



Second Session
Thirty-ninth Parliament, 2007-08

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Fisheries and Oceans

Chair:

The Honourable BILL ROMPKEY, P.C.

Thursday, March 13, 2008

Issue No. 5

Seventh meeting on:

Issues relating to the federal government's current
and evolving policy framework for managing
Canada's fisheries and oceans

WITNESS:
(See back cover)

Deuxième session de la
trente-neuvième législature, 2007-2008

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Pêches et des océans

Président :

L'honorable BILL ROMPKEY, C.P.

Le jeudi 13 mars 2008

Fascicule n° 5

Septième réunion concernant :

Les questions relatives au cadre stratégique actuel,
en évolution, du gouvernement fédéral pour la gestion
des pêches et des océans du Canada

TÉMOIN :
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
FISHERIES AND OCEANS

The Honourable Bill Rompkey, P.C., *Chair*

The Honourable Ethel Cochrane, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	Hubley
Campbell	Johnson
Comeau	* LeBreton, P.C.
Cowan	(or Comeau)
Gill	Meighen
* Hervieux-Payette, P.C.	Robichaud, P.C.
(or Tardif)	Watt

*Ex officio members

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
PÊCHES ET DES OCÉANS

Président : L'honorable Bill Rompkey, C.P.

Vice-présidente : L'honorable Ethel Cochrane

et

Les honorables sénateurs :

Adams	Hubley
Campbell	Johnson
Comeau	* LeBreton, C.P.
Cowan	(ou Comeau)
Gill	Meighen
* Hervieux-Payette, C.P.	Robichaud, C.P.
(ou Tardif)	Watt

*Membres d'office

(Quorum 4)

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Thursday, March 13, 2008
(9)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 10:50 a.m., in room 160-S, Centre Block, the chair, the Honourable Bill Rompkey, P.C., presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Cochrane, Cowan, Hubley, Robichaud, P.C. and Rompkey, P.C. (5).

In attendance: Claude Emery, Analyst, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, November 21, 2007, the committee continued its study on issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans. (*For complete text of order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1.*)

WITNESS:

University of Calgary:

Rob Huebert, Associate Director of the Centre for Military and Strategic Studies, Associate Professor, Department of Political Science.

The chair made a statement.

Mr. Huebert made a statement and answered questions.

At 12:15 p.m., the committee suspended.

At 12:26 p.m., the committee resumed in camera, pursuant to rule 92(2)(e), to consider a draft agenda.

It was agreed that senators' staff be authorized to remain in the room during the in camera portion of the meeting.

It was agreed that Mr. Huebert be authorized to remain in the room during the in camera portion of the meeting.

At 1:09 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

La greffière du comité,

Lynn Gordon

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le jeudi 13 mars 2008
(9)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 10 h 50, dans la pièce 160-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Bill Rompkey, C.P. (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Cochrane, Cowan, Hubley, Robichaud, C.P. et Rompkey, C.P. (5).

Était présent : Claude Emery, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 21 novembre 2007, le comité poursuit son étude des questions relatives au cadre stratégique actuel, en évolution, du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure dans le compte rendu des délibérations du comité, fascicule n° 1.*)

TÉMOIN :

Université de Calgary :

Rob Huebert, directeur adjoint du Centre d'études stratégiques et militaires, professeur agrégé, Département des sciences politiques.

Le président prononce un mot de bienvenue.

M. Huebert fait une déclaration, puis répond aux questions.

À 12 h 15, le comité suspend ses délibérations.

À 12 h 26, le comité reprend ses délibérations à huis clos, conformément à l'alinéa 92(2)(e) du Règlement, pour étudier une ébauche de programme.

Il est entendu que le personnel des sénateurs est autorisé à demeurer dans la salle durant la partie des délibérations tenue à huis clos.

Il est entendu que M. Huebert est autorisé à demeurer dans la salle durant la partie des délibérations tenue à huis clos.

À 13 h 9, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

EVIDENCE

OTTAWA, Thursday, March 13, 2008

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 10:50 a.m. to examine and report on issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans.

Senator Bill Rompkey (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: We are in the process of studying the emerging policy in the Department of Fisheries and Oceans, currently focused on the Arctic and specifically the Canadian Coast Guard.

We have heard witnesses on the subject of fishing in the Eastern Arctic in particular. Some witnesses have helped us understand what is happening in the Arctic generally; and we have heard from witnesses who have talked about the mandate of the Canadian Coast Guard, how they currently exercise it, what it should be and the tools they have to do their job.

We hope to go to the Arctic in the first week of June. The Senate has approved the first week in June as a committee working week, which means that all committees of the Senate will work during that week on their specific mandates, ours being the Arctic. We will travel north during that week or ten days to meet with people there who will help us formulate our thoughts on the emerging policy.

Today we welcome Dr. Rob Huebert. He is a Winnipegger, which means he is a typical Canadian. Dr. Huebert has an outstanding academic record. He is currently an associate professor in the Department of Political Science at the University of Calgary and Associate Director of the Centre for Military and Strategic Studies. However, he taught at Memorial University — which I want to be sure to put on the record — as well as at Dalhousie University and the University of Manitoba.

Dr. Huebert's research interests include international relations, strategic studies, the United Nations Convention on Law of the Sea — which is important to us and which we have had discussions on, too — maritime affairs, Canadian foreign and defence policy, and circumpolar relations. He edited *Breaking Ice: Renewable Resource and Ocean Management in the Canadian North*.

Dr. Huebert will make his presentation, after which we will ask questions.

Rob Huebert, Associate Director of the Centre for Military and Strategic Studies, Associate Professor, Department of Political Science, University of Calgary: It is my pleasure to appear before this august body to discuss an issue that is central not only to my own research but my whole sense of being Canadian, that is, of course, the Canadian Arctic.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le jeudi 13 mars 2008

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 10 h 50, pour examiner, en vue d'en faire rapport, les questions relatives au cadre stratégique actuel, en évolution, du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et océans du Canada.

Le sénateur Bill Rompkey (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Nous étudions la nouvelle politique du ministère des Pêches et des Océans, qui porte actuellement sur l'Arctique et plus précisément la Garde côtière canadienne.

Nous avons entendu des témoignages sur la pêche, dans l'Arctique de l'Est notamment. Certains témoins nous ont aidés à comprendre ce qui se passe dans l'Arctique en général; d'autres nous ont parlé du mandat de la Garde côtière canadienne, de la façon dont elle l'exécute, de ce qu'il devrait être et des outils dont elle dispose pour faire son travail.

Nous espérons aller en Arctique durant la première semaine de juin. Le Sénat l'a approuvée comme semaine de travail des comités, ce qui signifie que tous les comités sénatoriaux travailleront durant cette semaine à leurs mandats respectifs, le nôtre étant l'Arctique. Nous nous rendrons dans le Nord durant la semaine en question, ou pendant dix jours, pour y rencontrer des gens qui nous aideront à formuler nos pensées sur la nouvelle politique.

Aujourd'hui, nous accueillons M. Rob Huebert. Il est originaire de Winnipeg, ce qui signifie qu'il est un Canadien typique. M. Huebert a un parcours universitaire exceptionnel. Il est actuellement professeur agrégé au Département des sciences politiques de l'Université de Calgary et directeur adjoint du Centre d'études stratégiques et militaires. Il a aussi enseigné à l'Université Memorial — ce que je tiens à mentionner au compte rendu — ainsi qu'à l'Université Dalhousie et à l'Université du Manitoba.

Les travaux de recherche de M. Huebert portent entre autres sur les relations internationales, les études stratégiques, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer — sujet important pour nous et dont nous avons également discuté —, les affaires maritimes, la politique étrangère et la politique de défense du Canada ainsi que les relations circumpolaires. Il a fait publier *Breaking Ice : Renewable Resource and Ocean Management in the Canadian North*.

M. Huebert fera son exposé, après quoi nous lui poserons des questions.

Rob Huebert, directeur adjoint du Centre d'études stratégiques et militaires, professeur agrégé, Département des sciences politiques, Université de Calgary : Je suis heureux de comparaître devant cet auguste comité afin de discuter d'une question qui est au centre non seulement de ma propre recherche, mais aussi de mon identité canadienne : il s'agit, bien entendu, de l'Arctique canadien.

The Arctic is one of those overnight successes that everyone talks about that suddenly became a hot issue. In reality, all the challenges and opportunities that we now have before us have been developing for at least the last 20, if not 30, years. It is fitting that I am able to appear before you to share some of my thoughts on the changing nature of the Arctic and the role that the Canadian Coast Guard has played, is playing and should play into the future.

One of your predecessors, Senator Poirier, back in 1906, offered one of the most defining explanations of what Canadian sovereignty is. He created what subsequently became known as the sector theory. Without going into details, the sector theory suggested that all Arctic nations together draw sectors from the North Pole. That theory has no standing in international law, but the Russians, without giving credit to Senator Poirier, are now trying to revisit that approach as they stake their claim within the continental shelf.

I have three major points to make. The first is on the changing nature of the Arctic. Even if we wanted to ignore the Arctic, which would be an un-Canadian thing to do, it will not ignore us. There are changes of such magnitude that even if we did not want to spend the required money, the Arctic would find us and we would need to spend the money reactively.

The second issue is sovereignty. From reading the transcript, I have learned that this committee is interested in concepts of sovereignty. I have a few thoughts to offer on the reason sovereignty is important, and on what sovereignty means in terms of importance to Canadian values and interests.

The third issue I will speak to is the Canadian Coast Guard, which is, of course, the central focus of your investigation. The Coast Guard has an interesting relationship to Arctic sovereignty.

I will begin with the changing nature of the Arctic. Three major factors are changing fundamentally the face of the international Arctic. First and foremost is climate change. I have presented the committee with satellite photographs that show the decreasing ice cover. From both a scientific historical perspective and a traditional knowledge perspective, we have never seen this magnitude of ice decrease.

We know that prior to the existence of humans there were periods when the Arctic was ice-free, but we have never experienced this as a species. The magnitude of the ice diminishment is concerning to almost any scientist who is conducting active research, because in addition to the ice diminishment we are seeing changing current temperatures within the waterways. Seeing an open Northwest Passage for the first time ever is of major concern for those who have been studying the ice.

L'Arctique est un de ces succès instantanés dont tout le monde parle et qui, du jour au lendemain, est devenu un dossier chaud. En réalité, tous les défis et possibilités que nous connaissons aujourd'hui se sont développés au moins au cours des 20, sinon des 30, dernières années. Il est donc opportun que je puisse comparaître devant vous pour vous faire part de certaines de mes réflexions sur la nature changeante de l'Arctique et du rôle que la Garde côtière canadienne a joué, joue et devrait jouer dans l'avenir.

Un de vos prédécesseurs, le sénateur Poirier, avait proposé en 1906 l'une des explications les plus déterminantes de la souveraineté canadienne. Il a créé ce qui a été connu plus tard comme la théorie des secteurs. Sans entrer dans les détails, selon la théorie des secteurs, toutes les nations arctiques se divisaient entre elles des secteurs du pôle Nord. Cette théorie n'est pas reconnue en droit international, mais les Russes, sans donner au sénateur Poirier le mérite qui lui revient, essaient maintenant de revoir cette approche à mesure qu'ils affirment leur revendication à l'intérieur du plateau continental.

J'ai trois principaux points à soulever. Le premier concerne la nature changeante de l'Arctique. Même si nous voulions ignorer l'Arctique, ce qui irait à l'encontre de la mentalité canadienne, l'Arctique ne nous permettrait pas de le faire. Les changements sont d'une telle ampleur que même si nous ne voulions pas dépenser la somme requise, l'Arctique finirait par nous trouver et nous obliger à dépenser l'argent après coup.

La deuxième question, c'est la souveraineté. En lisant les comptes rendus, j'ai appris que ce comité s'intéresse aux concepts de la souveraineté. J'aimerais présenter quelques idées sur la raison pour laquelle la souveraineté est importante et sur ce qu'elle signifie pour les valeurs et les intérêts canadiens.

La troisième question que je vais aborder concerne la Garde côtière canadienne qui est, bien entendu, le point central de votre étude. Il existe un lien intéressant entre la Garde côtière et la souveraineté de l'Arctique.

Je vais commencer par la nature changeante de l'Arctique. Trois grands facteurs changent profondément le visage de l'Arctique international. Il y a, d'abord et avant tout, le changement climatique. J'ai présenté au comité des images-satellites qui montrent la diminution de la couche de glace. Tant du point de vue scientifique que d'après les connaissances traditionnelles, nous n'avons jamais assisté à un rétrécissement d'une telle ampleur.

Nous savons qu'avant l'existence des humains, l'Arctique n'était pas recouvert de glaces à certaines époques, mais nous n'avons jamais connu ce phénomène depuis l'apparition de l'espèce humaine. L'ampleur de la diminution des glaces préoccupe quasiment tous les scientifiques qui effectuent des recherches actives parce qu'en plus, nous observons un changement de température dans les voies navigables. Constater que le passage du Nord-Ouest est ouvert pour la toute première fois est un sujet de grande préoccupation pour ceux qui étudient les glaces.

I argue that even if the ice were not decreasing our attention would be focused on the ice due to the reality that a barrel of oil is worth in excess of \$120. With the entry of the Chinese as oil consumers on a level equal to the developed world, and the expectation that India will soon have such demands as well, we are seeing a run on commodities that we have not seen since pre-1973 when the oil embargo by the Organization of the Petroleum Exporting Companies, OPEC, threw the entire oil market into chaos.

Short of a major meltdown, such as if the mortgage crisis becomes too out of hand in the United States, we will not see a decrease in oil and gas prices. Every conference I attend in Calgary related to the oil and gas industry underlines this fact. The reality is that the Arctic is the last undiscovered region of oil and gas exploration.

Starting this year, Esso, with partners, is paying over \$600 million to explore in the Beaufort Sea and the Mackenzie Delta over a five-year period. On the American side, Shell is spending \$700 million on exploration. However, they did not do a good job with community consultations and they may not start this spring as they had intended, but they will begin next year.

The Russians are already developing the offshore. This development has major ramifications for us from a technological perspective, and I will return to that issue.

The U.S. Geological Survey issued a report a couple of years ago that suggested that up to 25 per cent of undiscovered world supplies of oil can be found in the Arctic. They have backtracked a little on that and are hedging their bets saying it may be closer to 18 per cent, but 18 per cent of world supply is greater than what the Saudis have. That gives you an idea of the magnitude of the expectations.

To make it even more interesting, a third source of energy, gas hydrates, may or may not be, depending upon who you talk to, the next major source of energy. Some say it is too expensive to exploit; others suggest that may be the future. In my opinion the jury is out on that subject.

From a geopolitical perspective, the major change is that the world has finally recognized what the United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS, actually does. UNCLOS provides a means by which the Arctic nations are able to divide up the ocean seabed. It also provides us with guiding procedures on how to handle environmental, fisheries, navigation and status issues.

It does not provide clear answers. It does not tell us whether the Northwest Passage is an international strait or if it is internal waters, as Canada claims. However, it provides the means by which we can examine the issue in a peaceful manner.

À mon avis, même si nous n'assistons pas à une diminution des glaces, nous serions quand même obligés d'y prêter attention étant donné qu'un baril de pétrole coûte plus de 120 \$. Avec l'arrivée des Chinois comme consommateurs de pétrole au même niveau que les pays développés, et l'anticipation que l'Inde emboîte bientôt le pas, nous assistons à une ruée sur les produits de base, situation que nous n'avons pas vue depuis 1973 lorsque l'embargo pétrolier décrété par l'Organisation des pays exportateurs de pétrole, l'OPEP, a plongé tout le marché pétrolier dans le chaos.

À moins d'un effondrement majeur, par exemple si la crise hypothécaire aux États-Unis devient trop difficile à contrôler, nous ne verrons aucune baisse dans le prix du pétrole et du gaz. Ce fait est souligné à toutes les conférences sur l'industrie pétrolière et gazière auxquelles j'assiste à Calgary. La réalité, c'est que l'Arctique est la dernière région inexplorée des réserves pétrolières et gazières.

À compter de cette année, Esso, avec des partenaires, dépensera plus de 600 millions de dollars pour entreprendre l'exploration dans la mer de Beaufort et le delta du Mackenzie sur une période de cinq ans. Du côté américain, Shell consacre 700 millions de dollars à l'exploration. Toutefois, ses efforts en matière de consultations communautaires ont laissé à désirer; le projet risque donc de ne pas commencer ce printemps, comme prévu, mais l'année prochaine.

Les Russes travaillent déjà à la mise en valeur de la zone extracôtière, ce qui a des ramifications importantes pour nous du point de vue technologique, et j'y reviendrai tout à l'heure.

Il y a quelques années, le U.S. Geological Survey a publié un rapport selon lequel près de 25 p. 100 des réserves mondiales non découvertes de pétrole se trouvaient dans l'Arctique. Depuis, les auteurs ont légèrement modifié ce chiffre pour le ramener au taux plus modeste de 18 p. 100; toutefois, 18 p. 100 des réserves mondiales, c'est plus que ce dont disposent les Saoudiens. Cela vous donne une idée de l'ampleur des attentes.

Pour rendre le tout encore plus intéressant, une troisième source d'énergie, les hydrates de gaz, pourrait ou non, selon la personne à qui vous parlez, être la prochaine grande source d'énergie. Certains disent que leur exploitation est trop dispendieuse; d'autres, que c'est la voie de l'avenir. À mon avis, nous ne savons pas encore à quoi nous attendre là-dessus.

Du point de vue géopolitique, le principal changement, c'est que le monde a enfin reconnu à quoi sert réellement la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, l'UNCLOS. Cette convention fournit un moyen par lequel les pays arctiques peuvent diviser le plancher océanique. Elle nous donne également des lignes directrices sur la façon de traiter les questions liées à l'environnement, aux pêches, à la navigation et au statut.

Elle ne donne pas de réponses claires. Elle ne précise pas si le passage du Nord-Ouest est un détroit international ou s'il s'agit d'eaux internes, comme le prétend le Canada. Toutefois, elle nous fournit le moyen d'examiner la question d'une manière pacifique.

UNCLOS is coming into effect. It was signed in 1982. Canada played a leading role in the creation of this treaty. However, you will recall from your history that because of issues in the American political system, from 1982 to 1994, the treaty was put in abeyance. The Reagan administration had ideological opposition to the treaty. By the time the issues with the Americans were resolved in the 1990s, it has been only in this decade that everyone has realized what it means for the Arctic. As a result, we are playing catch-up.

There are two other geopolitical realities. First, we have a resurgent Russia. Under the leadership of President Vladimir Putin, Russia is demanding either to reassert itself as a dominant power or is acting to reassert itself in its rightful role in the international system. I will leave that up to you to decide which side you will take on that reality.

Putin has moved aggressively to centralize control over northern oil and gas resources in Russia. That control has revised their economy and, in effect, also allowed them to rebuild their military. They are now in the process of a renewed submarine construction program. There are only two places they can place the submarines with the new geopolitical realities. They can place them on the Pacific or in Murmansk. In the long term, that means we can expect to see resumption of submarine traffic like that during the Cold War. Will it be as bad as the Cold War? Stay tuned. It is clear that the period of the 1990s, when this issue had seemingly disappeared, is back.

The Americans have also created a situation assuring that the Arctic remains critical for strategic consideration. One of two operation American ballistic missile defence systems is placed in Fort Greely, Alaska, 70 miles west of the Yukon-Alaska border. The system is operational.

The recent example, when the Americans shot down one of their own satellites, has demonstrated that they have gone much further than the general population understood their capabilities to be. The reality is that Fort Greely is an operational interceptor base. That means the Arctic will remain in a strategically important role in the international system.

The last geopolitical reality is that we have entry of new states into Arctic issues. Most Canadians were shocked in 1999 when a Chinese research vessel showed up at Tuktoyaktuk seemingly unannounced. It was not unannounced; they informed our embassy in Beijing. However, there was some miscommunication.

I provided you with a photo of the ship, the *Xue Long*. It is a 20,000-ton research vessel built in a Ukrainian yard that the Chinese have retrofitted to state-of-the-art scientific capabilities. The *Xue Long* is used primarily for their Antarctic research station, which is large and on par with any developed country. However, the Chinese have also shown that they are interested

L'UNCLOS, qui a été signée en 1982, entre en vigueur. Le Canada a joué un rôle de premier plan dans l'élaboration de ce traité. Toutefois, comme vous vous rappellerez, en raison des problèmes dans le système politique américain, de 1982 à 1994, le traité a été mis en veilleuse. Le gouvernement Reagan s'opposait, pour des raisons idéologiques, au traité. Les problèmes avec les Américains ont été résolus dans les années 1990, mais ce n'est que durant la décennie en cours que tout le monde s'est rendu compte de son importance pour l'Arctique. Par conséquent, nous devons rattraper le temps perdu.

Il y a deux autres réalités géopolitiques. Tout d'abord, nous assistons à la résurgence de la Russie. Sous la direction du président Vladimir Poutine, la Russie demande à s'affirmer de nouveau comme une puissance dominante ou agit en vue de réapproprier son rôle légitime dans le système international. Je vous laisserai le soin de décider quelle position vous adoptez face à cette question.

Poutine a pris des mesures énergiques pour centraliser la mainmise sur les ressources pétrolières et gazières nordiques en Russie. Cette mainmise a transformé leur économie et, en fait, leur a également permis de rebâtir leur armée. Les Russes travaillent maintenant à renouveler un programme de construction de sous-marins. À la lumière des nouvelles réalités géopolitiques, il n'y a que deux endroits où ils peuvent placer les sous-marins : dans le Pacifique ou à Mourmansk. À long terme, cela signifie que nous pouvons nous attendre à une reprise du trafic sous-marin comme c'était le cas durant la guerre froide. Est-ce que ce sera aussi pire que la guerre froide? C'est à voir. Il est évident que la réalité des années 1990, quand cette question avait apparemment disparu, est de retour.

Les Américains ont également créé une situation pour s'assurer que l'Arctique demeure essentiel à des fins stratégiques. Un des deux systèmes américains de défense contre les missiles balistiques se trouve à Fort Greely, en Alaska, 70 milles à l'ouest de la frontière entre le Yukon et l'Alaska. Le système est opérationnel.

Le récent exemple, lorsque les Américains ont abattu l'un de leurs propres satellites, a démontré qu'ils sont allés plus loin sur le plan de leurs capacités que ce que la population générale croyait. La réalité, c'est que Fort Greely est une base d'interception opérationnelle. Cela signifie que l'Arctique occupera toujours un rôle important sur le plan stratégique dans le système international.

La dernière réalité géopolitique, c'est que de nouveaux États commencent à s'intéresser aux questions liées à l'Arctique. La plupart des Canadiens ont été choqués en 1999 lorsqu'un navire de recherche chinois s'est pointé à Tuktoyaktuk apparemment sans aucun préavis. Mais ce n'était pas le cas; ils en avaient informé notre ambassade à Beijing. Toutefois, il y avait eu un problème de communication.

Je vous ai distribué une photo du navire, le *Xue Long*. Il s'agit d'un navire de recherche de 20 000 tonnes, construit dans un chantier ukrainien que les Chinois ont remis à neuf en le dotant de capacités scientifiques à la fine pointe de la technologie. Le *Xue Long* est principalement utilisé pour leur station de recherche antarctique, dont la taille est comparable à celle des

in using it for scientific research in Canadian northern waters. They were in the region of Tuktoyaktuk in 1999 and again in 2003. There are rumours that they are preparing another trip either for this year or next year as part of the International Polar Year.

Besides the Chinese, from a technological perspective, countries such as South Korea also are becoming interested in Arctic issues. The South Koreans are the world leaders for commercial ship construction. About five years ago, they made the decision to invest heavily in Arctic ship construction. Traditionally, the Russians and the Finns made most of the Arctic-capable vessels. Specifically, in Finland it was Akers Industries, in Russia it was the Murmansk Shipping Company.

Samsung Heavy Industry and several other key South Korean shipyards are now constructing ice-strengthened oil tankers. I provided you with a picture of one of these smaller tankers that is 70,000 tons. They are building two at 120,000 tons and there are rumours that they about to go up to 200,000 tons. These tankers are not the largest supertankers, but good transfer tankers.

It is noteworthy that the Koreans have figured out how to make these ships commercially viable in ice-free waters and in ice up to one metre thick. The technology is new. The propellers rotate 360 degrees. They are put in a pod. When they move through ice, they go backwards. They put an ice-breaking bow on the stern. There is no loss of efficiency when the ship is breaking ice. When in open water, they turn the propeller around and the ship uses the regular sea-going bow. The ship is economically viable in both open water and ice cover. Traditionally, ships are one or the other. The South Koreans have solved how to do both. These ships are more expensive to build and the Russians are the ones buying them now.

The Russians face a problem related to climate change. Their pipeline systems are collapsing, partly because of Soviet construction techniques, but also because the permafrost is melting. As a result, they now plan to use these transfer tankers to ship oil from mid-Siberia to Murmansk.

I raise this point because of the implications for Canada. How long will it be before a Canadian or American company says we have dealt too long with this pipeline issue so let us explore this new technology that the Russians are buying from the South Koreans and skip the idea of a pipeline? We will put up a distribution nodule offshore to avoid dealing with state or territorial politics and simply off-load and carry the product through.

pays développés. Toutefois, les Chinois ont également montré qu'ils souhaitaient l'utiliser à des fins de recherche scientifique dans les eaux nordiques canadiennes. Ils se sont rendus dans la région de Tuktoyaktuk en 1999, puis de nouveau en 2003. Selon les rumeurs, ils sont en train de préparer un autre voyage soit pour cette année ou l'année prochaine dans le cadre de l'Année polaire internationale.

Outre les Chinois, du point de vue technologique, des pays comme la Corée du Sud s'intéressent également de plus en plus aux questions arctiques. Les Sud-Coréens sont les chefs de file mondiaux en matière de construction de navires commerciaux. Il y a environ cinq ans, ils ont décidé d'investir massivement dans la construction de navires destinés à l'Arctique. Depuis toujours, les Russes et les Finlandais fabriquaient la plupart des navires aptes à naviguer dans l'Arctique. Plus précisément, en Finlande, il y avait la société Akers Industries et, en Russie, la Société de navigation de Mourmansk.

Maintenant, la société Samsung Heavy Industry et plusieurs autres importants chantiers maritimes sud-coréens construisent des pétroliers renforcés pour la navigation dans les glaces. Je vous ai distribué une image d'un de ces petits pétroliers de 70 000 tonnes. Ils en construisent actuellement deux de 120 000 tonnes et, d'après les rumeurs qui circulent, ils s'apprêtent à en construire de 200 000 tonnes. Ces navires ne sont pas les plus grands superpétroliers, mais de bons pétroliers de transbordement.

Il faut noter que les Coréens sont parvenus à rendre ces navires commercialement viables en mer libre et dans des glaces allant jusqu'à un mètre d'épaisseur. La technologie est nouvelle. Les hélices font une rotation de 360 degrés. Elles sont placées dans un fuseau-moteur. Lorsque le navire est dans des glaces, il va en marche arrière. Il est équipé d'un éperon brise-glace à la poupe. Il n'y a aucune perte d'efficacité lorsque le navire brise la glace. En mer libre, le navire change l'orientation des hélices et utilise l'éperon ordinaire. Le navire est donc économiquement viable aussi bien en mer libre que dans les eaux envahies par les glaces. Traditionnellement, les navires pouvaient se déplacer soit en eau libre, soit dans des glaces. Les Sud-Coréens ont trouvé la solution pour faire les deux. La construction de ces navires coûte plus cher, et ce sont les Russes qui les achètent maintenant.

Les Russes font face à un problème lié au changement climatique. Leurs pipelines s'effondrent, en partie à cause des techniques de construction soviétiques, mais aussi à cause de la fonte du pergélisol. Par conséquent, ils envisagent maintenant d'utiliser ces pétroliers de transbordement pour transporter du pétrole de la Sibérie centrale jusqu'à Mourmansk.

Je soulève ce point à cause des implications pour le Canada. Combien de temps faudra-t-il avant qu'une entreprise canadienne ou américaine décide d'explorer cette nouvelle technologie que les Russes achètent des Sud-Coréens et laisser tomber l'idée d'un pipeline parce que le problème dure depuis trop longtemps? Nous mettrons en place un centre de distribution au large des côtes et éviterons les questions de politique territoriale ou étatique; nous nous contenterons de décharger et de transporter le produit jusqu'à bon port.

If a company decides to go that way, a host of issues will preclude anything we have dealt with in pipeline politics. I am not saying this will happen. I am saying that if the pipeline issue in Canada takes too long to resolve, it is only a matter of time until someone says, maybe we can go back to the 1969-1970 reasons why the Americans sent a supertanker through the Northwest Passage in the first place. Transport the product by ship rather than by pipeline. I argue that situation is, indeed, a possibility.

In terms of Canadian sovereignty, this issue is about accessibility, both as a reality and a perception. I am often asked about my understanding of sovereignty because that issue seems to be a red button one for Canadians. If we say our sovereignty in the Arctic is being undermined, Canadians will become justifiably annoyed. We will see it in the front page of *The Globe and Mail* and the *National Post*. It is one assured way to attract attention on the Arctic.

We do not fully appreciate what sovereignty is. Sovereignty is a means, not an end. We have to ask ourselves what we want sovereignty for. We want sovereignty for control, so that the Arctic region is for Canadian values and interests. In particular, those who call Canada "home" in the North are to have their interests and values protected. We do not want sovereignty only so we feel good about it. It is not worth the tax dollars to make us feel nationalistic. However, it is of critical importance that the rules and regulations for those coming into the Arctic as it becomes accessible follow Canadian values and interests. That is why I contend sovereignty is so important.

What are the sovereignty issues? Several speakers have outlined them for you. However, I can tell you that we do not have a maritime border with any of our Arctic neighbours that is accepted.

The Northwest Passage is disputed by the Americans and the Europeans. I suspect the Japanese probably will take the American side on this issue if we ever push them on it.

We have a major boundary dispute with the Americans in the Beaufort Sea that is about oil and gas. There is a complicating factor. Our first land claims agreement, the 1984 western Iqaluit agreement, is based on our understanding of that border. That border follows what your predecessor, Senator Poirier, put forward in terms of the sector theory.

If we must renegotiate the boundary, we must also renegotiate the land claims agreement of 1984. The issue is complicated for Canada. We also have small disagreements with the Danes over the Lincoln Sea. I have provided you with maps of the Beaufort Sea and the Lincoln Sea. The issue with the Lincoln Sea is straightforward. It is technical and will not be hard to resolve.

Si une entreprise décide d'emprunter cette voie, une foule de questions se poseront qui n'auront rien à voir avec ce dont traitaient nos politiques sur les pipelines. Je ne dis pas que c'est ce qui se produira. J'affirme toutefois que si nous mettons trop de temps à résoudre le problème des pipelines au Canada, ce n'est qu'une question de temps avant que quelqu'un parle de revenir aux raisons données par les Américains en 1969-1970 pour expliquer l'envoi d'un superpétrolier dans le passage du Nord-Ouest. Pourquoi ne pas transporter le produit par navire plutôt que par pipeline? À mon avis, ce scénario est bel et bien possible.

Pour ce qui est de la souveraineté canadienne, cette question concerne l'accessibilité tant réelle que perçue. On me demande souvent d'expliquer ce que j'entends par souveraineté parce que cette question semble être une alerte rouge pour les Canadiens. Si nous déclarons que notre souveraineté dans l'Arctique est compromise, les Canadiens seront contrariés à juste titre. Cette nouvelle fera la une du *Globe and Mail* et du *National Post*. C'est une façon assurée d'attirer l'attention sur l'Arctique.

Nous ne comprenons pas pleinement ce que signifie la souveraineté. La souveraineté est un moyen et non pas une fin. Nous devons nous demander pourquoi nous voulons la souveraineté. Nous la voulons pour le contrôle, pour que la région arctique reflète les valeurs et les intérêts canadiens. En particulier, nous voulons assurer la protection des intérêts et des valeurs des Canadiens qui ont élu domicile dans le Nord. Nous ne voulons pas la souveraineté uniquement pour notre propre satisfaction. Le sentiment nationaliste ne vaut pas l'argent des contribuables. Toutefois, il est d'une importance cruciale que les règles et les règlements qui régissent l'entrée dans l'Arctique, au fur et à mesure que cette région deviendra accessible, soient fidèles aux valeurs et aux intérêts canadiens. C'est pourquoi je prétends que la souveraineté est si importante.

Quels sont les problèmes liés à la souveraineté? Plusieurs témoins vous les ont déjà soulignés. Toutefois, je peux vous dire que nous n'avons pas de frontière maritime avec l'un ou l'autre de nos voisins arctiques qui est acceptée.

Le passage du Nord-Ouest est remis en question par les Américains et les Européens. Je soupçonne que les Japonais prendront le parti des Américains dans cette affaire si jamais nous les poussons à faire un choix.

Nous avons un important litige frontalier avec les Américains dans la mer de Beaufort en ce qui concerne le pétrole et le gaz. C'est un facteur qui complique les choses. Notre premier accord de revendications territoriales, la convention d'Iqaluit de l'Ouest de 1984, repose sur notre compréhension de cette frontière. Cette frontière respecte ce que votre prédécesseur, le sénateur Poirier, avait avancé dans la théorie des secteurs.

Si nous devons renégocier la frontière, nous devons également renégocier l'accord de revendications territoriales de 1984. Il s'agit d'une question compliquée pour le Canada. Nous avons également de petits désaccords avec les Danois concernant la mer de Lincoln. Je vous ai distribué les cartes de la mer de Beaufort et de la mer de Lincoln. Le différend concernant la mer de Lincoln est assez simple. C'est une question technique qu'il ne sera pas difficile à résoudre.

I also contend we will face challenges with the Russians, the Americans and possibly the Danes over the continental shelf. The publicity stunt the Russians pulled last year, dropping a flag at the North Pole, grabbed people's attention. Minister Peter MacKay rightly pointed out that, in international law, the stunt means nothing. However, I contend from a political and geopolitical perspective it means everything. The Russians are trying to convince the world that we should go back to the sector theory and divide from the North Pole.

First and foremost, there is a question of whether the Lomonosov Ridge allows the Russians to go up to the North Pole. We are waiting to see what happens with that question. Even if the Russians are allowed to go up to the North Pole, international law traditionally requires an equal distance division: our northern point to the Russian northern point. A retired oceanographer, Ron McNab, who is based in Halifax, has basically gone through the drawings of the limitation. You will see we go over the Russian side of the North Pole if, in fact, we were to divide it equal distance and if the ridge allows us to go that far.

In other words, the Russians are trying to convince us to go to the pole and use the pole as the dividing feature. If we accept that argument and, if the ridge allows us to go that far, we short-change ourselves in terms of access to oil and gas. Hence sovereignty is important in this regard.

Additionally, we have the ongoing other issues of the North. We have the whole issue of the role of the indigenous groups in terms of international organizations. We are always fighting a battle against our other seven Arctic neighbours in terms of the Arctic Council. However, we do not have time to go into that issue.

My last point is with respect to the Canadian Coast Guard. Let me be clear: The Canadian Coast Guard's professionalism and capability are critical when it comes to the enforcement of rules and regulations in the North. They are the ones with the expertise, and I would say it is expertise par excellence. Probably nobody in the world has more expertise in terms of ice capabilities than our people.

However, the Coast Guard faces two major problems. First and foremost is the issue of political support. As someone who has followed the Coast Guard since the 1980s, I can tell you they do not have political support in the way that the Department of Foreign Affairs and International Trade, the Department of National Defence or any of our other agencies involved in the North have. The Coast Guard has been a political orphan; they have not had the resources allocated to them that have been necessary to do the job. Any funding that goes to the Coast Guard is almost always as an after-effect. Not only do their capital programs suffer but their operational budgets are often slashed whenever we are looking for means of saving money.

Je prévois également que nous ferons face à des contestations de la part des Russes, des Américains et probablement des Danois à propos du plateau continental. Le coup de publicité fait par les Russes l'année dernière, en hissant un drapeau au pôle Nord, a attiré l'attention des gens. Le ministre Peter MacKay a indiqué à juste titre qu'en droit international, cette mesure ne signifie rien. Toutefois, je crois que du point de politique et géopolitique, elle signifie n'importe quoi. Les Russes essaient de convaincre le monde que nous devrions revenir à la théorie des secteurs et diviser le territoire à partir du pôle Nord.

Tout d'abord, il y a la question de savoir si la dorsale Lomonosov permet aux Russes de se rendre jusqu'au pôle Nord. Nous attendons de voir ce qui se passera sur ce plan. Même si les Russes peuvent se rendre jusqu'au pôle Nord, le droit international exige habituellement une division en distance égale : entre le point septentrional du Canada et celui de la Russie. Ron McNab, un océanographe retraité qui vit à Halifax, a essentiellement passé au peigne fin les dessins de la limitation. Vous constaterez que nous couvrons le côté russe du pôle Nord si, en fait, nous le divisons en distance égale et si la dorsale nous permet d'aller aussi loin.

En d'autres termes, les Russes essaient de nous convaincre d'utiliser le pôle comme point de repère pour la division. Si nous acceptons cet argument et si la dorsale nous permet d'aller aussi loin, nous limiterons notre accès au pétrole et au gaz. Par conséquent, la souveraineté est importante à cet égard.

À cela s'ajoutent les autres problèmes permanents relatifs au Nord. Il y a toute la question du rôle des groupes indigènes en matière d'organisations internationales. Nous menons toujours un combat contre nos sept autres voisins arctiques pour ce qui est du Conseil de l'Arctique. Toutefois, nous n'avons pas le temps d'aborder ce sujet.

Mon dernier point concerne la Garde côtière canadienne. Je tiens à être bien clair : le professionnalisme et la capacité de la Garde côtière canadienne sont essentiels pour ce qui est d'appliquer les règles et les règlements dans le Nord. C'est elle qui a le savoir-faire, et je dirais que c'est un savoir-faire par excellence. Il n'y a probablement personne au monde qui soit aussi avisé dans le domaine des glaces que nos gens de la Garde côtière canadienne.

Toutefois, la Garde côtière fait face à deux gros problèmes. Tout d'abord, il y a la question du soutien politique. Suivant moi-même les travaux de la Garde côtière depuis les années 1980, je peux vous dire que celle-ci ne reçoit pas autant de soutien politique que le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international, le ministère de la Défense nationale ou n'importe lequel de nos organismes actifs dans le Nord. La Garde côtière est un orphelin politique; on ne lui a pas attribué les ressources dont elle a besoin pour faire le travail. Tout financement accordé à la Garde côtière est presque toujours en réaction à une situation. Non seulement ses programmes d'immobilisations en souffrent, mais ses budgets de fonctionnement sont souvent sabrés chaque fois que le gouvernement cherche des moyens d'épargner de l'argent.

The Coast Guard is so good, they always figure out a way of doing more with less. In some ways, their professionalism is their own worst enemy.

The second point about the Coast Guard is that they have not been able to find an outside set of champions. Take DND as an example. Under the Trudeau administration, when a similar circumstance was recognized that we did not have a full appreciation of defence issues in Canada, Trudeau took the step of developing a link between universities and DND with a program that was first referred to as the Military and Strategic Studies Program and is now known as the Security and Defence Forum. Regardless, universities were invited to examine issues of Canadian security. I would say this program has been one of the outstanding successes of the links between understanding Canada's role in the world and a government department.

At the same time, DFAIT has been effective in terms of also fostering communities of interest, be it human security or the legacy of peacekeeping. We see this link of people examining the issues. When the government forgets about these agencies, someone steps up and reminds them of the importance. The Canadian Coast Guard has no such champion.

The third factor is that the Coast Guard has not formulated, in my view, the necessary strategic understanding of what it must do. It understands full well what it needs to do from a tactical perspective and it executes that task outstandingly. However, if we ask the Coast Guard, "What is your strategic vision for Arctic sovereignty," they would say, "We do not have a vision. We simply enforce and do what we are told."

We also need mandatory, not voluntary, enforcement of things such as the Arctic Waters Pollution Prevention Act. We currently have a voluntary reporting system rather than mandatory. This issue irks the Canadian Coast Guard because they must enforce it. However, they say, "That is the will of government and that is what we will do."

If you say to them, "You must be thinking in terms of a strategic plan for the recapitalization of your ice-breaking fleet," they will say they will put a memo to cabinet but they do not want to rock the boat.

This continued response is a "ready, aye, ready" mentality that undermines their ability to go forward and say, "We are the central agency that will enforce and protect Canadian sovereignty in its truest context."

As such, I leave you with a consideration. We have this typical Canadian dilemma. We have an agency that is excellent in terms of what it can do. It is able to do so much with less all the time. However, we face an Arctic situation for which we no longer have the luxury of allowing them to proceed on a shoe-string budget.

Mais la Garde côtière est si efficace qu'elle parvient toujours à trouver une façon de faire plus avec moins. À certains égards, son professionnalisme est son pire ennemi.

Le deuxième point concernant la Garde côtière, c'est qu'elle n'a pas été en mesure de trouver une série de champions à l'externe. Prenons l'exemple du MDN. Sous le gouvernement Trudeau, quand on a reconnu que les questions de défense au Canada n'étaient pas pleinement comprises, Trudeau a décidé d'établir un lien entre les universités et le MDN grâce à un programme initialement baptisé le Programme d'études militaires et stratégiques, qui est maintenant connu sous le nom de Forum sur la sécurité et la défense. Quoi qu'il en soit, les universités ont été invitées à examiner des questions liées à la sécurité canadienne. Je dirais que ce programme a été l'un des liens les plus fructueux pour comprendre le rôle du Canada dans le monde.

En même temps, le MAECI a réussi à favoriser également des communautés d'intérêts, que ce soit au sujet de la sécurité de l'homme ou de l'héritage du maintien de la paix. Nous voyons ce réseau de personnes examiner les problèmes. Quand le gouvernement oublie ces organismes, quelqu'un intervient et lui en rappelle l'importance. La Garde côtière canadienne n'a pas de défenseur de ce genre.

Le troisième facteur, c'est que la Garde côtière n'a pas formulé, à mon avis, la vision stratégique nécessaire de ce qu'elle doit faire. Elle comprend très bien ce qu'elle doit faire d'un point de vue tactique et s'acquitte de cette tâche de manière remarquable. Toutefois, si on lui demande : « Quelle est votre vision stratégique pour la souveraineté dans l'Arctique? », elle répondra : « Nous n'en avons pas. Nous ne faisons qu'appliquer la loi et exécutons ce qu'on nous dit de faire ».

Nous avons aussi besoin d'une application obligatoire, et non pas volontaire, de mesures comme la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques. Nous avons actuellement un système de déclaration volontaire plutôt qu'obligatoire. Ce problème contrarie la Garde côtière canadienne parce qu'elle doit le faire appliquer. Elle dit toutefois : « C'est ce que veut le gouvernement et c'est ce que nous ferons ».

Si on lui dit : « Vous devez songer à un plan stratégique pour la recapitalisation de votre flotte de brise-glaces », elle répondra qu'elle déposera un mémoire au Cabinet, mais qu'elle ne veut pas faire de vagues.

Cette réponse perpétuelle reflète une mentalité d'obéissance aveugle qui s'aperçoit sa capacité d'aller de l'avant et de déclarer : « Nous sommes l'organisme central qui assurera et protégera la souveraineté du Canada dans son sens le plus strict ».

À ce titre, je vais vous présenter un point à examiner. Nous sommes aux prises avec ce dilemme typiquement canadien. Nous avons un organisme qui excelle dans ce qu'il peut faire. Il est toujours capable d'en faire tant avec moins. Toutefois, nous sommes confrontés à une situation dans l'Arctique où nous ne pouvons plus nous permettre de lui laisser mener ses activités avec un budget très limité.

We need to recognize that we have uncertainty before us. We will have winters where the ice conditions will be horrific. We will have years in which the ice conditions are great. We will have years when we will say, "We did not realize the South Koreans were spending billions of dollars building this new capacity that all of a sudden will show up on Canadian doorsteps. We did not know the Japanese were interested in terms exploration. They will be up there. All of a sudden, we will have this traffic."

I do not want to go on record as suggesting that all of a sudden we will have these direct military challenges from our Asian neighbours. However, we will have a much busier Arctic and it will catch us off guard. We will have the typical Canadian response of saying, "If we had only known." The problem is, the Canadian Coast Guard knows the situation fully. It needs the capability, in conjunction with DND, DFAIT, the RCMP and the territorial government, to provide us with a pan-Canadian response.

We have the opportunity to act now. Time is not too late, but I contend that we have seen improvements starting with Prime Minister Martin and following with Prime Minister Harper. However, as someone who has followed Arctic issues for a long time, I can point out that we have talked big several times before. It is our follow-through that is always problematic. As an academic, I can tell you that the first thing to be cut in terms of the Arctic is always the Canadian Coast Guard.

We need to reverse that thinking. If we cut funding and do not pay attention to the situation, we do so at our peril. I am happy to take questions.

Senator Cowan: I want to follow up on that last point. In 2007, the government announced the new Arctic patrol vessels. Those vessels will be under DND. I gather from what you have said, you would prefer that they be Coast Guard vessels. Does it matter who owns those vessels as long as coordination exists? We have heard this issue before about Transport Canada, DND and the Canadian Coast Guard. Can you comment on what appears to be a bit of a turf war, and how we can resolve that?

Mr. Huebert: Turf wars in some conditions are good things. We tend to have the idea that we must resolve them. For example, in the early 1990s, a report suggested that we had too many fleets and should consolidate them.

The problem we face is that we will have requirements both for what DND can do with these offshore vessels and requirements for what Coast Guard icebreakers can do. The Coast Guard's expertise is ice breaking, not what DND

Nous devons reconnaître que nous ne savons pas ce qui nous attend. Nous aurons des hivers où l'état des glaces sera épouvantable et d'autres, où il sera excellent. Certaines années, nous dirons : « Nous ne nous étions pas aperçu que les Sud-Coréens dépensaient des milliards de dollars pour bâtir cette nouvelle capacité qui arrivera soudainement aux portes du Canada. Nous ne savions pas que les Japonais s'intéressaient à l'exploration. Ils seront là-bas. Nous aurons soudainement ce trafic ».

Je ne veux pas dire publiquement que nous serons tout à coup aux prises avec ces défis militaires directement liés à nos voisins asiatiques. Toutefois, nous aurons un Arctique beaucoup plus achalandé et cela nous prendra au dépourvu. Nous donnerons la réponse typiquement canadienne en disant : « Si seulement nous avions su ». Le hic, c'est que la Garde côtière canadienne est parfaitement au courant de la situation. Il lui faut la capacité, en collaboration avec le MDN, le MAECI, la GRC et les gouvernements territoriaux, de nous fournir une réponse pancanadienne.

Nous avons la possibilité d'agir maintenant. Il n'est pas trop tard, mais je soutiens que nous avons observé des améliorations, qui ont commencé avec le premier ministre Martin et ont suivi avec le premier ministre Harper. Toutefois, puisque je suis les problèmes dans l'Arctique depuis longtemps, je peux faire remarquer que nous en avons parlé abondamment à plusieurs occasions dans le passé. C'est notre suivi qui pose toujours problème. Comme professeur, je peux vous dire que la Garde côtière canadienne est toujours la première à faire l'objet de compressions quand il est question de l'Arctique.

Nous devons changer cette façon de penser. Si nous réduisons le financement et que nous ne prêtons pas attention à la situation, nous le faisons à nos risques et périls. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

Le sénateur Cowan : Je veux faire suite à ce dernier point. En 2007, le gouvernement a annoncé l'acquisition de nouveaux patrouilleurs arctiques. Ces navires seront sous la responsabilité du MDN. D'après vos propos, j'en déduis que vous préféreriez qu'ils soient la propriété de la Garde côtière. Est-il important de savoir à qui appartient ces navires, pour autant qu'il existe une coordination? Ce problème a déjà été soulevé concernant Transports Canada, le MDN et la Garde côtière canadienne. Pouvez-vous parler de ce qui semble être une querelle de territoire en quelque sorte, et de la façon dont nous pouvons y mettre un terme?

M. Huebert : Dans certaines circonstances, les querelles de territoire ont du bon. Nous avons tendance à penser que nous devons les régler. Par exemple, au début des années 1990, un rapport suggérait que nous avions trop de flottes et que nous devrions les consolider.

Le problème auquel nous sommes confrontés, c'est que nous aurons des exigences pour ce que le MDN peut faire avec ces navires de haute mer et des exigences pour ce que les brise-glaces de la Garde côtière peuvent faire. L'expertise de la Garde côtière

is proposing with these six to eight offshore patrol vessels. We will have such a busy Arctic that we will need both.

By having both DND and the Canadian Coast Guard committed to the North, we then know that we have more actors within cabinet discussions saying we are running into the Japanese, the South Koreans, the Russians and the Chinese. Those voices are heard at the cabinet level. Frankly, it is at the cabinet level, when it comes to Arctic policy, that we see whether we are successes or failures.

It is good to have both, from the context of the political realities in Canada and also because they are different instrumentations. They each provide a different set of expertise. If you leave the responsibility with one agency, if you leave it with Canadian Coast Guard, my fear is you will not have enough political weight that foreshadows the coming crises in the Arctic. Therefore, if a heavyweight player such as DND has a constant Arctic portfolio, you will ensure that the Arctic will receive better attention. It will not guarantee success, but I see the two organizations working well together.

In terms of the turf war argument, when it comes to the operational side, the two work seamlessly. I have been to Iqaluit for some of the exercises. Last summer, I saw the *Martha L. Black* operating in conjunction with the HMCS *Fredericton*. Once again, the cooperation at the operational level between the Coast Guard and the navy is outstanding.

You run into some of the issues at the most senior levels where people say, "If you get that, my budget will be cut." We need to recognize that we need a pan-Canadian response. If we can rise above the petty funding issues, in my view, that is the way to go for the coming storm that I see developing in the North.

Senator Cowan: What about the position of Canadian Coast Guard within the Department of Fisheries and Oceans, DFO? We have heard this relationship has always been a problem. The Coast Guard is the poor cousin in the DFO structure, and perhaps a freestanding Coast Guard would receive more attention and funding than if it is submersed within DFO, which has other responsibilities aside from the Coast Guard.

Mr. Huebert: Absolutely: I have seen the Canadian Coast Guard within Transport Canada; I have seen it when it was clearly within DFO; and I have seen it when it has been given special agency issues. In my view, it is not a question of where you place it. It is a question of the political support it has and the funding you provide.

It goes back to this issue of champions. It needs some community that will say constantly; these are our front lines when it comes to the enforcement and protection of Canadian values and interests in the Arctic.

est le déglacage, pas ce que le MDN propose de faire avec ces six à huit patrouilleurs de haute mer. L'Arctique sera si achalandé que nous aurons besoin des deux.

Si tant le MDN que la Garde côtière canadienne sont tous deux intéressés par le Nord, nous savons alors que plus d'intervenants dans les discussions au Cabinet font valoir que nous rencontrons des Japonais, des Sud-Coréens, des Russes et des Chinois. L'opinion de ces gens est entendue au Cabinet. C'est franchement au niveau du Cabinet que nous voyons si nous réussissons ou échouons pour ce qui est de la politique de l'Arctique.

C'est bon d'avoir les deux, dans le contexte des réalités politiques du Canada et aussi parce qu'ils sont deux instruments différents. Ils fournissent chacun un savoir-faire différent. Si vous confiez la responsabilité à un organisme, si vous la confiez à la Garde côtière canadienne, je crains que vous n'ayez pas assez de poids politique pour anticiper les crises à venir dans l'Arctique. Par conséquent, si un intervenant influent comme le MDN a un portefeuille permanent pour l'Arctique, vous vous assurerez que la région recevra une meilleure attention. Cela ne garantira pas le succès, mais j'entrevois une bonne collaboration entre les deux organisations.

Pour ce qui est de l'argument de la querelle de territoire, les deux travaillent étroitement sur le plan opérationnel. Je suis allé à Iqaluit pour certains des exercices. L'été dernier, j'ai vu le *Martha L. Black* être manœuvré aux côtés du NCSM *Fredericton*. Là encore, la coopération au niveau opérationnel entre la Garde côtière et la marine est exceptionnelle.

Vous vous heurtez à certains des problèmes aux plus hauts échelons où les gens disent : « Si vous obtenez cela, notre budget sera réduit ». Nous devons reconnaître que nous avons besoin d'une réponse pancanadienne. Si nous pouvons nous élever au-dessus des mesquins problèmes de financement, nous parviendrons à affronter la tempête qui s'annonce dans le Nord, à mon avis.

Le sénateur Cowan : Qu'en est-il de la position de la Garde côtière canadienne au sein du ministère des Pêches et des Océans, le MPO? Nous avons entendu dire que leurs relations ont toujours été difficiles. La Garde côtière est le cousin pauvre dans la structure du MPO. Une Garde côtière indépendante recevrait peut-être plus d'attention et de financement qu'en étant intégrée au MPO, qui assume d'autres responsabilités à part la Garde côtière.

M. Huebert : Absolument. J'ai vu la Garde côtière canadienne quand elle faisait partie de Transports Canada; je l'ai vue quand elle était clairement au sein du MPO; et je l'ai vue quand on lui a confié des dossiers à titre d'organisme spécial. À mon avis, ce qui importe, ce n'est pas là où vous la placez, mais le soutien politique et le financement qu'on lui accorde.

Cela nous ramène à la question des champions. La Garde côtière a besoin d'un groupe pour rappeler qu'elle est notre intervenant de première ligne quand il s'agit de faire respecter et de protéger les valeurs et les intérêts du Canada dans l'Arctique.

Do you achieve that support within a bureaucratic reshuffling? My analytical response is that I have not seen any indication that any reshuffling of the deck chairs has worked. There was even an offer at one point, and consideration was given, to putting Coast Guard within DND. When Admiral Buck was the head of the Canadian navy, they experimented or considered that move as another possibility. His response was, will you offer me any more resources to bring it into the shape for what we need it to do? The response was, of course not, we are only reshuffling the deck chairs again.

It was not his decision to make, but I think his appreciation of the challenges was correct. It comes down to the point that if we are serious about Arctic sovereignty, control of our Arctic regions, we must ensure that our instruments and those who maintain them are properly funded. We have not been serious on that matter.

I place the blame at the political level in that context. We do not have much more time to address that issue.

Senator Cowan: Going back for a long period of time?

Mr. Huebert: I will assign blame equally. I look at what preceding Liberal governments have done, as well as what preceding Conservative governments have done. There has always been the talk but never the follow-through.

The Canadian Coast Guard always takes the first cut. We need to go back only to the Polar 8 incident, where the Coast Guard would have gotten a new Polar 8 class of icebreaker that, if it had been built, would be performing superbly right now in 2008. Ultimately, when we cut it back in the name of deficit control, it was the Coast Guard that lost it.

Furthermore, Coast Guard was developing other projects. Then, everyone said, stop those projects and focus on Polar 8, because that is where you will get the money. When it was cut, nobody said we will give you back the money for those smaller projects.

That is why we have the situation where the CCGS *Louis S. St-Laurent* is now 40 years old. Only now, in the most recent budget, will it be replaced. I might add that the four medium icebreakers we have that are behind the CCGS *Louis S. St-Laurent* were built between 1978 and 1983. There is no talk yet of replacing them, but we have to be on the ball for that issue as well.

The Chair: Before I go to Senator Cochrane, to add to the point about operations done well at the operational level, it is interesting to note that in search and rescue, they work together. I think DND is at the top of the command structure, but they work with Coast Guard. The Coast Guard marine platform is used, whereas the DND helicopters are used. The relationship seems to work well in that regard. I think the whole question of search and rescue is something we have not focused on, but that we should in the context of the Coast Guard.

Obtient-on ce soutien grâce à un remaniement bureaucratique? Après analyse, je répondrai que rien ne m'a permis de croire qu'un remaniement superficiel a donné des résultats concluants. Il y a même eu une offre à un moment donné, qu'on a examinée, en vue d'intégrer la Garde côtière au MDN. Quand l'amiral Buck était chef de la marine canadienne, on a envisagé ce transfert comme étant une autre possibilité. Il a demandé : « Allez-vous m'offrir plus de ressources pour concrétiser ce que nous devons faire avec ces fonds? On lui a répondu, « Bien sûr que non, il ne s'agit une fois de plus que d'un remaniement superficiel ».

Ce n'était pas à lui de prendre la décision, mais je crois qu'il comprenait bien les défis. Au fond, si nous tenons sérieusement à protéger notre souveraineté dans l'Arctique, surveiller nos régions arctiques, nous devons nous assurer que nos instruments et ceux qui les entretiennent sont financés adéquatement. Nous n'avons déployé aucun effort sérieux à cet égard.

Je blâme les politiciens dans ce dossier. Il ne nous reste plus beaucoup de temps pour nous attaquer à ce problème.

Le sénateur Cowan : Vous remontez à loin?

M. Huebert : Je vais attribuer le blâme également. Je regarde ce qu'ont fait tant les gouvernements libéraux que les gouvernements conservateurs précédents. Ils ont toujours été de grands parleurs, mais de petits faiseurs.

La Garde côtière canadienne est toujours la première à être soumise à des compressions. Revenons seulement à l'incident du Polar 8, où la Garde côtière aurait fait l'acquisition d'un brise-glace de catégorie Polar 8 qui, s'il avait été construit, serait incroyablement performant à l'heure actuelle en 2008. Au bout du compte, quand nous y avons renoncé pour réduire le déficit, c'est la Garde côtière qui l'a perdu.

En outre, la Garde côtière était en train d'élaborer d'autres projets. Puis, tout le monde a dit d'interrompre ces projets et de se concentrer sur le Polar 8, car c'est là qu'on mettrait l'argent. Quand le projet a été supprimé, personne n'a déclaré qu'on lui rendrait les fonds pour ces plus petits projets.

Voilà pourquoi nous nous retrouvons avec le NGCC *Louis S. St-Laurent*, vieux de 40 ans à l'heure actuelle. Il ne sera remplacé que maintenant, grâce au plus récent budget. J'ajouterais que les quatre brise-glaces de taille moyenne dont on a fait l'acquisition après le NGCC *Louis S. St-Laurent* ont été construits entre 1978 et 1983. Nous ne parlons pas encore de les remplacer, mais nous devons garder le cap sur ces questions également.

Le président : Avant de passer au sénateur Cochrane, concernant les activités qui sont bien menées au niveau opérationnel, il est intéressant de noter que les deux organismes collaborent en recherche et sauvetage. Je crois que le MDN est à la tête de la structure de commandement, mais il travaille conjointement avec la Garde côtière. On utilise la plateforme marine de la Garde côtière et les hélicoptères du MDN. Les relations semblent être fructueuses à cet égard. Je crois que nous ne nous sommes pas attardés sur toute la question de recherche et sauvetage, mais nous devrions le faire dans le contexte de la Garde côtière.

Mr. Huebert: You absolutely must. The sinking of the *Discovery* in the Antarctic should have been a wake-up call to all Canadians. When the *Discovery* sunk in the Antarctic, which happened last December, it happened that the Chileans had a ship and units nearby to perform the rescue.

If we had a similar event in Canadian waters — and we see an increase in terrorism in Canadian waters — I daresay our ability to respond would not be anywhere as capable as what we saw in that particular incident.

We have had cruise ships go onto the rocks in Canadian waters. We had an incident in 1997 where the *Hanseatic* went on the rocks off Cambridge Bay. It was a calm period, it was summertime, and a lot of industry capability went to their rescue in that particular instance. We will not be so lucky the next time this happens.

Senator Cochrane: I will begin my questioning with a hypothetical question. Do you have a time frame for all this activity?

Mr. Huebert: It is not hypothetical. For the oil and gas, it is 2008. If we look at what Esso is doing on our side, it is occurring now. If we look at the American side, once Shell figures out they need to do what their advertisements say they do — be concerned about community involvement — and they clear that issue up, they will start oil and gas exploration. The Russians are exploring now. The Norwegians are about to begin a massive oil and gas examination on their side and, one suspects, development within their northern waters. For oil and gas, the future is now.

I fully expect that you will see, within the next five years, major announcements of fines; in which case, you will see flurries of activities of how we regulate this type of behaviour. This activity is occurring now

You have heard of the activity in terms of fish. We know there is movement of both shrimp and turbot into the eastern Arctic waters, which we have not seen before. What we do not know, because our surveillance capabilities have been downgraded, is how many international fishers are coming into Canadian waters. When we talk to people off the record, they will say they think that the Greenlanders, the Faroese and the Danes are coming into Canadian waters in the Davis Strait. However, we do not know for certain because we have cut our surveillance capabilities.

The Chair: What do you mean by surveillance capabilities?

Mr. Huebert: I mean the whole aspect of being able to see who is acting in our Arctic. I know you have had discussions on RADARSAT 2; that is one way to perform surveillance. In terms of our ability to use our Auroras for fishery patrols, that is two. In terms of having local surveillance through something such as the Canadian Rangers patrols, that is three.

M. Huebert : Vous devez absolument le faire. Le naufrage du *Discovery* en Antarctique aurait dû sonner l'alarme pour tous les Canadiens. Quand le *Discovery* a sombré en Antarctique en décembre dernier, il s'est trouvé que les Chiliens avaient un navire et des unités à proximité pour procéder au sauvetage.

Si un incident semblable survenait dans les eaux canadiennes — et nous constatons une augmentation du terrorisme en eaux canadiennes —, j'ose dire que notre capacité d'intervention serait loin d'être aussi efficace que ce que nous avons observé lors de cet incident particulier.

Des paquebots de croisière ont heurté des rochers en eaux canadiennes. Nous avons eu un incident en 1997 quand le *Hanseatic* a frappé les rochers au large de Cambridge Bay. Les eaux étaient calmes, c'était l'été, beaucoup de navires commerciaux se sont portés à leur secours lors de cet incident particulier. Nous n'aurons pas cette chance la prochaine fois.

Le sénateur Cochrane : Je vais commencer par une question hypothétique. Avez-vous un calendrier d'exécution pour toutes ces activités?

M. Huebert : Ce n'est pas hypothétique. Pour le pétrole et le gaz, c'est en 2008. Si nous regardons ce qu'Esso accomplit de notre côté, c'est maintenant que ça se passe. Si nous regardons du côté des Américains, une fois que la société Shell se rendra compte qu'elle doit faire ce que ses publicités prétendent qu'elle fait — c'est-à-dire qu'elle se préoccupe de la participation de la communauté — et qu'elle clarifiera cette question, elle commencera l'exploration du pétrole et du gaz. Les Russes le font à l'heure actuelle. Les Norvégiens sont sur le point d'entreprendre une exploration massive du pétrole et du gaz de leur côté et, on présume, des projets de mise en valeur dans leurs eaux du Nord. Dans les secteurs du pétrole et du gaz, l'avenir, c'est maintenant.

Je m'attends bien que l'on verra au cours des cinq prochaines années des annonces importantes concernant des amendes; le cas échéant, toutes sortes d'activités seront déployées pour réglementer ce type de comportement. Il y en a à l'heure actuelle.

Vous en avez entendu parler pour ce qui est des migrations de poisson. Nous savons que la crevette et le flétan noir se déplacent vers la zone est des eaux arctiques, ce que nous n'avons jamais vu auparavant. Ce que nous ne savons pas, étant donné que nos capacités de surveillance ont été réduites, c'est le nombre important de pêcheurs étrangers qui pénètrent dans les eaux canadiennes. Si nous discutons avec des gens en aparté, ils nous diront que d'après eux, les Groenlandais, les Féroïens et les Danois entrent dans les eaux canadiennes par le détroit de Davis. Toutefois, nous n'en sommes pas sûrs parce que nous avons réduit nos capacités de surveillance.

Le président : Qu'entendez-vous par capacités de surveillance?

M. Huebert : Je veux dire tout ce qui touche la capacité de voir qui se livre à des activités dans l'Arctique. Je sais que vous avez eu des discussions sur le RADARSAT-2; c'est un moyen d'assurer la surveillance. L'utilisation de nos Auroras pour surveiller les pêches en est un autre. Il y a aussi les patrouilles des Rangers. Il existe aussi des programmes de capteurs, que nous venons seulement de

There is also sensor programs, which we are only starting to look at in terms of having fixed sensors, mainly for underwater surveillance but also in terms of choke points.

Senator Cochrane: Is this all happening as a result of climate change? In regard to the oil developments and so on, has this climate change issue brought industry to the forefront?

Mr. Huebert: Partly; it depends on which industry. For the changing fish stock, I would say yes. The changing water temperatures bring many of these commercially viable fish stocks up North that we have not seen before; and the fishing fleets follow them.

Tourism is increasing because many of these medium capable vessels can now go into waters where they could not go before. Russian icebreakers have been coming into thick ice for some time, since about the end of the Cold War, but the *Discovery*-type vessel has limited ice capabilities or none. Those vessels are increasing.

The Greenlanders are seeing an explosion of tour vessels. Everyone is shocked to learn that there were more than 150 Arctic tours into Greenland waters last year. They are dealing with those numbers. We are at about 15 to 25 tours so far this year and each year it is increasing. Is it because of climate change? It is in part. Shipping will be driven by climate change but oil and gas will not be. Oil and gas are driven by the \$120 barrel of oil and the expectation of Chinese and Indian demand. In other words, the companies will go ahead with oil and gas development. Oil and gas, in my view, will occur regardless of climate change.

Senator Cochrane: That development will not be year-round, will it?

Mr. Huebert: They are thinking about, and the Russians are examining this now, setting up various exploration points. Once they are into production, they either set up something like the Hibernia rig or they go subsurface, such that they place a series of tanks on the ocean bottom. Most people say that a pipeline into Arctic waters is too dangerous because there is still substantial ice build-up and they never know when something will scour the bottom so they put it just under the surface or very deep. Others suggest finding a relatively stable and safe place and put tanks on the ground to store the oil or gas during the winter. In the spring, they send the tankers in to retrieve it. Everyone is exploring the issue now but no one is admitting to how they will proceed in this context. There is a lot of re-examining of the issue of oil and gas as a year-round activity. Fishing, tourism and transportation will be seasonal but others, and oil and gas will be the big driver, will not be seasonal.

commencer à envisager pour ce qui est de mettre en place des capteurs fixes, principalement pour la surveillance sous-marine, mais aussi pour des points de passage obligatoires.

Le sénateur Cochrane : Tout cela est attribuable aux changements climatiques? En matière d'exploitation pétrolière, entre autres, la question des changements climatiques a-t-elle placé l'industrie en première ligne?

M. Huebert : En partie; ça dépend de l'industrie. Dans le cas des stocks de poissons, je dirais que oui. Le changement de la température des eaux entraîne le déplacement vers le Nord de ces stocks de poissons viables sur le plan commercial, ce que nous n'avons jamais observé auparavant; et les flottes de pêche les suivent.

Le tourisme augmente car un grand nombre de ces bateaux performants de taille moyenne peuvent maintenant naviguer dans des eaux auxquelles ils n'avaient pas accès dans le passé. Les brise-glaces russes manœuvrent dans des glaces épaisses depuis un bon moment, depuis la fin de la guerre froide environ, mais le navire de type *Discovery* a une capacité limitée pour circuler dans les glaces, voire nulle. Ces bateaux sont de plus en plus nombreux.

Les Groenlandais observent une multiplication de ces navires d'excursion. Tout le monde est étonné d'apprendre que plus de 150 excursions arctiques ont été effectuées dans les eaux du Groenland l'an dernier. Les chiffres sont de cet ordre. Cette année, nous en sommes entre 15 et 25 excursions environ jusqu'à présent, et ce chiffre augmente tous les ans. Est-ce à cause des changements climatiques? En partie. Les activités maritimes dépendront des changements climatiques, mais pas les secteurs pétrolier et gazier. Le pétrole et le gaz sont tributaires du baril de pétrole à 120 \$ et de l'anticipation de la demande chinoise et indienne. Autrement dit, les entreprises mettront à exécution leurs projets d'exploitation du pétrole et du gaz. À mon avis, l'exploitation pétrolière et gazière s'effectuera, indépendamment des changements climatiques.

Le sénateur Cochrane : Cette exploration ne se fera pas à longueur d'année, n'est-ce pas?

M. Huebert : Ils y songent, et les Russes examinent la question à l'heure actuelle, en préparant différents sites d'exploration. Une fois qu'ils entreprennent la production, ils installent soit quelque chose comme la plate-forme Hibernia, soit une infrastructure souterraine, comme une série de réservoirs au fond de l'océan. La plupart des gens disent qu'il est trop dangereux d'installer un pipeline dans les eaux arctiques parce qu'il y a encore une accumulation substantielle de glaces et qu'ils ne savent jamais quand quelque chose viendra racler le fond de l'océan, si bien qu'ils les placent juste sous la surface ou très profondément. D'autres suggèrent de trouver un endroit relativement stable et sûr et d'installer des réservoirs sur le sol pour entreposer le pétrole ou le gaz en hiver. Au printemps, ils envoient les pétroliers le chercher. Tout le monde examine la question maintenant, mais personne n'admet comment il procédera dans ce contexte. On réévalue beaucoup la question de l'exploitation du pétrole et du gaz à l'année longue. La pêche, le tourisme et les transports seront saisonniers, mais d'autres secteurs et l'exploitation du pétrole et du gaz, qui constitueront le grand moteur, ne le seront pas.

Senator Cochrane: I am looking at South Korean shipbuilding. You say they can operate when the ice is up to one metre thick.

Mr. Huebert: Yes.

Senator Cochrane: How deep is the ice up there now?

Mr. Huebert: Looking at one of the diagrams of the satellite photography of ice diminishment, the one phenomenon we have noticed is that the Russian side of the Arctic is melting the fastest. In other words, even in the winter years, we are not seeing ice redevelop within the region. When you hear people talk about one-metre-thick ice capabilities, take that as a code that means, we can go through first-year ice, which means the ice that completely forms as new ice over the winter months. If the ice melts and refreezes, those are the kinds of conditions that these vessels will go through. It is the same with our Arctic offshore vessels. We are talking about that capability.

Because of the particular nature of the wind currents, there is a phenomenon called the Beaufort gyro that places the ice against our Arctic side, not against the Russian side. As well, an atmospheric phenomenon called the Arctic oscillation pushes the ice away from the Russian coastline. The Russians are seeing that their coastline ice is melting first, and most scientists say that it will remain this way for the foreseeable future. The Russians have good conditions right now.

Senator Cochrane: How does that compare to the new icebreaker that was recently announced?

Mr. Huebert: The problem we face is that we will have some years in the Canadian Arctic that will be substantial ice years. That is why I contend we absolutely need icebreakers in conjunction with the offshore patrol vessels. You ask hypothetically but we will see a continuance of the decrease of ice and increase of oil and gas exploration. However, we will have some winters where the ice conditions will be bad once production has begun. It is at that point that we will need the ice-breaking capabilities for resupply if something goes wrong on one of the rigs, for example. Your questions are not hypothetical because they are occurring as we speak.

Senator Cochrane: You said that the Russians are buying South Korean ships.

Mr. Huebert: Yes.

Senator Cochrane: If we do not reach an agreement on the Mackenzie Delta pipeline, they might decide to take another route.

Mr. Huebert: They would not use another route. Let me be clear. It is not a question of the Russians coming into our waters. Their business plan is to go to Murmansk. They

Le sénateur Cochrane : Je pense à la construction des navires sud-coréens. Vous dites qu'ils peuvent naviguer dans des glaces allant jusqu'à un mètre d'épaisseur.

M. Huebert : Oui.

Le sénateur Cochrane : Quelle est l'épaisseur des glaces là-bas maintenant?

M. Huebert : Si l'on regarde l'un des diagrammes de l'image satellite montrant la réduction des glaces, le seul phénomène que j'ai observé, c'est que le côté russe de l'Arctique fond plus rapidement. Autrement dit, même en hiver, on ne voit pas de glace se reformer dans la région. Quand vous entendez des gens parler de capacités de manœuvre dans des glaces d'un mètre d'épaisseur, considérez que cela veut dire que l'on peut traverser les glaces de l'année, c'est-à-dire les nouvelles glaces qui se forment complètement durant les mois d'hiver. Si la glace fond et gèle de nouveau, ces navires traverseront dans ce genre de conditions. C'est la même chose avec nos navires de haute mer en Arctique. On parle de cette capacité.

En raison de la nature particulière des vents de dérive, il existe un phénomène que l'on appelle le gyro Beaufort qui déplace les glaces de notre côté de l'Arctique et non pas du côté russe. En outre, un phénomène atmosphérique appelé l'oscillation arctique éloigne les glaces des côtes russes. Les Russes voient actuellement les glaces longeant leur littoral fondre en premier, et la plupart des scientifiques disent que cette situation restera inchangée dans un avenir prévisible. Les Russes ont de bonnes conditions à l'heure actuelle.

Le sénateur Cochrane : Comment cela se compare-t-il au nouveau brise-glace qui a été récemment annoncé?

M. Huebert : Le problème auquel nous sommes confrontés, c'est qu'il y aura une quantité substantielle de glaces certaines années dans l'Arctique canadien. Voilà pourquoi je soutiens qu'il nous faut absolument des brise-glaces, de même que des patrouilleurs de haute mer. Votre question est hypothétique, mais nous constaterons une réduction des glaces et une augmentation de l'exploration pétrolière et gazière. Toutefois, nous aurons certains hivers où l'état des glaces sera mauvais une fois que la production aura commencé. C'est à ce moment-là que nous aurons besoin des capacités de déglacage pour le réapprovisionnement si quelque chose tourne mal sur l'une des plates-formes, par exemple. Vos questions ne sont pas hypothétiques parce que cela se produit au moment où on se parle.

Le sénateur Cochrane : Vous avez dit que les Russes achètent des navires sud-coréens.

M. Huebert : Oui.

Le sénateur Cochrane : Si nous ne parvenons pas à une entente sur le pipeline du delta de Mackenzie, ils pourraient décider de prendre un autre chemin.

M. Huebert : Ils n'emprunteraient pas un autre chemin. Permettez-moi d'être clair. Il ne s'agit pas que les Russes naviguent dans nos eaux. Leur plan d'affaires, c'est d'aller à

have Europe in their sights, full stop. However, the issue comes down to: At what point does a Canadian or American oil company say, we have been waiting to see the Mackenzie pipeline or the Alaska pipeline develop since the 1970s but nothing has occurred. We have the resource and would like to develop a business plan to develop an offshore terminal for off-loading, as the Russians are showing can be done. Ice conditions have improved to the degree that it can be done reasonably optimistically.

At what point do these companies simply say they want to do that and the Government of Canada needs to help regulate them?

At what point do we say: No, sorry, you must go by pipeline and, by the way, we have not been able to make up our mind on the pipeline or 10, 20 or 30 years. In other words, we are coming into a tricky political situation. That is my contention.

Senator Cochrane: My understanding is that this pipeline might be settled in three or four years.

Mr. Huebert: I have been hearing that for about 15 to 20 years, to be honest.

Senator Hubley: My first question is: Canada considers the Northwest Passage to be internal waters, whereas the United States views the Northwest Passage as an international strait, where all vessels have the right of transit passage. You participated in what has been described as an extraordinary exercise in simulated diplomacy. Is that correct?

Mr. Huebert: Yes, I did.

Senator Hubley: We heard about that from Dr. Michael Byers as well. Two teams of experts, one from Canada and one from the United States, undertook a model negotiation.

Can you tell us a little bit about how that went and how you see this model being applied in the future? Were Canada and the United States the only players that should have been present in this negotiation?

Mr. Huebert: When it comes to the Northwest Passage, it is about how Canada and the United States resolve the issue. The problem faced by the United States is that they will tell you off the record that if we are serious about controlling the Northwest Passage, they would be more than happy to give us that responsibility. They know the ramifications of making the Northwest Passage a strait used for international navigation. They know if that occurs, the North Koreans and the Iranians do not need to ask for permission to go through it. If it is transit right, they will go through. The renewed Russian air patrols, the Tu95s, that exploded on the scene after August 2007 have, under international law, the right to use the airspace over international straits. In other words, if the Northwest Passage is an international strait, they are basically inviting the Russians to send one of their long-range patrol vessels and they would have the right under international law to do so. The Americans

Mourmansk. Ils ont les yeux braqués sur l'Europe, point à la ligne. Toutefois, voilà ce qu'il faut se demander : quand une société pétrolière canadienne ou américaine dira-t-elle qu'elle a attendu la mise en place du pipeline de Mackenzie ou du pipeline de l'Alaska depuis les années 1970, mais que rien n'a été fait. Qu'elle dispose des ressources et aimerait élaborer un plan d'affaires pour créer un terminal en mer pour le déchargement, comme les Russes montrent actuellement qu'il est possible de le faire. Que l'état des glaces s'est amélioré au point d'envisager ce projet avec assez d'optimisme.

Quand ces sociétés diront-elles tout simplement qu'elles veulent le faire et que le gouvernement du Canada doit les aider à les régler?

Quand dirons-nous : « Non, désolé, vous devez utiliser un pipeline et, en passant, nous n'avons pas pu prendre une décision sur le pipeline ou sur le nombre d'années, 10, 20 ou 30 ans? » Autrement dit, nous nous acheminons vers une situation politique délicate. C'est ce que j'avais à dire.

Le sénateur Cochrane : D'après ce que je comprends, ce pipeline pourrait être installé dans trois ou quatre ans.

M. Huebert : C'est ce que j'entends depuis 15 à 20 ans environ, pour être honnête.

Le sénateur Hubley : Ma première question est la suivante : Le Canada considère le passage du Nord-Ouest comme étant des eaux intérieures, tandis que les États-Unis le perçoivent comme étant un détroit international, où tous les navires ont le droit de passage. Vous avez participé à ce qui a été décrit comme un exercice extraordinaire de diplomatie simulée, n'est-ce pas?

M. Huebert : Oui, c'est exact.

Le sénateur Hubley : M. Michael Byers nous en a également parlé. Deux groupes d'experts, l'un du Canada et l'autre des États-Unis, ont entrepris une négociation modèle.

Pourriez-vous nous parler un peu de la manière dont cela s'est déroulé, et nous dire comment, d'après vous, ce modèle sera appliqué dans l'avenir? Le Canada et les États-Unis étaient-ils les seuls intervenants qui auraient dû être présents à cette négociation?

M. Huebert : En ce qui a trait au passage du Nord-Ouest, il s'agit de savoir comment le Canada et les États-Unis régleront la question. Le problème auquel se heurtent les Américains est le suivant : ils vous diront en privé que si nous tenons sérieusement à contrôler le passage du Nord-Ouest, ils seront plus qu'heureux de nous laisser cette responsabilité; en effet, ils savent quelles seront les conséquences si on fait du passage du Nord-Ouest un détroit utilisé pour la navigation internationale. Ils savent que si cela se produit, les Nord-Coréens et les Iraniens n'auront pas à demander la permission pour l'emprunter. S'ils ont le droit de passage, ils passeront. En vertu du droit international, les nouveaux avions de patrouille russes, les Tu-95, qui ont connu une explosion après août 2007, ont le droit d'utiliser l'espace aérien au-dessus des détroits internationaux. Autrement dit, faire du passage du Nord-Ouest un détroit international revient à inviter les Russes à envoyer l'un de leurs vaisseaux de patrouille à

know this. Their concern is precedent internationally. In the simulation exercise, we tried to ask the question, how do we ensure that Canadian control over Arctic waters is maintained and that the American position does not undermine our ability to say to those who come into our waters: These are the regulations; these are the rules you must follow; and, if you do not follow them, we will stop you.

I might add that the Russians assert that control. In other words, the Russians have a similar legal situation to the one we face in the Northwest Passage with their Northern Sea route. They make it clear: "If you come into our waters without our permission, you will meet our navy. Our navy will stop you." This happened back in 1967. They have told everyone else, "That situation has not changed. We will stop you. You follow our rules. We want you to come in, but you follow our rules."

For us, the question was, how do we ensure that the Arctic Waters Pollution Prevention Act is enforceable? How do we ensure that these single-hulled tankers do not come in? Under international law, at least until 2015, they have the right to come. After that, everyone must have double-hulled tankers. That is one of the International Maritime Organization, IMO, rules. At what point can we go beyond what international law currently says and say, "That ships looks unsafe. We do not want you in." That is the issue for us.

On the American side, the issue the ambassador and several others tried to deal with is how to ensure that freedom of navigation is protected so that the Turks, the Indonesians and the Filipinos do not look at us and say, "Well, you let Canada do this, so now we want to do the same thing."

The issue is, how do we persuade the Americans to sidestep the freedom of navigation issue and at the same time, allow Canada not necessarily to become caught up in our own rhetoric about sovereignty but to do what we really need and want to do, and that is, protect Canadian interests and values.

For Canada, the issue is, how do we take sovereignty out of the issue but have control so that politically we are not criticized, as everyone will automatically say, for "selling out to the Americans." On the American side, how do we give the Americans enough confidence, particularly the Department of Defence but also state departments, that this control will not create an international problem for the U.S. elsewhere but that we ensure that North American interests are protected. That was the issue. Do you approach it like a St. Lawrence Seaway where there is shared responsibility? Do you approach it like North American Aerospace Defence Command, NORAD, where airspace is a shared responsibility? There is not a

long rayon d'action, et ils en auraient le droit, au regard du droit international. Les Américains le savent. Ils s'inquiètent du fait que cela pourrait créer un précédent sur le plan international. Au cours de l'exercice de simulation, nous avons essayé de nous demander comment veiller à maintenir le contrôle canadien sur les eaux de l'Arctique et faire en sorte que la position américaine ne mine pas notre capacité à dire à ceux qui traversent nos eaux : voici les règlements que vous devez suivre; si vous ne les respectez pas, nous vous arrêterons.

Je pourrais ajouter que les Russes assurent ce contrôle; c'est-à-dire qu'avec leur route maritime du Nord, ils ont une situation légale similaire à celle que nous vivons avec le passage du Nord-Ouest. Ils le font savoir clairement : si l'on entre dans leurs eaux sans demander la permission, on aura affaire à la marine russe, qui bloquera le chemin. Cela s'est produit en 1967. Ils ont dit à tout le monde : « La situation n'a pas changé. Nous vous arrêterons. Suivez nos règles. Nous voulons que vous entriez dans nos eaux, mais vous devez respecter nos règles ».

Pour nous, il s'agissait de déterminer comment nous assurer que la Loi pour la prévention de la pollution des eaux de l'Arctique soit exécutoire, et comment faire pour que ces pétroliers à coque simple n'entrent pas dans ces eaux. En vertu du droit international, du moins jusqu'à 2015, ils ont le droit de le faire. Après cela, tous les pétroliers devront avoir une double coque. C'est l'une des règles de l'Organisation maritime internationale. Mais à quel point pouvons-nous aller au-delà des dispositions actuelles de la loi internationale pour dire : « Ce navire ne semble pas sécuritaire; nous n'en voulons pas dans nos eaux »? C'est le problème auquel nous sommes confrontés.

Du côté américain, l'ambassadeur et plusieurs autres sont aux prises avec la difficulté de déterminer comment faire en sorte que la liberté de navigation soit protégée de manière à ce que les Turcs, les Indonésiens et les Philippins n'assistent pas à la situation en disant : « Eh bien, vous laissez le Canada faire cela; alors maintenant, nous voulons faire la même chose ».

La question est de savoir comment persuader les Américains de laisser de côté la question de la liberté de navigation, tout en permettant à notre pays de ne pas nécessairement se retrouver coincé dans son propre discours à propos de la souveraineté, mais de faire ce qu'il a un réel besoin et désir de faire, c'est-à-dire protéger les intérêts et les valeurs du Canada.

Pour le Canada, il s'agit de déterminer comment évacuer la souveraineté de la question tout en assurant un contrôle, afin d'éviter d'être critiqués sur le plan politique parce que, comme tout le monde le dira automatiquement, nous aurons « capitulé devant les Américains ». Pour ce qui est de ces derniers, comment leur donner suffisamment confiance, particulièrement au département de la Défense, mais aussi aux départements d'État, que ce contrôle ne créera pas un problème ailleurs à l'international pour les États-Unis, mais que nous nous assurons que les intérêts nord-américains soient préservés? Tel était le problème. Abordez-vous ce dossier de la même manière que celui de la Voie maritime du Saint-Laurent, dont les responsabilités

surrendering of sovereignty in those particular instances if both countries agree to it. That solution is what we were searching for.

Senator Robichaud: If the Americans say that this Northwest Passage is international in nature, and that they should be able to go by that route, are they not making the point for other nations to go through it?

Mr. Huebert: Absolutely: This is the irony. Their defence of an international passage undermines their own interests in these waters.

I will give you another example that is often missed. The Americans have substantial oil transportation between southern Alaska and California. The Alaska pipeline carries oil from the North Slope of Alaska to the port of Valdez, and then they have about 12 supertankers to carry it from Valdez. We remember the crisis in 1969 when the Exxon-Valdez went on the rocks. After Valdez, the Americans brought in one of the world's leading pieces of legislation, the Oil Pollution Act of 1990. It says that any vessel must be double hulled and they must have specific ballast transfer conditions. In other words, it does everything that our Arctic Waters Pollution Prevention Act does and what we want everyone to do in our waters.

The question comes up, how do the Americans enforce that act under freedom of navigation? The answer is protectionism. They have an act called the Jones Act that says, any shipment of goods between two American points must be carried by an American crude vessel that is built in American yards. It is protectionism, pure and simple. They say, "We have this 1906 Jones Act that basically covers anything between two American points. Yes, it is protectionism but, by the way, it gives us the type of protection that Canada wants with the Arctic Waters Pollution Prevention Act."

We say, "Are you not being hypocritical?" They say, "No, they are different international regimes. Yours is an international strait, and ours is from U.S. to U.S. port point destinations." We say, "We have the same objectives. You want to ensure that Americans benefit from the oil and that is fine. We want to make sure that in the Northwest Passage, Canadians benefit. You want to protect the environment by having these standards that are world leaders. That is what we want." However, the problem comes back. I have to be careful about joking about letting the lawyers become involved, because I am married to a lawyer, but that is basically the mindset. One is international and one is not.

The report on the *Empress of the North* was released yesterday and we find out that we have total sovereignty over what happens to internal water shipping. It turns out we are not enforcing any

sont partagées? Adoptez-vous une approche semblable à celle du Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord, ou NORAD, où l'espace aérien est une responsabilité partagée? Dans ces deux cas particuliers, il n'y a pas de renonciation à la souveraineté s'il y a entente entre les deux pays. Cette solution est ce que nous cherchions.

Le sénateur Robichaud : Si les Américains disent que ce passage du Nord-Ouest est par nature international, et qu'ils devraient pouvoir emprunter cette voie, ne fournissent-ils pas un argument aux autres nations pour qu'elles l'empruntent également?

M. Huebert : Absolument : C'est là l'ironie. Leur défense d'un passage international nuit à leurs propres intérêts dans ces eaux.

Je vais vous donner un autre exemple, qu'on oublie souvent. Les Américains transportent beaucoup de pétrole entre le sud de l'Alaska et la Californie. Le pipeline de l'Alaska transporte du pétrole de la côte nord de l'Alaska jusqu'au port de Valdez, et de là, on a 12 superpétroliers qui en assureront le transport. Nous nous souvenons de la crise de 1969, lorsque Exxon-Valdez avait mordu la poussière. Après Valdez, les Américains ont adopté l'un des plus importants textes de loi de ce monde, la Oil Pollution Act de 1990, qui prévoit que tous les navires doivent avoir une double coque et appliquer des conditions précises de transfert de lest. Autrement dit, elle a tous les mêmes effets que ceux de notre Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, et prévoit ce que nous souhaitons que tout le monde fasse dans nos eaux.

Une question surgit : Comment les Américains appliquent-ils cette loi en vertu du principe de liberté de navigation? La réponse est le protectionnisme. Ils ont une loi appelée la Jones Act, qui prévoit que tout transport de marchandises entre deux points des États-Unis doit être effectué par un navire de pétrole brut construit sur un chantier naval américain. Il s'agit de protectionnisme pur et simple. Les Américains disent : « Nous avons cette loi, cette Jones Act de 1906 qui couvre essentiellement tous les aspects entre deux ports américains. Oui, c'est du protectionnisme; mais soit dit en passant, cela nous apporte le genre de protection que le Canada souhaite avoir avec la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques ».

Nous disons : « N'agissez-vous pas hypocritement? », ce à quoi ils répondent : « Non; il existe divers régimes internationaux. Le vôtre concerne un détroit international, tandis que le nôtre s'applique au transport entre deux ports américains ». Nous répliquons ceci : « Nous avons les mêmes objectifs; vous voulez vous assurer que les Américains bénéficient du pétrole, et c'est bien. Pour notre part, nous voulons voir à ce que les Canadiens tirent profit du passage du Nord-Ouest. Vous voulez protéger l'environnement en appliquant ces normes qui sont parmi les premières dans le monde; c'est ce que nous voulons également ». Quoi qu'il en soit, le problème revient. Je dois être prudent quand je blague à propos de laisser les avocats s'en mêler, car mon épouse est avocate; mais tel est, au fond, l'état d'esprit. Un point de vue est international, l'autre pas.

Le rapport sur l'*Empress of the North* a été publié hier, et nous constatons que nous détenons une souveraineté totale sur ce qui se produit en matière d'expédition par les eaux internes.

forms of real regulations. It looks like the accident was sloppy seamanship with the fact that they did not close, for example, the various sea-tight compartments. We have the right to control it, and then we choose not to.

The international rules are there, but I come back ultimately to the point about how much political will we must enforce. This is where we come to the Northwest Passage. I strongly suspect that if we have the tools to enforcing what we want done, since our ultimate values and interests are roughly the same as the Americans, the Americans would probably simply say, “Okay, we will never publicly say we agree with you, but we will not say anything against you. In other words, go ahead, Canada. Go ahead and set up all these rules and regulations, just as the Russians are doing, and we will not contest them if you actually show you have the ability to do so.”

That is always the under-theme with American officials. In other words, when it comes to the North, if we show we are serious, and do it, they will not publicly say anything.

Even if they do say something, so what? They offer diplomatic *démarche* against us saying they want control. I doubt they will escort a Panamanian single-hulled vessel through our waters. That is the alternative. We stop it, arrest it and it becomes caught up in court. That is fine, but we make our point. I suspect the Americans will say, “Here is our political *démarche*, but by the way, go, Canada go.”

The Chair: Before I go back to Senator Hubley, I was an observer at the discussion between the Americans and the Canadians. As I recall, the general consensus seemed to be that there should be some sort of organization or association — I am not sure what the word would be — that would involve not us or the Americans but us and the Americans. The model was probably the international joint commission that operates the Great Lakes, which are in the territory of both Canada and the U.S. This is not an immediate concern for us in fisheries and oceans and the Canadian Coast Guard, but it is not irrelevant either. It is worthwhile for us to reflect on that model in the course of coming up with our report.

Senator Hubley: When you spoke about the Coast Guard, you mentioned two problems. One was the funding issues. You also mentioned that the Coast Guard had not formulated a strategic vision. Can you elaborate on that point? My question is: Is that strategic vision left to only the Coast Guard themselves, or must that strategic vision start in our Fisheries and Oceans Committee here today?

Mr. Huebert: The prodding for who does it must start at the political level, because the Coast Guard does not want to formulate a strategic vision. Look at what DFAIT does in terms

Il s'avère que nous n'appliquons pas une quelconque forme de réglementation réelle. On dirait que l'accident est dû à un matelotage négligé, si l'on tient compte du fait qu'on n'avait pas fermé, par exemple, les divers compartiments étanches. Nous avons le droit de contrôler ces choses, mais nous choisissons de ne pas le faire.

Les règles internationales sont là, mais j'en reviens ultimement à la question de savoir à quel point nous devons imposer une volonté politique. C'est là qu'on en arrive au passage du Nord-Ouest. J'ai fortement l'impression que si nous avons des outils pour faire respecter ce que nous voulons, étant donné que nos valeurs et intérêts essentiels sont approximativement les mêmes que ceux des Américains, ceux-ci diront probablement tout simplement : « Très bien; nous ne dirons jamais publiquement que nous sommes d'accord avec vous, mais nous ne dirons rien non plus contre vous. Autrement dit : allez-y, Canada. Appliquez toutes ces règles et réglementations, comme le font les Russes, et nous ne les contesterons pas si vous nous démontrez concrètement que vous avez la capacité de le faire ».

C'est toujours le discours sous-jacent des fonctionnaires américains. Quand il s'agit du Nord, si nous prouvons que nous sommes sérieux et que nous agissons, ils ne diront rien publiquement.

Et même s'ils le faisaient, quelle importance? Ils adoptent une position diplomatique selon laquelle ils souhaitent avoir le contrôle. Mais je doute qu'ils escorteront un monocoque panaméen dans nos eaux. C'est l'autre option. Nous l'arrêtons, et la question se retrouve devant les tribunaux. Très bien; ainsi, nous nous faisons bien comprendre. J'ai l'impression que les Américains diront : « Voici notre position politique mais, soit dit en passant, allez-y, Canada; faites ce que vous voulez ».

Le président : Avant de revenir au sénateur Hubley, je précise que j'étais observateur lors des discussions entre les Américains et les Canadiens. Si ma mémoire est bonne, il semblait y avoir un consensus général quant à la nécessité de mettre sur pied une sorte d'organisation ou d'association — je ne suis plus certain du terme — qui n'impliquerait pas ou bien les Canadiens, ou bien les Américains, mais les deux. Le modèle était probablement la commission mixte internationale qui gère les Grands Lacs, lesquels se trouvent sur les territoires respectifs du Canada et des États-Unis. Ce n'est pas une préoccupation immédiate pour nous, à Pêches et Océans et à la Garde côtière canadienne, mais ce n'est pas non plus dénué de pertinence. Il vaut la peine pour nous de réfléchir à ce modèle en préparant notre rapport.

Le sénateur Hubley : Quand vous avez parlé de la Garde côtière, vous avez mentionné deux problèmes, dont celui du financement. Vous avez dit également que la Garde côtière canadienne n'avait pas formulé de vision stratégique. Pourriez-vous élaborer là-dessus? Ma question est celle-ci : cette vision stratégique est-elle laissée seulement à la Garde côtière elle-même, ou doit-elle commencer ici, aujourd'hui, à notre comité des pêches et des océans?

M. Huebert : Pour déterminer à qui il revient d'établir une vision stratégique, on doit commencer au niveau politique, car la Garde côtière ne souhaite pas le faire. Regardez ce que le MAECI

of its vision and, under the Martin government, all the various documents about Canada's role internationally. In DND, the White Papers provide an overall direction. The individual environmental services also do it. The navy has been par excellence, for example. It produced a document called *Leadmark* that said: How do we visualize what the Canadian maritime strategy should be in the future? Was that mandated from the government? In other words, did one of the committees, either the Senate committee or the House of Commons committee, say to the navy, "By the way, we need some vision in terms of where you want to go?"

The reality is no. It was within the navy. They said, "We need to understand what direction we want to go, but yes, of course we will take political direction wherever we are told. It is "ready aye ready" ultimately when push comes to shove." No one questions that.

However, they still say, "In the absence of that, we are the experts on the Maritime situation facing Canada. What should our strategy be?" We see the navy going forward. We subsequently saw the air force coming through with vectors and then the army belatedly coming forward with their strategy. The agencies have the understanding that they cannot simply sit back and be tactically proficient. They are saying "What will be our vision?" In other words, what do other navies and air forces do? The Coast Guard needs to start looking at what other coast guards have in terms of a vision.

The Americans have a unique situation because their coast guard is militarized and is part of the armed services. It is a different situation, but it still gives examples. What do the Australians and the Indians do with their coast guards? We have plenty of examples to look at. Ultimately, what is the future ahead? If that type of thinking and vision — basically, it is vision — was left to DFO or the mother department, it will not go ahead. It must be from Coast Guard. Coast Guard must ask, "What is our mission statement above and beyond being the best we can be?" That is fine. That is wonderful at the tactical level, but what are the future problems that they think are coming down? What do their experts tell them? What do the ice services tell them to expect? What will the requirements be? What are the capabilities out there? It is that type of vision that then starts the junior ranks thinking. As the junior ranks come up, and when they become decision makers, that is when things start to occur. It is a long-term education process, but one that is absolutely required.

Senator Hubley: That was such a good answer; I am collecting my thoughts again.

Are these images from RADARSAT-1 or RADARSAT-2?

Mr. Huebert: No, that is the visual. To interpret RADARSAT imagery, you must be trained because it all looks like a blur, except for large pictures. This is the strength of RADARSAT-2.

a formulé en matière de vision, ainsi que tous les documents publiés sous le gouvernement Martin à propos du rôle du Canada sur la scène internationale. Au MDN, les livres blancs fournissent une orientation globale. C'est également le cas des services environnementaux individuels. La marine, par exemple, en a été l'auteur par excellence. Elle a produit un document appelé *Point de marque*, où l'on se demandait comment on entrevoit la stratégie maritime canadienne dans l'avenir. Mais cela a-t-il été exigé par le gouvernement? Autrement dit, l'un des comités, qu'il soit du Sénat ou de la Chambre des communes, a-t-il dit à la marine qu'il fallait qu'elle établisse une certaine vision quant à la direction qu'elle souhaitait prendre?

La réponse est non. Cette décision a été prise au sein de la marine, où on s'est dit : « il faut tirer au clair la direction que nous souhaitons prendre mais, oui, nous accepterons volontiers les orientations politiques qu'on nous communiquera. Il s'agit, en définitive, d'être prêts ». Personne ne conteste cela.

Quoi qu'il en soit, la marine continue à dire qu'à défaut de ces directives, elle est la spécialiste en ce qui concerne la situation maritime à laquelle fait face le Canada, et elle se demande quelle devrait être sa stratégie. Nous voyons la marine aller de l'avant et avons, par la suite, vu la force aérienne présenter des orientations, puis l'armée arriver tardivement avec sa stratégie. Les organismes comprennent qu'ils ne peuvent pas simplement rester les bras croisés et être efficaces sur le plan tactique. Ils se demandent quelle sera leur vision. Que feront les autres marines et forces aériennes? La Garde côtière doit commencer à examiner ce que les autres gardes côtières ont comme vision.

La situation des Américains est exceptionnelle, parce que leur garde côtière est militarisée et fait partie des forces armées. C'est une situation différente, mais il reste que cela fournit des exemples. Que font les Australiens et les Indiens de leurs gardes côtières? Nous avons tout un tas d'exemples à considérer. Ultiment, quel avenir nous attend? Si ce type de réflexion et de vision — car il s'agit, en somme, d'une vision — était laissé au MPO ou au ministère porteur, on n'en assurerait pas la mise en œuvre. Cette vision doit provenir de la Garde côtière, qui doit se demander en quoi consiste son énoncé de mission, au-delà de faire de son mieux. C'est bien. C'est merveilleux sur le plan tactique, mais quels problèmes la Garde côtière prévoit-elle? Qu'est-ce que ses experts lui disent? À quoi peut-elle s'attendre, selon les informations qu'elle reçoit des Services des glaces? Quelles seront les exigences, et quelles sont les capacités dont on dispose? C'est ce genre de vision qui suscitera une réflexion aux niveaux subalternes. Et lorsque ces employés subalternes grimperont les échelons de la hiérarchie pour devenir les preneurs de décisions, les choses commenceront à se réaliser. C'est un processus d'éducation à long terme, mais il est absolument nécessaire.

Le sénateur Hubley : C'était une si bonne réponse; j'essaie encore de mettre de l'ordre dans mes idées.

Ces images proviennent-elles de RADARSAT-1 ou de RADARSAT-2?

M. Huebert : Non, il s'agit d'une représentation visuelle. Pour interpréter l'imagerie RADARSAT, on doit avoir reçu une formation à cette fin, car tout cela apparaît comme une masse

The resolution makes it more understandable to the untrained eye. For maximum imagery, you must be trained to recognize it. This is visible spectrum. In other words, various American satellites are taking a photo. It is a visible wavelength, not radar, which we cannot see with the naked eye.

Senator Hubley: Would you like to comment on the issue of RADARSAT-2? Whether it remains in Canada or it is sold may be resolved as we speak. However, if it is not resolved, what are the losses to Canada for losing what I think is technology that is irreplaceable?

Mr. Huebert: This is a no-brainer. I am with anyone else who has seriously considered the situation and how we could allow it to be considered for sale. It is a typical Canadian problem. We do not think strategically in this context. Selling it is bad enough. The fact we have allowed this to come without any oversight is another matter. We have had this problem with it. We sold RADARSAT imagery because we said it needed to be a joint government-commercial enterprise? We sold RADARSAT imagery to the Danes because of that requirement, which I think was ludicrous, after the Danes sent the *Vaedderen*, an ice-strengthened naval vessel, to Hans Island in 2001. When it went to Hans Island, they used RADARSAT ice imagery to go there. What other country would sell someone who is challenging the sovereignty of their land and territory, and say, "Here is a map so that you can get there." That is what we did. The idea of selling RADARSAT to the Americans is totally the wrong thing to do.

The Chair: On comparative coast guards, we hope to have testimony from someone who knows the American coast guard. The one we had in mind was Scott Borgerson. I think he comes out of the American Coast Guard, but he is not there anymore.

Mr. Huebert: Yes, he was a bit too vocal.

The Chair: We hope to have testimony from someone who understood the American Coast Guard.

Mr. Huebert: Mr. Borgerson is outstanding, but in terms of experience in the North, he has had limited experience there. A person who has had extensive experience in the North is Lawson Brigham, with the American Polar Commission based in Anchorage. He was the captain of the *Polar Star*. You have had testimony from Commissioner Turner about the voyages of the Canadian icebreaker to the North Pole. When the *Louis S. St-Laurent* went up to the North Pole, she went in conjunction with the *Polar Star*, and Mr. Lawson was the captain.

Mr. Huebert: He is the leading expert in America when it comes to Coast Guard and Arctic operations. He is a semi-government official, but he is not afraid to speak his mind. I strongly recommend him in addition to Scott Borgerson.

indistincte, sauf dans le cas des grandes images. C'est la force de RADARSAT-2. Sa résolution rend l'image plus compréhensible pour un œil non exercé. Pour une imagerie maximale, il faut qu'on soit formé. Il s'agit là d'un spectre visible. Autrement dit, divers satellites américains prennent une photo. Ce sont des longueurs d'onde visibles, et pas une image radar, que nous ne pouvons distinguer à l'œil nu.

Le sénateur Hubley : Voudriez-vous faire des observations au sujet de RADARSAT-2? La question de savoir si ce satellite restera au Canada ou s'il sera vendu pourrait être résolue au moment où on se parle. Quoi qu'il en soit, si l'affaire n'est pas réglée, quelles pertes cela représente-t-il pour le Canada de se défaire d'une technologie qui me paraît irremplaçable?

M. Huebert : Ce n'est pas sorcier. Je suis de ceux qui ont sérieusement examiné la situation et qui se sont demandé comment on avait pu le considérer à vendre. C'est un problème typiquement canadien. Dans ce contexte, nous ne réfléchissons pas de façon stratégique. Le vendre est déjà une très mauvaise chose. Le fait que nous ayons laissé cela se réaliser sans une quelconque surveillance est une autre question. Nous avons vendu la technologie d'imagerie RADARSAT parce que nous avons décrété qu'il fallait que ce soit une entreprise conjointe gouvernementale-commerciale? Nous avons vendu l'imagerie RADARSAT aux Danois en raison de cette exigence, qui était selon moi ridicule, après que les Danois aient envoyé le *Vaedderen*, un navire renforcé pour la navigation dans les glaces, à l'île Hans, en 2001. On a utilisé RADARSAT et les images sur les glaces pour s'y rendre. Quel autre pays voudrait vendre à quelqu'un qui menace la souveraineté de son territoire une carte lui indiquant le chemin? C'est pourtant ce que nous avons fait. Vendre le satellite RADARSAT aux Américains est exactement ce qu'il ne fallait pas faire.

Le président : En ce qui a trait à la comparaison entre les gardes côtières, nous espérons recevoir le témoignage de quelqu'un qui connaît la Garde côtière américaine. Nous avons Scott Borgerson en tête. Je pense qu'il était à la Garde côtière américaine, mais qu'il n'y est plus en ce moment.

M. Huebert : Oui, il exprimait un peu trop fort sa pensée.

Le président : Nous espérons recevoir comme témoin quelqu'un qui connaît la Garde côtière américaine.

M. Huebert : M. Borgerson est une personne remarquable, mais il a une connaissance limitée du Nord. Celui qui a acquis une expérience considérable dans le Nord est Lawson Brigham, avec la Commission américaine des affaires polaires basée à Anchorage. Il était le capitaine du *Polar Star*. Vous avez entendu le témoignage du commissaire Turner à propos des voyages de brise-glaces canadien au pôle Nord. Quand le *Louis S. St-Laurent* s'y est rendu, il était accompagné du *Polar Star*, dont M. Lawson était le capitaine.

M. Huebert : Il est un éminent expert aux États-Unis en matière d'activités de la Garde côtière et d'opérations dans l'Arctique. Il est un semi-fonctionnaire, mais il ne craint pas d'exprimer sa pensée. Je vous recommande fortement de le recevoir en plus de Scott Borgerson.

Senator Robichaud: You supplied us with maps and a lot of information. One is the Russian first claim. We have not done anything similar to that, have we?

Mr. Huebert: Not yet. We are in the process of developing the scientific evidence that allows us to make the claim. I have provided you with the map of the Russian claim. You will also see where we stand right now under the graph name, "Canadian Exploration Efforts for Article 76." This is where we are currently developing our scientific effort.

Our policy — and this is a criticism — is that we will leave it to nine scientists to explore and then make policy after. In other words, it is a bit of a chicken-and-egg problem when it comes to the continental shelf, at least the extended continental shelf. The official policy is that we want to go for our maximum claim, but if you look at our chart closely, you will see that our exploration stops at the North Pole. Someone has said, "Go up to the North Pole and stop there." The reality is that we may have a claim beyond the North Pole, if the ridge is an extension. It may not be an extension, in which case we can only go 150 nautical miles beyond our Exclusive Economic Zone, EEZ. In other words, we may not reach the North Pole. It depends on the physical nature of the ridge. However, if it is an extension of the continental shelf, then I ask this: Why do we not go beyond the North Pole? Why have we made a decision to stop at the North Pole? It seems to be a political decision that we are making de facto in that context.

As you can see from that graphic, I do not know how we will get around the problem of negotiating with the Americans. The Americans probably have a different viewpoint in terms of where the dividing line is located. What are we doing to set the stage for that difference from a political basis? Perhaps I am not privy to behind-the-scenes negotiation that is ongoing. We have made good decisions with the Danes and are working with them, but even the Danes are holding some cards close. They have an agreement with the British to use one of their nuclear-powered submarines. They are using it on the other side of their line and are saying that it is not part of our cooperative agreement. I may be mistaken, but my understanding is that the Danes are not sharing that particular information.

We must be political about this issue.

Senator Robichaud: We cannot use the submarines that we bought from the Brits to go out there and see what they are doing, can we?

Mr. Huebert: No; unfortunately, we bought the wrong ones to do that. If we had bought the ones we said we would buy in 1989, we would have had this tool in hand. Although 10 or 12 were ludicrous, buying even one or two would have made imminent sense.

Le sénateur Robichaud : Vous nous avez fourni des cartes et beaucoup d'information. Une carte concerne la première revendication de la Russie. Nous n'avons jamais fait quelque chose de semblable, n'est-ce pas?

M. Huebert : Pas encore. Nous sommes en train d'établir la preuve scientifique qui nous permettra de faire la revendication. Je vous ai fourni une carte représentant la revendication des Russes. Vous verrez également où nous en sommes à l'heure actuelle grâce à l'image qui porte le titre « Canadian Exploration Efforts for Article 76 ». C'est là-dessus que nous concentrons nos efforts scientifiques.

Notre politique — et ici, je formule une critique — est de laisser à neuf scientifiques le soin d'explorer puis de mettre au point une politique. La question de la plate-forme continentale, ou du moins de la plate-forme continentale élargie, tient de la problématique de l'œuf ou de la poule. Selon la politique officielle, nous opterons pour notre revendication maximale, mais si vous regardez notre tableau plus attentivement, vous verrez que notre exploration s'arrête au pôle Nord. Quelqu'un a dit : « Allez au pôle Nord, et arrêtez-vous là ». La réalité, c'est que notre revendication pourrait aller au-delà du pôle Nord, si la dorsale constituait un prolongement. Mais si ce n'était pas le cas, nous pourrions seulement aller 150 milles marins plus loin que notre zone économique exclusive, ou ZEE. En d'autres mots, nous pourrions ne pas atteindre le pôle Nord. Cela dépend de la nature physique de la dorsale. Quoi qu'il en soit, s'il s'agit d'un prolongement de la plate-forme continentale, je pose la question suivante : Pourquoi n'allons-nous pas au-delà du pôle Nord? Pourquoi avons-nous décidé de nous y limiter? Nous semblons prendre une décision politique de facto dans ce contexte.

Comme vous pouvez le voir sur ce graphique, je ne sais pas comment nous allons réussir à négocier avec les Américains. Ceux-ci ont probablement un point de vue différent à l'égard de la localisation de la ligne de la séparation. Que faisons-nous pour préparer le terrain à une telle différence sur le plan politique? Je ne suis peut-être pas au courant des négociations qui se déroulent en coulisses. Nous avons pris de bonnes décisions et travaillons de concert avec les Danois, mais même eux ne laissent pas voir leur jeu. Ils ont conclu une entente avec les Britanniques afin d'utiliser un de leurs sous-marins à propulsion nucléaire. Ils l'utilisent de l'autre côté de leur ligne et affirment que cela ne s'inscrit pas dans le cadre de notre accord de collaboration. Peut-être que je me trompe, mais je crois savoir que le Danemark ne communique pas ces renseignements.

C'est une question d'ordre politique.

Le sénateur Robichaud : Pouvons-nous utiliser les sous-marins que nous avons achetés des Britanniques pour nous rendre là-bas et voir ce qu'ils font?

M. Huebert : Non, malheureusement, ils ne nous le permettent pas. Si nous avions acheté ceux que nous voulions en 1989, nous serions en mesure de le faire. Il était ridicule d'en acheter 10 ou 12, mais il aurait été justifié d'en acheter un ou deux.

Senator Robichaud: You also mentioned what we are surveying now relates to the continental shelf and how far out it extends. You also mentioned something about equidistance, which is totally different, is it not? If the Arctic Ocean is to be divided into those lines, then we go closer to Russia than the continental shelf would allow us to go.

Mr. Huebert: The real challenge is that, article 76, the international rule that allows us to divide along these lines is a combination of science and international law.

When they drafted that particular article, they tried to use the state of knowledge of what is a continental shelf. I remember having discussions. My supervisor when I did my PhD was Elisabeth Mann Borgese. She was Canada's leading expert on the UN Law of the Sea Convention. She was involved in the negotiations. She told me that the intent of that particular article was to use state-of-the-art science saying what the continental shelf is. This convention was negotiated in 1974-75. Picture the state of knowledge of the continental shelf. They then needed to translate it into a context that international lawyers were comfortable with.

We have this issue that the clause attempts to be scientific. That science is now accepted to be somewhat limiting — I will not say wrong, but limiting. However, the convention also says that they must make a claim that they have the physical rights of continental shelf but then they must go back to international law for delimitating between any of their neighbours. It is a two-step process. The first is to ask whether they have a continental shelf under the scientific criteria set up, and then, if they have overlap with their neighbour, they must go back to standard tools of international law to delimitate. It is a situation where we say, "Yes, we have it," and they say, "Yes, we have it." It overlaps and then they go back. In other words, the processes are separate processes but they are interconnected.

Senator Robichaud: However, when the Russians established their claim to the North Pole, they did not have all the information, did they?

Mr. Huebert: They did, but they were not able to release it. The big problem with the Russian claim is that they used some of their submariner information. Of course, the commission said that they needed to show their data. The Russians said they could not do that. That is where the commission said the Russians needed to go back and show them what they called synthetic data: "You have to go back and show us your actual measurements." The Russians have gone back since 2001 and are in the process of re-measuring it so it so they can say, "Here is our scientific exploration and here is our data." They are doing that right now. They know what it is from their submarines, as the Americans know what theirs is, I have no doubt. It is a question that they must have open data to show the commission that examines it.

Le sénateur Robichaud : Vous avez également indiqué que nous réalisons actuellement des levés sur la plate-forme continentale dans le but de préciser son étendue. Vous avez aussi parlé d'équidistance, ce qui est quelque chose de totalement différent, n'est-ce pas? Si l'océan Arctique est divisé selon ces lignes, nous nous rapprochons davantage de la Russie que la plate-forme continentale nous le permettrait.

M. Huebert : Le véritable problème, c'est que l'article 76 de la convention, la règle internationale qui nous permet de diviser la région selon ces lignes, regroupe un concept scientifique et juridique.

Lorsqu'on a rédigé l'article en question, on a tenté de définir la plate-forme continentale d'après les connaissances qu'on avait. Je me souviens de ces discussions. Quand j'ai fait mon doctorat, ma superviseuse était Elisabeth Mann Borgese. Elle était la grande spécialiste au Canada de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Elle a pris part aux négociations. Elle m'a dit que cet article visait à définir rigoureusement la plate-forme continentale d'après nos connaissances. Cette convention a été négociée en 1974-1975. D'après ce qu'on savait de la plate-forme continentale, on a dû ensuite transposer cela dans un contexte qui permettait aux juristes de partout dans le monde de bien comprendre.

Nous nous retrouvons maintenant avec le problème d'un article qui tente d'être scientifique. On reconnaît maintenant que ces connaissances scientifiques sont en quelque sorte restrictives — pas fausses, mais restrictives. Toutefois, la convention stipule également qu'on doit revendiquer ses droits physiques à l'égard de la plate-forme continentale, mais qu'on doit se reporter au droit international pour diviser la région entre ses voisins. C'est un processus à deux étapes. Il faut se demander s'ils ont une plate-forme continentale selon les critères scientifiques établis, et s'il y a un chevauchement avec leur voisin, ils doivent se reporter aux outils standard du droit international pour délimiter la région. C'est une situation dans laquelle nous disons tous deux que cela nous appartient. Il y a donc un chevauchement et ils doivent revenir. Autrement dit, les processus sont distincts, mais aussi interconnectés.

Le sénateur Robichaud : Par contre, quand les Russes ont présenté leur revendication territoriale du pôle Nord, leurs preuves étaient insuffisantes, n'est-ce pas?

M. Huebert : Ils avaient les preuves, mais ils n'étaient pas capables de les divulguer. Le gros problème avec leur revendication, c'est qu'elle se fonde sur les données recueillies par leurs sous-marinières. Évidemment, la commission a voulu les voir, mais les Russes ont répondu que c'était impossible. Elle leur a donc dit qu'ils devaient revenir avec ce qu'elle a qualifié de données synthétiques, c'est-à-dire des mesures réelles. Depuis 2001, les Russes sont donc en train de tout remesurer afin de pouvoir revenir avec les données de leur exploration scientifique. Tout comme les Américains, je n'ai pas de doute qu'ils savent ce qui vient de leurs sous-marins. Ils doivent présenter leurs preuves à la commission afin que celle-ci puisse les examiner.

I want to be clear. The commission does not make political decisions. The commission only says, “Yes, your science is right and your claim scientifically stands up to rigour.” At that point the commission says, “Okay, go at it.” In other words, the commission has nothing to do with the settlement of overlap. That is left up to the countries to resolve under the rules and regulations set up under UNCLOS. That is clearly understood by everyone in that context.

Senator Robichaud: Are there things we should do now to help our claim before we receive all the data? With negotiations, we go as far as we can and then if there is overlap we find ways to compromise.

Mr. Huebert: What we are doing right now is what we need to be doing, and that is ensuring that the head of the scientific effort has the funds needed. The \$20 million in the last budget, from my discussions with the various scientists, will allow us to do that research.

We should have done this in the 1990s. Short of having a time machine from *Star Trek*, we cannot go back. The reality is that in 2008 we are now doing what is necessary to prepare. We must ensure that the scientists engaged in this effort have all the funds they need; in other words, that we are not nickel and dime them. When they say they need extra money to do this faster, our response should be “ready, aye, ready,” not, “Please justify your budget and we will think about it.” That is what we need to do.

Senator Robichaud: Does the Russian claim go to the North Pole?

Mr. Huebert: Yes, absolutely.

Senator Robichaud: We could have gone there as well, right?

Mr. Huebert: Possibly, but it depends on whether the physical attributes of the ridge meet certain criteria. It may be that the Russians cannot also go beyond 150 nautical miles of their EEZ, which takes them well short of the North Pole. There may be a situation that there is a high seas mini-circle surrounding the North Pole. It depends on what happens in terms of the scientific examination of the ridge. That is why that is so important. If it is an extension of the continental shelf, then people have the right to go beyond 350 nautical miles. The situation is that they go up to where they meet their neighbour. If it is not that, then they go only 150 nautical miles beyond their EEZ, which takes us short, the Danes short and the Russians short. In other words, there will be a high seas area.

That raises interesting issues because there is already a company trying to establish its rights for the oil and gas in the High Arctic. In other words, a submission was made — it was in the news a few weeks ago — making a claim in the northernmost waters. At this point, everyone is ignoring that claim because nobody knows whether the national claims go that far or if, in fact, it is high seas.

Je veux être clair. La commission ne prend pas de décisions politiques, mais peut déterminer que les connaissances scientifiques sont exactes et que la revendication est scientifiquement et rigoureusement fondée. Autrement dit, elle n'a rien à voir avec le règlement des chevauchements. Les pays doivent s'entendre en vertu des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Tout le monde comprend cela dans le contexte.

Le sénateur Robichaud : Y a-t-il quelque chose que nous devrions faire pour aider notre revendication avant que nous ne recevions toutes les données? Nous essayons autant que possible de négocier, et si deux revendications se chevauchent, nous parvenons à des compromis.

M. Huebert : En ce moment, nous faisons ce qu'il faut faire, c'est-à-dire nous assurer que nos efforts scientifiques sont financés. Les 20 millions de dollars annoncés dans le dernier budget, selon ce que m'ont dit divers scientifiques, nous permettront de mener ces recherches.

Nous aurions dû agir dans les années 1990. Comme nous n'avons pas la machine à remonter le temps de *Star Trek*, nous ne pouvons pas retourner en arrière. La réalité est qu'en 2008, nous devons faire les préparatifs nécessaires. Nous devons nous assurer que les scientifiques qui participent à cette initiative disposent de tout l'argent dont ils ont besoin; autrement dit, il faut cesser de pinailler concernant le budget. Lorsque les scientifiques vous disent qu'ils pourraient accélérer leurs recherches s'ils avaient plus d'argent, nous devrions tout de suite accepter sans leur demander de justification.

Le sénateur Robichaud : Est-ce que la revendication des Russes concerne le pôle Nord?

M. Huebert : Absolument.

Le sénateur Robichaud : Nous aurions pu y aller également, n'est-ce pas?

M. Huebert : Possiblement, mais cela dépend si les attributs physiques de la dorsale répondent à certains critères. Il se peut que les Russes ne puissent pas non plus aller au-delà de 150 milles marins de leur ZEE, ce qui fait qu'ils sont loin du pôle Nord. Il se peut qu'il y ait une zone de haute mer autour du pôle Nord. Tout dépend des résultats de l'examen scientifique de la dorsale. C'est pourquoi il est si important. S'il révèle que c'est un prolongement du plateau continental, on pourra aller au-delà de 350 milles marins, jusqu'au territoire avoisinant. Si ce n'est pas le cas, on pourra seulement aller à 150 milles marins au-delà de sa ZEE; cela nous éloigne donc du pôle Nord, tout comme le Danemark et la Russie. Autrement dit, il y aura une zone de haute mer.

Cela soulève des questions intéressantes puisqu'il y a déjà une entreprise qui essaie de réclamer des droits pétroliers et gaziers dans l'Extrême Arctique. Autrement dit, une revendication a déjà été présentée — cela a fait la manchette il y a quelques semaines — relativement aux eaux les plus au Nord. À ce moment-là, tout le monde ignorait cette revendication, car on ne savait pas si les territoires nationaux s'étendaient jusque-là ou si, en fait, il s'agissait d'une zone de haute mer.

Senator Cochrane: Is that an American company?

Mr. Huebert: It is an American-Canadian company.

Senator Robichaud: Are they not all? Is the ridge in question a connection between the continental shelf of Russia and Canada?

Mr. Huebert: We are hoping it is. The Russians are starting to make the argument that it is an extension of their shelf that then bumps into ours. We will then have interesting geo-legal arguments. The Russians say they are finding evidence that historically, this extension starts at their continental shelf, and the plate tectonics takes it into northern American waters.

We will argue with the Danes that it is basically a link between the two, because that then allows us to make the counterclaim.

There is a physical interruption of the ridge as it connects to both the Russian and the Canadian continental shelf. The Americans say there is enough of an interruption that it is not an extension. Right now, all three countries base the geology on their national interest. It is an interesting exercise at this point, trying to use science to make a viewpoint, which is exactly how the convention was construed to be.

Senator Robichaud: I want this committee to try to make it up to the North Pole and somehow drop a buoy there with a Canadian flag to say that we have been there and we are home.

Mr. Huebert: That is something we have done. We did it and they never paid any attention.

Senator Robichaud: It is not done often enough. Any time people pay attention to what we are doing out there, it is a step in establishing sovereignty over the waters.

Mr. Huebert: You will not have disagreement from me. For example, when Minister Graham went to Hans Island, some people saw that as provocative. I did not. The fact that the Danes sent naval vessels to Hans Island two years in a row absolves us from being the provocative party in this context. There is also the issue of what to do with the Beaufort side as well.

The one cautionary note I have is that we cannot be provocative without having the means behind us to support it. Having Minister Graham go to Hans Island but without any means of enforcement or surveillance behind him basically sets us up for failure. To make the political statement and to have the means to support it, which incidentally returns to the importance of the Coast Guard, is the critical way to go. That is how the Russians are going, frankly. They talk big and act big. They say the Northern Sea is theirs; they have complete control over it. They avoid the issue of whether it is international internal waters. The Americans have demurrage against the Russians on that — against the Soviets, actually — and they have tried to send icebreakers through what was the Northeast Passage at the time and the Russians said, “You are welcome to come into our Arctic

Le sénateur Cochrane : S’agit-il d’une entreprise américaine?

M. Huebert : Canado-américaine.

Le sénateur Robichaud : Ne le sont-elles pas toutes? Est-ce que la dorsale en question relie le plateau continental russe à la plate-forme canadienne?

M. Huebert : Nous l’espérons. Les Russes commencent à dire que c’est un prolongement de leur plate-forme qui recoupe la nôtre. On avancera d’intéressants arguments géo-juridiques. Les Russes affirment avoir des preuves selon lesquelles, historiquement, ce prolongement part de leur plateau continental, et que la tectonique des plaques l’amène dans les eaux nordiques américaines.

De concert avec les Danois, nous soutiendrons que c’est essentiellement un lien entre les deux, parce que cela nous permet d’introduire une demande reconventionnelle.

Il y a une interruption de la dorsale qui relie les plateaux continentaux russe et canadien. Les Américains affirment qu’il y a une interruption et pas de prolongement. À l’heure actuelle, les trois pays fondent leurs arguments géologiques sur leurs intérêts nationaux. Il s’agit là d’un exercice intéressant que d’utiliser des données scientifiques pour défendre un point de vue, car c’est exactement ce que prévoit la convention.

Le sénateur Robichaud : Je veux que ce comité essaie de se rendre au pôle Nord pour y planter le drapeau canadien et revendiquer ce territoire.

M. Huebert : Nous l’avons déjà fait, et personne n’y a prêté attention.

Le sénateur Robichaud : Ce n’est pas assez. Chaque fois que les gens remarquent ce que nous faisons là-bas, c’est un pas de plus vers la souveraineté des eaux de l’Arctique.

M. Huebert : Je suis d’accord avec vous. Par exemple, lorsque le ministre Graham est allé à l’île Hans, certaines personnes ont perçu cela comme une provocation. Pas moi. Étant donné que les Danois y ont envoyé des navires de guerre deux années consécutives, nous sommes loin d’être la partie provocatrice dans ce contexte. Il faut également savoir quoi faire au chapitre de la région de Beaufort.

La seule mise en garde que je fais, c’est que nous ne pouvons pas être provocateurs sans avoir de soutien. On a beau envoyer le ministre Graham sur l’île Hans, mais sans aucune mesure d’application et de surveillance, nous sommes voués à l’échec. Faire une déclaration politique et avoir les moyens pour la soutenir, ce qui renvoie d’ailleurs à l’importance de la Garde côtière, c’est la voie qu’il faut absolument suivre. Honnêtement, c’est ce que font les Russes. Ils parlent beaucoup, mais agissent aussi beaucoup. Ils affirment que la mer du Nord leur appartient, qu’ils ont le plein contrôle dessus. Ils évitent la question des eaux intérieures et internationales. Les Américains doivent payer des frais de surestaries aux Russes — en fait, aux Soviétiques — et ils ont essayé d’envoyer des brise-glaces par ce qui était à l’époque le passage du Nord-Est, et les Russes leur ont dit : « Vous êtes

waters. Here are the forms to fill out asking for permission. Here is the fee schedule, and we will be happy to set up an escort for you.”

The Americans said, “No, we will go through.” The Soviets said, “No, here are our frigates that will stop you.” It was 1967 and the decision was made by the Johnson administration not to provoke the Russians because of the developing geopolitics.

We have a bizarre situation. Here, the Americans are backing down from the Soviets, who, of course, were the enemy during the Cold War, and two years later when it comes to the Northwest Passage our response is, “You have to ask permission, but since you are not asking permission, we are giving it to you. By the way, we will help you go through.”

The Chair: Send your RADARSAT images to help us go through. I like the idea of going to the North Pole, but it would require some budget.

Mr. Huebert: Yes, it would.

The Chair: There are no further questions today, at this moment. We have a lot of questions. We want to thank you very much for such an informed, frank and easy to understand presentation and answers to our questions. It has helped us immeasurably as we continue our discussion.

Mr. Huebert: It was my pleasure. If I can be of any future assistance, as I said, this is the core research area I am looking at but also, as a Canadian, I feel strongly about this subject. I am always at your disposal for anything we can do to strengthen the Canadian position when it comes to our Arctic.

The Chair: We need help. One thing that occurred to me when we were talking is I remember when we prepared the defence review in 1993, we had people seconded to the committee from the Armed Forces. I wonder if it might be a good idea to have someone seconded to the committee from the Canadian Coast Guard. That is an idea that we can play with perhaps.

I thank you very much for appearing. I now suspend the meeting, but I want to have a motion to go in camera and to allow staff to stay in the room while we are in camera. Do I hear a motion? I hear a motion. Thank you.

The committee continued in camera.

les bienvenus dans nos eaux arctiques. Voici les formulaires d'autorisation à remplir et le barème de tarification. Nous serons heureux de vous escorter ».

Les Américains ont répondu aux Russes qu'ils refusaient leurs conditions et qu'ils allaient quand même poursuivre leur route. Les Soviétiques leur ont montré les frégates qui allaient les empêcher. C'était en 1967, et le gouvernement Johnson a pris la décision de ne pas provoquer les Russes, compte tenu de l'évolution de la situation géopolitique.

Nous vivons une situation bizarre. Les Américains rebroussement chemin devant les Soviétiques qui, évidemment, étaient nos ennemis durant la Guerre froide, et deux ans plus tard, lorsqu'ils empruntent le passage du Nord-Ouest, nous leur disons qu'ils doivent demander la permission, mais comme ils ne l'ont pas, nous leur accordons et nous leur offrons même notre aide.

Le président : Vos images du satellite-radar nous donneraient un bon coup de main. J'aime l'idée de nous rendre au pôle Nord, mais il nous faudrait un certain budget.

M. Huebert : Effectivement.

Le président : Même si nous avons beaucoup de questions, nous en avons terminé pour aujourd'hui. Nous vous remercions infiniment pour votre présentation approfondie, honnête et facile à comprendre. Merci également d'avoir répondu à nos questions. Cela nous sera d'une aide inestimable dans le cadre de nos discussions.

M. Huebert : Cela m'a fait plaisir. Comme je l'ai dit, si je puis vous être utile dans le futur, n'hésitez pas à me le demander, car c'est non seulement mon domaine de recherche, mais aussi, en tant que Canadien, c'est un sujet qui me tient à cœur. Je suis toujours disposé à renforcer la souveraineté du Canada dans la région arctique.

Le président : Nous avons besoin d'aide. Quand nous parlions plus tôt, je me suis rappelé que lorsque nous avons préparé l'examen de la défense en 1993, des membres des forces armées avaient été détachés auprès du comité. Je me demande si nous ne pourrions pas faire la même chose avec la Garde côtière canadienne. Nous pourrions envisager cette possibilité.

Merci beaucoup de votre comparution. Avant de lever la séance, j'aimerais qu'on propose une motion visant à poursuivre à huis clos et à autoriser le personnel à demeurer dans la salle durant la séance. Quelqu'un en fait-il la proposition? Oui. Merci.

Le comité poursuit ses travaux à huis clos.



If undelivered, return COVER ONLY to:

Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

WITNESS

University of Calgary:

Rob Huebert, Associate Director of the Centre for Military and
Strategic Studies, Associate Professor, Department of Political
Science.

TÉMOIN

Université de Calgary :

Rob Huebert, directeur adjoint du Centre d'études stratégiques
et militaires, professeur agrégé, Département des sciences
politiques.