



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent de la défense nationale

NDDN • NUMÉRO 036 • 1^{re} SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 15 février 2007

Président

M. Rick Casson

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

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

Comité permanent de la défense nationale

Le jeudi 15 février 2007

• (0910)

[Traduction]

Le président (M. Rick Casson (Lethbridge, PCC)): La séance est ouverte.

Nous poursuivons notre étude du processus d'acquisition et nos témoins ce matin sont: le Général Lucas, chef d'état-major de la Force aérienne du ministère de la Défense nationale. Bienvenue, monsieur. Nous accueillons également le Colonel Burt, directeur des besoins en ressources aériennes. Bienvenue monsieur.

Nous accueillons des représentants de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada: Terry Williston, directeur général, Systèmes terrestres, aérospatiaux, maritimes et grands projets ainsi que Len Bradshaw, Projets de la capacité de transport aérien.

Mon général, je crois savoir que vous voulez faire un exposé liminaire. Ensuite, nous vous poserons des questions. Vous avez la parole, monsieur.

Lieutenant-général J. S. Lucas (chef d'état-major de la Force aérienne, ministère de la Défense nationale): Monsieur le président, membres du comité,

[Français]

je vous remercie de m'avoir proposé de revenir vous parler de la Force aérienne du Canada. Je suis fort heureux de voir l'intérêt que portent les députés aux Forces canadiennes. Je sais que certains d'entre vous avez passé du temps dans nos quartiers généraux et nos escadres l'an dernier pour rencontrer notre personnel, et que la plupart ont volé à bord des aéronefs des Forces canadiennes. J'encourage tous les députés à visiter la Force aérienne afin de mieux comprendre ce que nos militaires, hommes et femmes, font tous les jours pour assurer la sécurité au pays et à l'étranger.

[Traduction]

Je suis ravi que m'accompagnent aujourd'hui les personnes que vous avez présentées, messieurs Terry Williston et Len Bradshaw, de Travaux publics et Services gouvernementaux. Ils couvriront certains aspects du processus d'acquisition qui retiennent votre attention. Le Colonel Dave Burt est l'expert sur qui je compte pour les questions de besoins en ressources et il a une vaste expérience du sujet.

À titre de chef d'état-major de la Force aérienne et de commandant de la Force aérienne du Canada, je suis responsable de ce que l'on appelle la mise sur pied d'une force. Je dois donc m'assurer que les commandants qui emploient la puissance aérienne dans les opérations des Forces canadiennes possèdent l'équipement et le personnel qualifié nécessaires pour s'acquitter de la tâche. En tant que responsable de la mise sur pied d'une force, j'ai établi les besoins opérationnels concernant l'équipement de la Force aérienne que nos militaires, hommes et femmes, utiliseront pour accomplir la mission qui leur est confiée par le gouvernement du Canada. Dans le cas de la Force aérienne, cette mission est de grande envergure, étant donné

que nous nous concentrons sur les besoins du Canada en matière de sécurité.

Jour après jour, nous assurons la surveillance et le contrôle de l'espace aérien du deuxième pays au monde pour ce qui est de sa superficie. Nous aidons la marine à surveiller les approches maritimes d'un pays dont la côte est la plus longue du monde. Enfin, nous répondons aux demandes des Canadiens et Canadiennes dans le besoin, en leur fournissant une assistance immédiate grâce à nos escadrons de recherche et de sauvetage. Notre personnel, qui est en service 24 heures sur 24, est intégré aux opérations des Forces canadiennes, contribuant ainsi à la sécurité économique, environnementale et matérielle du Canada, après les événements du 11 septembre.

Le personnel de la Force aérienne continue d'apporter également une contribution très importante aux opérations des Forces canadiennes partout dans le monde, tout particulièrement en Asie du Sud-Ouest, où la Force aérienne assure une présence depuis le déploiement du Canada dans cette région, il y a plus de cinq ans. On trouve aujourd'hui des membres de la Force aérienne à peu près partout sur le théâtre d'opérations: au sein de l'élément de soutien du théâtre, en grande partie dirigée par la Force aérienne; avec la Force opérationnelle interarmées à Kandahar, tant à l'aéroport qu'à l'extérieur du périmètre de sécurité, dont les bases d'opération avancées et avec l'équipe provinciale de reconstruction; et ailleurs en Afghanistan. Nombre d'entre eux travaillent côte à côte avec des membres de l'Armée de terre, certains dans des unités totalement intégrées.

[Français]

Depuis ma dernière comparution devant ce comité en novembre, vous avez eu l'occasion de visiter notre personnel qui fait un travail remarquable en Afghanistan. Je suppose que vous êtes aussi impressionnés que moi par le travail colossal qu'accomplissent nos militaires, hommes et femmes, dans ce théâtre d'opérations, et j'espère que vous avez eu la chance de constater les défis auxquels notre personnel fait face lorsqu'il exécute ces opérations au nom des Canadiens et Canadiennes.

[Traduction]

Cela m'amène à l'objet de notre rencontre, à savoir le défi que représente le développement des capacités de la Force aérienne à l'exécution des opérations des Forces canadiennes au Canada et ailleurs dans le monde.

Les opérations des Forces canadiennes sont, pour la majorité, des missions sans faille, qu'il s'agisse de porter secours à un randonneur en détresse dans les montagnes de la Colombie-Britannique, de sauver des vies au-dessus des eaux tumultueuses de l'Atlantique, de distribuer des fournitures essentielles à la survie des communautés canadiennes en détresse ou d'appuyer les missions humanitaires ou de combat dans le monde. Nous devons réussir, souvent dans des conditions extrêmement difficiles et contrairement aux épreuves sportives, il n'y a pas de deuxième place pour les opérations de combat.

Comme responsable de la mise sur pied de forces aérospatiales, mon rôle consiste à s'assurer que nous possédons l'équipement et le personnel qualifié adéquats pour accomplir les tâches que nous confie le gouvernement du Canada de manière à réussir et à survivre pour que nous puissions nous en acquitter de nouveau.

Il y a deux ans, le 7 février 2005, mon prédécesseur a comparu devant le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. À l'époque, il a qualifié de fragile l'état de la Force aérienne en raison des pressions accrues qui ont été exercées sur elle pour qu'elle protège les intérêts canadiens après les événements du 11 septembre. Voici ce qu'il a dit:

À l'heure actuelle, le vieillissement de la flotte et de l'infrastructure imposent des contraintes supplémentaires sur la capacité de la Force aérienne à remplir ces rôles. L'écart entre les besoins en approvisionnement national et les montants consentis, ainsi que l'expérience de moins en moins vaste du personnel et la difficulté à maintenir nos effectifs, viennent aggraver ces problèmes.

Bref, la Force aérienne est aux prises avec une lacune sur le plan de la soutenabilité en ce qui a trait à la mise sur pied des capacités opérationnelles alors qu'elle se transforme en vue de remplir ses rôles qui consistent à défendre le Canada et les intérêts du Canada.

[Français]

Il a souligné que dans le contexte de sécurité postérieur aux attentats du 11 septembre, l'évolution constante de la menace exerce des pressions accrues sur les ressources de la Force aérienne déjà fortement sollicitées.

[Traduction]

Que s'est-il passé depuis? Deux gouvernements successifs ont réinvesti dans la défense depuis 2005. Et même si beaucoup d'efforts ont été faits pour remplir les étagères de pièces de rechange afin de maintenir nos avions en état de vol, ceux-ci vieillissent et excèdent de plus en plus le nombre d'heures réglementaire.

L'aspect le plus critique de la situation actuelle est l'état de notre flotte de mobilité aérienne, surtout celle des CC-130 Hercules, ces appareils qui vous ont emmenés à Kandahar récemment. Comme vous l'a mentionné la semaine dernière mon collègue, M. Ross, le sous-ministre adjoint (Matériel), quatre de nos 32 appareils ont déjà dépassé leur nombre d'heures réglementaire et sont immobilisés au sol à Trenton. D'ici 2010, nous n'aurons plus que 18 avions en état de vol sur la flotte originale de 32 Hercules. Nous sommes donc heureux que le gouvernement ait décidé de procéder rapidement en ce qui a trait à l'acquisition de quatre avions de transport stratégique et de 17 avions de remplacement du CC-130 Hercules qui nous rendront notre capacité de soutenir les opérations canadiennes au pays et à l'étranger à l'avenir.

D'autres secteurs sont aussi pris en compte. Nous prévoyons recevoir, au début de 2009, les premiers Cyclones qui remplaceront l'hélicoptère Sea King. En outre, nous travaillons en vue de l'acquisition de Chinook pour remplacer une capacité que nous avons perdue au cours des années 1990.

Nous commençons tout juste à nous remettre de l'état précaire décrit par mon prédécesseur mais le besoin reste urgent, car le temps

presse pour nos flottes d'avions existantes. Cela m'amène à mon point principal, à savoir de quelle façon nous déterminons les exigences opérationnelles quant à l'équipement dont nous avons besoin, ce qui est le rôle de la force aérienne dans le processus d'acquisition.

Les exigences sont fondées sur la politique de défense. La politique de défense et les scénarios nous aident à identifier les capacités dont nous avons besoin pour accomplir les tâches assignées aux Forces canadiennes.

Dès que nous avons cerné le besoin d'une nouvelle capacité, nous commençons par établir des principes directeurs. L'un de ceux-ci, un principe clé, est d'offrir le meilleur rapport qualité-prix aux Canadiens. Puis, à partir de ces principes directeurs, nous recourons à la planification fondée sur les capacités pour déterminer ce que nous appelons les capacités obligatoires de haut niveau. Ces capacités obligatoires de haut niveau sont axées sur des normes convenues à l'échelle internationale et sur une analyse des besoins des Forces canadiennes qui vont utiliser l'équipement.

Les capacités obligatoires de haut niveau donnent lieu aux exigences obligatoires, c'est-à-dire les exigences auxquelles tout fournisseur potentiel doit satisfaire pour répondre aux besoins des Forces canadiennes. Par exemple, le transporteur aérien stratégique requis par les Forces canadiennes doit notamment être en mesure de transporter de l'équipement prêt au combat sur de longues distances, y compris d'un côté à l'autre des océans, de façon à ce que cet équipement soit déployable rapidement où et quand il est requis. Les exigences obligatoires, de même que d'autres exigences qui sont cotées, sont regroupées dans un énoncé des besoins opérationnels.

Les projets d'énoncés des besoins opérationnels font l'objet d'un examen critique de la part des divers services du ministère de la Défense nationale et ils sont rendus plus précis afin de bien rendre compte de la capacité requise avant d'être soumis au ministre.

Une fois que l'énoncé des besoins opérationnels est accepté, le reste du processus d'acquisition commence; il est fondé sur les principes d'ouverture, d'équité et de transparence si souvent mentionnés par le ministre de la Défense nationale et le sous-ministre adjoint (Matériel), la semaine dernière.

L'énoncé des besoins opérationnels est tout simplement ceci: l'énoncé de ce qu'il faut aux hommes et aux femmes des Forces canadiennes pour entreprendre les missions que la population du Canada leur demande d'accomplir. Je suis heureux de voir que la Force aérienne du Canada commence à recevoir l'équipement dont elle a tant besoin pour que ses effectifs puissent continuer de servir les Canadiens.

● (0915)

[Français]

Monsieur le président, membres du comité, je serai heureux de répondre à vos questions.

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup, monsieur.

Pour le premier tour, chaque intervenant aura droit à sept minutes. Monsieur Coderre, vous commencez.

[Français]

L'hon. Denis Coderre (Bourassa, Lib.): Merci beaucoup, général, colonel, messieurs. C'est un honneur et un privilège de vous recevoir.

On sait qu'il est question de plusieurs milliards de dollars et que cet argent doit être bien dépensé. On reconnaît également l'importance que revêt l'équipement pour la Force aérienne.

Puisque nous siégeons pendant deux heures, nous aurons beaucoup de questions. Ma première question s'adressera à vous, général Lucas, et par la suite, étant donné que vous avez amené l'expert par excellence, le colonel Burt, si vous le permettez, j'aurai également des questions pointues à lui poser.

D'emblée, vous devez savoir que les libéraux n'approuvent pas l'achat des C-17. Nous pensons qu'on aurait pu les louer et faire un meilleur usage des fonds, d'autant plus que nous avons l'impression qu'on donne un chèque en blanc aux Américains puisqu'on ne détient ni la propriété intellectuelle ni la maintenance.

Général, j'aimerais vous parler aujourd'hui des C-130J. Grâce aux ententes et à la synergie qui sont intervenues dans le cadre du projet de modernisation des CF-18, les coûts et les risques ont été répartis entre les pays, ce qui était à l'avantage des Canadiens. On l'a fait avec les Australiens, les Américains et les Britanniques.

Si une telle confrérie existe entre ces pays, établissant une certaine parité et un certain *fair-play*, pourquoi l'Australie a-t-elle acquis des Hercules C-130J pour 54,5 millions de dollars américains et la Grande-Bretagne, pour 64 millions? Ces sommes incluaient le soutien technique initial. On ne pourra donc pas dire que les avions canadiens coûtent plus cher, parce que les coûts supplémentaires seront déjà inclus. Les Américains, eux, ont payé 64,5 millions de dollars. Or, il en coûte 188 millions de dollars au Canada pour chaque appareil, soit le double du prix payé par nos alliés.

Le contrat de 3,2 milliards de dollars est destiné à l'achat de 17 appareils; ça commence à coûter cher par appareil. Sur ces 3,2 milliards de dollars, plus de 1,7 milliard de dollars va à l'entretien des appareils pendant 20 ans, ce qui donne un total de 4,9 milliards de dollars. C'est beaucoup d'argent.

Qu'est-ce qui explique qu'on soit si enclins à acheter des appareils qui coûtent 188 millions de dollars au Canada, alors qu'ils coûtent la moitié moins dans d'autres pays?

• (0920)

Lgén J. S. Lucas: Premièrement, merci pour votre question.

[Traduction]

J'ai dit tout à l'heure que c'est le rapport qualité-prix qui nous intéressait. Il faut savoir que nous n'avons pas encore signé de contrat, pour l'instant, pour le C-130J. Manifestement, il va falloir passer par un processus de négociation...

L'hon. Denis Coderre: C'est à espérer.

Lgén J. S. Lucas: Eh bien, je dois reconnaître que cela va être douloureux. Notre plus vieille flotte de C-130 est en train de nous abandonner à grands pas, et il nous faut trouver un remplacement. L'exigence que nous avons fixée, à mon avis, est excellente et grâce au processus, nous avons repéré un soumissionnaire qui la respecte, c'est-à-dire le fabricant du C-130J.

Vous avez évoqué les autres pays avec lesquels nous collaborons. Il faut savoir que les trois pays que vous avez cités sont tous dotés du C-130J. Récemment, j'ai rencontré les chefs de leurs forces aériennes. Ces trois pays sont très contents de cet appareil. Il répond très bien à leurs besoins. C'est pourquoi je me réjouis que nous en fassions l'acquisition.

Quant au prix à payer, je sais que ces messieurs qui sont à ma droite procéderont, sous peu, à d'intenses négociations avec la société Lockheed. L'affaire sera bien ligotée, comme par le passé, et

je suis sûr que notre argent sera optimisé. Si je dis cela, c'est parce que j'ai confiance en eux, car il n'appartient pas à la Force aérienne de négocier le prix des appareils. Il nous incombe d'établir les exigences, et quand Travaux publics et Services gouvernementaux et d'autres intervenants gouvernementaux auront fait leur travail, nous mettrons ces appareils en service.

Quant à votre question sur le prix, je cède la parole aux représentants de TPSGC pour qu'ils y répondent.

L'hon. Denis Coderre: Tôt ou tard, nous obtiendrons une réponse. Merci.

Colonel Burt, nous avons pu prendre connaissance d'un paquet de courriers électroniques. Vous êtes beaucoup sur la place publique ces jours-ci. J'ai pu les lire dans le journal *Le Devoir* et dans les médias de CanWest et ils portaient sur toute une gamme de questions.

C'est un peu troublant. Nous ne mettons absolument pas en cause votre intégrité. Vous avez une excellente réputation. Vous êtes un homme d'intégrité. Vous êtes un des meilleurs experts en matière de besoins en ressources et, manifestement, vous savez comment préparer un EBO.

Ce qui me chiffonne, c'est ce qui s'est passé après la fameuse rencontre du 1^{er} mai avec le Général O'Connor.

Vous avez dit dès le départ, et ce dès le 28 avril, que les exigences en matière de transport aérien stratégique étaient fondées sur un certain poids, à savoir 43 000 livres. Il était également question dans vos propos des dates de livraison. Nous savons tous que le processus visant à combler les exigences de transport aérien stratégique durent depuis des années et des années, mais il semble qu'en quelques semaines, les exigences aient changé. Le 28 avril, pourquoi avoir renoncé à ce que vous affirmiez dans votre courriel, à savoir qu'il fallait laisser les deux sociétés se livrer concurrence?

Je n'ai pas de parti pris. En fait, tout ce qui m'intéresse, c'est que nous disposions du meilleur matériel. Puisqu'il s'agit de l'argent des contribuables, je voudrais m'assurer qu'il est dépensé équitablement et à bon escient. Nous sommes tous d'accord là-dessus.

Après une quelconque intervention, il semble que nous ayons changé le cours du processus d'acquisition. Nous avons supprimé l'A400M. C'est un peu troublant, car la perception d'une situation correspond parfois à une réalité.

Que s'est-il passé le 28 avril? Il s'est aussi passé quelque chose le 1^{er} mai et le 13 juin. J'ai l'impression que l'on n'a pas respecté l'intégrité de l'EBO en raison d'une certaine intervention politique.

Pouvez-vous nous donner des explications? J'ai été frappé par certains courriels que le major Goulden, vous-même et d'autres avez cités. Que s'est-il passé pendant cette période?

• (0925)

Le président: Monsieur Burt, le temps du député est écoulé. Si vous voulez bien garder votre réponse pour le prochain tour, je vous donnerai la parole à ce moment-là.

L'hon. Denis Coderre: J'aurais souhaité un petit avant-goût de cette réponse.

Le président: Une très brève réponse, alors, car nous devons poursuivre.

Colonel D. C. Burt (directeur - besoins en ressources aériennes, ministère de la Défense nationale): Merci de vos propos liminaires concernant l'Fixed-wing travail qu'accomplit la direction des besoins en ressources aériennes.

Très brièvement, je peux vous dire qu'il n'y a jamais eu dans ce processus une influence de la part du gouvernement pour que soient modifiées les exigences opérationnelles. Je voudrais également ajouter que nous énonçons les exigences opérationnelles très clairement pour que les Canadiens et les Canadiennes et les Forces armées canadiennes obtiennent le meilleur rapport qualité-prix tout en respectant les exigences de rendement des Forces. L'élaboration des exigences ne vise pas à mettre de l'avant un produit en particulier, ni à l'inclure, ni à l'exclure.

Le président: Merci.

Monsieur Bachand, vous avez sept minutes.

[Français]

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

Je veux souhaiter la bienvenue à toute l'équipe.

D'abord, j'aimerais vous expliquer pourquoi les députés du Bloc québécois ont proposé cette étude. On avait entrepris une étude sur l'Afghanistan, et après cette étude, on s'est demandé ce qu'on pourrait étudier. C'est alors qu'on a décidé d'étudier le processus d'acquisition.

J'espère que vous partagez notre point de vue, à savoir que le Parlement, au moment où on se parle, est très peu impliqué dans le processus décisionnel. Je dois avouer que j'ai toujours été un peu frustré de voir qu'on dépense des sommes astronomiques. En effet, on a annoncé une somme d'environ 20 milliards de dollars.

Selon moi, les parlementaires doivent jeter un coup d'oeil critique sur cette affaire, car ce sont les taxes des contribuables. Actuellement, c'est la philosophie qui guide le comité et c'est ce qui a fait en sorte qu'on a entrepris cette étude.

J'ai, moi aussi, quelques questions à poser.

Le 7 juillet dernier, j'ai été surpris de voir qu'un certain nombre de contrats étaient déjà affichés sur le site MERX. Le C-17, de même que le Chinook et le Hercules, y étaient. Cependant, pour le Hercules, c'était une lettre d'intention. J'imagine que c'est la façon dont le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux veut faire les contrats avec les Hercules. Ce qui m'a surpris, c'est que pour les C-17 et les Chinook, deux plateformes qui sont faites par Boeing, il y avait des contrats d'adjudication, le fameux ACAN.

Dernièrement, j'ai même écrit un article qui a été publié dans la revue *Frontline*; j'espère que vous l'avez lu. J'ai trouvé cet article très intéressant. J'ai travaillé longuement à son écriture. J'aimerais avoir vos commentaires quand vous l'aurez lu, si vous ne l'avez pas déjà fait.

Selon moi, on perd notre levier de négociation lorsqu'on dit à une compagnie qu'on ne veut qu'elle, seulement elle et uniquement elle. Êtes-vous d'accord qu'on perd notre levier de négociation? À partir de ce moment, la compagnie comprend que ce n'est qu'avec elle qu'on fera des affaires. Ainsi, elle peut être plus stricte quant au moment où elle fabriquera le produit, l'endroit où il sera fait et la façon dont il sera fait. Je trouve qu'on perd notre levier de négociation.

J'aimerais avoir une réponse à cette première question.

Lgén J. S. Lucas: Merci pour votre question.

Je suis d'accord que c'est un sujet important.

[Traduction]

Étant donné le coût des acquisitions, il nous faut être passablement minutieux. Je suis ravi que nous nous penchions sur ce sujet. Il est tout à fait louable de tâcher de doter les militaires des Forces canadiennes, hommes et femmes, de matériel utile, en temps opportun, tout en respectant les besoins des contribuables.

Je peux fournir une partie de la réponse mais encore une fois je m'en remets à ces messieurs quand il s'agit du processus de négociation. C'est vraiment leur domaine de compétences.

Pour ce qui est du préavis d'adjudication de contrats, le PAC, nous établissons une exigence fondée sur nos besoins et c'est ensuite que nous cherchons parmi les produits disponibles. Si nous découvrons qu'en fait il existe un produit qui pourrait répondre à nos besoins, c'est à ce moment là que le gouvernement utilise ce PAC, processus qui permet d'accélérer les choses.

Tous les marchés de l'État en matière de défense qui ont été annoncés sont d'une extrême urgence pour les Forces canadiennes, et on est enclin à utiliser ce processus qui, tout en étant équitable, a l'avantage d'être rapide.

Il faut reconnaître que quand on nous livrera le premier C-17, cet été, le délai entre l'annonce et la livraison aura été sans précédent. J'en suis assurément ravi.

Je laisse les représentants de TPSGC répondre à la deuxième partie de votre question.

● (0930)

M. Terry Williston (directeur général, Systèmes terrestres, aérospatiales, maritimes et grand projets, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada): D'emblée, je dirais que le PAC ne représente qu'une indication de la part du gouvernement qu'il a l'intention d'adjuger un contrat. Rien n'affirme que le contrat sera adjugé. Ainsi, nous avons encore la haute-main quand il s'agit de négocier parce que si les soumissionnaires ne répondent pas aux besoins du gouvernement, il n'y aura jamais adjudication d'un contrat.

J'ajouterai ensuite que lorsqu'il y a appel d'offres, et qu'il n'y a pas véritablement de concurrence entre les candidats, la situation est non seulement non concurrentielle mais, en présence d'un seul candidat valable, il est très difficile d'obtenir un prix intéressant. Dans ce cas là, il devient impossible de négocier avec le fournisseur. Il nous faut accepter le prix qu'il impose.

En l'absence donc d'une véritable situation de concurrence entre des fournisseurs également qualifiés, le PAC et la négociation avec le seul fournisseur qualifié permettent au gouvernement du Canada d'optimiser la valeur obtenue.

[Français]

M. Claude Bachand: J'enchaînerai maintenant avec les exigences. En ce qui a trait au processus d'acquisition, les américains ont une approche d'acquisition basée sur la performance. De mon côté, j'ai l'impression que le Canada bâtit des exigences pour satisfaire une plateforme déjà en vue, c'est-à-dire qu'à partir du moment où on veut un avion qui soulève tel poids et que l'on sait qu'il n'y en a qu'un et que cela fait partie de nos exigences, on sait exactement quel avion pourra satisfaire les exigences et on écarte ainsi la compétition. C'est aussi un message lancé à la compagnie, un peu comme le ACAN, parce que cette dernière sait que c'est un critère qu'elle est la seule à pouvoir satisfaire.

Pourquoi avons-nous l'impression, lorsque les militaires formulent des critères, qu'ils ont déjà la plateforme en tête?

Quelle sera l'intervention politique? Un ministre peut-il vous préciser un type d'appareil? Et vous, militaires, aurez-vous des exigences afin d'aller chercher précisément l'avion demandé par un ministère ou un ministre? Une telle situation peut-elle se produire? Selon M. Ross et une autre personne, c'est possible. Considérez-vous que l'intervention politique est possible?

[Traduction]

Lgén J. S. Lucas: Comme l'a dit M. Ross, je pense que la possibilité existe. Je n'ai eu connaissance d'aucun cas et nous pouvons assurément compter ici sur un processus. Parlons donc du transport aérien, car il semble que ce soit cet aspect qui tracas.

Depuis un certain temps, nous avons établi l'exigence totale en matière de transport aérien, sur le plan stratégique comme sur le plan tactique. Suivant les priorités des Forces armées et celles du gouvernement, cela nous permettrait donc de répondre à la totalité de ces priorités ou à une partie d'entre elles.

Je me suis réjoui quand on a débloqué des ressources pour régler en partie la question du transport aérien, pour l'heure, sur le plan stratégique et sur le plan tactique. Nos exigences stratégiques sont essentiellement au nombre de quatre. Nous voulons pouvoir transporter de grandes quantités de matériel, sur de grandes distances, à des vitesses rapides et nous voulons les amener directement à destination. Ce sont les quatre éléments. La Force aérienne n'accomplit pas cela de façon isolée. Nous travaillons avec l'Armée, par exemple, et nous posons la question: « Quel genre de matériel devrez-vous... d'ici 10, 15 ou 20 ans. Quels sont les équipements qu'il vous faudra déplacer? »

Dans ma déclaration liminaire, j'ai fait allusion aux exigences obligatoires de haut niveau. Nous qualifions ces exigences ainsi pour accélérer le processus d'acquisition. Au lieu d'identifier chaque petit élément, nous énumérons ce que pourrait contenir un chargement typique, à savoir deux blindés légers, deux VBL III. La distance typique a été définie comme étant la distance entre le Canada et Ramstein, en Allemagne, car compte tenu de notre position dans le monde, un grand nombre des missions que nous devons accomplir d'ici quelques années se dérouleront soit du côté de l'Afrique ou encore du côté de l'Asie. Pour nous rendre à destination, il est tout à fait raisonnable de se poser d'abord en Europe, escale après laquelle nous pouvons poursuivre jusqu'à notre destination.

• (0935)

Le président: Merci. Il faut poursuivre. Excusez-moi, votre temps est écoulé. Gardez le fil de vos idées.

Nous revenons à M. Bachand.

Madame Black, sept minutes.

Mme Dawn Black (New Westminster—Coquitlam, NPD): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je tiens à souhaiter la bienvenue à chacun d'entre vous. D'après les questions posées par les membres de l'opposition siégeant au comité, vous constatez que nous sommes tous un peu mal à l'aise face à cette pratique apparente de recours à des contrats à fournisseur unique. Je pense que toutes les questions portent sur cet aspect.

J'ai des questions précises à propos du C-17 et de la façon dont le processus d'acquisition de cet appareil s'est déroulé. Quand a-t-on modifié la taille de la charge pondérale et exactement pourquoi l'a-t-on fait? Pendant une longue période, cette charge était fixée à 43 000 livres et soudainement, on l'a portée au double.

Je voudrais savoir également à quel niveau hiérarchique on a déterminé l'EBO, l'énoncé des besoins opérationnels, en ce qui concerne le C-17. Je souhaiterais une réponse à cette question.

Enfin, toujours dans la même veine, pouvez-vous me dire qui a décrété et qui a approuvé l'exemption relative à la sécurité nationale à l'occasion de ce contrat?

Vous êtes peut-être nombreux à pouvoir répondre à cette question.

Lgén J. S. Lucas: Je peux probablement répondre à vos deux premières questions. Malheureusement, je ne suis pas en mesure de répondre à votre dernière question puisque ce n'est pas mon domaine.

Le processus dans le cadre duquel nous établissons nos exigences opérationnelles est un processus permanent. Il voit le jour à un niveau particulier et au fil du temps, les propositions sont acheminées jusqu'en haut de la filière hiérarchique. Un peu plus tôt, j'ai parlé d'un processus qui nous permettait de contester les exigences opérationnelles identifiées. Ce processus nous permet de passer en revue les exigences identifiées.

J'ai également mentionné les principes directeurs. Un des principes directeurs pour le transport stratégique était qu'il ne fallait pas oublier que nous disposions déjà de l'aéronef qui pouvait servir de transporteur stratégique, soit le Airbus A310. Ainsi, un des principes énonçait clairement que peu importe l'aéronef que nous décidions d'acheter, il devait être en mesure de transporter tout au moins une charge marchande équivalente à l'Airbus, parce qu'il ne semblait pas logique de... tout particulièrement lorsqu'on pense à une solution à deux volets, si je peux m'exprimer ainsi, car il y a un volet stratégique et un volet tactique.

Lorsque les propositions ont franchi d'autres niveaux de la filière hiérarchique, lorsque nous nous sommes penchés sur les chiffres, nous avons constaté qu'il était plutôt étrange de proposer un aéronef qui ne pourrait transporter qu'un VBL III, ce qui est à peine plus que ce que peut transporter l'aéronef dont nous disposons actuellement. Notre solution comportait deux étapes, et au début du processus d'étude des exigences opérationnelles, nous avons déterminé qu'il nous fallait un aéronef qui pouvait transporter à peine plus que ce que l'aéronef Hercules peut transporter maintenant; ainsi...

Mme Dawn Black: Puisque vous aviez déjà à votre disposition le Hercules, pourquoi n'avez-vous pas d'entrée de jeu proposé une charge plus importante?

Lgén J. S. Lucas: C'est une bonne question. En fait, comme je l'ai signalé, les besoins sont modifiés au fur et à mesure que les propositions passent d'un niveau hiérarchique à l'autre, mais l'énoncé des besoins n'est terminé que lorsqu'il atteint le niveau le plus élevé. En fait, avant même qu'on ne me présente cette proposition, nous avions commencé à la contester, car nous jugions qu'il n'était pas vraiment logique de se procurer un transporteur stratégique qui ne pourrait qu'assurer le transport d'un VBL III.

Nous avons parlé à l'Armée de terre. Nous avons étudié toutes sortes de possibilités, nous avons essayé de déterminer ce que l'avenir nous réservait, et nous avons conclu qu'un transporteur stratégique utile devrait être en mesure de transporter deux VBL III et de couvrir une distance de Trenton à Ramstein, compte tenu des endroits où nous pourrions être appelés à envoyer ce genre de véhicule, et cela représente 3 500 milles.

Voici certains des facteurs qui sont entrés en ligne de compte. Je dois avouer que pendant un bon moment, le dossier n'avancait pas très rapidement. Lorsque le nouveau gouvernement est passé au pouvoir, il a identifié ces questions comme étant prioritaires. Nous avons donc concentré nos efforts sur ce dossier et c'est probablement la raison pour laquelle le dossier a avancé beaucoup plus rapidement depuis. La fonction de contestation des propositions nous a poussés à peaufiner cette proposition puisque lorsque j'ai signé le document, on proposait maintenant un aéronef qui était en mesure de transporter deux VBL III. J'étais convaincu qu'il s'agissait là de la charge appropriée pour un transporteur stratégique, et que la portée de 3 500 milles marins était parfaitement appropriée.

Je crois que les besoins qui ont été énoncés sont fort judicieux et appropriés. La proposition que j'ai appuyée sans réserve est parfaitement logique. Si l'on veut avoir un transporteur tactique et stratégique, il faut que l'aéronef soit en mesure de transporter des charges importantes et parcourir de longues distances rapidement. Il faut pouvoir acheminer le matériel à bon port.

• (0940)

Mme Dawn Black: Merci.

Pouvez-vous m'en dire un peu plus long sur l'exemption relatives à la sécurité nationale?

M. Terry Williston: Les ententes commerciales dont le Canada est signataire prévoient des exemptions au titre de la sécurité nationale.

Mme Dawn Black: Qui demande ces exemptions?

M. Terry Williston: C'est le ministère qui présente la proposition. Dans le cas qui nous occupe, c'est M. Ross, le SMA — Matériels, qui détermine s'il faut demander cette exemption. Il fait parvenir la proposition à notre ministère. Des avocats spécialistes des ententes commerciales se penchent sur la proposition afin de vérifier que cette exemption est vraiment justifiée ou autorisée par l'entente commerciale que nous avons signée. Puis, cette demande est approuvée officiellement par le SMA — Acquisitions...

Mme Dawn Black: Mais pourquoi demander cette exemption? Je comprends le processus que vous expliquez, mais j'aimerais savoir pourquoi on a demandé l'exemption.

M. Terry Williston: Je n'ai pas en main la lettre provenant de M. Ross, mais si je me souviens bien, c'était dans le but d'assurer que les services de soutien seraient effectués au Canada, et en fait c'est ce que l'on propose actuellement lorsque l'on achète des aéronefs.

Mme Dawn Black: Mais on prévoit tout de même qu'un tiers des travaux de maintenance seront effectués aux États-Unis, ce qui va à l'encontre des accords sur le commerce intérieur canadien.

M. Terry Williston: Il y aura d'importants travaux d'entretien pour le C-17, lorsqu'il arrivera au Canada. Ces travaux seront faits au Canada, à Trenton. Tous les travaux de maintenance de premier niveau seront faits, si j'ai bien compris, au Canada, et ce n'est qu'une fois à tous les cinq ans que l'aéronef retournera à un des points de service de Boeing pour y être remis en état; évidemment je ne suis pas expert de la maintenance des aéronefs.

Mme Dawn Black: Ma prochaine question porte sur l'aéronef utilisé pour la recherche et le sauvetage. Cette question est à l'étude depuis déjà très longtemps. Un des témoins qu'a entendu le comité a dit que cette question est à l'étude depuis 27 ans. Je me demande pourquoi il faut tant de temps.

Toujours en ce qui a trait à la recherche et au sauvetage, j'aimerais signaler que je viens de la Colombie-Britannique, où cette question est très importante. La question est importante non seulement dans cette région du pays, mais dans d'autres régions également. J'aimerais signaler que tout semble indiquer que nombre d'intervenants veulent que l'on utilise des aéronefs de transport, le Hercules par exemple, pour la recherche et le sauvetage. Je me demande pourquoi.

Lgén J. S. Lucas: Nous utilisons en fait un système mixte en utilisant le Hercules C-130 et le Buffalo pour la recherche et le sauvetage depuis que je fais partie des Forces armées, soit près de 38 ans. En fait, nous disposions de l'aéronef et nous nous en sommes servi.

Le projet a été lancé il y a déjà un bon moment, et on proposait de trouver un aéronef à voilure fixe pour la recherche et le sauvetage, ce qui nous aurait permis de faire ces activités de façon plus efficace.

Pourquoi le projet n'a-t-il pas avancé aussi rapidement qu'on l'aurait voulu? Je suppose que c'est une question de priorité. Nous avons beaucoup de pain sur la planche, et à la suite des discussions sur la politique en matière de défense, nous apprendrons à quelle priorité les ressources seront affectées. Je peux vous assurer que j'ai bien hâte d'avoir un nouvel aéronef pour la recherche et le sauvetage.

Je travaille dans le secteur de la recherche et du sauvetage depuis longtemps, et je suis parfaitement conscient du fait qu'il nous faut une nouvelle capacité; mais c'est une question de priorité et du caractère approprié des mesures palliatives que nous employons. Lorsque l'on établira la priorité à accorder à l'acquisition d'un nouvel aéronef pour la recherche et le sauvetage, tous ces facteurs entreront en ligne de compte.

Le président: Merci.

Monsieur Hiebert.

M. Russ Hiebert (Surrey-Sud—White Rock—Cloverdale, PCC): Merci, monsieur le président.

Je tiens à remercier nos témoins d'être venus nous rencontrer. Je vais poursuivre dans la même veine que ma collègue. J'ai plusieurs questions à poser et je vous encourage à être bref puisque vous avez déjà abordé certaines de ces questions.

Ma première question s'adresse au Général Lucas et au Colonel Burt. Pouvez-vous me dire si le gouvernement actuel a influencé le ministère lorsque ce dernier a déterminé les exigences obligatoires du transporteur tactique et stratégique?

Lgén J. S. Lucas: Absolument pas.

M. Claude Bachand: Vous le jurez?

Lgén J. S. Lucas: Certainement. Nous identifions les besoins... le rôle du gouvernement est d'établir les priorités. Si le gouvernement n'avait pas débloqué les fonds pour l'achat du C-17, nous ne l'aurions probablement pas acheté. Cependant, puisque les ressources sont devenues disponibles... c'est nous qui décidons, exclusivement, des besoins. Il s'agit des besoins des Forces canadiennes.

• (0945)

M. Russ Hiebert: Parfait.

Lorsque vous préparez un énoncé des exigences de rendement, ceux dont nous parlons pour le transporteur tactique et stratégique, songez-vous au rendement possible d'un aéronef en particulier ou plutôt aux besoins des Forces canadiennes?

Lgén J. S. Lucas: Le processus commence clairement par une identification des besoins en capacités. Je ne peux pas dire qu'on ne songe pas à l'aéronef, parce que si nous identifions un besoin et que nous constatons qu'il n'existe aucun aéronef qui puisse répondre à ces besoins, nous devons repenser les besoins que nous avons identifiés. Mais nous commençons tout le processus par l'identification des besoins. Le besoin — vous le choisissez. Je peux vous parler de toutes les pièces de matériel qui figurent sur une liste, une série de besoins en matière de capacités, des choses qui à notre avis seraient parfaitement logiques, compte tenu des missions auxquelles nous serons appelés à participer. J'ai mentionné brièvement les besoins en matière de transport stratégique. Il s'agit de besoins particuliers parce que le transport stratégique tactique nécessite le déplacement de quantités importantes de matériel, rapidement, sur de longues distances. Quand on parle de tactique, on entend souplesse; c'est pourquoi les besoins et les paramètres sont légèrement différents.

M. Russ Hiebert: Serait-il donc juste de dire que vous achetez une capacité et non pas un aéronef?

Lgén J. S. Lucas: Dès le départ, les besoins sont établis en fonction de la capacité.

M. Russ Hiebert: Très bien.

Est-il juste de dire que lors de la préparation de l'énoncé des exigences pour le transport stratégique, les exigences identifiées dépassaient de beaucoup la capacité du Hercules C-130 en matière de transport et de rendement et la capacité du Polaris CC-150 en matière de transport?

Lgén J. S. Lucas: Certainement. Ces deux aéronefs ne peuvent s'acquitter des missions stratégiques que nous serons appelés à faire. Le Polaris fait trois choses assez bien: il déplace les gens; sous peu, il deviendra un ravitailleur en vol; il peut aussi acheminer du fret sur des palettes de certaines tailles, mais il n'a pas de système de transroulage et ne peut pas transporter du matériel... Par exemple, nous n'avons jamais fait atterrir un de ces aéronefs à Kandahar, et nous n'avons pas l'intention de le faire, simplement pour des raisons d'auto-protection.

Pour ces raisons... Il y a un énorme Delta là-bas et le nouveau transporteur stratégique sera parfait dans ces circonstances.

M. Russ Hiebert: Pour ce qui est du rayon d'action et de la charge utile, qui sont des éléments très importants pour un aéronef responsable du transport stratégique, comment les Forces armées en sont-elles venues à des besoins de 3 500 milles marins et près de 90 000 livres?

Lgén J. S. Lucas: Il y a un moment, j'ai parlé de charge représentative et de distance représentative. Pensons aux régions du monde où nous sommes susceptibles d'être envoyés au cours des 15 à 20 prochaines années, l'Afrique, l'Asie et l'Asie du Sud-Ouest.

Nous nous sommes dits, si nous devons travailler dans ces régions, que nous faut-il? Est-il logique pour nous de partir d'ici pour aller au Groenland ou en Islande? Ce n'est pas une façon très logique de faire du transport stratégique. Il faut plutôt se demander où nous sommes le plus susceptibles d'être dépêchés. Nous avons donc choisi Ramstein, car cette base est située à une distance raisonnable pour nous. On aurait probablement pu choisir un autre endroit dans cette région, mais la distance de 3 500 milles nous semblait raisonnable.

De même, pour ce qui est du poids, j'ai indiqué que nous avons discuté avec l'Armée de ce qui serait une charge représentative. Nous avons demandé ce que serait la cargaison dont on aurait besoin le plus rapidement possible. Bien sûr, le transport stratégique et le fait d'avoir ses propres capacités de transport nous permet d'aller là où l'on nous dépêche à très court préavis. Nous avons donc demandé à l'Armée ce qu'il fallait apporter en premier. Selon l'Armée, deux véhicules blindés légers constituent une charge représentative des premières pièces d'équipement qu'on voudrait pouvoir transporter.

M. Russ Hiebert: À ce sujet — et je sais que je n'ai presque plus de temps — vous avez parlé de ces besoins comme étant urgents. A-t-on étudié la possibilité de louer plutôt que d'acheter cet équipement?

Lgén J. S. Lucas: La location peut être une solution, mais elle n'aurait pas répondu à tous nos besoins. Il faut parfois s'acquitter de certaines tâches qui nécessitent de l'équipement qu'on ne peut louer.

Nous voulons pouvoir utiliser cet aéronef notamment pour l'évacuation de non-combattants canadiens des régions du monde où ils sont nombreux. Nous devons être en mesure d'évacuer rapidement les Canadiens des endroits où ça va mal.

M. Russ Hiebert: Lorsque le tsunami s'est produit, par exemple, plutôt que d'attendre deux semaines pour pouvoir envoyer notre équipe d'intervention en cas de catastrophe en Asie du Sud-Est dans des avions loués, si nous avions eu notre propre aéronef, nous aurions pu...

• (0950)

Lgén J. S. Lucas: Oui, absolument, c'est un bon exemple. Cet aéronef donne au gouvernement du Canada la marge de manoeuvre et la capacité de réagir qui feront en sorte que, dorénavant, il pourra être parmi les premiers pays qui portent secours.

M. Russ Hiebert: Ou qui font sortir les Canadiens, selon le cas.

Lgén J. S. Lucas: Dans le cas de l'évacuation des non-combattants, en effet, et nous n'aurons plus à dépendre des autres pays, comme c'était parfois le cas dans le passé. Nous continuerons peut-être à le faire dans certaines régions du monde. Par exemple, près de l'Australie, les Australiens nous aideraient et l'ont déjà fait. Mais si la situation d'urgence se présente près de chez nous, nous aimerions bien pouvoir à notre tour aider les Australiens. Nous aimerions ne plus avoir à dépendre des autres pour le transport lourd.

M. Russ Hiebert: C'est d'ailleurs presque un volet de la souveraineté que de pouvoir s'acquitter de ce genre de tâches sans avoir à compter sur les autres.

Lgén J. S. Lucas: On pourrait décrire cela ainsi.

M. Russ Hiebert: Je m'arrête là.

Le président: J'aimerais poser une question.

En ce qui concerne le transport des troupes, combien de personnes en équipement complet de combat et de protection peut transporter un C-17?

Lgén J. S. Lucas: Environ trois fois plus qu'à bord d'un C-130.

D'ailleurs, ce sera probablement l'un des usages que nous ferons de cet aéronef, surtout pendant la transition. Au fur et à mesure que les vieux C-130 deviendront inutilisables et que les nouveaux C-130 entreront en opération, il y aura une période d'incertitude. Nous pourrions utiliser le C-17 pour transporter des troupes du camp Mirage à Kandahar et ce, beaucoup plus efficacement puisque cet aéronef est doté d'un système d'auto-protection. Ce vol ne peut se faire à bord d'un Airbus qui n'a pas de système d'auto-protection contre les tirs, tandis que le C-17 est un aéronef militaire doté d'un système d'auto-protection. Nous préfererions certainement déplacer nos troupes à bord d'un tel aéronef.

Le président: Très bien. Merci.

Nous commençons maintenant les interventions de cinq minutes.

Monsieur Coderre.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Je précise, aux fins du compte rendu, que lors du tsunami, ce n'était pas un problème d'équipement, car en l'espace de 48 heures, lorsque nous avons pris la décision politique, les Forces armées canadiennes étaient déjà prêtes à y aller. Donc, cela n'avait rien à voir avec les C-17, etc.

[Traduction]

Si cela a pris deux semaines, c'est pour d'autres raisons. Il y a peut-être des querelles politiques, mais cela n'avait rien à voir avec l'équipement. Nous étions censés le faire. J'ajoute toutefois que je n'étais pas au conseil des ministres à l'époque.

Général Lucas, vous jurez qu'il n'y a pas eu d'intervention. Nous savons aussi que c'est le ministre qui a le dernier mot en matière d'exigences. Nous pouvons donc examiner le reste du processus maintenant.

Le 1^{er} mai, le Colonel Burt a dit qu'il y aurait une réunion avec le ministre de la Défense nationale à 10 heures précises.

On a discuté du poids du véhicule des Forces armées qui constituerait le critère de base et, à l'époque, c'était 43 000 livres; on s'est aussi demandé si le poids de ce véhicule était limité. Vous avez donc discuté des exigences avec le ministre.

Le 1^{er} mai, le Colonel Burt a envoyé sa recommandation définitive au Général Martin; voici ce qu'il lui a écrit:

Comme nous en avons discuté, les véhicules chenillés n'ont pas été inclus, car il était entendu qu'ils ne feraient pas partie d'une équipe d'intervention rapide. Cet argument est-il encore valide à la lumière des discussions récentes sur le PCD? Si on décidait d'inclure les véhicules chenillés, on ne pourrait retenir qu'un seul concurrent. Je recommande que nous n'incluions pas toutes les complexités du ADATS du COHN Strat (et de laisser le COHN non modifié tel qu'il était en date du 18 avril).

Vous avez donc recommandé alors, Colonel Burt, de garder les 43 000 livres comme critère.

J'aimerais d'abord savoir ce dont il a été question avec le ministre O'Connor ce jour-là et s'il y a eu suivi depuis. Le 14 juin, dans un autre courriel, on dit: « Apportez-nous la dernière version » et c'est à ce moment-là qu'on a changé le critère des 43 000 livres. La charge utile a été modifiée ce jour-là.

De quoi avez-vous discuté? Quelle décision a été prise? Pourquoi a-t-on modifié les résultats d'une étude qui avait pris six ans, l'énoncé des besoins opérationnels? Déjà, en 2003, mon collègue, l'ancien

ministre de la Défense nationale, a envoyé une lettre au président et premier dirigeant d'Airbus lui disant que le ministère de la Défense nationale avait terminé son évaluation des avions de transport en fonction de son énoncé de besoins opérationnels et que l'Airbus A400M était considéré comme une solution pleinement satisfaisante.

Quelque chose s'est produit. La perception, c'est la réalité. J'aimerais savoir ce qui s'est passé étant donné que les experts, ceux qui ont véritablement les connaissances pour évaluer les besoins, affirment qu'on devrait se limiter à 43 000 livres.

• (0955)

Col D. C. Burt: Je vous remercie de cette question. La question a fait coulé beaucoup d'encre au cours des deux dernières semaines et je suis heureux d'avoir cette occasion de remettre les pendules à l'heure.

La préparation des énoncés des exigences opérationnels est chose très intéressante. Comme le chef d'état-major de la Force aérienne l'a signalé, tant que je ne lui ai pas remis le document, ce dernier peut être peaufiné, amélioré, et ce, à toutes les étapes, car nous cherchons à obtenir l'optimisation des ressources pour les Canadiens et les forces armées.

L'hon. Denis Coderre: Je m'excuse. Je veux simplement avoir une petite précision. Vous formulez une recommandation et vous aviez proposé qu'on se limite à une charge payante de 43 000 livres?

Col D. C. Burt: Non, ce n'est pas ce que je dis.

L'hon. Denis Coderre: Vous avez donc changé d'idée au cours de la préparation des énoncés?

Col D. C. Burt: Non. Je dis simplement que nous procédions à une amélioration de l'EBO.

J'aimerais également signaler que lorsque l'on participe à des échanges dans le cadre d'un processus du genre, celui que j'ai décrit, des échanges de courriels qui se font à un moment particulier de l'évolution du procédé seront bien différents des courriels que l'on échange plus tard dans le cadre du procédé. Très souvent, ils n'ont rien en commun.

La question que nous étudions le 1^{er} mai n'avait rien à voir avec la capacité même de l'aéronef. Il s'agissait plutôt de déterminer si nous voulions inclure les véhicules chenillés dans la liste des exigences. Le problème est qu'à l'époque, les véhicules chenillés ne faisaient pas vraiment partie de notre processus d'intervention rapide, et nous avons conclu que si nous décidions d'inclure tous les véhicules chenillés, y compris nos chars, il nous faudrait modifier considérablement les exigences opérationnelles en ce qui a trait à la charge utile. Mais le dilemme auquel nous étions confrontés, le dilemme que m'a communiqué mon personnel, c'était que l'ADATS — le système d'armes antiaérien et antichars, pourrait être considéré comme faisant partie de notre capacité d'intervention rapide et devrait donc être inclus dans notre énoncé des exigences opérationnelles.

L'hon. Denis Coderre: Il ne me reste plus de temps, mais j'aimerais que le Général Lucas nous dise ce qui s'est produit avec le ministre dans ce dossier et s'il est prêt à nous fournir tous les courriels qui ont été échangés entre le 1^{er} mai et le 14 juin...

Le président: Il faudra répondre plus tard, général. Vous aurez l'occasion de répondre plus tard.

Monsieur Blaney, suivi de M. Bouchard.

[Français]

M. Steven Blaney (Lévis—Bellechasse, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président. Je suis heureux de prendre la parole ce matin.

Je suis également heureux que le comité puisse se pencher sur les approvisionnements, car je me rends compte qu'il y a longtemps que nos Forces canadiennes n'avaient pas évalué les outils dont elles ont besoin pour accomplir leurs missions, que ce soit des missions de sauvetage ici ou des missions militaires et humanitaires à l'extérieur du pays. Je vous remercie de venir nous rencontrer et de prendre le temps de nous donner des explications. Les éclaircissements sont très appréciés.

J'ai voyagé à bord d'un Hercules, du pays hôte jusqu'à Kandahar. On se sentait dans un véhicule somme toute très sécuritaire mais, comme vous l'avez expliqué, qui est rendu à la fin de sa vie utile et qui doit être remplacé. C'est un avion tactique, comme vous l'avez expliqué. Beaucoup de questions ont été posées aussi sur l'avion stratégique.

J'ai retenu l'une de vos phrases, monsieur Lucas. Vous avez dit à peu près ce qui suit:

[Traduction]

« Je suis ravi de voir que le Canada aura enfin ce dont il a absolument besoin. »

[Français]

Finalement, ce matin, c'est ce qui est au coeur de la discussion.

Vous avez clairement indiqué aussi que tout ce que le gouvernement a fait, au fond, c'est de rendre les ressources disponibles. Vous l'avez dit à deux reprises jusqu'à maintenant depuis le début de cette présentation. Ce qui est important, c'est de savoir que le rôle du gouvernement est de rendre les ressources disponibles pour, justement, assurer une certaine compétence au palier fédéral en ce qui a trait aux équipements militaires, plutôt que de s'ingérer dans les autres champs de compétence.

On a appris, au fil des témoignages, qu'il y a eu une réduction radicale de la flotte canadienne d'avions au cours de la dernière décennie, ce qui met non seulement en péril notre capacité à assurer notre souveraineté, mais qui nous rend vulnérables. Cela ressort très clairement.

Alors, ce qui est embarrassant, ce n'est pas nécessairement d'avoir lancé un processus d'acquisition, c'est le fait qu'on le fasse en 2007, alors que seulement 18 des 32 Hercules sont encore opérationnels. Je pense qu'il est important de le préciser. Je suis également très ouvert au processus que l'on entreprend.

On a vu que le rôle de l'armée était vraiment de définir ses besoins. On voit vraiment que vous avez les compétences nécessaires pour le faire. Le rôle du gouvernement est de mettre des ressources à la disposition du ministère de la Défense. Vous avez mentionné la politique de défense et ses principes. On voit clairement que vous réalisez des devis en fonction de la performance.

Cela m'amène un peu à reprendre ce que M. Bachand disait. M. Bachand nous dit que lorsqu'il était « garçon », comme on dit, il avait une voiture Firebird. Toutefois, les besoins évoluent. Quand on a des enfants et qu'on a d'autres besoins, parfois il faut mettre la Firebird de côté pour se tourner vers la mini-fourgonnette, qui est plus spacieuse, plus grande. Voilà! les besoins évoluent.

Cela a peut-être aussi quelque chose à voir avec les revenus, monsieur Bachand.

J'en arrive finalement à ma question. Vous avez mentionné qu'il était nécessaire d'avoir les ressources disponibles. Pouvez-vous nous parler de la versatilité de l'avion dont on parle, le C-17? Vous avez expliqué que c'était un avion stratégique, donc qui parcourt de grandes distances, mais qui peut aussi être tactique. Vous avez mentionné également qu'avec le Hercules, qui est en fin de vie utile, vous seriez peut-être capables de faire ce qu'on pourrait appeler un pont opérationnel, compte tenu de la versatilité de l'appareil. J'aimerais vous entendre à ce sujet, dans un premier temps.

S'il reste du temps, monsieur Williston, peut-être pourriez-vous me parler du rôle de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, car on commence à recevoir les gens de ce ministère. Alors, j'aimerais revenir sur le rôle de TPSGC dans le processus d'acquisition et aussi sur la question de la concurrence. Comment assurer la concurrence dans le cadre des processus d'acquisition, une fois qu'on a défini les besoins avec l'armée?

Monsieur Lucas.

• (1000)

[Traduction]

Lgén J. S. Lucas: Je serai bref. L'aéronef C-17 est un transporteur stratégique qui peut également être employé dans un contexte tactique. Nous nous en servons lorsque les aéronefs plus vieux, les 130, seront moins disponibles en attendant de recevoir les aéronefs C-130J. Le C-17 peut être utilisé pour le transport lorsque les aérodromes ont des pistes courtes. Il est muni d'un système d'auto-protection. Il sera fort utile lorsque nous aurons à transporter du personnel et du matériel. Je ne sais pas ce que je pourrais ajouter de plus...

Je laisserai M. Williston ajouter quelque chose.

M. Terry Williston: Notre ministère, comme d'autres ministères, participe au processus d'acquisition par l'entremise de comités consultatifs et de groupes du genre. Divers intervenants, comme Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, et ses comités qui regroupent des représentants du Secrétariat du Conseil du Trésor, du BCP, d'Industrie Canada, de Finance Canada, et j'en passe, ont pour responsabilité de remettre en question les propositions.

Nous cherchons à nous assurer que les critères de rendement sont clairs. Nous remettons en question les propositions afin de nous assurer que les paramètres de la mission correspondent à ce que le général a décrit. Nous comparons ces paramètres aux analyses de marché dont nous disposons afin de déterminer s'il existe une situation concurrentielle adéquate et dans la négative, nous nous demandons pourquoi le problème existe et s'il est possible de faire les choses de façon légèrement différente ou s'il faut ajouter à l'aéronef choisi la capacité identifiée.

Nous comparons donc les exigences opérationnelles identifiées à ce qui est disponible dans le secteur commercial ou militaire. Si l'exigence est si particulière et si poussée que le matériel n'existe pas, il nous faudra le concevoir, et il faudra beaucoup plus d'années avant d'obtenir l'aéronef recherché.

Le président: Merci.

Nous devons passer au député suivant.

Monsieur Bouchard.

[Français]

M. Robert Bouchard (Chicoutimi—Le Fjord, BQ): Merci, monsieur le président.

Bienvenue à vous, général Lucas. Je suis heureux que vous soyez parmi nous, à ce comité.

Bienvenue également à vous, messieurs.

Le ministère de la Défense nationale a déjà annoncé l'acquisition d'appareils de recherche et de sauvetage. Le sujet a été abordé par Mme Black. On peut dire que ce dossier a une certaine ancienneté: quatre ministres ont examiné le programme. À deux reprises, le Conseil du Trésor a approuvé des dépenses. Vous avez parlé tout à l'heure des priorités de la Défense nationale concernant les acquisitions.

Mais que faut-il pour faire avancer ce dossier?

Lgén J. S. Lucas: Merci encore pour votre question.

[Traduction]

À mon avis, dans le cadre des discussions au sujet du plan des capacités de défense, il y aura examen des besoins des Forces canadiennes pour déterminer de l'affectation des crédits qu'il nous reste.

En gros, contrairement à certains programmes — comme par exemple celui du C-17 qui était accompagné d'un montant chiffré — il n'y avait pas de montant alloué à la recherche et au sauvetage. L'entente qui a été conclue il y a plusieurs années pour la recherche et le sauvetage nous permettait simplement de faire des dépenses par anticipation; c'est-à-dire qu'on nous a permis d'utiliser des fonds qui nous seraient versés plus tard et de les dépenser tout de suite. Mais ce financement provenait quand même de notre budget.

Nous sommes en train d'examiner le budget dans sa totalité pour établir les différents besoins et décider de l'affectation des fonds. Les appareils à voilure fixe pour la recherche et le sauvetage sont pris en compte dans ce processus. Une fois que les discussions seront terminées, nous déciderons de la date à laquelle nous allons aller de l'avant avec ces appareils à voilure fixe pour la recherche et le sauvetage.

•(1005)

[Français]

M. Robert Bouchard: Merci. En fait, on étudie le processus d'acquisition. Actuellement, la Défense nationale procède à l'acquisition d'appareils. Ce qu'on nous a dit, c'est que le ministère a négligé durant plusieurs années de renouveler ces équipements.

Lorsqu'on remplace des équipements, qu'est-ce qu'on fait des anciens? Y a-t-il des dispositions à ce sujet à l'intérieur du processus actuel d'acquisition des appareils? Que faites-vous des équipements qui sont remplacés? Cela fait-il partie de la négociation? Comment dispose-t-on de ces outils, de ces appareils qui sont remplacés?

[Traduction]

Lgén J. S. Lucas: Merci.

Malheureusement, mon écouteur ne fonctionne plus et je n'ai pas entendu l'interprétation, mais je pense avoir compris où vous vouliez en venir.

En général, les Forces canadiennes sont parmi les meilleures au monde lorsqu'il s'agit de faire fonctionner jusqu'au bout tout équipement que nous possédons. Dans le cas des aéronefs Hercules, les plus vieux ne seront probablement plus suffisamment rentables pour qu'on continue à les utiliser.

Cela étant dit, il arrive qu'un aéronef ait encore une certaine valeur économique. Souvent, nous faisons appel au Centre de disposition des biens de la Couronne pour une mise en vente dont nous retirons des bénéfices. Il nous est arrivé de vendre des hélicoptères. Ou alors, on les utilise à des fins différentes. Nous avons décidé que certains hélicoptères était devenus superflus, et nous les avons transférés à la société qui nous aide avec l'entraînement au pilotage d'hélicoptères à Portage.

Dans la plupart des cas, l'équipement le plus vieux est pratiquement hors service. En gros, on le vend pour ses pièces; c'est là qu'on en est. Dans certains cas, et bien entendu ce n'est pas vrai pour tout équipement militaire, cet équipement est transféré au Centre de distribution des biens de la Couronne et les bénéfices de la vente sont reversés au gouvernement du Canada.

[Français]

M. Robert Bouchard: À titre d'information, vous avez plusieurs vieux appareils non utilisés qui sont parqués sur un terrain à Bagotville.

Lgén J. S. Lucas: Quelle sorte de véhicules?

M. Robert Bouchard: À Bagotville, vous avez actuellement de vieux appareils qui sont stationnés, mais je vous le dis seulement à titre d'information.

Vous avez parlé du partage de responsabilités entre la Défense nationale, qui s'occupe de fixer les exigences, et Travaux publics, qui négocie et lance des appels d'offres.

Sur le plan des équivalences, qui a le dernier mot? Est-ce la Défense nationale, ou le ministère des Travaux publics qui a le dernier mot lorsque deux équipements sont jugés équivalents ou qu'il y a équivalence dans le cas d'un même équipement?

[Traduction]

Le président: Veuillez donner une réponse brève, s'il vous plaît.

M. Terry Williston: Si vous parlez, par exemple, d'un énoncé de capacités qui pourrait être reçu en réaction à un PAC — car un PAC permet à d'autres fournisseurs de soumettre un énoncé de capacités — le ministère des Travaux publics et Services gouvernementaux gère le processus de contestation et décide d'accepter ou de rejeter l'énoncé des capacités.

Nos collègues de la Défense nationale participent au processus d'évaluation, mais la décision finale revient à Travaux publics et Services gouvernementaux Canada.

Le président: Merci monsieur, merci monsieur Bouchard.

Nous allons maintenant passer à Mme Gallant, puis à M. McGuire, puis ce sera au tour de M. Hiebert et de M. Coderre.

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

Ma question s'adresse au Colonel Burt. Vous avez dit plus tôt que l'énoncé de besoins était un processus de perfectionnement continu et vous avez indiqué qu'un courriel d'une certaine date ne correspondrait pas forcément à un courriel d'une autre date sur le même sujet. Il semblerait donc que cet article de presse ayant entraîné des allégations erronées d'ingérence politique avait, à tort, établi des liens entre les documents obtenus grâce à la Loi sur l'accès à l'information.

Pour clarifier les raisons des modifications apportées aux énoncés de besoins, et pour régler cette question une bonne fois pour toutes, je vais entrer dans les détails. Puisque la portée et la charge utile sont des éléments clés lorsqu'on parle de capacité de transport stratégique, comment les Forces canadiennes en sont-elles arrivées à une distance de 6 482 kilomètres ou 3 500 milles nautiques et un poids de 39 000 kilogrammes, soit 85 980 livres, pour appuyer les opérations nationales et internationales?

● (1010)

Col D. C. Burt: Merci pour cette question.

Comme le chef d'état-major de la Force aérienne l'a dit tout à l'heure, nous avons utilisé une distance représentative; nous tenons compte du fait que des océans séparent le Canada de la plupart de ces théâtres d'opérations futures. Nous avons pris la distance représentative de Trenton à une ville d'Europe — en l'occurrence, ce chiffre correspond à la distance de Trenton à Ramstein — comme une distance minimum acceptable. Pour déterminer la charge utile de 39 tonnes métriques, nous nous sommes fondés sur le poids de deux véhicules blindés légers III prêts au combat; cela nous a semblé une charge représentative équivalant à la charge minimum acceptable.

Mme Cheryl Gallant: On peut donc dire que tout avion incapable de parcourir de telles distances, avec ce chargement, sera inefficace et devrait atterrir pour s'approvisionner en carburant.

Col D. C. Burt: L'efficacité est un critère essentiel.

Nous nous fondons sur trois principes de base. Le premier s'applique à tous nos besoins opérationnels, sans exception: obtenir le meilleur rapport qualité-prix pour les Canadiens et les Forces armées. Dans le cas du projet de transporteur stratégique, les deux autres principes que nous avons appliqués étaient qu'ils devaient avoir une capacité sensiblement supérieure à celle de notre transporteur tactique actuel, le CC-130 Hercules, et que leur capacité devait être également supérieure à celle du CC-150 Polaris, notre appareil de transport stratégique actuel. Après avoir appliqué ces deux principes de base et cherché le meilleur rapport valeur-prix, nous avons pris en compte l'efficacité, ce qui nous a amené à conclure qu'il était approprié d'acquérir deux VBL III.

Mme Cheryl Gallant: Merci.

J'ai terminé, monsieur le président.

Le président: Merci.

M. McGuire a la parole, puis ce sera au tour de M. Hiebert.

L'hon. Joe McGuire (Egmont, Lib.): Merci, monsieur le président.

Bonjour à tous.

Comme vous l'avez sans doute lu dans le compte rendu de notre réunion d'il y a deux jours, les représentants de l'industrie ont dit, en gros, que tout notre système d'approvisionnement était dysfonctionnel, que ce soit au niveau du MND, de la fonction publique ou à l'échelon politique.

C'était une condamnation de l'ensemble du système. Ils ont expliqué que lorsqu'on obtient de l'argent pour acheter de l'équipement — et Dieu seul sait que nous avons besoin de nouvel équipement — il y a toutes sortes de dérapages, si bien qu'on se retrouve avec des contrats, de l'équipement qui ne fonctionne pas ou encore nous finissons par donner un contrat d'entretien de 20 ans à Boeing pour les appareils C-17. On nous a chargé de formuler des recommandations quant aux améliorations à apporter au système d'approvisionnement.

J'adresse ma question à la fois aux représentants de Travaux publics et du MDN. Croyez-vous, comme l'industrie, que le système est dysfonctionnel et que les contribuables n'en n'obtiennent pas assez pour leur argent? À votre avis, que devrions-nous recommander pour améliorer le système? Et tout cela en trois minutes ou moins.

Lgén J. S. Lucas: J'ai constaté certains changements encourageants. Par le passé, nous avons effectivement eu tendance à énoncer des exigences trop précises. Il fallait produire des documents très volumineux qui décrivaient chaque boulon de chaque pièce d'équipement dont nous avons besoin. C'est un excellent premier pas que de revenir à des définitions d'exigences obligatoires et d'ensemble pour ensuite lancer des appels d'offres à l'industrie et permettre aux entreprises de répondre à nos exigences, en sachant que la plupart d'entre elles seront aussi capables de répondre à nos besoins relativement aux activités subalternes.

Il y a évidemment bien d'autres secteurs qui ne relèvent pas de mon champ de compétences, mais je crois qu'on a commencé à instaurer un processus qui nous permettra de satisfaire nos exigences de façon rapide et efficace tout en respectant les besoins des contribuables canadiens. Ce que j'ai pu constater me semble encourageant.

● (1015)

L'hon. Joe McGuire: Les représentants de Travaux publics sont-ils d'accord avec ceux de l'industrie pour dire qu'on pourrait grandement améliorer le système?

M. Terry Williston: Je n'ai pas vu dans cette situation un message émanant de l'ensemble des associations industrielles, mais toute procédure est toujours susceptible d'être améliorée, y compris celle des approvisionnements. Comme l'ont dit M. Ross la semaine dernière et le général aujourd'hui même, le passage aux spécifications de rendement supérieur et l'acceptation des fournitures et du matériel disponibles dans le commerce constituent déjà en eux-mêmes une grosse amélioration dans notre façon de procéder.

Il se pourrait qu'un avion C-17 soit mis en service 12 ou 14 mois après que le gouvernement en ait annoncé l'acquisition. Je pense que la livraison d'un avion de grande valeur comme le C-17 est un événement sans précédent dans notre histoire. Notre procédure d'approvisionnement est donc tout à fait sur la bonne voie. Nous transigeons efficacement et en toute transparence avec les associations industrielles et avec les sociétés commerciales. Nous abordons les problèmes au fur et à mesure.

Je sais également qu'ils ont fait spécifiquement référence au projet de navire de soutien interarmées en évoquant l'excellent interaction avec l'équipe de gestion du projet grâce à son site Web, à l'échange de documentation et tout le reste.

Je suis convaincu que nous faisons ce qu'il faut et que nous tirons le meilleur parti de l'argent du contribuable canadien. Nous avons une procédure d'approvisionnement équitable, ouverte et transparente qui nous permet d'obtenir rapidement les résultats que nous visons.

L'hon. Joe McGuire: Êtes-vous d'accord pour dire qu'un contrat d'entretien de 20 ans est souhaitable pour le pays?

M. Terry Williston: J'estime qu'un centre unique d'imputabilité et une entente d'entretien à long terme pour la plupart des flottes de matériel constituent des résultats souhaitables.

En ce qui concerne particulièrement le C-17, étant donné que nous en aurons quatre sur une flotte mondiale d'environ 200 appareils, cela représentera manifestement une excellente valeur pour nous. Comme je l'ai déjà indiqué, une bonne partie du travail va se faire à la base de Trenton et nous allons hériter, au Canada, d'une bonne partie des travaux d'entretien.

L'hon. Joe McGuire: Pour les contrats qui seront conclus selon cette formule, à quoi s'attend notre industrie aérospatiale si elle n'obtient qu'un minimum...

M. Terry Williston: Pour les autres flottes, nous prévoyons que le soutien en service sera assuré par des fournisseurs canadiens dans le cadre des contrats de soutien à long terme, ce qui donne à l'ensemble des fournisseurs une perspective durable à long terme qui les met à l'abri des fluctuations qui peuvent résulter de contrats à court terme et leur évite les coûts imposés par le renouvellement des contrats à intervalles de trois ou cinq ans.

Le président: Merci, monsieur McGuire.

Nous passons maintenant à M. Hiebert puis ensuite, ce sera de nouveau au tour de M. Coderre.

M. Russ Hiebert: Merci, monsieur le président.

Je ne sais pas exactement à quelle séance M. McGuire a assisté lorsqu'il a entendu le point de vue de l'industrie, mais quant à moi, je n'ai entendu personne parler d'un dysfonctionnement dans la procédure d'approvisionnement. Il fait peut-être référence à une période où son gouvernement était responsable des approvisionnements, mais je crois que c'est une appréciation fautive de sa part.

Jusqu'à maintenant, nous avons entendu les représentants de l'industrie dire qu'il y avait matière à amélioration. On a parlé d'une approche axée sur les capacités, qui viserait à faire des investissements essentiels dans des technologies essentielles, et c'est ce que fait notre gouvernement, ce qui m'a toujours semblé très encourageant.

J'aimerais donner la parole un peu plus longuement au Colonel Burt. Il a été un peu bousculé lors de ses réponses précédentes concernant ce qui s'était passé au sein du ministère qui a dû relever un certain nombre de défis. J'aimerais lui accorder quelques minutes pour qu'il nous parle de ce qui s'est passé pendant la période en question.

Col D. C. Burt: Je vous remercie de m'en donner l'occasion et vous m'excuserez si ma réponse est longue, mais il y a beaucoup à dire.

Ce que j'ai voulu indiquer, c'est que dans la définition des exigences, il y a une période pendant laquelle celles-ci sont à l'état d'ébauche. Et avant que je ne soumette le document pour signature au chef d'état-major de l'Armée de l'air et qu'il soit transmis par la voie hiérarchique au ministre, nous observons une période d'affinage.

Tout au long de cette démarche, nous apprenons un certain nombre de choses. Dans le cas qui nous occupe, ce que j'ai trouvé particulièrement intéressant, c'est qu'en mai ou en juin dernier, mon chef de service, qui était en train d'élaborer ces exigences a eu la chance d'être affecté à un poste comportant des missions en vol et il a dû réapprendre à piloter.

J'ai donc été en contact avec quelques majors de son service. Je me suis familiarisé avec l'énoncé d'exigences opérationnelles, j'ai posé des questions très précises et j'ai sollicité des réponses très détaillées.

Dans le cas des courriels auxquels les journalistes ont fait référence, ils soulèvent un certain nombre de questions très importantes, notamment une question d'exactitude. Les médias ont donné une citation, et il m'a fallu un certain temps pour retrouver le courriel correspondant, que j'ai dû chercher dans mon ordinateur. Je me suis alors rendu compte qu'il n'émanait sans doute pas de moi; c'était sans doute quelqu'un qui s'était adressé à moi. Et c'est effectivement comme cela que j'ai trouvé le courriel en question. Il provenait de l'un de mes subordonnés qui me donnait des détails. Et comme je l'ai indiqué précédemment, la discussion portait sur les véhicules à chenilles et à roues; il s'agissait de savoir si nos considérations de poids devaient porter également sur le système d'arme antiaérien et antichars ADATS.

La plaisanterie à laquelle on a fait référence ici-même concernait la possibilité d'inclure les véhicules plus lourds à chenilles, ce qui aurait pu faire changer les exigences; il fallait savoir si c'était la chose à faire dans le contexte de l'époque. Nous en sommes venus à la conclusion que dans la mesure où le système ADATS est moins lourd que le VBL III, il n'y avait pas lieu de modifier la formulation des capacités obligatoires de haut niveau pour y inclure les véhicules à chenilles. On s'est limité aux véhicules à roues.

Par la suite, dans le cadre de la révision de l'énoncé des besoins dont j'avais la responsabilité, j'ai posé des questions spécifiques concernant les principes directeurs, en particulier ceux qui exigeaient un avion supérieur à l'actuel Airbus A-310 pour notre avion Polaris. J'ai demandé sa charge utile sur une distance de 3 500 milles nautiques, et on m'a répondu qu'elle était de 2 800 tonnes métriques. J'ai constaté une contradiction entre ce principe directeur et la capacité obligatoire de haut niveau, qui prévoit 19,5 tonnes métriques.

Nous avons cherché pendant un certain temps la façon de résoudre cette contradiction et nous en sommes venus à la conclusion que dans un souci d'optimisation des ressources — l'efficacité dont j'ai parlé tout à l'heure — et pour garantir la meilleure capacité à long terme, la meilleure charge représentative serait de deux VBL-III, ce qui nous permettait de préserver le principe directeur tel quel. Nous pouvons ainsi obtenir une capacité supérieure à celle de l'actuel Polaris, améliorer l'efficacité et optimiser nos ressources pour les Canadiens et pour les forces armées.

● (1020)

M. Russ Hiebert: Vous voulez donc dire que la citation qui vous est attribuée dans le journal ne correspond pas à vos propos?

Col D. C. Burt: Pour le courriel du 1^{er} mai, c'est exact.

Celui du 14 mai dont il est question dans le journal est arrivé après le dernier élément dont je viens de parler, c'est-à-dire que j'avais constaté cette contradiction. J'avais discuté avec mon équipe des possibilités dont nous disposions. Nous étions en train de rédiger un document en Word Microsoft pour indiquer tous les détails du dossier, afin que je puisse m'entretenir avec mon patron, le directeur général du développement de l'Armée de l'air. J'ai demandé à mes collaborateurs la dernière version de ce document en Word, afin de pouvoir y faire référence en m'entretenant avec mon patron.

Le président: Merci beaucoup.

Nous passons à M. Coderre, qui sera le dernier de ce tour, puis nous amorcerons...

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Vous êtes tellement limpide, colonel, qu'on va continuer ensemble.

[Traduction]

J'ai ici un courriel du colonel Burt — c'est vous — qui a été envoyé au Général Martin le lundi 1^{er} mai 2006 à 9 h 50, soit dix minutes avant la réunion avec le général O'Connor. Le général Martin n'est-il pas votre supérieur hiérarchique immédiat?

Col D. C. Burt: Il l'était à l'époque.

L'hon. Denis Coderre: À l'époque, c'est exact.

Puisque c'est vous qui êtes en cause — tout le monde l'a dit — vous dites très clairement: « Je recommande de ne pas inclure la complexité du système ADATS dans les exigences obligatoires de haut niveau ». Vous ajoutez: « Conformément à ce qui s'est dit », et vous attendiez donc que quelque chose se produise. Vous dites également: « les dates de certification et de livraison devraient être des facteurs déterminants », ce qui signifie, en définitive, qu'il n'y aura aucune concurrence; la partie va se jouer entre la société Boeing et elle-même, et elle va donc remporter le contrat.

J'ai quelques questions à poser, mais pour en terminer avec celle-ci, j'aimerais savoir ce qui s'est passé avec le ministre O'Connor. Lorsque votre ministère l'a rencontré le 1^{er} mai, il s'est passé quelque chose. Depuis des années, on s'en tenait à 43 000 livres. Et là, en quelques jours, l'exigence a changé.

Général Lucas, êtes-vous prêt à déposer tous les courriels échangés entre le 1^{er} mai et le 14 juin de façon à ce que nous puissions nous faire une idée précise de ce qui s'est passé à l'époque, car comme je l'ai dit, l'impression équivaut à la réalité?

Sur l'autre question, vous dites que le C-17 doit pouvoir transporter deux VBL III prêts au combat. Pourquoi les exigences concernant le C-130J ne comprennent-elles pas la capacité de transporter un VBL III prêt au combat? Le général Ross a dit que le 130J apportait une solution à 90 p. 100. Je suppose donc que le VBL III correspondant aux 10 p. 100 manquants.

Quoi qu'il en soit, parlons tout d'abord des courriels. Que s'est-il passé avec le ministre? Que vous a-t-il dit?

Par ailleurs, s'il nous reste du temps, j'aimerais bien entendre les gens des Travaux publics, car ils sont censés savoir combien ils ont à dépenser. Je m'inquiète beaucoup des 188 millions de dollars par avion pour le C-130J. Les Britanniques et les Australiens l'ont obtenu à meilleur prix. Pourquoi nous impose-t-on un prix différent?

Allez-y.

•(1025)

Lgén J. S. Lucas: En ce qui concerne les courriels, les miens sont accessibles, et je peux parfaitement...

L'hon. Denis Coderre: Y compris ceux du colonel Burt et de toute la hiérarchie? Êtes-vous prêt à les rendre publics?

Lgén J. S. Lucas: Absolument.

L'hon. Denis Coderre: Très bien.

Qu'est-il arrivé avec le ministre?

Lgén J. S. Lucas: Tout d'abord, en ce qui concerne spécifiquement la date, mes souvenirs ne sont pas... Nous avons rencontré le ministre à plusieurs reprises et je ne me souviens pas qu'il m'est interrogé sur le nombre de véhicules que ces avions devraient transporter.

Le ministre voulait essentiellement savoir si ce programme était abordable et s'il permettait un bon équilibre entre les considérations stratégiques et les considérations tactiques.

C'est de cela que nous avons parlé avec le ministre. Mais il n'a pas cherché à savoir quel appareil allait être choisi.

L'hon. Denis Coderre: Général, vous êtes un chaud partisan du C-17. Tout le monde le sait, et c'est très bien ainsi.

[Français]

Dans leur programme électoral, les conservateurs disaient vouloir une capacité de transport aérien stratégique. Le général Hillier voulait remplacer ses avions Hercules, mais ne voulait pas nécessairement avoir une capacité de transport aérien stratégique à ce moment-là.

[Traduction]

Quant à vous, vous voulez une capacité de transport aérien stratégique; là n'est pas la question. Je voudrais savoir si le ministre vous a dit: « Je veux avoir immédiatement cette charge utile, c'est-à-dire que je veux qu'on opte pour le C-17 »?

Le président: Allez-y, je crois que vous avez déjà répondu à cette question.

Lgén J. S. Lucas: C'est exact.

Le ministre n'a pas parlé du modèle d'avion qui serait retenu. Il a effectivement parlé d'une capacité de transport aérien stratégique; cet élément faisait partie de la plate-forme.

Mais à mon avis, c'est une bonne chose, car en définitive, les éléments stratégiques et tactiques ont tous deux leur rôle à jouer.

Je ne vais pas venir me plaindre lorsque...

L'hon. Denis Coderre: Non, vous étiez très content, je le sais.

Parlons de la solution à 90 p. 100. La capacité de l'avion apporte une solution à 90 p. 100, mais elle ne comprend pas le VBL III. Est-ce que ce véhicule correspond aux 10 p. 100 restant?

Lgén J. S. Lucas: Nous avons essayé de mettre un VBL III prêt au combat dans un C-130. Il y trouve tout juste sa place, et je ne pense pas que nous puissions nous en contenter. Mais je ne suis pas certain que votre question concerne l'alternative entre cet appareil et... ?

Selon les exigences actuelles en matière de transport aérien stratégique, nous devons être en mesure de transporter deux de ces véhicules sur le théâtre d'opérations; c'est la capacité qu'exige l'Armée. Encore une fois, du côté tactique, nous recherchons la souplesse et la possibilité de transporter le plus gros volume de charge possible. Le fait que l'appareil ne puisse pas transporter un VBL III prêt au combat pose problème, mais ce motif ne suffirait pas à l'écarter du marché.

Le président: Voilà qui met un terme au deuxième tour. Il nous reste du temps pour amorcer un troisième tour, qui commencera du côté de l'opposition officielle.

L'hon. Denis Coderre: J'invoque le Règlement. Je n'ai pas obtenu de réponse concernant les 188 millions de dollars. Vous pouvez m'envoyer une réponse écrite à ce sujet, car c'est un problème réel.

Vais-je pouvoir recevoir une réponse écrite à ce sujet, s'il vous plaît?

Le président: Un instant.

Je considère que les fonctionnaires ici présents et les représentants de la Défense nationale ont été très francs avec nous. Je suis certain que s'ils peuvent produire des documents susceptibles d'apporter des éclaircissements, ils les produiront. Cependant, si aucun contrat n'a été conclu, je ne vois pas d'où pourraient venir ces documents. Ce sera à eux d'en décider. S'il existe quoi que ce soit qu'ils puissent produire, je suis certain qu'ils le feront.

Monsieur Williston, voulez-vous intervenir?

• (1030)

M. Terry Williston: Je dois sans doute apporter ici une précision. Il existe une différence entre les coûts d'un programme ou d'un projet et les coûts d'un contrat. Ce n'est pas la même chose. Par exemple, le programme du C-17 coûte 3,4 milliards de dollars. La phase d'acquisition est de 1,8 milliard de dollars. Notre contrat est de 870 millions de dollars. On ne peut donc pas diviser le coût du programme en quatre pour obtenir le coût de chaque avion.

Le président: Voilà une précision utile.

Monsieur Martin, êtes-vous prêt? Vous avez cinq minutes.

L'hon. Keith Martin (Esquimalt—Juan de Fuca, Lib.): Général Lucas, Colonel Burt et monsieur Williston, je vous remercie sincèrement de votre présence. Général Lucas et Colonel Burt, je vous remercie du service que vous rendez à notre pays. Nous vous en sommes très reconnaissants.

J'aurais trois questions à vous soumettre, messieurs.

La première concerne l'Aurora. Dans ma province, en Colombie-Britannique, les Aurora vont être mis hors service et remplacés par des drones, qui ont une portée bien différente des Aurora. Pouvez-vous m'expliquer comment les drones vont pouvoir remplacer la capacité des Aurora, compte tenu particulièrement du fait qu'on a déjà investi des montants considérables dans la mise à niveau des Aurora?

Ma deuxième question concerne les C-17. Lorsque nous formions le gouvernement, nous avons proposé l'achat de moyens de transport aérien tactiques, la location de moyens de transport aérien stratégiques; nous voulions doter le Canada de six appareils C-17. Nous avons calculé que c'était le minimum pour répondre aux exigences de l'Armée de l'air, et cela nous permettait d'économiser plus de 400 millions de dollars de l'argent du contribuable. Les Américains étaient favorables à cette formule. Nous y étions favorables. Il semblait y avoir un merveilleux partenariat, satisfaisant pour le contribuable ainsi que pour les Forces armées canadiennes. Je ne comprends pas pourquoi nous nous en sommes écartés pour nous retrouver dans la situation actuelle.

Ma dernière question concerne l'avion qui doit remplacer le Buffalo. Je crois savoir que la vitesse minimale en vol a été portée à 140 noeuds. Pour que nos spécialistes en recherche et sauvetage puissent faire des vols de surveillance au-dessous des montagnes de Colombie-Britannique, la vitesse minimale en vol doit être de 70 à 120 noeuds. Par conséquent, si la vitesse de décrochage fixée dans l'énoncé des besoins est supérieure à la vitesse en vol exigée pour faire une recherche visuelle dans les montagnes, il me semble que nous risquons de mettre en danger la vie de nos spécialistes de recherche et de sauvetage. S'il est vrai que la vitesse minimale en vol a augmenté dans l'énoncé des besoins, pourquoi l'a-t-on augmentée?

Merci.

Lgén J. S. Lucas: Je vais d'abord répondre très brièvement à la première et à la troisième questions, puis j'aurais besoin de quelques précisions concernant la deuxième.

En ce qui concerne l'Aurora, nous voulons disposer à l'avenir d'une capacité de renseignements, de surveillance et de reconnaissance. Les véhicules aériens télépilotes ou drones, comme vous les appelez, jouent un rôle complémentaire par rapport aux avions avec pilote. Ils ne sont pas censés les remplacer. Ils vont effectuer efficacement certaines missions pour nous, mais ils ne combinent pas la gamme de nos besoins.

Parmi la gamme des appareils envisagés pour remplacer l'Aurora, il y a un avion piloté qui devrait assurer plusieurs des fonctions actuellement confiées à l'Aurora. Ne croyez donc pas que nous allons tout simplement nous en remettre à des véhicules aériens télépilotes. Ce n'est pas le cas. Les drones vont apporter une capacité complémentaire, mais ils ne vont pas remplacer les avions.

En ce qui concerne l'avion de recherche et de sauvetage, tout d'abord, nous n'avons pas encore émis d'énoncé de besoin. Voilà un premier élément. Deuxièmement, je ne pense pas que dans l'ébauche actuelle d'énoncé de besoin, on précise une vitesse minimale. Je crois que ce document parle de la capacité actuelle et qu'il y ait question d'une vitesse de 130 noeuds. Après en avoir pris connaissance, nous avons constaté que cela faisait référence à la technologie actuelle, celle du C-130, qui dans certaines conditions de charge, ne peut atteindre une vitesse de 130 noeuds. L'avion doit pouvoir voler un peu plus vite, à 140 noeuds.

Ce n'est donc pas une exigence future; c'est une explication de ce dont nous disposons actuellement, et il s'agit strictement des faits. Même avec une très lourde charge, l'avion actuel est tenu de voler à 140 noeuds, mais ce n'est pas une exigence ou une limite. Et du reste, l'énoncé de besoin ne vise pas disons le C-17, le Chinook ou le C-130J, car nous n'en sommes pas encore à la version finale.

L'hon. Keith Martin: Pour préciser ma question sur le C-17, le plan que nous avons proposé et qui paraissait le plus juste aussi bien pour les forces armées que pour le contribuable, consistait à acheter des moyens de transport aérien tactique pour différentes raisons que vous connaissez mieux que moi, et à louer des C-17. Ces C-17 devaient se trouver en territoire canadien; ils auraient été basés à Trenton. Nous voulions ainsi faire économiser 400 millions de dollars aux contribuables tout en évitant la difficulté de trouver des moyens de transport aérien stratégique en situation d'urgence. Nous avions prévu six avions, et non pas quatre, car ce chiffre est inférieur au minimum requis pour répondre aux besoins de l'armée de l'air.

• (1035)

Lgén J. S. Lucas: Bien. Tout d'abord, je dois reconnaître que du temps où j'étais chef d'état-major de la force aérienne, je n'ai pas eu connaissance d'un tel plan. Il était évidemment question de la location par opposition à l'achat... En fait, les Britanniques ont loué leurs C-17 pour constater par la suite que ce n'était sans doute pas la solution idéale. Ils considèrent, je crois, qu'en définitive, ils auraient sans doute mieux fait de les acheter dès le départ.

La location présente toujours des avantages par rapport à l'achat. Nous avons étudié la question et nous considérons que l'achat est sans doute la formule la plus avantageuse dans le contexte actuel.

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant entendre M. Blaney, avant de revenir à M. Bachand.

[Français]

M. Steven Blaney: Merci. Vous avez parlé des avions tactiques et stratégiques. On parle de quatre C-17 stratégiques et de l'acquisition éventuelle d'avions tactiques, soit les C-130J.

J'aimerais connaître votre opinion sur les besoins que vous estimez être les plus urgents en termes d'avions. On a parlé d'avions de recherche et sauvetage et d'avions de reconnaissance. Pouvez-vous nous dresser un portrait des besoins des Forces canadiennes?

[Traduction]

Lgén J. S. Lucas: En matière de mobilité, qu'il s'agisse de transport stratégique ou tactique, voire de recherche et de sauvetage, le besoin le plus urgent actuellement concerne le remplacement des vétustes C-130.

Cela étant dit, il va falloir plusieurs années pour les remplacer. Quoi qu'il puisse se passer, l'usine Lockheed, une fois le contrat... Si le ministère des Travaux publics entreprend effectivement cette procédure et en vient à une solution raisonnable qui corresponde à l'intérêt des contribuables canadiens, il faudra sans doute attendre deux ans, sinon trois, avant que les premiers avions ne soient livrés. Même si nos besoins sont urgents, il va falloir attendre un certain temps avant les premières livraisons.

En ce qui concerne les transports aériens stratégiques, l'Armée de l'air des États-Unis nous a permis, dans sa grande mansuétude, de contourner la file d'attente et de prendre possession d'avions qui, initialement, étaient destinés à des pays du Sud; nous avons donc pu gagner du temps, ce qui nous convenait parfaitement. Même si les besoins en matière de C-130 sont plus grands actuellement, c'est pour nous un élément positif. La transition des vieux C-130 aux nouveaux va s'en trouver grandement facilitée. Nous allons pouvoir satisfaire un besoin. Nous pourrions nous servir de cet avion pour certaines missions en Afghanistan, par exemple. Cette solution va nous être très utile pour faire face aux besoins actuels, alors que les anciens C-130 sont mis hors service.

Si curieux que cela puisse paraître, la possibilité de disposer plus tôt du C-17 nous aide à résoudre les problèmes que nous pose le vieux C-130.

L'avion de recherche et de sauvetage constitue pour nous une priorité, mais nous pouvons prendre des mesures d'atténuation. Nous pouvons encore faire voler nos C-130 les plus récents pendant un certain nombre d'heures. Et le Buffalo constitue toujours une plateforme très fiable, mais il va nécessiter certains investissements si nous décidons de continuer à l'utiliser.

Plusieurs possibilités s'offrent à nous. Encore une fois, c'est toujours une question de choix des priorités, mais il ne fait aucun doute que l'obsolescence des vieux C-130 s'accélère. Il y a deux ans, nous avons appris qu'au lieu de cinq ans, il ne nous restait plus que deux ans et demi pour régler le problème. À l'époque, certaines informations nous sont parvenues en retard, ce qui nous a obligés à nous consacrer d'urgence à ce problème.

M. Steven Blaney: Et voilà pour la troisième question. Merci

Monsieur Williston, pouvez-vous nous parler un peu du rôle du ministère des Travaux publics en ce qui concerne les avantages industriels régionaux?

M. Terry Williston: Je ne peux pas vraiment vous en parler. Ce sont nos collègues d'Industrie Canada qui sont responsables de la détermination des exigences en matière d'avantages industriels régionaux et qui en négocient les détails avec l'adjudicataire. Ils font partie de notre équipe de négociation, mais ils rendent compte de cette exigence à leur propre ministre.

• (1040)

M. Steven Blaney: Mais êtes-vous d'accord pour dire que le rôle principal des travaux publics consiste à assurer le processus d'appel d'offres en fonction des exigences de capacité?

M. Terry Williston: C'est exact. Nous rédigeons le cahier des charges et nous le rendons public. Nous recevons les soumissions. Nous surveillons le processus d'évaluation et les négociations qui doivent être menées. Finalement, nous obtenons les approbations

nécessaires pour adjuger le contrat, nous poursuivons des activités de gestion, nous surveillons l'exécution du contrat et en dernier lieu, nous en assurons la conclusion.

M. Steven Blaney: Pouvez-vous me faire le point de la situation concernant le C-17 et le CC-130J?

M. Terry Williston: En ce qui concerne le C-17, certains ont dit que nous avons signé le contrat avec Boeing dès le 1^{er} février. Nous prévoyons recevoir les premiers appareils — comme l'a indiqué le général, grâce aux bons offices de la U.S. Air Force — au mois d'août environ, la dernière livraison étant prévue pour le printemps ou l'été 2008.

En ce qui concerne les CC-130J, le projet de transport aérien tactique, nous nous apprêtons à publier la demande de proposition finale au seul soumissionnaire qui réponde aux critères, à savoir Lockheed Martin. Nous prévoyons recevoir leur proposition vers la fin du printemps ou le début de l'été. Nous anticipons conclure le contrat au mois de septembre ou d'octobre. La première livraison devrait survenir 36 mois après l'attribution du marché.

Le président: Merci.

Nous passons maintenant à M. Bachand, suivi de M. Hiebert puis de M. Coderre.

[Français]

M. Claude Bachand: Merci, monsieur le président.

J'ai plusieurs petites questions auxquelles j'aimerais qu'on réponde rapidement. Je veux approfondir le rôle du ministre dans ces questions.

Êtes-vous d'accord pour dire que le ministre de la Défense nationale a un rôle prépondérant et très, très important à jouer dans tout le processus d'acquisition de matériel militaire?

[Traduction]

Lgén J. S. Lucas: Le ministre joue certainement un rôle dans le processus d'acquisition du matériel de défense.

[Français]

M. Claude Bachand: D'accord.

Tout au long de la démarche, à partir du moment où on fixe les exigences jusqu'à la signature du contrat, le ministre de la Défense est-il breffé régulièrement sur l'état d'avancement des dossiers du processus d'acquisition?

[Traduction]

Lgén J. S. Lucas: Cela dépend de la nature du programme. Le ministre intervient davantage dans le cadre de certains programmes. Dans le cas d'autres programmes, il ne reçoit que de rares séances d'information jusqu'à la toute fin du processus. Dans d'autres cas, il en a plus régulièrement.

[Français]

M. Claude Bachand: J'imagine que cela dépend aussi de l'intérêt du ministre. À tout moment, le ministre de la Défense peut dire qu'il veut savoir où en sont rendues les choses. Est-ce exact?

[Traduction]

Lgén J. S. Lucas: C'est ce que j'ai constaté avec la plupart des ministres, oui.

[Français]

M. Claude Bachand: Compte tenu du fait que le ministre est responsable de la défense sur le plan politique et qu'il est le gardien des intérêts des contribuables, est-ce qu'il peut, à tout moment au cours de la démarche, dire qu'il n'est pas d'accord sur telles exigences parce qu'il pense que cela peut entraîner des coûts trop élevés pour les contribuables et qu'il voudrait qu'on lui prépare d'autres choses puisque celles-ci ne font pas son affaire? Un ministre peut-il faire cela au cours de la démarche?

[Traduction]

Lgén J. S. Lucas: Le ministre peut certainement participer à l'examen critique, c'est-à-dire qu'il pose des questions sur les mérites d'une proposition. Quand vient le temps de déterminer l'affectation des ressources selon les priorités, les ministres ont un rôle certain à jouer et décident de l'affectation des ressources.

En théorie, il peut arriver — et cela s'est sans doute déjà produit — que nous décidions qu'une acquisition n'est pas abordable et le ministre a certainement son mot à dire dans l'établissement des priorités du ministère.

[Français]

M. Claude Bachand: Monsieur Burt, vous avez parlé du raffinement des exigences. Les exigences peuvent changer en cours de route. Étant donné ce que le général Lucas vient de dire, est-il possible qu'un ministre vous demande de procéder de telle façon dans le cadre du raffinement des exigences? Un ministre a-t-il la possibilité de faire une telle chose pour vous aider?

[Traduction]

Col D. C. Burt: Je ne vais pas dire s'il pourrait en théorie le faire ou non. Je peux toutefois vous dire que dans le cas du projet de transport stratégique, le gouvernement n'a pas émis de directive quant aux exigences mêmes. Quand j'ai terminé l'analyse dont je vous ai parlé et que le DORS a été préparé à l'intention du chef d'état-major de la Force aérienne, les exigences n'ont pas été modifiées par la suite.

• (1045)

[Français]

M. Claude Bachand: Êtes-vous d'accord avec moi lorsque j'affirme que les députés de la Chambre des communes sont les gardiens des impôts des contribuables?

[Traduction]

Lgén J. S. Lucas: Je crois que c'est le rôle des parlementaires.

[Français]

M. Claude Bachand: Seriez-vous d'accord pour qu'à un moment donné, le Comité permanent de la défense nationale soit impliqué dans le processus d'acquisition?

[Traduction]

Lgén J. S. Lucas: Vous passez maintenant d'une discussion générale à des considérations plus précises.

M. Claude Bachand: Oui.

Lgén J. S. Lucas: Cela déborde sans doute du cadre de mes attributions que de déterminer quel rôle le Parlement devrait jouer et à quelle étape du processus.

[Français]

M. Claude Bachand: Vous opposeriez-vous à une recommandation visant à impliquer davantage le Comité permanent de la Défense nationale dans le processus?

[Traduction]

Lgén J. S. Lucas: Comme je l'ai dit, je n'ai pas formé d'opinion sur cette question ni dans un sens ni dans l'autre.

[Français]

M. Claude Bachand: Vous avez parlé du Plan de capacités de défense et d'aéronefs à voilure fixe. On attend tous cette chose avec impatience. J'en ai parlé au ministre lorsqu'il a comparu devant nous.

On dit qu'on fera l'achat d'équipements militaires d'une valeur de 20 milliards de dollars, mais on n'a toujours pas le fameux Plan de capacités de défense. Pourquoi? Qu'attendez-vous pour produire le Plan de capacités de défense?

[Traduction]

Lgén J. S. Lucas: Je crois savoir que le document fait actuellement l'objet d'un examen au conseil des ministres. Nous avons nous aussi hâte de connaître les résultats de ces discussions.

Le président: Merci.

M. Hiebert suivi de M. Coderre.

M. Russ Hiebert: Merci, monsieur le président.

Mes questions porteront sur le soutien opérationnel aux C-17.

M. Williston a demandé plus tôt pourquoi nous avons un contrat de service de 20 ans. Je crois qu'énormément de fausses informations circulent et j'espère que tous nos témoins aujourd'hui pourront nous expliquer les détails de ce contrat de soutien en service et nous expliquer peut-être pourquoi nous avons décidé de ne pas intégrer au contrat l'obligation d'assurer au Canada le soutien en service. J'aimerais aussi que vous nous expliquiez les avantages que tirent les entreprises canadiennes de leur participation à la réalisation d'un contrat remporté par Boeing sur le marché mondial et les retombées de l'accord d'acquisition des C-17 que nous venons de signer avec Boeing.

Lgén J. S. Lucas: Je ne peux vous parler que du volet que je connais. S'agissant des contrats attribués à Boeing, cela relève surtout d'autres personnes.

Nous ne recevons pour notre part que quatre appareils C-17. Des travaux assez spécialisés devront être effectués. Quand on ne possède que quatre appareils, les techniciens hautement formés pour ce genre de travail n'ont de quoi s'occuper qu'une partie du temps puisqu'il n'y a pas suffisamment d'appareils pour les occuper à plein temps. L'idée que ces travaux d'entretien lourd soient effectués ailleurs semble éminemment sensée étant donné le nombre très restreint d'appareils.

Dans le cas des C-130J et des Chinook, où nous aurons un plus grand nombre d'appareils, il sera plus sensé de nous doter de la capacité d'entretien ici au Canada. Voilà pourquoi j'estime que cette solution est sensée dans le cas d'un nombre très limité d'appareils. Une partie du travail — cette partie des travaux d'entretien qui se sont de façon très irrégulière — peut être faite à bien meilleur coût en confiant les travaux à d'autres surtout quand on n'a que quatre des 200 appareils, au lieu de se doter au Canada de la capacité d'assurer nous-mêmes l'exécution de travaux d'entretien occasionnels.

M. Russ Hiebert: N'est-il pas exact que la grande majorité des travaux d'entretien des C-17 seront réalisés à Trenton par des techniciens sur place et que les appareils feront l'objet d'une inspection à l'extérieur de façon périodique seulement?

Lgén J. S. Lucas: C'est ce que j'ai cru comprendre.

M. Terry Williston: C'est aussi ce que j'ai cru comprendre. D'après les renseignements dont je dispose, des travaux d'entretien des C-17 seront effectués à Trenton tous les 120 jours. Ce n'est qu'une fois tous les cinq ans que les appareils devront être acheminés vers les installations de Boeing, à San Antonio ou en Georgie. Le partenariat de maintien en service des C-17 Globemaster III nous permettra de travailler avec un groupe de pays — deux autres pays ont déjà adhéré au partenariat, soit la Grande-Bretagne et l'Australie — qui ont déterminé que c'est en réalité l'option la moins coûteuse d'entretien de routine et de révision complète des C-17 de Boeing. Ainsi, c'est l'option qui comporte le plus d'avantages au regard du prix pour le Canada.

• (1050)

M. Russ Hiebert: Donc ce n'est pas tout à fait juste de dire que l'entretien sera fait à l'extérieur du pays pendant 20 ans alors que la révision complète ne sera faite que tous les cinq ans. Cela m'apparaît clair. N'est-ce pas le cas?

M. Terry Williston: C'est exact.

M. Russ Hiebert: Quant aux avantages qu'en retirent les entreprises canadiennes, j'ai cru comprendre qu'en participant à ce contrat pour les Globemaster, non seulement le gouvernement mais les entreprises canadiennes aussi sont maintenant en mesure d'assurer l'entretien des autres appareils de Boeing et notamment les 777 et les appareils commerciaux. Par conséquent, les sociétés canadiennes profitent de retombées additionnelles en raison de ce contrat, n'est-ce pas?

M. Terry Williston: C'est exact, et si je ne peux pas commenter directement les retombées industrielles régionales, cela relève d'un autre ministère, comme je l'ai dit, et les retombées industrielles régionales de cette acquisition sont surtout indirectes, je peux toutefois dire que les entreprises canadiennes auront l'occasion de profiter des retombées liées aux appareils commerciaux de Boeing.

M. Russ Hiebert: Merci.

Il y a quelques instants, nous parlions des appareils Hercules dont moins de la moitié sont actuellement opérationnels. Quand prévoyez-vous retirer du service le dernier Hercules de modèle E?

Lgén J. S. Lucas: En réalité, il n'y en a que quatre qui sont actuellement cloués au sol. D'ici 2010, 10 autres seront retirés du service ce qui donnera un total de 14. Un an ou deux plus tard, les derniers Hercules de modèle E seront retirés du service. Nous avons 19 appareils de modèle E et 13 autres appareils plutôt dépareillés de modèle H dont nous avons fait l'acquisition un peu plus tard.

Le président: Merci.

M. Coderre suivi d'un député ministériel.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Cela me fera plaisir, monsieur Williston. J'espère vous voir le 20 février parce que le ministre Fortier sera ici. On parlera de l'ISS

[Traduction]

et nous parlerons d'ITAR parce qu'il y a une différence entre le premier, le deuxième et le troisième niveau d'entretien d'ITAR. Bien sûr, à Trenton, nous pourrions faire l'entretien léger, faire la vidange, faire le plein, ajouter du lave-glace, mais ça c'est une autre question et le véritable problème découle d'ITAR.

Nous aurons un débat là-dessus mais j'aimerais d'abord revenir au colonel Burt.

[Français]

et au général Lucas.

C'est vrai, parce que j'ai personnellement été ministre. Au Cabinet, on doit rendre des comptes et on veut savoir comment les choses fonctionnent. On pose donc des questions et on est particulièrement intéressé. Je n'ai pas été ministre de la Défense, mais si je l'étais, je voudrais certainement savoir comment le processus fonctionne. Je déterminerais les orientations et je m'assurerais que les experts font leur travail pour ce qui est des critères s'appliquant aux équipements dont on a besoin. On doit évidemment aider et appuyer les Forces canadiennes. J'aurais peut-être également un programme électoral et je voudrais m'assurer que j'ai effectivement ces avions.

Vous dites que les ministres sont particulièrement intéressés par les priorités de leur parti et de leur gouvernement, et c'est correct. Le général O'Connor s'intéresse très certainement au *strategic airlift*.

[Traduction]

Colonel Burt, vous avez dit que vous avez fait une analyse. Elle a été terminée le 14 juin. Vous avez transmis des courriels à vos collaborateurs dans la chaîne de commandement mais il y a eu une rencontre avec le ministre de la Défense le 1^{er} mai. Peu importe l'analyse des besoins que vous avez pu faire, il reste néanmoins que depuis six ans, chaque fois que nous avons parlé des besoins précis concernant la limite de poids, c'était 43 000 livres. Alors quelqu'un a dit quelque chose à quelqu'un d'autre.

J'aimerais savoir s'il n'aurait pas été préférable, ne serait-ce que pour sauver les apparences, de rencontrer le ministre une fois les besoins définis, parce que s'il avait été là le 1^{er} mai et qu'il avait posé la question à l'expert, compte tenu de ce que vous avez dit, et c'est bien vous, que vous aviez recommandé que le poids soit maintenu à 43 000 livres. Que s'est-il passé? Pourquoi ce changement en cours de route?

Et enfin, monsieur Williston, parlons s'il vous plaît des C-130J. Nous avons parlé des C-17 mais parlons aussi des C-130J qui nous coûteront 888 millions de dollars chaque.

Général.

• (1055)

Lgén J. S. Lucas: Nous avons rencontré le ministre à plusieurs reprises à l'époque. Comme vous l'avez mentionné, il a voulu nous rencontrer pour discuter de diverses questions dont la capacité de transport stratégique et de transport tactique.

Si ma mémoire est fidèle, lors de ces réunions, le ministre a surtout parlé du nombre d'appareils, de leur abordabilité mais il n'a pas soulevé la question du nombre de véhicules qui pourraient être transportés dans cet appareil de transport. C'est le souvenir que je garde de la réunion à laquelle j'ai participé en sa présence. Il a surtout cherché à savoir si le programme d'acquisition était abordable...

L'hon. Denis Coderre: Qui était là ce jour-là? Le colonel Burt y était-il aussi? Est-ce que c'était le général Hillier et vous?

Lgén J. S. Lucas: Il y aurait certainement eu un groupe de participants, le chef d'état-major de la défense, le vice-chef d'état-major de la défense, moi-même, peut-être le chef d'état-major de l'armée, des gens comme ceux-là et le ministre.

L'hon. Denis Coderre: Qui étaient là pour faire le point sur la définition des besoins, n'est-ce pas?

Lgén J. S. Lucas: Nous discutons des éléments d'un programme viable et du nombre d'appareils requis. Il voulait savoir si les acquisitions permettraient de constituer une flotte d'aéronefs viable. La question a été soulevée de savoir si quatre était un nombre suffisant. Je crois que quatre C-17 et 17 C-130J nous donnent une flotte d'aéronefs capable et tout à fait viable.

L'hon. Denis Coderre: Ça, je le sais.

Colonel Burt, qui vous a demandé de changer l'exigence qui avait été fixée à 43 000 livres, puisque c'est ce que vous recommandiez? Quelqu'un vous a demandé de changer cette définition des besoins. Qui était-ce?

Col D. C. Burt: Comme je l'ai déjà dit deux fois ce matin, personne ne m'a dit de changer la définition des besoins. J'ai découvert une incohérence entre deux éléments du DORS et j'ai examiné diverses options pour éliminer cette incohérence afin que nous puissions aller de l'avant avec un DORS complet et obtenir une valeur optimale pour les Canadiens. L'option recommandée est celle que j'ai soumise au chef d'état-major de la Force aérienne, et elle n'a pas été modifiée depuis, monsieur.

Lgén J. S. Lucas: Je peux dire pour ma part que quand j'ai reçu la proposition, la définition des besoins était déjà très solide. En réalité, pour pouvoir...

L'hon. Denis Coderre: D'abord, je suis tout à fait d'accord avec vous. Je suis tout à fait d'accord avec vous parce que le DORS est assez clair.

Le président: Je suis désolé, général, mais le temps est épuisé.

Nous allons devoir passer au suivant. M. Blaney aura le mot de la fin.

[Français]

M. Steven Blaney: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je voudrais vous remercier d'être venus nous rencontrer ce matin, autant les gens de la Défense nationale que ceux de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada. Nous apprécions votre transparence et votre capacité à vulgariser des enjeux qui sont, pour ma part, relativement complexes et nouveaux.

Vous avez un peu dissipé certains doutes qui auraient pu être soulevés. Vous avez clairement indiqué que les médias avaient donné des informations erronées à certains égards.

L'hon. Denis Coderre: C'est la faute des médias.

M. Steven Blaney: Un article a clairement démontré que la citation n'était pas du colonel Burt.

Colonel Burt, avez-vous d'autres commentaires? Qu'on ait inclus ou non des véhicules m'apparaît avoir été une tempête dans un verre

d'eau. Colonel Burt ou général Lucas, si vous voulez boucler la boucle sur le processus d'acquisition des appareils C-17, la parole est à vous.

[Traduction]

Lgén J. S. Lucas: Merci.

J'aimerais en guise de conclusion remercier le comité de l'intérêt qu'il porte à ce dossier. Il m'apparaît très important. Je crois qu'il est important que les Canadiens en aient pour leur argent et je crois que votre comité a un rôle très important à jouer.

Je suis convaincu que le contrat que nous avons déjà signé donnera aux Canadiens une valeur remarquable pour leur argent. Les hommes et les femmes des Forces canadiennes disposeront des outils dont ils ont besoin. Ces acquisitions donneront aux Canadiens une grande capacité.

C'est une très bonne nouvelle, et je crois que nous pourrions à l'avenir annoncer d'autres bonnes nouvelles.

• (1100)

Le président: Colonel, allez-vous vous en tenir à cela?

Col D. C. Burt: J'estime que c'est un privilège pour moi — et je l'ai dit au début de mon intervention — d'être associé aux efforts déployés pour donner aux Forces canadiennes, voire aux Canadiens, de tels moyens d'agir.

Comme vient de le dire le général Lucas, j'ai apprécié l'occasion de venir discuter avec vous ce matin.

Merci.

Le président: Quelqu'un d'autre souhaite-t-il intervenir puisqu'il nous reste une seconde pour conclure?

Monsieur Williston.

M. Terry Williston: J'aimerais me faire l'écho de ces commentaires et ajouter que je pense qu'il démontre que nous avons un processus d'acquisition équitable, transparent et ouvert qui est en même temps efficace. Le fait que nous venions ici discuter ouvertement de tout cela avec vous en est la preuve.

Le président: Un rappel au Règlement.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Monsieur le président, étant donné que nous sommes dans un processus transparent, j'apprécierais — et je renouvelle la demande du général Lucas — que son ministère puisse transmettre l'ensemble des courriels au comité afin qu'on puisse juger du bon travail, de la candeur et du travail intègre que ces gens accomplissent.

[Traduction]

Le président: Je ne suis pas convaincu que ce soit un rappel au Règlement. Je crois que cette demande a déjà été faite et que le général Lucas est tout à fait au courant.

Monsieur.

Lgén J. S. Lucas: J'ai conclu qu'il s'agissait de tous les courriels qui auraient pu être transmis à mon bureau à ce sujet et je me ferai un plaisir de vous transmettre l'information.

Le président: Merci.

Avant de lever la séance, j'aimerais demander aux membres du comité s'ils acceptent que j'envoie une lettre à l'un de nos collègues récemment réaffectés, une lettre de prompt rétablissement à M. Dosanjh, au nom du comité. Est-ce que cela vous convient?

Des voix: D'accord.

Le président: Général, j'aimerais vous remercier d'être venu aujourd'hui et remercier tous vos collaborateurs.

Monsieur, je tenais tout simplement à vous dire qu'à notre arrivée et à notre départ de Kandahar, nous avons eu un équipage très compétent. Nous avons eu le même pilote à l'aller et au retour — je crois qu'il s'agit de Mike Graham — et je vous prierais de leur transmettre nos remerciements... D'ailleurs, l'arrimeur nous a encouragé à choisir Herc Air le plus souvent possible.

Merci. La séance est levée.

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

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

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

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

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