups de semonce est transmise au *Saguenay* qui, à 18 h 45, tire des coups de feu vers la proue du *Concordia*, au moyen d'armes de petit calibre. Cet avertissement n'ayant aucun effet, le canon du pont principal du *Saguenay* tire sur la proue du *Concordia* à 19 h 48. Le *Concordia* éteint ses feux de navigation et poursuit sa route vers les eaux territoriales américaines dans lesquelles il pénètre à 21 h 51. Le *Saguenay* arrête la poursuite, mais continue à suivre le *Concordia* sur son radar jusqu'à ce que la Garde côtière des États-Unis le reprenne en chasse à 23 heures.

Le capitaine et le propriétaire du *Concordia* ont, par la suite, été condamnés à payer chacun 10 000 \$ d'amende en vertu du droit civil américain, mais le procureur des pêches des États-Unis leur a offert de ne payer que 9 000 \$ chacun, soit moins de la valeur de la

prise, laquelle n'a pas été saisie. Le capitaine et le propriétaire ont l'intention de faire appel.

Le Comité déplore évidemment que les autorités canadiennes n'aient pas pu appréhender des individus qui se livraient à des activités illégales dans les eaux canadiennes et estime que la coordination interministérielle constitue un facteur critique.

b. Amélioration des moyens d'intervention

M. Serge April, directeur général du Bureau des affaires juridiques du ministère des Affaires extérieures a déclaré ceci : «Dans le cas des incidents en mer, si le capitaine ne veut pas coopérer . . . il est pratiquement impossible d'arrêter le bateau sans mettre en danger des vies humaines.»⁽⁵⁰⁾ Il s'agit de voir s'il y a lieu de risquer des vies humaines pour faire respecter les lois canadiennes, surtout si l'infraction ne met pas de vies en danger ou si elle a des répercussions internationales. Il s'agit là d'une question très grave. De l'avis du Comité, il y a deux façons de procéder pour éviter d'avoir à se poser cette question.

Tout d'abord, il faut faire en sorte, dans la mesure du possible, que les navires suspects soient moins tentés de prendre la fuite. Le Comité reconnaît dans son rapport que le Canada ne peut pas toujours atteindre seul tous ses objectifs en matière de souveraineté. Les auteurs d'infractions peuvent réussir à échapper aux autorités canadiennes. Dans le cas des infractions aux règlements sur la pêche, il n'existe pas de traité d'extradition. Par conséquent, si des navires étrangers vont se réfugier dans les eaux de leur pays, ils seront poursuivis, le cas échéant, en vertu des lois de leur pays respectif. Dans le cas des navires américains, l'amende maximum prévue par la législation américaine pour la pêche illégale dans les eaux étrangères est de 10 000 \$. Toutefois, il a été convenu de hausser cette somme à 100 000 \$ en vertu d'un accord qui entrera en vigueur en 1991. En vertu de la législation canadienne, l'amende peut aller jusqu'à 750 000 \$. En raison de cet écart, il est très tentant pour les pêcheurs américains de chercher à se réfugier dans les eaux américaines s'ils sont pris dans les eaux canadiennes. La situation est très différente pour les autres actes illégaux. Le lieutenant général David Huddleston, sous-chef de l'État-major de la défense, a signalé que, si le *Concordia* avait transporté de la drogue et avait voulu fuir vers les États-Unis :

Je suis certain qu'il n'aurait pas été reçu à bras ouverts, mais par le même genre de comité de réception qui l'aurait accueilli au Canada.

Le type d'infraction et le degré de collaboration entre le Canada et les États-Unis dans la lutte contre l'importation illégale de drogues placent l'affaire sous un tout autre jour.⁽⁵¹⁾

Le Canada doit donc, par l'entremise du ministère des Affaires extérieures, persuader les autres pays et l'ensemble de la communauté internationale d'adopter des lois

⁽⁵⁰⁾ Procès-verbaux, 20:28.

⁽⁵¹⁾ *Ibid.*, 20:28.

suffisamment strictes pour que leurs ressortissants ne soient pas tentés de se réfugier dans leur propre pays.

La deuxième solution consiste à trouver des moyens d'arrêter les bateaux qui refusent de coopérer sans mettre l'équipage en danger, en les arraisonnant ou en les arrêtant à distance. Le Comité a appris que la Défense nationale étudiait le problème et plus particulièrement celui de l'arraisonnement des navires qui refusent de s'arrêter, de concert avec la GRC. En conséquence :

XIII Le Comité recommande que l'on effectue en priorité des recherches sur les moyens d'appréhender les navires qui refusent de coopérer, en haute mer, sans mettre en danger des vies humaines. Ces recherches devront être coordonnées par le MDN, avec la participation et les ressources de tous les autres ministères qui ont pour mandat de faire respecter les lois dans les eaux canadiennes.

c. Coordination interministérielle

Même si cette situation sortait de l'ordinaire du fait que les équipages des navires du MPO étaient en grève, le Comité est préoccupé par la façon dont on a réagi aux divers niveaux de la hiérarchie des ministères en cause à l'occasion de cet incident, ce qui correspond au genre de coordination occasionnelle que nous avons décrit ci-dessus. Un protocole d'entente assez détaillé décrit à quels niveaux il faut prendre les décisions et assurer la coordination lorsque le MDN doit soutenir le MPO pour obliger les navires étrangers à respecter les règlements. En général, les mesures qui ont été prises à l'occasion de cet incident étaient conformes au protocole d'entente, mais le Comité estime qu'il a fallu trop de temps pour les mettre en vigueur. Il reconnaît que les décisions prévoyant le recours à la force ne doivent pas être prises trop rapidement. Néanmoins, il remarque qu'il s'est écoulé trois heures, depuis le moment où le *Concordia* a heurté le *Saguenay*, avant que les Affaires extérieures ne soient informées, une autre heure avant que les ministres des Pêches et des Océans et de la Défense nationale ne se consultent, deux heures de plus avant que le MDN ne se dise prêt à recourir à la force et une heure et 25 minutes supplémentaires, en grande partie parce qu'un représentant du Bureau du Conseil privé n'était pas disponible, avant que le *Saguenay* ne reçoive l'ordre de tirer des coups de semonce. Il s'est donc écoulé près de sept heures et demie entre la collision des deux navires et les coups de semonce. Cela semble extrêmement long pour prendre une décision qui, selon la procédure d'arraisonnement du MPO, aurait pu être prise par le sous-ministre si le navire chargé d'intervenir avait appartenu au MPO.

Le Comité reconnaît que, compte tenu de la décision de ne pas mettre en danger la vie de l'équipage et faute d'autres moyens d'arrêter le bateau américain, le facteur temps n'aurait sans doute pas changé les résultats en l'occurrence. Il se peut toutefois que, dans

d'autres circonstances, il en soit autrement et que l'on ne dispose pas de sept heures et demie. En outre, la procédure de coordination ministérielle n'est pas toujours aussi bien établie que dans l'affaire du *Concordia*, si bien que les retards risquent d'être plus longs. D'autre part, le retard d'une demi-heure dû à l'absence des représentants du Bureau du Conseil privé paraît inexcusable puisque ce bureau ne joue qu'un rôle consultatif et non pas décisionnel. Le Comité aura d'autres observations à faire au sujet de l'organisation du gouvernement relativement à la coordination interministérielle; toutefois, les témoins qui ont comparu devant lui ont déclaré que si le temps de réponse a été aussi long, c'est sans doute en partie parce que ce genre d'incidents sont rares. Par conséquent :

XIV Le Comité recommande que le gouvernement crée un programme visant à mettre régulièrement en pratique les procédures de coordination interministérielle, surtout en cas d'urgence, en vue de cerner les problèmes et de restreindre le temps de consultation nécessaire. Toutes les personnes visées et leurs suppléants devront participer à ces exercices.

CHAPITRE IV

CONCLUSION: LES FORCES CANADIENNES ET L'AVENIR DES ACTIVITÉS GOUVERNEMENTALES SUR LA SCÈNE MARITIME

A. POLITIQUE DU CANADA SUR LES OCÉANS

Tout au long de ce rapport, le Comité a essayé de décrire l'état actuel des moyens dont dispose le Canada pour assurer sa souveraineté et d'examiner les besoins futurs dans ce domaine.

Le Comité s'est intéressé particulièrement à la façon dont on peut améliorer la souveraineté maritime du Canada afin de relever les défis nationaux et internationaux actuels, de même que ceux qui se profilent à l'horizon. Dans cet esprit, certains témoins ont souligné l'importance d'élaborer un nouveau cadre politique incluant une stratégie océanique globale pour le Canada, ainsi qu'une stratégie plus vaste et plus à jour en matière de sécurité.

Dans son témoignage devant le Comité, le contre-amiral Fred Crickard (officier à la retraite) a déclaré que la politique du Canada sur les océans, formulée en 1987 par le ministre des Pêches et des Océans, se fondait sur «une stratégie pour saisir les occasions de développement dans le domaine de l'exploitation des océans», mais ne donnait aucune explication sur la façon dont les activités du ministère de la Défense nationale devraient être coordonnées avec les autres programmes touchant les océans.⁽⁵²⁾

Les objectifs et le plan d'action de «Politique du Canada sur les océans» représentent un premier pas souhaitable vers la formulation d'une politique intégrée et globale concernant les océans. Toutefois, le rôle des forces navales et des forces aériennes maritimes du Canada chargées en dernier ressort d'affirmer notre souveraineté, et les nombreuses activités menées à cette fin, allant de la surveillance des pêches aux opérations de recherche et de sauvetage dans le Nord, ont reçu peu d'attention.⁽⁵³⁾

Au cours de leur témoignage, les représentants des Associations des officiers de marine du Canada ont également souligné la nécessité d'établir une politique intégrée sur les océans avec la participation des Forces armées.

Les membres du Comité sont également d'avis qu'il est crucial d'élaborer une politique globale claire et détaillée, incluant une évaluation des menaces futures auxquelles le Canada peut s'attendre, sur les plans militaire, économique et écologique, dans le domaine maritime. Le Comité espère que ses recommandations sur les questions

⁽⁵²⁾ Procès-verbaux, 13:7.

⁽⁵³⁾ *Ibid.*, 13:8.

maritimes serviront de point de départ à un examen plus vaste et susciteront des mesures dans les domaines précis mentionnés dans son rapport.

XV Le Comité recommande que le gouvernement élabore une nouvelle politique maritime pour le Canada qui tienne compte de l'importance des Forces armées canadiennes pour la protection de la souveraineté nationale et du rôle qu'elles peuvent jouer face aux nouveaux problèmes de sécurité qui surgissent.

B. AMÉLIORATION DE L'EFFICACITÉ DU GOUVERNEMENT

1. Modification de la hiérarchie et du contrôle

Une des solutions générales suggérées au Comité pour améliorer la coordination interministérielle consiste à confier à une seule organisation le commandement et le contrôle des opérations maritimes du gouvernement. Une suggestion précise a été faite au Comité en ce qui concerne les urgences maritimes. Voici ce qu'affirme le contre-amiral Fred Crickard (officier à la retraite), chercheur au *Center for Foreign Policy Studies* de l'Université Dalhousie :

Selon moi, il devrait y avoir un centre d'opérations commun sur les deux côtes, dirigé par le ministère de la Défense nationale, où la GRC, le ministère des Pêches et Océans, la Garde côtière canadienne et tous les autres organismes maritimes qui ont des flottes pourraient travailler de concert pendant une situation d'urgence comme celle du *Concordia*.⁽⁵⁴⁾

Le Comité estime que cette solution présente bien des avantages. Les centres seraient informés des déplacements et des projets des navires ministériels et ils pourraient communiquer avec eux. Les navires ministériels qui se trouveraient confrontés à une situation d'urgence, par exemple un bateau de pêche refusant de coopérer ou un déversement de pétrole les signaleraient aux centres qui détermineraient immédiatement les ressources disponibles pour participer à l'opération.⁽⁵⁵⁾ Les centres d'urgence communiqueraient alors avec les ministères et les ministres de façon à consulter le plus haut niveau de la hiérarchie et à obtenir les autorisations nécessaires. De même, les ministères ayant besoin d'une plate-forme ou d'une aide quelconque pourraient communiquer avec les centres d'urgence afin de déterminer rapidement quelles ressources ils ont à leur disposition. Les centres resteraient en communication avec les centres de coordination du sauvetage, ainsi que les centres de gestion de la circulation maritime et aérienne. Les centres pourraient établir des inventaires et des priorités en matière de ressources pour tous les ministères et veiller à ce que les priorités de chacun d'entre eux ne compromettent pas des objectifs plus importants.

⁽⁵⁴⁾ *Ibid.*, 13:28.

⁽⁵⁵⁾ Il existe déjà un réseau d'intervention pour les déversements de pétrole qui permet de les signaler aux centres de gestion du trafic maritime de la Garde côtière 24 heures sur 24. Les fonctions de ces bureaux seraient confiées aux nouveaux centres d'urgence.

2. Autres structures de coordination

Même si les centres d'urgence permettent, dans l'immédiat, d'améliorer l'efficacité de la coordination interministérielle dans certaines circonstances, le Comité croit nécessaire de procéder à un réalignement plus général. Au cours de ses audiences, le Comité a reçu de nombreux témoignages faisant état de problèmes d'efficacité et de coordination.

Plusieurs autres structures ont été proposées au Comité pour l'organisation des activités maritimes du gouvernement. Certains ont même parlé du principe d'un seul «superministère» des Océans qui serait chargé d'élaborer et d'appliquer une politique maritime intégrée, tout en ayant la haute main sur toutes les ressources maritimes gouvernementales. Les témoins qui ont comparu devant le Comité n'étaient pas en faveur de cette démarche. Non seulement cela risque de créer une très lourde bureaucratie, mais d'après ce que nous avons déjà vu de la nature et de l'étendue des activités ministérielles dans le contexte maritime, il serait difficile de tracer une ligne de démarcation entre ce ministère et le reste des activités gouvernementales. Cette formule n'éliminerait pas les risques de double emploi dans les secteurs de compétence du gouvernement. Par exemple, ce ministère serait-il chargé à la fois des eaux intérieures et de la pêche côtière et hauturière, ou faudrait-il, un autre ministère pour s'occuper de la pêche dans les eaux intérieures?

Paul Godbout a laissé entendre que toutes les flottes du gouvernement pourraient être placées sous l'autorité d'un seul et même commandement. Selon lui, il serait souhaitable que ce soit le commandement maritime puisqu'il possède déjà la structure de commandement et de contrôle la plus avancée.⁽⁵⁶⁾ Ainsi, il serait inutile d'avoir une infrastructure distincte ainsi que des structures de commandement et de contrôle séparées. Le personnel pourrait être entièrement intégré pour la raison suivante, toujours d'après le témoin :

La caractéristique de toutes ces personnes, c'est que ce sont des gens de la mer. Former un agent de répression du trafic de la drogue, un agent des pêches ou un canonier, c'est une question de technologie. Mais vivre en mer, cela s'apprend avec le temps et ils ont tous cela en commun. Je crois qu'à un degré ou un autre, ils pourraient tous apprendre ces autres métiers.⁽⁵⁷⁾

La politique maritime du gouvernement serait placée sous la responsabilité d'un ministre des Océans, de qui relèverait un comité de coordination composé de représentants de tous les ministères ayant des activités maritimes.

Ray Creary, vice-président du groupe *Veterans Against Nuclear Arms*, a signalé deux rôles que pourrait jouer le gouvernement dans le contexte maritime : une fonction de réglementation et d'application des lois, et une fonction de service. Selon son plan, la

⁽⁵⁶⁾ Procès-verbaux, 10:14.

⁽⁵⁷⁾ *Ibid.*, 10:12.

première fonction serait remplie par les Forces canadiennes et la deuxième, par la Garde côtière. Les fonctions maritimes actuelles des autres ministères seraient intégrées dans ces organisations dans la mesure du possible. M. Creary décrit ainsi les éléments de ces deux fonctions :

La fonction d'application des règlements et des lois comprendrait plusieurs éléments : patrouillage des eaux canadiennes jusqu'à la limite des 200 milles de la zone économique exclusive et sur le plateau continental, là où il va plus loin, à des fins de surveillance et de contrôle, s'il y a lieu, conformément au droit de la mer; surveillance des secteurs confiés au Canada par les autorités compétentes pour l'application de l'article 51 de la Charte des Nations Unies sur le droit des pays à se défendre eux-mêmes; application des règlements sur les pêches et l'extraction minière dans la zone économique exclusive conformément au droit de la mer, aux accords et aux règlements internationaux et nationaux; suppression du terrorisme, de la piraterie, du trafic de stupéfiants, de l'immigration illégale et de la contrebande; contrôle de la pollution et recherche, sauvetage et sécurité en mer.

Quant à la fonction de service, elle comprendrait les points suivants : fourniture d'aides physiques à la navigation, telles que bouées, phares, cornes de brume, etc., et d'aides radio à la navigation; service de prévisions météorologiques et sur l'état des glaces; brise-glaces; autres fonctions d'aide à la navigation de la Garde côtière; sciences de la mer et hydrographie marines, recherche, sauvetage et sécurité en mer.⁽⁵⁸⁾

D'autres témoins ont proposé le transfert de certaines fonctions d'un ministère à l'autre. Martin Shadwick, notamment, a proposé de transférer les gros bateaux patrouilleurs du MPO au MDN qui se chargerait alors de toutes les patrouilles en mer.⁽⁵⁹⁾ Certains de ces navires peuvent déjà être armés, ne serait-ce que de mitrailleuses, et ils pourraient sans doute être modifiés pour servir au dragage de mines. Cynthia Lamson, directrice associée de l'Institut océanographique du Canada, a déclaré que les activités scientifiques militaires, sur le plan maritime, devraient être mieux intégrées aux activités de recherche civiles sur les sciences de la mer.⁽⁶⁰⁾ On pourrait même aller jusqu'à intégrer la recherche militaire et civile, ainsi que la collecte des données, au sein d'un seul et unique service de recherches océanographiques.

3. Les coûts et avantages d'une réorganisation

Le réalignement et la réorganisation des responsabilités gouvernementales et des ministères n'est pas une tâche qui peut être entreprise à la légère. Elle sera inévitablement coûteuse, car il faudra consacrer beaucoup de temps et de ressources à la planification de la réorganisation et à sa mise en oeuvre. En outre, le Comité sait que le gouvernement a parrainé plusieurs études et initiatives visant à intégrer les flottes interministérielles pour assurer une meilleure planification, une plus grande coordination et une utilisation plus

⁽⁵⁸⁾ *Ibid.*, 17:14-15.

⁽⁵⁹⁾ *Ibid.*, 18:15.

⁽⁶⁰⁾ *Ibid.*, 15:9.

efficace des ressources, mais sans grand résultat. Le prédécesseur du Comité, le Comité permanent des affaires extérieures et de la défense nationale, avait également recommandé, dans son rapport de 1970 sur les Forces maritimes du Canada, que les flottes du gouvernement ne soient pas intégrées dans un seul et même service.

Toute tentative d'intégration aurait notamment le sérieux inconvénient d'entraîner des conflits bureaucratiques. Les bureaucrates ont naturellement tendance à vouloir veiller, dans toute la mesure du possible, à ce que les ressources requises pour remplir la mission de leur ministère soient à la disposition de ce dernier. Tel est le point de vue clairement exprimé dans le *Rapport du Groupe de travail sur l'intégration des flottes maritime et aérienne du gouvernement de 1975* :

... le ministère chargé du programme devrait également exercer un contrôle sur les ressources nécessaires pour remplir son mandat, à moins qu'il ne soit clairement avantageux de dissocier le programme et les ressources. Tout autre principe serait contraire au concept de la responsabilité ministérielle ou de la responsabilité à l'égard de la gestion des programmes ainsi qu'aux principes d'une bonne organisation.⁽⁶¹⁾

Comme l'a signalé Franklyn Griffiths, si l'on intègre les ressources et les responsabilités, «les ministères protesteront énergiquement et demanderont comment ils peuvent jouer leur rôle.»⁽⁶²⁾

Une réorganisation peut également se heurter à une attitude négative de la part de la bureaucratie, d'organismes qui ne voudront pas de responsabilités supplémentaires. Martin Shadwick a décrit cette façon de voir à propos du MDN :

... les tenants de l'autre école de pensée veulent pour ainsi dire se retrancher dans le périmètre de la Défense nationale. En fait, loin d'être en quête de nouvelles missions dans les domaines paramilitaires, ils souhaiteraient même abandonner leur rôle actuel dans un domaine comme la recherche et le sauvetage, par exemple... Sans doute s'imaginent-ils que l'abandon de ces missions libérerait des crédits dont ils pourraient se servir pour protéger les activités strictement militaires des Forces armées.⁽⁶³⁾

Selon d'autres témoins, une intégration complète n'est pas souhaitable. Denis Davies, a fait l'observation suivante :

... comme pour bien d'autres questions auxquelles doit s'intéresser le gouvernement, il y a différentes façons possibles de s'organiser. Cela devient souvent très complexe, en raison du grand nombre d'intérêts en jeu, et en formant un groupe pour résoudre un problème, on risque d'en créer d'autres.⁽⁶⁴⁾

⁽⁶¹⁾ Ministère des Pêches et Océans, présentation ministérielle, réponse Te.

⁽⁶²⁾ Procès-verbaux, 13:29.

⁽⁶³⁾ *Ibid.*, 18:12.

⁽⁶⁴⁾ *Ibid.*, 8:14.

En outre, le contre-amiral Crickard (officier à la retraite) a fait valoir l'argument suivant :

Je ne pense pas que ce soit nécessaire d'intégrer entièrement toutes les flottes du gouvernement pour qu'il n'y ait qu'un seul système de formation, d'approvisionnement et de soutien. De fait, je pense que ce serait très mauvais. Toutes ces flottes gouvernementales, y compris la Marine, ont des caractéristiques et des capacités différentes et elles se complètent l'une l'autre.⁽⁶⁵⁾

Le Comité est toutefois convaincu que l'intégration des flottes aérienne et maritime du gouvernement permettrait de réaliser des économies d'échelle sans vraiment empêcher les ministères de jouer leur rôle. À l'heure actuelle, les ministères qui veulent avoir une petite flotte doivent toujours faire appel à l'infrastructure d'autres ministères, comme dans le cas du ministère de l'Environnement qui se sert des installations des Forces canadiennes pour soutenir ses avions de reconnaissance des glaces, ou établir leur propre infrastructure d'opérations, ce qui n'est probablement pas rentable. Voici comment François Pouliot a expliqué le problème en ce qui concerne la surveillance aérienne des pêches :

Il arrive parfois que nous n'ayons pas besoin d'une surveillance aérienne importante. L'entretien des avions pose également un problème. Nous n'avons pas le personnel voulu. Autrefois, quand cette fonction était assurée par le ministère de la Défense nationale, c'était très bien. Mais nous n'avons pas les ressources matérielles et le personnel nécessaires pour pouvoir posséder nos propres avions.⁽⁶⁶⁾

Dans ces circonstances, la solution du MPO consiste à privatiser les services et à affréter des avions, formule au sujet de laquelle le Comité a déjà émis de sérieuses réserves.

4. Problèmes de personnel liés à une réorganisation

Toute réorganisation des activités maritimes du gouvernement prévoyant l'intégration ou la fusion des ressources de divers ministères aurait inévitablement des répercussions sur le personnel. Dans certains cas, le personnel devra accepter une mutation dans un autre ministère ou assumer de nouvelles responsabilités. La nature et l'étendue des problèmes dépendraient de la façon dont se ferait la réorganisation, mais cela pose deux principales difficultés. Si des ressources et des responsabilités sont transférées au ministère de la Défense nationale, le personnel qui travaille actuellement pour d'autres ministères risque de voir ses responsabilités s'alourdir. Il n'est pas évident que ceux qui sont entrés dans une organisation civile accepteraient de remplir les mêmes fonctions dans une organisation militaire. Néanmoins, il y a actuellement quelques navires de la Marine, surtout des navires de recherche, qui ont un équipage en majeure partie civil, et il serait possible de prévoir des modalités spéciales.

En second lieu, en cas d'intégration, le personnel du gouvernement serait davantage appelé à remplir des fonctions coercitives. Par conséquent, il serait souhaitable de

⁽⁶⁵⁾ *Ibid.*, 13:28.

⁽⁶⁶⁾ Procès-verbaux, 11:20.

dispenser au maximum d'employés une formation dans diverses fonctions d'agent de la paix, ce qui reviendrait à en faire des agents de police maritimes. Les dispositions actuelles selon lesquelles les agents de la GRC sont nommés fonctionnaires des pêches, agents de la faune, agents des douanes et gardes-chasse pour remplir leurs fonctions, pourraient servir de modèle. Des problèmes risquent de se poser si l'on cherche à concilier les responsabilités des militaires et des agents de la paix ou à déléguer des responsabilités d'agent de la paix à la Garde côtière canadienne qui tient à conserver son caractère civil. La solution la plus satisfaisante consisterait sans doute à embarquer régulièrement sur les navires du gouvernement des agents ayant diverses responsabilités réglementaires.

5. Conclusions et recommandations

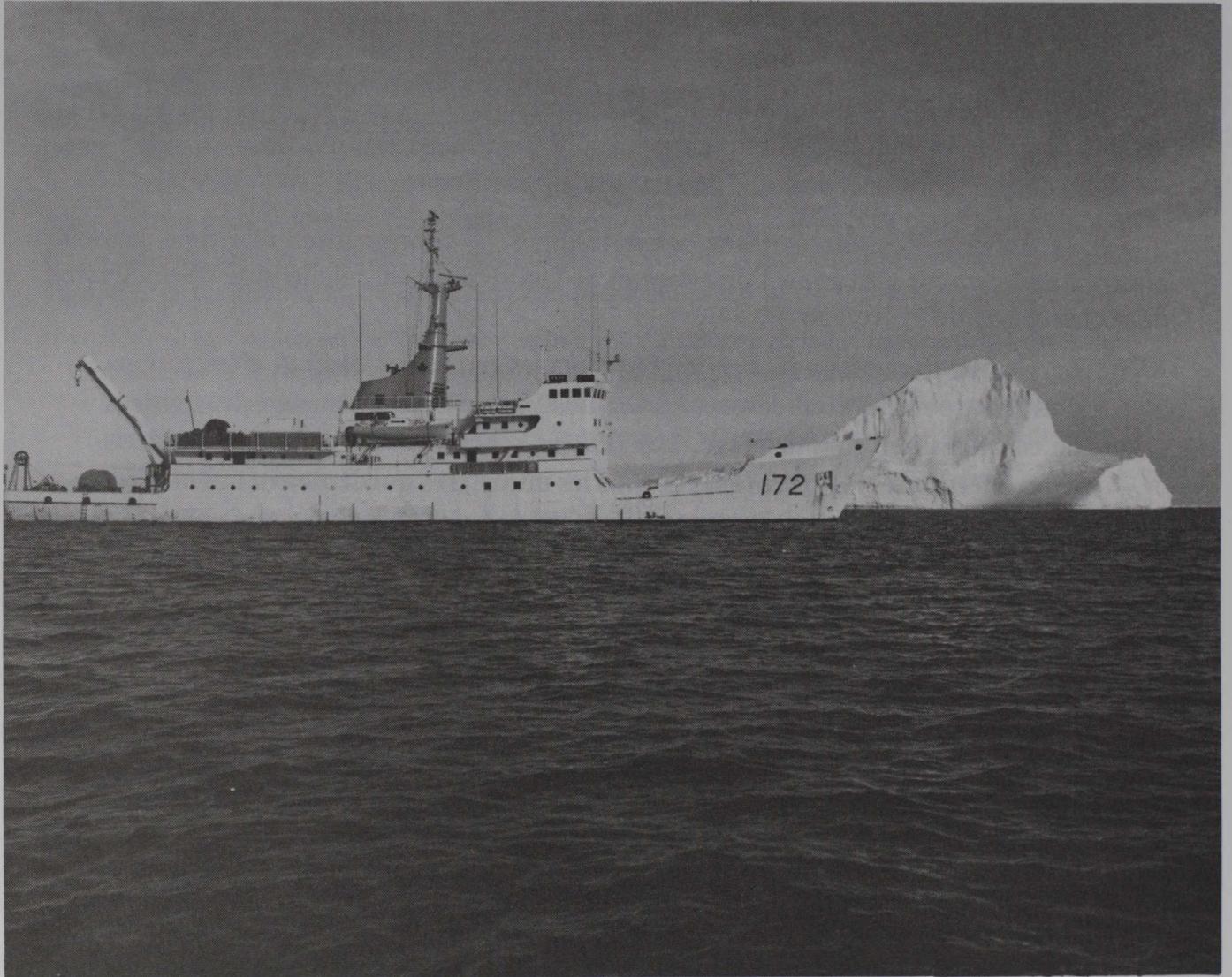
À la lumière des témoignages selon lesquels la coordination maritime actuelle pourrait devenir plus efficace si l'on adoptait de façon plus générale le modèle du Service de recherche et de sauvetage :

XVI Le Comité recommande que le gouvernement crée des centres d'opérations d'urgence pour les trois côtes et les Grands Lacs, d'après le modèle des Centres de coordination du sauvetage. Les centres d'urgence devront compter dans leurs effectifs des représentants de tous les ministères qui déploient des navires et des avions le long des côtes canadiennes et dans les Grands Lacs. Ces centres devront avoir le pouvoir d'affecter au besoin les ressources des ministères pour répondre aux situations d'urgence ou aux demandes d'aide.

Le Comité croit également qu'un plus vaste réalignement des activités maritimes du gouvernement peut présenter des avantages compte tenu des défis auxquels le Canada sera probablement confronté à l'avenir dans le domaine maritime. Toutefois, il faut au préalable effectuer une vérification et un examen approfondis des solutions de rechange en vue de déterminer les meilleures options. Par conséquent, abstraction faite des résultats d'études antérieures :

XVII Le Comité recommande que le gouvernement nomme un groupe d'experts indépendant chargé d'étudier les activités du gouvernement fédéral dans les secteurs de compétence maritime du Canada. Le groupe devra avoir accès à tous les ministères et à tous les renseignements ministériels pertinents, ainsi qu'aux évaluations précédentes et aux études sur l'efficacité des programmes touchant les activités maritimes du gouvernement. Le mandat de ce groupe d'étude devra être clairement et officiellement défini et prévoir au moins l'évaluation des éléments suivants :

- le partage des responsabilités gouvernementales aux fins de rationalisation;
- la coordination entre les ministères et, s'il y a lieu, entre le gouvernement et le secteur privé, en vue de définir et de rationaliser les liens;



Le navire de recherche océanographique *Quest* dans les eaux arctiques canadiennes

- l'équipement et les opérations des flottes aérienne et maritime du gouvernement, en vue de minimiser le manque d'efficacité;
- l'éventuelle structure intégrée de commandement et de contrôle, en vue d'optimiser les ressources et de garantir une intervention plus rapide;
- les coûts et avantages de la réorganisation des activités maritimes du gouvernement; et
- des mécanismes visant à mettre en vigueur les conclusions et les recommandations de l'étude.

C. LES FORCES CANADIENNES

Les témoins ont rappelé à plusieurs reprises au Comité que les Forces armées ont pour objectif principal de défendre le Canada contre les menaces militaires. Voici ce qu'a déclaré l'amiral Robert Falls, ancien chef de l'État-major de la défense :

... si les Forces armées du Canada sont correctement structurées et bien équipées pour les bonnes raisons, elles seront d'abord et avant tout une force militaire professionnelle et elles seront en mesure de recourir à la force si l'on s'attaque directement à notre souveraineté. Les Forces armées seront également en mesure d'assurer la surveillance et la présence nécessaires pour affirmer notre souveraineté et elles seront disponibles pour faire appliquer les lois canadiennes . . .⁽⁶⁷⁾

Le Comité convient que les Forces canadiennes doivent toujours être prêtes à assurer la défense militaire du Canada et à opérer en cas de menaces militaires.

Néanmoins, en l'absence de menaces militaires évidentes et immédiates, le public peut avoir l'impression que les forces armées sont de moins en moins nécessaires. Comme l'a prouvé la crise du Golfe, toutefois, la situation internationale n'est ni statique ni particulièrement stable. Il est difficile et onéreux de reconstituer des forces militaires une fois qu'elles sont désagrégées, et le Comité estime donc que même au plan purement militaire, il importe de maintenir des forces militaires équilibrées et souples.

D'autre part, les Forces canadiennes procurent au Canada des avantages qui sont loin d'être uniquement d'ordre militaire. De l'avis du Comité, la plupart des Canadiens ne sont pas pleinement conscients des activités quotidiennes que mènent les Forces dans des domaines comme la recherche et le sauvetage et la coopération avec d'autres ministères dans le contexte maritime. Outre ces fonctions permanentes, l'armée est également prête à aider les autorités civiles, au besoin, en cas d'urgence. Même si leur formation et leurs compétences leur permettent d'apporter de l'aide dans de nombreux secteurs, toutefois, les militaires ne peuvent pas automatiquement résoudre les problèmes ou relever les défis

⁽⁶⁷⁾ Procès-verbaux, 16:6.

pour lesquels ils n'ont pas été préparés. Voici ce qu'on pouvait lire dans un rapport sur les déversements de pétrole adressé au premier ministre de la Colombie-Britannique, au sujet de l'aide militaire dans les situations d'urgence liées aux déversements :

La politique canadienne à l'égard de l'utilisation des forces militaires est la pire qui soit. D'une part, on compte sur l'armée pour intervenir en cas de déversements lorsque les autres organismes se sont révélés incapables de régler seuls le problème. Cela veut dire qu'inévitablement, on l'appelle tardivement, lorsque les chances de succès sont devenues très minces. D'autre part, comme les militaires représentent un dernier recours, on juge peu prioritaire de leur dispenser la formation requise pour intervenir en cas de déversements ou d'équiper d'un matériel spécialisé le personnel qui est en dernier ressort envoyé à la rescousse, et de lui en apprendre le fonctionnement. En fait, à l'heure actuelle, je crois que les militaires canadiens ne reçoivent aucune formation dans ce domaine et ne possèdent pas d'équipement spécialisé pour faire ce travail, sauf pour le déploiement des navires de la Marine. Sur ces deux plans, une intervention des Forces armées en cas de déversement est généralement inefficace non pas à cause des militaires, mais en raison de l'absence de politique à cet égard.⁽⁶⁸⁾

Même en nombre, les ressources du MDN ne sont pas illimitées. Comme l'ont déclaré les représentants du Ministère lorsqu'ils ont comparu devant la Commission fédérale d'examen sur les déversements de pétrole et la sécurité des pétroliers :

Sans doute est-il regrettable que, lorsque le public pense à appeler l'armée à la rescousse, il s'imagine que des milliers de soldats pourront intervenir instantanément pour résoudre le problème quel qu'il soit . . . En réalité, les troupes ne sont pas assez nombreuses, mais elles sont dispersées et plus utiles dans des rôles d'assistance spécialisée que pour une intervention en première ligne. Si l'urgence justifie l'invocation de la *Loi sur les mesures d'urgence*, les Forces canadiennes ne pourraient fournir que 5 000 soldats dont très peu pourraient être déployés instantanément.⁽⁶⁹⁾

Le Comité ne croit pas que les Forces canadiennes devraient être structurées, équipées et entraînées avant tout pour remplir des tâches civiles ou «paramilitaires» dans le domaine maritime; il faudrait plutôt se pencher davantage sur la question en vue de définir les tâches qui auront une plus grande importance à l'avenir et la façon dont l'armée peut contribuer à remplir ce genre de fonctions. Même si ce processus constituera un enjeu pour les Forces canadiennes, celles-ci ont une longue tradition quand il s'agit de relever les défis et le Comité partage l'avis du major général Cheriton selon lequel «l'armée aura à assurer un nombre croissant de fonctions civiles, avec comme corollaire la diminution relative de son aptitude au combat.»⁽⁷⁰⁾

En matière d'organisation, le Comité ne peut pas anticiper sur les résultats de la vaste étude qu'il a recommandé d'entreprendre sur les activités maritimes du gouvernement,

⁽⁶⁸⁾ David Anderson, rapport au premier ministre, p. 91.

⁽⁶⁹⁾ Ministère de la Défense nationale, présentation verbale, p. 9-10.

⁽⁷⁰⁾ Procès-verbaux, 14:10.

mais il veut néanmoins énoncer publiquement son opinion. Si l'étude en arrivait à la conclusion qu'une réorganisation des ressources et des fonctions du gouvernement dans le domaine maritime s'impose, le Comité estime que les Forces canadiennes seraient logiquement désignées pour être l'objet de ce processus. Même si ses frais de fonctionnement sont quelque peu supérieurs à ceux des autres ministères qui participent aux activités maritimes, étant donné la nécessité de maintenir l'efficacité de l'armée, ses normes en matière d'entraînement sont inégalées au Canada, tout comme sa capacité de commandement et de contrôle.

Dans son rapport, le Comité s'est surtout concentré sur les questions maritimes, mais celles-ci doivent être examinées dans le contexte plus général de la politique canadienne en matière de défense et de sécurité. Le Comité estime qu'il faut également redéfinir les priorités de défense du Canada en tenant compte des changements dans les relations Est-Ouest, de l'évolution des menaces pour la sécurité au sens le plus large du terme, et en élaborant des plans viables à moyen et à long terme pour atteindre les objectifs nationaux et internationaux. À court terme, nous espérons que ce rapport contribuera à la tenue d'un débat national sur les questions de défense et de sécurité, et surtout sur les problèmes directement liés aux intérêts maritimes du Canada.

Il ne sera possible d'obtenir le consensus national nécessaire que si les Canadiens participent dans le processus. Vu la proportion élevée des dépenses publiques consacrées à la défense — 8 p. 100 —, le Canada ne saurait maintenir ses politiques en matière de sécurité que si elles répondent aux préoccupations des Canadiens. À un moment où les menaces traditionnelles diminuent, un examen approfondi de ces politiques permettrait de mieux sensibiliser la population aux nombreux rôles utiles que les Forces armées jouent tant au pays qu'à l'étranger. Si les gens appréciaient ces tâches et en comprenaient l'importance dans une optique plus vaste de la sécurité, il serait beaucoup plus facile pour le Canada de se doter des moyens de répondre à ses besoins dans l'avenir. La crise du Golfe et le règlement de la confrontation à Oka ont fait ressortir l'importance des Forces canadiennes.

Tous les membres du Comité conviennent qu'un réexamen en profondeur de la politique canadienne en matière de sécurité s'impose. Cet examen devrait être public, le plus complet possible et aboutir, d'ici au 1^{er} janvier 1992, à la publication de recommandations.

XVIII Le Comité recommande que le gouvernement entreprenne un examen public et exhaustif de la politique canadienne en matière de sécurité, prise dans son sens le plus large, et que cet examen soit terminé le 1^{er} janvier 1992.

BIBLIOGRAPHIE CHOISIE

- Anderson, David. *Rapport au premier ministre sur le transport du pétrole et les déversements de pétrole*, novembre 1989.
- Crickard, contre-amiral (ret.) Fred W. *Canada's Security Interests In the Seas*. Manuscrit non publié, 1989.
- Ministère des Pêches et Océans. *Les océans du Canada : Aperçu économique et guide des activités du gouvernement fédéral*. Ottawa : Ministre des Approvisionnement et Services, 1987.
- Institut international d'études stratégiques, *Strategic Survey 1988-89*. London : IISS, mai 1990.
- Middlemiss, Danford W. et Sokolsky, Joel J. *Canadian Defence : Decisions and Determinants*. Toronto : Harcourt Brace Janovich, 1989.
- Associations des officiers de marine du Canada. *Une politique maritime intégrée pour le Canada*. Ottawa, 1989.
- Institut océanographique du Canada. *Managing Fishery Resources Beyond 200 Miles : Canada's Options to Protect Northwest Atlantic Straddling Stocks*. Ottawa : Conseil canadien des pêches, 1990.
- Commission Palme sur le désarmement et les questions de sécurité. *A World at Peace : Common Security in the Twenty-First Century*. Stockholm, avril 1989.
- Commission fédérale d'examen de la sécurité des pétroliers et de la capacité d'intervention en cas de déversements maritimes. *Rapport provisoire*. Septembre 1989.
- Gendarmerie royale du Canada. *Rapport annuel national sur les drogues 1988-1989*. Ottawa : Ministre des Approvisionnement et Services, 1990.
- Commission royale d'enquête sur l'union économique et les perspectives de développement du Canada. *Rapport : Volume 1*. Ottawa : Ministre des Approvisionnement et Services, 1985.
- Shadwick, Martin. *Who's Watching the Oceans?* Summerside Waterfront Development Corporation, décembre 1989.
- Sharpe, Capitaine Richard, éd. *Jane's Fighting Ships 1990-91*. Coulsdon, Surrey : Jane's Information Group, 1990.

Sous-comité de la défense nationale du Comité sénatorial permanent des affaires étrangères. *La défense maritime du Canada*. Ottawa: Ministre des Approvisionnement et Services, 1983.

World Resources Institute. *World Resources 1988-89*. Programme des Nations Unies pour l'environnement, Institut international pour l'environnement et le développement, 1988.

LISTE DES TÉMOINS

JEUDI 19 OCTOBRE 1989 (Fascicule n° 5) :

Du ministère de la Défense nationale :

Général John de Chastelain, chef de l'État-major de la défense;
Vice-amiral Charles Thomas, vice-chef de l'État-major de la défense;
Lieutenant général David Huddleston, sous-chef de l'État-major de la défense;
Vice-amiral Robert E. George, commandant, Commandement maritime;
Contre-amiral Denis Boyle, chef, Génie et maintenance.

MERCREDI 22 NOVEMBRE 1989 (Fascicule n° 6) :

Du ministère des Affaires extérieures :

Serge April, directeur général, Direction générale des affaires juridiques;
Robert Rochon, directeur, Direction des opérations juridiques.

JEUDI 23 NOVEMBRE 1989 (Fascicule n° 7) :

De Transports Canada :

R.A. Quail, sous-ministre adjoint, Transport maritime et commissaire de la
Garde côtière.

MERCREDI 29 NOVEMBRE 1989 (Fascicule n° 8) :

D'Environnement Canada :

Denis Davies, directeur général, Direction générale des eaux;
Dave Thornton, directeur, Centre de technologie environnementale;
Gisèle Jacob, directrice, Affaires réglementaires et intégration des programmes.

MERCREDI 6 DÉCEMBRE 1989 (Fascicule n° 9) :

De la Gendarmerie royale du Canada :

Norman D. Inkster, commissaire;
Marcel Coutu, sous-commissaire;

Denis Farrell, sous-commissaire.

Du Solliciteur général du Canada :

D. Ian Glen, sous-solliciteur général adjoint, Direction de la police et de la sécurité.

MARDI 12 DÉCEMBRE 1989 (Fascicule n° 10) :

Des Associations des officiers de marine du Canada :

Capitaine (retraité) Paul Godbout,
président, Bureau d'Ottawa;

Capitaine Leslie Hutchins,
président sortant, Bureau d'Ottawa.

MERCREDI 13 DÉCEMBRE 1989 (Fascicule n° 11) :

Du ministère des Pêches et Océans :

François Pouliot, sous-ministre adjoint;

Hugh Trudeau, directeur, Développement des pêches de l'Atlantique;

Dennis Brock, directeur, Établissement et application des règlements;

Victor Rabinovitch, sous-ministre adjoint,
Direction générale des affaires internationales.

JEUDI 25 JANVIER 1990 (Fascicule n° 12) :

À titre individuel :

Général Gérard Theriault (retraité), Ex-chef de l'État-major de la défense;

De l'Institut canadien des études stratégiques :

Alex Morrison, directeur exécutif.

De l'Institut canadien pour la paix et la sécurité internationales :

Roger Hill, directeur de la Recherche.

JEUDI 1^{er} FÉVRIER 1990 (Fascicule n° 13) :

De l'Université Dalhousie :

Contre-amiral Fred Crickard (retraité), Attaché de recherche, Center for Foreign Policy Studies.

De l'Université Simon Fraser :

Professeur Douglas Ross, Centre for International Studies.

De l'Université de Toronto :

Franklyn Griffiths.

MERCREDI 7 FÉVRIER 1990 (Fascicule n° 14) :

De l'Université de Montréal :

Professeur Jean-Paul Brodeur, directeur,
Centre international de criminologie comparée.

À titre individuel :

Major général G.R. Cheriton (retraité), Président,
Groupe de travail sur les mesures antiterroristes.

JEUDI 8 FÉVRIER 1990 (Fascicule n° 15) :

Du Comité canadien des ressources de l'Arctique :

Stephen Hazell, directeur exécutif.

De l'Institut océanographique du Canada :

Cynthia Lamson, directrice associée.

De Inuit Tapirisat du Canada :

John Amagoalik.

MERCREDI 14 FÉVRIER 1990 (Fascicule n° 16) :

À titre particulier :

Amiral Robert Falls (retraité), Ex-chef de
l'État-major de la défense.

Du Projet Ploughshares :

Ernie Regehr, coordonnateur de la recherche;

Major général Leonard Johnson (retraité), président.

JEUDI 22 FÉVRIER 1990 (Fascicule n° 17) :

Du Centre canadien pour le contrôle des armes et le désarmement :

John Lamb, directeur exécutif;

Tariq Rauf, attaché de recherche principal.

De Veterans Against Nuclear Arms Association :

Ray Creary, vice-président.

MARDI 6 MARS 1990 (Fascicule n° 18) :

Du Centre d'études internationales et stratégiques :

Martin Shadwick, associé de recherche.

JEUDI 8 MARS 1990 (Fascicule n° 20) :

Du ministère des Pêches et Océans :

Carl Goodwin, chef, Division des opérations de surveillance;

François Pouliot, sous-ministre adjoint principal;

Bernie Sullivan, agent des pêches.

Du ministère de la Défense nationale :

Lieutenant général David Huddleston,
sous-chef de l'État-major de la défense;

Commandant E.J. Lerhe, C.D., capitaine du NCSM *Saguenay*;

Des Affaires extérieures :

Serge April, directeur général, Bureau des affaires juridiques.

Du Bureau du Conseil privé :

William Rowat, secrétaire adjoint du Cabinet,
(Opérations gouvernementales et relations de travail).

JEUDI 15 MARS 1990 (Fascicule n° 21) :

De la Garde côtière des États-Unis :

Commandant Bruce Leek, agent de liaison, Département d'État,
Bureau of International Narcotics Matters.

De l'Administration antidrogue :

John Brophy, agent de liaison, Département d'État,
Bureau of International Narcotics Matters.

ANNEXES

1. RESSOURCES MARITIMES ACTUELLES ET PRÉVUES DE LA MARINE ET DU GOUVERNEMENT CANADIEN.

2. RÉPERTOIRE DES ACTIVITÉS DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL LIÉES AU SECTEUR DES OCÉANS

3. RÉPERTOIRE DES ACTIVITÉS DE COOPÉRATION, DANS UN CONTEXTE MARITIME, ENTRE LE MINISTÈRE DE LA DÉFENSE NATIONALE ET D'AUTRES MINISTÈRES FÉDÉRAUX.

Année	Activité	Ministère	Coût (millions de dollars)
1991	Programme de coopération pour la recherche et l'exploration océanographique	Ministère de la Défense Nationale	10.0
1992	Programme de coopération pour la recherche et l'exploration océanographique	Ministère de la Défense Nationale	10.0
1993	Programme de coopération pour la recherche et l'exploration océanographique	Ministère de la Défense Nationale	10.0
1994	Programme de coopération pour la recherche et l'exploration océanographique	Ministère de la Défense Nationale	10.0
1995	Programme de coopération pour la recherche et l'exploration océanographique	Ministère de la Défense Nationale	10.0
1996	Programme de coopération pour la recherche et l'exploration océanographique	Ministère de la Défense Nationale	10.0
1997	Programme de coopération pour la recherche et l'exploration océanographique	Ministère de la Défense Nationale	10.0
1998	Programme de coopération pour la recherche et l'exploration océanographique	Ministère de la Défense Nationale	10.0
1999	Programme de coopération pour la recherche et l'exploration océanographique	Ministère de la Défense Nationale	10.0
2000	Programme de coopération pour la recherche et l'exploration océanographique	Ministère de la Défense Nationale	10.0
2001	Programme de coopération pour la recherche et l'exploration océanographique	Ministère de la Défense Nationale	10.0
2002	Programme de coopération pour la recherche et l'exploration océanographique	Ministère de la Défense Nationale	10.0
2003	Programme de coopération pour la recherche et l'exploration océanographique	Ministère de la Défense Nationale	10.0
2004	Programme de coopération pour la recherche et l'exploration océanographique	Ministère de la Défense Nationale	10.0
2005	Programme de coopération pour la recherche et l'exploration océanographique	Ministère de la Défense Nationale	10.0
2006	Programme de coopération pour la recherche et l'exploration océanographique	Ministère de la Défense Nationale	10.0
2007	Programme de coopération pour la recherche et l'exploration océanographique	Ministère de la Défense Nationale	10.0
2008	Programme de coopération pour la recherche et l'exploration océanographique	Ministère de la Défense Nationale	10.0
2009	Programme de coopération pour la recherche et l'exploration océanographique	Ministère de la Défense Nationale	10.0
2010	Programme de coopération pour la recherche et l'exploration océanographique	Ministère de la Défense Nationale	10.0
2011	Programme de coopération pour la recherche et l'exploration océanographique	Ministère de la Défense Nationale	10.0
2012	Programme de coopération pour la recherche et l'exploration océanographique	Ministère de la Défense Nationale	10.0
2013	Programme de coopération pour la recherche et l'exploration océanographique	Ministère de la Défense Nationale	10.0
2014	Programme de coopération pour la recherche et l'exploration océanographique	Ministère de la Défense Nationale	10.0
2015	Programme de coopération pour la recherche et l'exploration océanographique	Ministère de la Défense Nationale	10.0
2016	Programme de coopération pour la recherche et l'exploration océanographique	Ministère de la Défense Nationale	10.0
2017	Programme de coopération pour la recherche et l'exploration océanographique	Ministère de la Défense Nationale	10.0
2018	Programme de coopération pour la recherche et l'exploration océanographique	Ministère de la Défense Nationale	10.0
2019	Programme de coopération pour la recherche et l'exploration océanographique	Ministère de la Défense Nationale	10.0
2020	Programme de coopération pour la recherche et l'exploration océanographique	Ministère de la Défense Nationale	10.0
2021	Programme de coopération pour la recherche et l'exploration océanographique	Ministère de la Défense Nationale	10.0
2022	Programme de coopération pour la recherche et l'exploration océanographique	Ministère de la Défense Nationale	10.0

Matériel maritime (actuel et projeté de la Marine canadienne et du Gouvernement du Canada)

Ministère de la Défense nationale, Commandement maritime et Groupe aérien maritime

Nom	Mise en service	Déplacement*	Armement	Observations
Sous-marins — classe Oberon				
Ojibwa	1965	2449	8 tubes lance-torpilles (6 à l'avant, 2 à l'arrière), 20 torpilles Mk 48	Resteront en service jusqu'en 1996.
Onondaga	1967	"	Voir ci-dessus	
Okanagan	1968	"	" "	
Destroyers — classe Tribal				
Iroquois	1972	5182	1 système de lance-missiles vertical pour 29 missiles anti- aériens, 1 canon de 76mm, 1 canon antimissiles Phalanx, 6 tubes lance-torpilles pour torpilles de lutte anti-sous- marine Mk 46, 2 hélicoptères de lutte anti-sous-marine.	Les navires Algonquin et Iro- quois sont modernisés dans le cadre du Projet de révision et de modernisation de la classe Tribal. Les quatre bâtiments seront modifiés d'ici à 1992.
Huron	1972	4775	2 rampes quadruples de lancement de missiles antiaériens Sea Sparrow, 1 canon de 127mm, 1 mortier anti-sous- marin tritube Mk 10, 2 hélicoptères de lutte anti-sous- marine.	
Athabaskan	1972	"	Voir ci-dessus	
Algonquin	1973	5182	voir l'Iroquois	
Frégates — classe City				
Halifax		4826	2 rampes quadruples de lancement de missiles antinavires Harpoon, 2 rampes octuples de lancement de missiles an- tiaériens Sea Sparrow, 1 canon de 57 mm, 1 canon anti- missiles Phalanx, 4 tubes lance-torpilles pour torpilles de lutte anti-sous-marine Mk 46, 1 hélicoptère de lutte anti- sous-marine.	Les sept premières frégates sont à différentes étapes de construction. Les dates de mise en service ont été re- poussées en raison de retards de construction. La livraison du NCSM Halifax est mainte- nant prévue pour 1991 et celle du NCSM Ottawa pour 1996.
Vancouver		"	Voir ci-dessus	
Ville de Québec		"	" "	
Toronto		"	" "	
Regina		"	" "	
Calgary		"	" "	
Montréal		"	" "	
Fredericton		"	" "	
Winnipeg		"	" "	
Charlottetown		"	" "	
St. John's		"	" "	
Ottawa		"	" "	
Frégates — classe Mackenzie				
Mackenzie	1962	2926	2 canons bitubes de 76 mm, 6 tubes lance-torpilles pour torpilles de lutte anti-sous-marine Mk 46.	Modernisées dans le cadre du Programme de prolongation de la vie des destroyers (1982-1985) pour en prolon- ger l'existence jusqu'en 1990-1993. Il se peut qu'elles demeurent en service plus longtemps.
Saskatchewan	1963	"	Voir ci-dessus	
Yukon	1963	"	" "	
Qu'Appelle	1963	"	" "	

Nom	Mise en service	Déplacement*	Armement	Observations
Frégates, classe Restigouche modifiée				
Gatineau	1959	2946	1 lance-roquettes octuple pour torpilles de lutte anti-sous-marine Mk 46, 2 canons de 76 mm, 6 tubes lance-torpilles pour torpilles de lutte anti-sous-marine Mk 46, 1 mortier tritube anti-sous-marin Mk 10.	Modernisées dans le cadre du Programme de prolongation de la vie des destroyers (1983-1986) pour en prolonger l'existence jusqu'en 1991-1994.
Restigouche	1958	"	Voir ci-dessus	
Kootenay	1959	"	" "	
Terra Nova	1959	"	" "	
Frégates, classe St-Laurent Saguenay				
Saguenay	1956	3100	2 canons de 76 mm, 6 tubes lance-torpilles pour torpilles de lutte anti-sous-marine Mk 46, 1 mortier tritube anti-sous-marin Mk 10, 1 hélicoptère de lutte anti-sous-marine.	Modernisées dans le cadre du Programme de prolongation de la vie des destroyers (1972-1982). Il est prévu de désarmer le Skeena et le Saguenay en 1990, le Margaree et l'Ottawa en 1991, et le Fraser en 1993.
Skeena	1957	"	Voir ci-dessus	
Ottawa	1956	"	" "	
Margaree	1957	"	" "	
Fraser	1957	"	" "	
Frégates—classe Annapolis				
Annapolis	1964	2977	2 canons 76 mm, 6 tubes lance-torpilles pour torpilles de lutte anti-sous-marine Mk 46, 1 hélicoptère de lutte anti-sous-marine.	Modernisées dans le cadre du Programme de prolongation de la vie des destroyers (1982-1986) pour en prolonger l'existence jusqu'en 1991.
Nipigon	1964	"	Voir ci-dessus	
Bâtiments antimines— Dragueur de mines auxiliaire				
Anticosti	1989	1093	Dragage mécanique des mines	Anciens remorqueurs mis en service en 1973
Moresby	1989	"	Voir ci-dessus	
Bâtiments antimines—Na- vires de défense côtière				
12 navires sans nom, armés		6-800	1 canon de 40 mm, 2 mitraillettes, dispositif de balayage mécanique, acoustique et magnétique.	Seront armés par des réservistes.
Bâtiments de soutien opérationnel				
Provider	1963	22352	3 hélicoptères de lutte anti-sous-marine.	
Protecteur	1969	25095	2 canons de 76 mm, 3 hélicoptères de lutte anti-sous-marine	
Preserver	1970	"	Voir ci-dessus	
Bâtiments de soutien opérationnel, classe Dun				
Dundurn	?	1524	aucun	Petit navire-citerne
Bâtiments de soutien opérationnel—Bâtiments bases de plongeurs				
Cormorant	1978	2388	aucun	2 petits sous-marins à bord.
Bâtiments scientifiques				
Endeavour	1965	1585	aucun	
Quest	1969	2164	aucun	
Riverton	1990	2604	aucun	

Autres bâtiments

Le Commandement maritime dispose aussi de quelque 54 bâtiments divers (patrouilleurs, navires de barrage, bateaux-pompe, voiliers-écoles de la Réserve navale, embarcations pour plongeurs et remorqueurs). De ceux-ci, 11 patrouilleurs et navires de barrage ont chacun un déplacement supérieur à 400 tonnes, tandis que deux remorqueurs ont un déplacement supérieur à 400 tonnes, tandis que deux remorqueurs ont un déplacement supérieur à 800 tonnes.

Aéronefs — aéronefs embarqués
Hélicoptères CH-124A Sea King

Jusqu'à 4 torpilles de lutte ASM Mk 46 ou grenades sous-marines Mk 11

Il est prévu de les remplacer en temps utile par des hélicoptères EH 101.

Aéronef — Patrouilleurs maritimes basés à terre
18 CP-140 Aurora

Aéronefs munis de capteurs pour surveiller l'Arctique, les bâtiments de surface et les sous-marins. Ils peuvent transporter des armes aérolargables.

L'Arcturus est un appareil Aurora moins sophistiqué servant aux patrouilles de l'Arctique et à l'instruction.

P-3C Arcturus

Capteurs de surveillance de l'Arctique et des bâtiments de surface

* Les déplacements sont indiqués en tonnes métriques; dans le cas des sous-marins, il s'agit du déplacement en plongée.

Ministère des Transports—Garde côtière canadienne

Type	Bâtiments en activité	Date de mise en service	Tonnage
Bâtiments			
Brise-glace lourds	7	1960-1988	6 421-14 021
Brise-glace lourd/Câblier	1	1965	6 477
Brise-glace légers/Baliseurs	11	1959-1987	2 982-4 737
Baliseurs renforcés pour la navigation dans les glaces	11	1956-1969	573-2 256
Petits baliseurs	9	1969-1986	81-386
Petits baliseurs fluviaux	5	1958-1988	106-870
Garde-côtes hauturiers	3	1969-1990	2 057*
Garde-côtes hauturiers renforcés pour la navigation dans les glaces	4	1972-1987	2 113-3 813
Petits garde-côtes	9	1963-1982	50-141
Canots de sauvetage	17	1969-1989	10-35
Petits garde-côtes renforcés pour la navigation dans les glaces	2	1986	229
Petites embarcations de service	12	1973-1987	5-20
Navire-école	1	1959	627
Navire hydrographique	1	1966	950
Aérogliasseur	4	1968-1987	11-49
Total (plus quelque 35 embarcations de sauvetage côtières)	97		
Aéronefs			
Hélicoptères polyvalents légers	29		
Hélicoptères polyvalents moyens	5		
Hélicoptères polyvalents lourds	1		
Avion	1		
Total	36		

*Deux de ces bâtiments viennent d'être mis en service. Ce chiffre ne s'applique qu'au tonnage du plus vieux des trois.

Ministère des Pêches et Océans

Type	Bâtiments en activité	Date de mise en service	Tonnage
Gros patrouilleurs	7*	1966-1985	300-2,280
Navires de recherche	4	1966-1982	
Navires hydrographiques et océanographiques	11	1956-1985	
(Le ministère des Pêches et Océans exploite en outre 700 petits patrouilleurs ou patrouilleurs moyens.)			

*Cinq de ces navires sont conçus pour être armés de deux mitrailleuses; trois d'entre eux peuvent embarquer un hélicoptère léger.

Source: *Jane's Fighting Ships 1990-91*, Coulsdon, Surrey, Jane's Information Group, 1990, p. 76-95

Répertoire des activités du gouvernement fédéral liées au secteur des océans

Programme	Ministère responsable	ou organisme ressource	Autorité législative	Ressources des pro- grammes*	
				M\$	A-P
Transport maritime					
Systèmes de navigation maritime	GCC	MDN	Loi sur la marine marchande du Canada	210	3 300
Réglementation maritime : sécurité des navires	GCC	MDN, GRC	Loi sur la marine marchande du Canada Loi sur le transport des marchandises dangereuses	23	395
Bris des glaces et autres activités de soutien des opérations dans l'Arctique	GCC		Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques Loi nationale sur les transports	90	1 025
Gestion des ports	GCC	MDN, GRC	Loi sur les ports et installations de ports publics	37	90
Hydrographie	MPO	GCC	Loi de 1979 sur l'organisation du gouvernement Loi sur la mer territoriale et les zones de pêche Règlement sur les cartes et les publications	40	585
Services maritimes					
Recherche et sauvetage	MDN/CCG	MPO	Convention sur la sécurité en mer Loi sur la marine marchande du Canada	120	1 820
Gestion des glaces-lutte contre les inondations	GCC		Loi sur le ministère des Transports	6	65
Approvisionnement dans l'est de l'Arctique	GCC		Approbation du Conseil du Trésor (juin 1981)	7	11
Architecture et génie maritimes	TP		Loi sur les travaux publics	250	340
Services de dragage et de flottille	TP		Loi sur les travaux publics	17	160
Ports pour petits bateaux	MPO		Loi sur l'organisation du gouvernement Loi sur les ports de pêche et de plaisance	70	84
Services des glaces	ME	MDN,GCC	Loi sur l'organisation du gouvernement (1970 et 1979)		
Météorologie marine	ME	MDN,GCC	Loi sur l'organisation du gouvernement (1970)	3,5	29
Climatologie marine	ME		Loi sur l'organisation du gouvernement (1970 et 1979)	1	5
Levés extra-côtiers	EMR		Loi sur l'arpentage des terres du Canada (1970) Loi sur l'organisation du gouvernement (1970 et 1979) Loi sur les ressources et les relevés techniques (1966-1967)	0.3	6
Services d'exportation et de transport maritime	AE		Loi sur les affaires extérieures (1983)	0.1	2
Gestion et mise en valeur des ressources (y compris la protection de l'environnement)					
Allocation des ressources halieutiques, délivrance de permis et règlements	MPO		Loi sur les pêcheries	13	200
Supervision, contrôle et surveillance côtiers et pré-côtiers	MPD/GCC	MDN,GRC	Loi sur les pêcheries Loi sur la protection des pêcheries côtières	44	925
Développement et mise en valeur des pêches	MPO		Loi sur le développement de la pêche	68	420
Gestion de l'habitat	MPO	ME	Loi sur les pêcheries	6	75

Programme	Ministère responsable	ou organisme ressource	Autorité législative	Ressources des pro- grammes*	
				M\$	A-P
Conservation du milieu marin arctique	MPO		Loi sur les pêcheries		
APGTC – mise en valeur pétrolière	EMR/MAIN	MDN	Loi sur le pétrole et le gaz du Canada Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz Loi sur les ressources pétrolières du Canada	17	225
Surveillance et prévention de la pollution marine	ME	MDN,GCC, MPO	Loi canadienne sur la protection de l'environnement	-	-
Lutte contre la pollution à partir d'installations terrestres	ME		Loi sur l'organisation du gouvernement (1979) Loi sur les pêcheries, articles 36 à 42 Loi canadienne sur la protection de l'environnement (LCPE)	2	35
Protection de l'environnement – Ressources pétrolières et minérales extracôtières	ME	APGTC	Loi sur l'organisation du gouvernement (1979) Loi sur les pêcheries, article 36 à 42 LCPE, partie IV	1	9
Contrôle des substances toxiques	ME		Loi sur les pêcheries, article 36 à 42 LCPE, partie IV	1	12
Contrôle des rejets provenant des bateaux	GCC		Loi sur l'organisation du gouvernement (1979) Loi sur les pêcheries, article 36 à 42	0,2	3
Parcs marins nationaux	ME	GCC	Loi sur les parcs nationaux	0,3	3
Protection de la faune marine	ME	GRC, MPO	Loi sur la faune du Canada Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs	1,2	20
Protection du milieu marin dans le monde	AE		Loi sur les affaires extérieures (1982)	0,3	2
Urgences/nettoyage des dégâts causés par la pollution provenant des navires	GCC	MDN, MPO	Loi sur la marine marchande du Canada Décret de planification d'urgence Plan national d'urgence en mer	5	60
Prévention de la pollution des eaux arctiques	MAIN		Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques	0,2	4
Cadre d'exploitation des minéraux non combustibles se trouvant en haute mer	EMR		Loi sur l'énergie, les mines et les ressources	0,3	3
Information géoscientifique en haute mer	EMR		Loi sur les ressources et les relevés techniques Loi sur l'énergie, les mines et les ressources	14	75
Souveraineté, défense et Droit de la mer					
Litiges en matière de frontières maritimes	EA		Loi sur les affaires extérieures (1983)	0,2	5
Coordination et collaboration entre le Canada et les États-Unis dans l'Arctique	AE		Loi sur les affaires extérieures (1983)	0,1	1,5
Droit de la mer	AE		Loi sur les affaires extérieures (1983)	0,1	1
Ententes de pêche internationales	AE	MPO	Loi sur les pêcheries Loi sur les affaires extérieures	0,2	6
Contrôle et surveillance en haute mer	MDN/GCC/ MPO	EA,GRC	Loi sur la protection des pêches côtières Loi sur les pêcheries Loi sur la mer territoriale et les zones de pêche	36	310
Commandement maritime	MDN		Loi sur la défense nationale	2 608	18 488
Groupe aérien maritime	MDN		Loi sur la défense nationale	449	5 005

Programme	Ministère responsable	ou organisme ressource	Autorité législative	Ressources des pro- grammes*	
				M\$	A-P
Application des lois fédérales					
Prévention, détection et enquêtes - infractions aux lois fédérales et aux décrets exécutifs dans les eaux territoriales du Canada	GRC	MDN, GCC, MPO	Loi sur la Gendarmerie royale du Canada	S.O.	S.O.
Lutte contre les stupéfiants	GRC	MDN, GCC, Revenu	Loi sur les stupéfiants	59	S.O.
Antiterrorisme maritime	GRC	MDN	Loi sur les infractions en matière de sécurité	-	-
Contrôle de l'immigration	EIC	MDN, GCC, MPO, GRC	Loi sur l'immigration	S.O.	S.O.
Développement du Nord					
Planification de l'utilisation des terres dans le Nord	MAIN		Loi sur les affaires indiennes et du Nord	2	22
Protection de l'environnement des Indiens et des Inuits	MAIN		Loi sur les affaires indiennes et du Nord	0,5	1
Études sur la gestion des ressources pétrolières et gazières	MAIN		Loi sur les affaires indiennes et du Nord	1	5
Ressources granulaires et îles artificielles dans la mer de Beaufort	MAIN		Loi sur les concessions de terres publiques	0,4	1
Mise en valeur des hydrocarbures et protection de l'environnement - APGTC	MAIN		Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz Loi sur le pétrole et le gaz du Canada		
Bris des glaces dans l'Arctique	GCC		Loi sur la marine marchande du Canada Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques		
Développement industriel					
Programme Action	APECA		Loi sur l'organisation du gouvernement, Canada Atlantique (1987)	*	*
Entente de développement de l'industrie océanique de Terre-Neuve	APECA		Entente de développement économique et industriel	*	*
Fonds de développement Canada-Nouvelle-Écosse	APGTE		Entente fédérale-provinciale (1984)	*	*
Fonds de développement des régions extra-côtières Canada-Terre-Neuve	APGTE		Loi de mise en oeuvre de l'Accord Atlantique Canada/Terre-Neuve	*	*
Programme de diversification de l'économie de l'Ouest	MAS		Loi sur la diversification de l'économie de l'Ouest Canadien (1988)	*	*
Exploitation et entretien de certaines cales sèches	TP		Loi sur les travaux publics	4,6	5,3
Développement du commerce international du poisson	AE		Loi sur les affaires extérieures (1983)	0,4	8
Programme de développement des marchés d'exportation	AE		Loi sur les Affaires extérieures (1983)	5	-
Développement des technologies et des sciences de la mer					
Évaluation des ressources halieutiques	MPO		Loi sur les pêcheries	75	930
Recherches sur l'aquaculture	MPO		Loi sur le développement de la pêche	7	105
Évaluation et recherches - habitat	MPO	ME	Loi sur les pêcheries	8	110

Programme	Ministère responsable	ou organisme ressource	Autorité législative	Ressources des pro- grammes*	
				M\$	A-P
Recherches sur la mise en valeur des ressources	MPO	GCC	Loi sur le développement de la pêche	20	195
Océanographie physique	MPO	GCC	Loi sur l'organisation du gouvernement (1979)	27	361
Océanographie chimique	MPO	GCC	Loi sur l'organisation du gouvernement (1979)	7	107
Écologie marine	MPO		Loi sur l'organisation du gouvernement (1979)	14	179
Activités géoscientifiques en haute mer	EMR	GCC	Loi sur les ressources et les relevés techniques Loi sur l'énergie, les mines et les ressources	9	110
Matériaux pour les structures en haute mer	EMR		Mandat d'Énergie, Mines et Ressources, CIRDE	2	9
Téledétection dans le domaine des océans	EMR		Décision du Conseil du Trésor Loi sur l'énergie, les mines et les ressources	0,2	1
Programme de forage en mer	EMR		Décision du Cabinet	4	3
Génie maritime (y compris 1,5 M. PARI/PPIL)	CNR		Loi sur le CNR (1966-1967)	10	65
Biologie et chimie marines (y compris 1,5 M PARI/PPIL)			Loi sur le CNR (1966-1967)	5	33
Subventions aux universités	CRSNG		Loi sur le CRSNG	9,8	-
Recherche climatologique	ME		Loi sur l'organisation du gouvernement (1979)	1	5
Ententes subsidiaires Canada-T.-N.- Institut des pêches et technologies marines	MEIR		Loi sur le développement industriel et régional		
Défense R & D	MDN		Loi sur la défense nationale	90	5 324
Arctique R & D	GCC		Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques	2	3
Programme d'apports technologiques	AE			-	-
Programme d'aide à la recherche industrielle	CNR			-	-
TOTAL DES ACTIVITÉS LIÉES AUX OcéANS					
Commandement maritime et Groupe de l'air exclu				1 438	17 777
Commandement maritime et Groupe de l'air inclus				4 495	41 270

NOTE : La plupart des données sur les ressources financières ont trait à l'année financière 1988-1989.

*Ces programmes et activités d'aide ne sont pas ciblées exclusivement sur le secteur océanique.

APGTC - Administration du pétrole et du gaz des terres du Canada

CRSNG - Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie du Canada

CNR - Conseil national de recherches

EIC - Emploi et Immigration Canada

GCC - Garde côtière canadienne

GRC - Gendarmerie royale du Canada

AE - Ministère des Affaires extérieures

MAIN - Ministère des Affaires indiennes et du Nord

MAS - Ministère des Approvisionnements et Services

MDN - Ministère de la Défense nationale

EMR - Ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources

PO - Ministère des Pêches et Océans

ME – Ministère de l'Environnement

MEIR – Ministère de l'Expansion industrielle régionale

TP – Ministère des Travaux publics

Adapté de : Ministère des Pêches et Océans, *Les océans du Canada: Aperçu économique et guide des activités du gouvernement fédéral*, (édition de 1989).

Ottawa : Ministère des Approvisionnements et Services, 1989, p. 37-40.

**Répertoire des activités de coopération, dans un contexte maritime,
entre le ministère de la Défense nationale et d'autres ministères fédéraux¹**

Activité	Ministère coopérant	Entente de coordination	Recouvrement des coûts
Utilisation des ressources du MDN pour le nettoyage des déversements maritimes	GCC	Protocole d'entente/ plans d'urgence	?
Administration des règlements concernant le transport des marchandises dangereuses	GCC	Entente officieuse	?
Recours à la Loi sur les mesures d'urgence, prise de contrôle des navires, avions, stations de radio, aides à la navigation des Centres de trafic maritime de la Garde côtière	GCC	Protocole d'entente/ plans d'urgence	S.O.
Recherche et sauvetage	GCC/MPO	Commandement intégré	conjoint
Patrouilles des pêches, heures de vol (420) et jours-navires (95)	MPO	Protocole d'entente	non ²
Acquisition de mitrailleuses et de munitions	MPO	Lettre d'entente	oui
Surveillance de la pollution	ME	occasionnelle	non
Services météorologiques	ME	Protocole d'entente	oui
Soutien à la reconnaissance des glaces	ME	Protocole d'entente	oui
Soutien du programme de lutte contre le trafic des stupéfiants, heures de vol (750) et jours-navires (20)	GRC	Protocole d'entente	non ²
Renseignement et surveillance — lutte contre le trafic des stupéfiants	GRC	Protocole d'entente	non
Soutien à l'équipe spéciale d'intervention d'urgence de la GRC	GRC	Protocole d'entente	oui
Sécurité des personnalités de marque	GRC	Protocole d'entente	non
Sécurité des ports pendant les situations d'urgence	GRC	Protocole d'entente/ plans d'urgence	S.O.
Arrivée par la mer des demandeurs du statut de réfugié et des immigrants illégaux	EIC	Protocole d'entente/ plans d'urgence	?
Enquête sur les accidents de plongée	EMR	Protocole d'entente	oui

Utilisation des ressources du MDN pour les situations d'urgence maritimes impliquant le bien-être public

PCC

plans d'urgence

oui

- ¹ Ce répertoire se fonde sur les renseignements fournis par les ministères fédéraux, y compris la Défense nationale, et il n'est peut-être pas complet.
- ² Il n'y a pas de recouvrement des coûts relatifs aux mesures d'aide ayant déjà fait l'objet d'ententes, mais les autres demandes occasionnelles visant les ressources du MDN font l'objet d'un recouvrement des coûts.

GCC - Garde côtière canadienne

MPO - Ministère des Pêches et Océans

ME - Ministère de l'Environnement

GRC - Gendarmerie royale du Canada

EIC - Emploi et Immigration Canada

EMR - Ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources

PCC - Protection civile Canada

oui/non	Protocoles d'entente	GCC/MPO	Description
oui	Protocoles d'entente	MPO	Recherche et sauvetage
oui	Protocoles d'entente	MPO	Évaluation des pêches, heures de vol (430) et jours-navires (92)
non	Protocoles d'entente	ME	Acquisition de technologies et de munitions
oui	Protocoles d'entente	ME	Surveillance de la pollution
oui	Protocoles d'entente	ME	Services météorologiques
oui	Protocoles d'entente	ME	Services à la reconnaissance des places
non	Protocoles d'entente	GRC	Soutien du programme de lutte contre le trafic des stupéfiants, heures de vol (750) et jours-navires (30)
non	Protocoles d'entente	GRC	Renseignement et surveillance -- lutte contre le trafic des stupéfiants
oui	Protocoles d'entente	GRC	Soutien à l'équipe spéciale d'intervention d'urgence de la GRC
non	Protocoles d'entente	GRC	Sécurité des personnalités de marque
non	Protocoles d'entente	GRC	Sécurité des ports pendant les états d'urgence
oui	Protocoles d'entente	EIC	Activité par la mer des demandeurs du statut de réfugié et des immigrants illégaux
oui	Protocoles d'entente	EMR	Enquête sur les accidents de plongée

DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité prie le gouvernement de déposer dans les 150 jours une réponse globale à ce rapport.

Un exemplaire des Procès-verbaux et témoignages pertinents du Comité permanent de la Défense nationale et des Affaires des vétérans (fascicules nos 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 28 qui inclut le présent rapport) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président

ARNOLD MALONE, député

PROCÈS-VERBAUX

LE JEUDI 4 OCTOBRE 1990 (39)

[Traduction]

Le Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants se réunit à huis clos aujourd'hui à 11 h 15 dans la pièce 307 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Marc Ferland (*vice-président*).

Membres du Comité présents: Stan Darling, Marc Ferland, Girve Fretz, Bob Hicks.

Autre député présent: John Brewin.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: Wolfgang Koerner, attaché de recherche. *Du Centre parlementaire pour les affaires étrangères et le commerce extérieur:* David Lord, chargé de recherche.

Le Comité délibère de ses travaux futurs.

À 11 h 30, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 23 OCTOBRE 1990 (40)

Le Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants se réunit à huis clos aujourd'hui à 9 h 40 dans la pièce 208 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Arnold Malone (*président*).

Membres du Comité présents: Stan Darling, Marc Ferland, Girve Fretz, Bob Hicks, Arnold Malone et Fred Mifflin.

Membres suppléants présents: John Brewin remplace Derek Blackburn; George Proud remplace Bill Rompkey.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: Wolfgang Koerner, attaché de recherche. *Du Centre parlementaire pour les affaires étrangères et le commerce extérieur:* David Lord, chargé de recherche.

Le Comité poursuit l'examen de son projet de rapport sur la souveraineté maritime du Canada.

À 11 h 06, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MERCREDI 24 OCTOBRE 1990 (41)

Le Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants se réunit à huis clos aujourd'hui à 15 h 40 dans la pièce 536 de l'édifice Wellington, sous la présidence de Arnold Malone (*président*).

Membres du Comité présents: Stan Darling, Marc Ferland, Bob Hicks, Arnold Malone et Fred Mifflin.

Membre suppléant présent: John Brewin remplace Derek Blackburn; George Proud remplace Bill Rompkey.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: Wolfgang Koerner, attaché de recherche. *Du Centre parlementaire pour les affaires étrangères et le commerce extérieur:* David Lord, chargé de recherche.

Le Comité poursuit l'étude de son projet de rapport sur la souveraineté maritime du Canada.

Il est convenu,—Que le Comité fasse tirer un millier d'exemplaires de son rapport, format bilingue.

Il est convenu,—Que le président soit autorisé à y inclure des photographies de son choix.

À 17 h 45, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 30 OCTOBRE 1990 (42)

Le Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants se réunit à huis clos aujourd'hui à 9 h 35, dans la pièce 705, au 151, rue Sparks, sous la présidence de Arnold Malone (*président*).

Membres du Comité présents: Stan Darling, Marc Ferland, Girve Fretz, Bob Hicks et Arnold Malone.

Membre suppléant présent: Dan Heap remplace Derek Blackburn; George Proud remplace Bill Rompkey.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: Wolfgang Koerner, attaché de recherche. *Du Centre parlementaire pour les affaires étrangères et le commerce extérieur:* David Lord, chargé de recherche.

Le Comité poursuit l'étude de son projet de rapport sur la souveraineté maritime du Canada.

Il est convenu,—Que le président soit autorisé à apporter au rapport les changements de forme (typographie, grammaire, orthographe) jugés nécessaires, sans en altérer le fond.

Il est convenu,—Que le Comité demande une réponse globale du gouvernement.

Il est convenu,—Que le projet de rapport, modifié, soit adopté.

Il est convenu,—Que le projet de rapport, modifié, devienne le rapport du Comité à la Chambre.

Il est convenu,—Que le président présente le rapport à la Chambre.

Il est convenu,—Que le rapport soit imprimé sous format spécial.

Il est ordonné,—Que le greffier commande des exemplaires de *The Military Balance* (L'équilibre militaire) pour les besoins des membres et du personnel.

À 10 h 25, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Roger Préfontaine





Cost of the Campaign

Regain Preference

At the 1953 election, the Committee returned to the Chair

to the 1953 election, the Committee returned to the Chair

to the 1953 election, the Committee returned to the Chair

to the 1953 election, the Committee returned to the Chair

to the 1953 election, the Committee returned to the Chair