



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent de la défense nationale

NDDN • NUMÉRO 038 • 1^{re} SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 22 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 22 février 2007

•(0905)

[Traduction]

Le vice-président (M. John Cannis (Scarborough-Centre, Lib.)): La séance est ouverte.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement et à la motion adoptée le mercredi 13 décembre 2006, nous reprenons notre étude du processus d'acquisition, y compris les appels d'offres et l'établissement de la capacité requise.

Avant tout je souhaite la bienvenue à nos témoins d'aujourd'hui. La séance de ce matin se déroulera en deux étapes, l'une de neuf à dix heures, et l'autre de dix à onze heures. Nous allons devoir être rigoureux dans l'utilisation du temps. Jusqu'à présent, le président s'en tire plutôt bien.

Allez-y, monsieur Coderre.

[Français]

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

Nous voulons évidemment entendre nos témoins et nous ne voulons pas trop perdre de temps, mais juste avant de commencer, j'aimerais présenter une motion. Étant donné que nous avançons énormément dans le processus et que je pense que beaucoup de questions sont encore sans réponse, j'aimerais présenter une motion afin de demander que nous convoquions la vérificatrice générale, pour qu'elle puisse nous livrer son point de vue quant au processus d'achat, notamment au sujet d'ACAN, le *Advance Contract Award Notice*, et sur d'autres sujets.

Je dépose donc une motion toute simple demandant que nous puissions convoquer la vérificatrice générale à notre Comité permanent de la défense nationale.

[Traduction]

Le vice-président (M. John Cannis): Madame Gallant, voulez-vous dire quelque chose?

Mme Cheryl Gallant (Renfrew—Nipissing—Pembroke, PCC): Je pense que la règle exige qu'en comité on donne un avis de 48 heures. Je n'ai pas reçu d'avis de motion.

Le vice-président (M. John Cannis): Le greffier me signale qu'étant donné l'étude que nous poursuivons, le sujet y est relié, et compte tenu de nos règles, la motion est recevable. Je vais demander au greffier de distribuer le texte maintenant ou plus tard, mais selon nos règles, elle est recevable.

Allez-y, monsieur Hiebert.

M. Russ Hiebert (Surrey-Sud—White Rock—Cloverdale, PCC): Demandez-vous aux membres du comité de se prononcer dès maintenant ou est-ce qu'il y aura un débat plus tard?

Le vice-président (M. John Cannis): La règle exige que lorsqu'une motion recevable est présentée, il faut que nous nous prononcions.

Nous pouvons choisir d'en débattre à la fin de nos délibérations, et ainsi profiter de la présence de nos témoins, ou encore nous pouvons en discuter dès maintenant.

L'hon. Denis Coderre: Monsieur le président, je ne pense pas qu'un débat là-dessus soit approprié. Les membres du parti ministériel laissent-ils entendre qu'ils s'opposent à ce que la vérificatrice générale vienne nous donner son point de vue sur les acquisitions? Nous devrions mettre la motion aux voix et voter sans attendre. Elle représente un témoin important et il n'y a pas de temps à perdre.

[Français]

C'est une personne de grande qualité, de grande intégrité, qui va nous permettre de faire la lumière sur le processus. Je ne vois pas pourquoi nous tiendrions un débat, une discussion au sujet de ce genre de témoin. Il s'agit d'un officiel du Parlement. Donc, je demanderais tout simplement le vote, monsieur le président, et qu'on demande que la vérificatrice générale vienne nous rencontrer. Je ne pense pas qu'il y ait de débat à ce sujet.

[Traduction]

Le vice-président (M. John Cannis): Il semble que le débat se soit engagé.

[Français]

M. Steven Blaney (Lévis—Bellechasse, PCC): Monsieur le président, la proposition de mon collègue me semble intéressante. Cependant, il y a une chose que j'aimerais savoir. Nous avons quand même eu la possibilité de soumettre une liste de témoins au début de l'étude. J'aimerais savoir pourquoi nous recevions la vérificatrice à ce moment-ci plutôt qu'à un autre.

Comme les témoins sont ici, peut-être pourrions-nous donner l'occasion à M. Coderre de mieux expliquer sa motion une fois que nous les aurons entendus, par respect pour le processus que nous avons établi.

Une voix: Je demande le vote.

[Traduction]

Le vice-président (M. John Cannis): M. McGuire a la parole.

L'hon. Joe McGuire (Egmont, Lib.): Cette demande n'empêche pas que nous invitions d'autres témoins en cours de travaux. Dès le départ, le président et le greffier nous ont dit que nous pourrions ajouter ou encore déroger à la liste établie si bien que nul besoin d'attendre d'avoir entendu tous les autres témoins avant d'inviter la vérificatrice générale.

•(0910)

Le vice-président (M. John Cannis): Je vais autoriser deux autres interventions. Ensuite, nous nous prononcerons.

Allez-y, monsieur Hiebert.

M. Russ Hiebert: Monsieur le président, contrairement à ce qu'en pense M. Coderre, le gouvernement ne s'est pas encore prononcé quant à l'opportunité d'entendre le témoignage de la vérificatrice générale. Qu'on me dise s'il convient que nous discutons de cela maintenant.

Puisque nous en parlons je me rappelle que, lorsque nous avons établi l'échéancier des travaux du comité sur ce sujet en particulier, les membres du comité ont exprimé des inquiétudes quant à une éventuelle prolongation du temps réservé à l'audition des témoins. Je crains que l'adoption de cette motion représente une prolongation de nos délibérations, c'est-à-dire des heures réservées à l'audition des témoins. Si cette motion est adoptée, je demanderais au greffier de ne pas prévoir de séance au-delà de la date fixée, mais plutôt de rallonger les heures de séance d'une réunion donnée. Si un témoin en particulier n'était pas disponible la vérificatrice générale pourrait alors le remplacer, mais il ne faudrait pas dépasser notre date d'échéance.

Le vice-président (M. John Cannis): Si je comprends bien, vous souhaitez que lors d'une séance du comité, nous allions au-delà des heures habituelles, n'est-ce pas?

M. Russ Hiebert: C'est cela.

Le vice-président (M. John Cannis): Tout dépendra également de la disponibilité des salles.

Y a-t-il d'autres remarques?

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Qu'on tienne le vote.

[Traduction]

Le vice-président (M. John Cannis): Nous allons donc voter sur la motion portant qu'on invite la vérificatrice générale, car nous sommes tenus de le faire. Ce sera un vote par appel nominal.

M. Russ Hiebert: Je pense que nous faisons l'unanimité, monsieur le président.

Le vice-président (M. John Cannis): D'accord. Excellent. Merci.
(La motion est adoptée.)

Le vice-président (M. John Cannis): Nous allons donc poursuivre.

Je tiens à souhaiter la bienvenue à nos témoins. Nous entendrons aujourd'hui, du ministère de la Défense nationale, le vice-amiral Robertson, chef d'état-major de la Force maritime; le commodore Greenwood, directeur général, Gestion du programme d'équipement maritime; et de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, M. Terry Williston, directeur général, Systèmes terrestres, aérospatiaux, maritimes et grands projets. Nous accueillons également M. Edward Lam, directeur du projet du navire de soutien interarmées.

Je vais présenter dès maintenant les témoins que nous entendrons pendant la deuxième partie de la séance. Du ministère de la Défense nationale, le lieutenant-général Leslie, chef d'état-major de l'Armée de terre. Nous accueillons également le colonel Riffou, directeur, Besoins en ressources terrestres. Aussi, l'adjudant-chef Lacroix, adjudant-chef de la Force terrestre. De Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, nous accueillerons celui que j'ai nommé

tout à l'heure, M. Terry Williston, directeur général, Systèmes terrestres, aérospatiaux, maritimes et grands projets.

Je vous souhaite la bienvenue, messieurs, et merci d'être venus.

Je pense que la coutume veut que les témoins s'expriment d'abord. Allez-vous parler tous les quatre? Vous devez me le dire à cause du minutage.

Vam D. Robertson (chef d'état-major de la Force maritime, ministère de la Défense nationale): Vous parlez d'un exposé liminaire, n'est-ce pas? Je pense que je suis le seul à en faire un.

Le vice-président (M. John Cannis): Très bien. Vous disposez donc de 10 minutes, monsieur, pour votre exposé et nous passerons ensuite aux questions.

Vous avez la parole, monsieur.

Vam D. Robertson: Merci beaucoup, monsieur le président. Mesdames et messieurs.

Merci de me donner l'occasion de m'adresser à vous aujourd'hui. Nous nous sommes assurément réjouis du rôle actif que les membres du comité jouent en entreprenant une étude de questions liées à la défense nationale et nous sommes impatients de discuter avec vous des acquisitions d'équipement maritime. Je suis ravi d'être accompagné par mes collègues de Travaux publics et par le commodore Greenwood, auquel on peut se référer comme à un ingénieur de la Marine.

[Français]

En tant que chef d'état-major de la Force maritime et commandant de la Marine canadienne, je suis chargé de fournir des forces maritimes au commandant opérationnel qui emploie la puissance maritime. C'est ce que nous appelons la mise sur pied de la force, qui consiste non seulement à fournir au commandant des forces maritimes équipées et formées pour s'acquitter de toute mission nécessaire, mais aussi à établir les politiques, les normes et la doctrine qui se traduiront par l'atteinte d'excellence tactique dans les opérations maritimes. Cela inclut la détermination des besoins liés aux capacités nouvelles ou de remplacement qui permettront le succès continu des opérations maritimes.

[Traduction]

Le rôle des besoins militaires dès l'amorce du processus d'acquisition a été expliqué par des témoins que vous avez entendus précédemment mais j'en discuterai volontiers avec vous au moment des questions. Je vais me borner à parler des éléments qui touchent la spécificité des acquisitions maritimes.

•(0915)

[Français]

Le caractère particulier des acquisitions navales est attribuable au coût des plateformes maritimes, qui sont des pièces d'équipement très complexes, ainsi qu'aux longues périodes liées à leur acquisition. La livraison de capacités nouvelles ou de remplacement prend plus temps que dans d'autres environnements, en raison de la nature même des travaux de conception et de construction des navires de guerre, les plateformes les plus complexes que nous possédions dans les Forces canadiennes.

[Traduction]

Chacun de nos navires de guerre est une entité autonome qu'on ne devrait pas assimiler à un avion de chasse ou à un blindé. En fait, comme certains d'entre vous ont pu l'observer directement lors de la visite de nos navires, chaque bâtiment de guerre est une plate-forme tactique qui s'apparente davantage aux composantes d'un groupement tactique de l'armée ou d'une escadrille d'avions de combat ou encore aux éléments que ces capacités déploient et maintiennent sur le théâtre — transport aérien tactique et stratégique, appui tactique, soutien logistique du combat, communications long courrier, renseignement, surveillance, protection de la force, etc., etc. — tout cela rassemblé en une plate-forme.

Pratiquement toutes ces capacités de combat sont rassemblées dans les navires de guerre, de la quille à la proue, et ce sont ces capacités organiques et hautement intégrées qui permettent aux bateaux d'opérer hors du pays pendant des mois, dotés de la souplesse nécessaire pour accomplir une gamme de missions diverses lors du déploiement, tout en s'intégrant de façon transparente dans des formations maritimes plus importantes au besoin.

Cette capacité concentrée représente un coût qui a tendance à estomaquer les décideurs, lesquels ont tendance à reporter la recapitulisation de la Force maritime.

Ce que l'on a tendance à ne pas mesurer est le fait que, malgré des coûts initiaux, la Marine est la force la meilleure marché. Quant on considère l'ensemble du programme des services de défense, qui englobe non seulement les coûts d'immobilisations pour les flottes de combat mais également les coûts de maintien, l'infrastructure nécessaire, la recherche et le développement et particulièrement les effectifs, etc., on constate que c'est le cas.

En outre, il faut prendre en compte la longévité des plates-formes navales et les dizaines d'années de fonctionnement efficace des bâtiments de guerre une fois l'investissement initial consenti. Après tout, les destroyers de classe Iroquois ont été conçus dans les années 60, construits dans les années 70 modifiés en rattrapage dans les années 90 et ils continuent d'opérer exceptionnellement bien, comme plates-formes de défense aérienne et bâtiments de commandement et de contrôle pour les Forces canadiennes, comme pour l'OTAN et les forces de coalition.

Bien sûr, je ne doute absolument pas que le remplacement éventuel des destroyers des classes Iroquois et Halifax coûtera très cher, mais d'après notre expérience, ces bâtiments de remplacement seront utiles de la fin de la prochaine décennie jusque dans les années 2050 ou 2060.

Néanmoins, les coûts initiaux de la construction ou de la modernisation d'une classe de bâtiments constituent le plus gros défi en matière d'acquisitions militaires pour ceux qui les planifient. D'où les difficultés de procéder au remplacement ou à la création de cette capacité. La livraison des dernières frégates de classe Halifax, en 1996, s'est faite après nombre de reports ou d'annulations de divers projets au niveau du ministère.

[Français]

Les décisions prises de repousser ou d'annuler des projets ont eu pour conséquences réelles d'accroître les risques stratégiques auxquels nous aurons à faire face vers le milieu de la prochaine décennie. En d'autres mots, nous aurons moins de navires à notre disposition pour répondre aux situations de contingence, alors que nous serons au début du processus de modernisation des navires de la classe Halifax.

[Traduction]

En outre, plus nous reporterons le moment d'acquérir de nouveaux bâtiments de combat de surface pour remplacer nos navires actuels, plus le temps à notre disposition sera court, et cela signifiera sans doute que nous raterons l'occasion de rompre le cycle d'une conjoncture en dents de scie qui caractérise les acquisitions navales depuis toujours.

Les témoins que vous avez déjà entendus ont affirmé que le remplacement d'une classe de bâtiments de guerre se faisait idéalement selon la méthode de la conception-construction, et cela pour diverses raisons.

Tout d'abord, les navires sont construits en nombre bien inférieur aux équipements des autres parcs, celui des véhicules ou des avions. Par conséquent, la construction navale demeure essentiellement un secteur où tout se fait sur commande, malgré l'intégration à l'échelle du monde des industries de défense maritime.

Deuxièmement, les besoins nationaux sont une considération majeure étant donné la nature hautement intégrée de la conception d'un bâtiment de guerre. Cette conception participe de la structure et de la philosophie même d'une marine nationale et cela va de la notion d'emploi, d'équipage, d'entraînement et d'instruction, à celle de l'entretien et des conditions d'enrôlement.

[Français]

Le projet du navire de soutien interarmées est un bon exemple de mise en oeuvre de l'approche conception-construction. Comme les témoins précédents de l'industrie de la défense l'ont souligné, le projet du navire de soutien interarmées a été plus ouvert durant les étapes de la prédéfinition et de la définition que d'autres activités d'acquisition importantes liées aux navires de guerre. Le bureau du projet est beaucoup plus petit qu'il ne l'était durant le projet de la classe Halifax et il a fait appel à des services de contrats d'appui à la conception technique dans une mesure beaucoup plus grande que par le passé. Le commandant Greenwood se fera un plaisir de traiter de façon plus approfondie de ces sujets.

• (0920)

[Traduction]

Mesdames et messieurs, sur ce, je me bornerai à souligner que notre capacité d'établir des plans raisonnables et abordables pour la durée de l'équipement des forces maritimes nous donne la latitude nécessaire pour prédire et ainsi optimiser la planification, le recrutement et l'utilisation de notre force à long terme.

Monsieur le président, merci de nous avoir donné l'occasion de faire ces remarques. Je répondrai volontiers à vos questions.

Le vice-président (M. John Cannis): Merci, vice-amiral.

M. Coderre posera la première question.

[Français]

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

Vice-amiral, merci d'être ici aujourd'hui. Bienvenue à notre comité. J'ai plusieurs questions à vous poser, dont une peut-être plus conceptuelle.

On sait qu'avec les changements climatiques et la configuration du pays — on a la politique de notre géographie —, on a nécessairement besoin d'une politique encore plus musclée de l'Arctique.

En ce qui vous concerne, pensez-vous que vous devez miser beaucoup plus sur les besoins internes que sur les besoins internationaux? Vous êtes là de toute façon en soutien, on le sait, mais à la lumière des besoins de vos forces, ne pensez-vous pas qu'on devrait miser un petit peu plus sur la marine, afin de vous donner un peu plus de budget ou réorienter les budgets de l'ensemble des Forces canadiennes pour en donner un petit peu plus à la Marine, compte tenu, justement, que vous avez un rôle important à jouer sur les plans géopolitique et géographique?

[Traduction]

Vam D. Robertson: Si j'interprète votre question de façon générale, je dirais que c'est simplement une question de répartition des ressources. Les marins acceptent toujours volontiers un apport en ressources. On sait bien que les marins ne refuseront jamais de l'argent.

L'hon. Denis Coderre: C'est une très bonne réponse.

Vam D. Robertson: S'agissant de constituer une force armée, il ne faut jamais perdre de vue l'équilibre. Depuis le 11 septembre, nous avons pris conscience de l'absolue nécessité d'équilibrer la capacité entre les armes, et celle d'éviter la concentration.

L'hon. Denis Coderre: Avez-vous l'impression que vous êtes le cousin pauvre des Forces canadiennes? Par exemple, nous, les libéraux, nous sommes d'avis que nous ne devrions pas nous porter acquéreur de C-17. Nous aurions dû songer à les louer plutôt que de dépenser 3,4 milliards de dollars.

Étant donné nos besoins nationaux, je pense que nous devrions investir davantage dans la Marine. C'est une question de simple réaffectation, bien entendu, mais ne pensez-vous pas, compte tenu de ce à quoi vous faites face sur le terrain, actuellement, qu'il vous faut une capacité accrue et qu'à l'interne, nous devrions favoriser la marine relativement aux autres armes?

Vam D. Robertson: Bien entendu, tout comme mes deux collègues à la tête de la Force aérienne et de la Force terrestre, j'aimerais pouvoir compter sur des ressources supplémentaires pour diverses entreprises. À l'instar des autres ministères, nous avons toutefois des budgets à respecter.

Je reviens à l'élément essentiel. Quand on constitue une force armée, l'équilibre est de mise plutôt que de prendre isolément l'Armée de terre, la Marine ou la Force aérienne. Dans la conception, il faut cet équilibre.

L'hon. Denis Coderre: Merci.

Le général Hillier, qui dit volontiers ce qu'il pense, comme nous le savons, a affirmé que les besoins étaient comme des lignes tracées dans le sable en l'occurrence. Il a dit ce qu'il souhaitait obtenir, et cela comprend des navires, des avions et des hélicoptères.

Comment gérez-vous vos propres besoins? Lui donnez-vous une liste? Comment cela se passe-t-il? Dans la chaîne de commandement, quels sont les rapports avec les chefs d'état major? Comment définissez-vous vos exigences, vos besoins, au sein de cette chaîne?

Vam D. Robertson: Vous parlez de la Marine?

L'hon. Denis Coderre: À votre niveau.

Vam D. Robertson: Compte tenu du travail que nous accomplissons aujourd'hui, nous projetons pour un environnement sécuritaire à l'avenir. Depuis un an, nous avons des navires déployés au sein de l'alliance dans la Méditerranée et au large des côtes de l'Afrique. Un de nos navires vient de rentrer au port après une mission de sécurité maritime au sein des forces de coalition dans la région du golfe Persique. Après ces déploiements, après ces

exercices, nous réfléchissons à ce que nous devrions faire différemment et aux nouvelles capacités dont nous aurons besoin à l'avenir.

Nous cernons ce que la plupart des gens considéreraient comme le très long terme, car la création d'une capacité navale se fait sur huit à dix ans. Nous essayons de prévoir ce qui se passera sans doute dans dix ou vingt ans. Pour l'équipement des bâtiments de guerre ou l'allure de ces nouveaux bâtiments, 2017, c'est demain. Ainsi, nous surveillons ce qui se passe dans le reste du monde.

Dans dix ans, nous pourrions compter sur toute une gamme de nouvelles technologies dont disposeront des pays côtiers, et cela exigera une adaptation en ce qui nous concerne. Je pourrais donner toutes sortes d'exemples, mais le plus éloquent serait l'attaque du Hezbollah contre une frégate israélienne l'été dernier. Cela témoigne de l'avancement de la capacité d'une organisation terroriste.

Dans dix ans, nous nous attendons à ce que les organisations terroristes ne se contentent pas d'un missile de vitesse Mach 1. Il sera courant de constater que les missiles de surface atteindront une vitesse de l'ordre de Mach 2 ou plus. Nous devons être capables d'intervenir dans la région du littoral et nous devons aussi pouvoir nous défendre contre ce genre de capacité.

• (0925)

L'hon. Denis Coderre: M. Williston, quand je compare la Marine à l'Armée... Eh bien, comparons la Marine à la Force aérienne. Dans le cas de la Marine, le processus est véritablement ouvert et transparent. Il n'y a pas de PAC. L'industrie sait d'avance à quoi s'attendre. Dès 2005, on connaissait le contenu de l'énoncé des besoins opérationnels.

Pourquoi y a-t-il une différence entre la Force aérienne et la Marine? Je dirais que la Force maritime est un véritable modèle de concurrence transparente. Appliquez-vous à l'aviation la même définition de « transparence » qu'à la Marine qui, elle, a un lien direct avec l'industrie?

M. Terry Williston (directeur général, Systèmes terrestres, aérospatiaux, maritimes et grands projets, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada): Personnellement, je pense que le niveau de transparence est relativement égal dans toutes les armes des forces.

Je voudrais ajouter quelque chose à ce que l'on a dit à propos du temps nécessaire pour élaborer les besoins des forces maritimes. On a dit que 2015, c'est demain. Ainsi, on adopte une perspective plus longue dans l'avenir quand il s'agit de ces besoins-là. Le travail préliminaire dans la Marine est peut-être plus intense que dans les autres armes. Du point de vue des marchés de l'État cependant, j'aurais tendance à croire que le même niveau de transparence s'applique à toutes les acquisitions.

Le vice-président (M. John Cannis): Merci, M. Williston.

La parole est à M. Bachand.

[Français]

M. Claude Bachand (Saint-Jean, BQ): Merci, monsieur le président. Je désire souhaiter la bienvenue aux témoins qui comparaissent devant nous ce matin.

Ma première question s'adresse à l'amiral Robertson. Je ne sais pas comment on procède pour soupeser l'ensemble des projets. Le gouvernement a fait l'annonce de six projets dont les coûts totalisent 20 milliards de dollars. De ce nombre, 16 milliards de dollars sont destinés à l'aviation, 3 milliards sont destinés à la marine et 1 milliard à l'armée de terre.

Je voudrais d'abord connaître votre réaction. Considérez-vous que l'aviation a tellement de besoins qu'elle doit monopoliser presque 70 p. 100 du total de la somme allouée? Seulement 15 p. 100 de la somme sera allouée à la marine. Appuyez-vous ce partage de la somme entre les trois corps d'armée, c'est-à-dire la marine, l'aviation et l'armée de terre?

[Traduction]

Vam D. Robertson: Revenons en arrière sur 30 ans. Les prévisions sur 20 ou 30 ans nous permettent de constater que les pourcentages appliqués d'une année à l'autre fluctuent énormément, mais ils sont constants sur une période de temps.

Je vais vous donner un exemple. L'investissement consenti dans la Marine au début des années 90 continue de porter ses fruits aujourd'hui car c'est à ce moment-là qu'on a acquis la frégate de classe Halifax, plus performante que la frégate de classe Iroquois. À ce moment-là, ces deux investissements majeurs accaparaient une grosse partie des fonds réservés aux immobilisations, et certaines personnes dans l'Armée ou dans la Force aérienne auraient pu se demander pourquoi la Marine recevait tout le budget des forces armées. À cet égard, on constate qu'il y a des cycles.

Au début des années 90, il fallait pallier la détérioration des bâtiments rouillés construits dans les années 50 et 60. Il fallait accomplir un grand changement rapidement. On a compris cela et on a réinvesti.

Nous n'en sommes pas là aujourd'hui dans la Force maritime mais dans les années à venir, il faudra réinvestir. Encore une fois, c'est une question d'équilibre. Pour l'heure, la Force aérienne a absolument besoin de réinvestissements mais dans quelques années, il y aura un gros réinvestissement dans la Marine.

● (0930)

[Français]

M. Claude Bachand: Donc, vous dites que sur une période prolongée, cela a tendance à se maintenir.

J'aimerais avoir votre évaluation de l'importance du maintien de la flotte de bateaux de ravitaillement. Je vais vous citer un exemple. Qu'advierait-il si, pour payer les avions, on devait « décommissionner » les bateaux de ravitaillement? Seriez-vous d'accord là-dessus? Ce sont des rumeurs que l'on entend de plus en plus. Selon moi, si les bateaux de ravitaillement doivent accompagner une *task force* de bateaux et qu'on n'a plus de bateaux de ravitaillement, on est obligé de demander aux Américains. Si les Américains sont occupés à autre chose, nos bateaux et le *task force* restent à quai.

Vous objecteriez-vous à ce que le ministère dise, éventuellement, que les bateaux de ravitaillement restent à quai jusqu'à nouvel ordre parce qu'on n'a plus d'argent car il faut payer les avions? Quelle serait votre réaction à cela?

[Traduction]

Vam D. Robertson: Votre question suppose une incompréhension de la façon dont le budget est réparti. L'achat d'avions se fait à même le budget d'immobilisations, une filière donnée, et l'entretien de nos navires se fait grâce aux budgets de fonctionnement et d'entretien qui

sont confiés au groupe responsable du matériel et versés à la Force maritime. Je m'attends tout à fait, pour les raisons que vous avez évoquées — l'importance de pouvoir compter sur ces bâtiments — que nous les maintiendrons en état de naviguer pendant plusieurs années encore.

À un moment donné, avant de prendre livraison des premiers navires de soutien interarmées, il y aura logiquement lieu de procéder comme nous l'avons toujours fait par le passé. D'habitude, nous retirons du service un navire quelque 18 mois ou moins avant de mettre un nouveau navire en service. L'équipage alors subit la formation nécessaire pour faire fonctionner le nouveau bâtiment — en l'occurrence, un navire de soutien interarmées — pour que ce bâtiment puisse servir dès le premier jour.

[Français]

M. Claude Bachand: D'accord. Je vais passer maintenant à M. Williston.

Monsieur Williston, Dan Ross est venu nous dire ici que la nouvelle façon de fonctionner, pour ce qui est du processus d'acquisition au sein de l'appareil gouvernemental, consistait à regrouper les gens de la Défense nationale, ceux de Travaux publics, ceux de l'Industrie et ceux du Conseil du Trésor.

Êtes-vous d'accord sur cette affirmation?

[Traduction]

M. Terry Williston: Oui, je suis d'accord.

[Français]

M. Claude Bachand: D'accord. Dans ce cas, vous allez tenter de m'expliquer comment vous avez déterminé les priorités. Comme je le disais tout à l'heure, le ministre, lui, a annoncé six programmes, et j'imagine que le comité s'est réuni. Donc, c'est le ministère de la Défense qui a décidé des achats à effectuer dans le cadre de ces six programmes. Comment avez-vous fait pour établir les priorités d'achat? Pourquoi acheter les C-17 en premier? Pourquoi acheter les autres à la fin? Pourquoi y a-t-il des contrats d'adjudication pour certains? Pourquoi y a-t-il des lettres d'intention pour d'autres? Pouvez-vous tenter de m'expliquer cela sommairement, puisque, malheureusement, il ne me reste plus beaucoup de temps.

● (0935)

[Traduction]

M. Terry Williston: Les comités interministériels dont je vous ai déjà parlé examinent des projets précis. Ainsi, dès qu'un projet a été approuvé, nous nous rencontrons, en tant que comité consultatif principal pour le projet, afin de déterminer les besoins propres au projet, la stratégie d'acquisition et tous les autres éléments entourant l'affaire.

L'établissement des priorités au niveau ministériel incombe au ministère de la Défense nationale, qui doit rendre des comptes.

Le vice-président (M. John Cannis): Merci.

Madame Black.

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

Merci de venir témoigner devant le comité aujourd'hui. Je pense que vous avez bien expliqué le détail du cycle de remplacement des navires, et c'est très utile.

Bien des gens ont suggéré que le Canada prenne un engagement à long terme pour produire de façon soutenue des navires, c'est-à-dire tous les 20 ans environ. Quel regard vous-même, ou la marine canadienne, jetez-vous sur la capacité dont nous disposons ici pour la construction navale? Selon vous, est-ce un atout stratégique pour le Canada?

Vam D. Robertson: Je vais répondre d'abord et je demanderai ensuite au commodore Greenwood d'ajouter quelque chose.

Tout à fait, nous avons besoin d'une industrie nationale de construction navale pour la construction et l'entretien courant de nos bâtiments. Cela est vrai également pour les autres parcs d'équipement du gouvernement. Ainsi, si nous pouvons être prévisibles, l'industrie de la construction navale s'en trouvera mieux.

Prenez l'exemple du navire de soutien interarmées. L'ouverture et la transparence dont ce projet a fait l'objet a permis à l'industrie de se préparer en prévision de nos besoins et de veiller à disposer de la capacité nécessaire au moment de la réalisation du projet.

Assurément, un programme de construction navale soutenu offre à l'industrie la prévisibilité nécessaire pour investir de façon efficace et il offre au gouvernement un accès sûr à des bâtiments, évitant ainsi les pénuries qui caractérisent le court terme, la modernisation ou la construction en lots.

Cmdre R.W. Greenwood (directeur général Gestion du programme d'équipement maritime, ministère de la Défense nationale): Chose importante, une industrie nationale de construction navale permet de maintenir les compétences dans le secteur, les compétences d'une main-d'oeuvre qualifiée mais également les compétences relatives à l'intégration des systèmes qui sont essentielles pour moderniser et modifier les navires en service, ce qui correspond certainement à une de nos nécessités.

S'agissant de la construction donc, il est bénéfique pour la marine de prévoir de façon ferme les besoins, de planifier le remplacement de places de navires, pas nécessairement des classes prises individuellement, mais suivant une stratégie ou un renouvellement permanent de la Marine en tant que système.

Mme Dawn Black: J'en conclus d'après votre réponse que vous considérez la construction navale à l'échelle nationale comme un atout stratégique pour le Canada.

J'ai grandi sur la côte Ouest et je me souviens de l'époque où les bassins de radoub de Burrard étaient en pleine activité. Ce n'est plus le cas. Le déclin de la capacité relativement aux besoins en construction navale au Canada m'inquiète mais je me soucie également des besoins de la Marine canadienne à long terme, sur la côte Est comme sur la côte Ouest du pays.

Cmdre R.W. Greenwood: Assurément, une planification stratégique à long terme mais l'industrie en meilleure position pour répondre aux besoins de la Marine.

Mme Dawn Black: D'accord, merci.

Qu'est-ce qui entrave le processus d'acquisition au Canada, selon vous? Est-ce attribuable à la bureaucratie ou aux rouages même du gouvernement, le Cabinet et les ministres? Il semble que les responsabilités soient diffusées dans tout le processus et j'essaie de comprendre et de découvrir qui finalement doit rendre des comptes dans tout cela. Selon vous, qu'est-ce qui fait obstacle au processus qui peut être parfois extrêmement long?

• (0940)

M. Terry Williston: Eh bien, je fais partie du processus d'acquisition — c'est un fait. Nous aimons croire que les maillons de ce processus dont nous sommes responsables fonctionnent avec une efficacité maximale. Comme M. Ross l'a indiqué quand il est venu témoigner, ce qui prend du temps dans le processus, c'est l'étape des décisions. On peut penser qu'on consacre beaucoup de temps à décider et à revenir sur une décision dans le cas d'un grand nombre de priorités et de projets. Je pense que cela absorbe le gros du temps dans le processus d'acquisition.

Mme Dawn Black: Selon vous, quel est le délai acceptable dans le cas de l'acquisition? Quel devrait être cet objectif?

M. Terry Williston: Cela dépend des projets ou des biens. Comme nous l'avons mentionné, dans le cas de la construction navale, nous avons tendance à effectuer la conception en fonction d'exigences canadiennes précises — le concept de la conception-construction — ce qui prend beaucoup plus longtemps à obtenir auprès de l'industrie canadienne, plutôt que d'adopter d'autres méthodes d'acquisition, dont nous avons parlé, et de simplement acquérir les produits du commerce.

Par exemple, pour répondre à vos autres questions aussi au sujet des intérêts stratégiques ou de l'importance de la construction navale, nous tenons chaque année une conférence portant sur les perspectives d'acquisition dans le domaine maritime, conférence à laquelle participent les ministères intéressés par l'acquisition de navires: la GRC, la Garde côtière, Pêches et Océans et le MDN. Ils présentent leurs plans et leurs programmes pour les cinq à dix prochaines années devant un public composé de représentants de l'industrie, et le public a la chance de comprendre ce qui s'en vient, pour ainsi dire, et de se préparer en vue de ces processus d'acquisition. Nous croyons que cela nous aide à mieux planifier et gérer tout le processus d'acquisition et le nombre d'achats requis dans les industries canadiennes de construction navale.

Mme Dawn Black: Pour ce qui est de l'achat des navires de soutien interarmées, la Marine prévoit-elle qu'il faudra modifier cette approche à l'avenir?

Vam D. Robertson: Pour ce qui est de l'utilisation des navires?

Mme Dawn Black: L'achat.

Vam D. Robertson: La façon dont ils sont achetés? Je ne suis pas certain de...

Cmdre R.W. Greenwood: Je ne suis pas certain de bien comprendre votre question. Demandez-vous si la Marine prévoit qu'il faudra changer l'approche conception-construction?

Mme Dawn Black: Ma question porte, je crois, sur la façon dont le processus fonctionne.

Vam D. Robertson: Non. En fait, le projet de navires de soutien interarmées constitue le modèle des acquisitions futures. Comme je l'ai dit plus tôt, cela commencera par les prévisions à long terme pour l'industrie en général et les renseignements précis liés à n'importe quel navire, comme le navire de soutien interarmées. En parler rapidement permet à l'industrie de réunir sa capacité autour de l'exigence et de devenir efficace. En fait, nous utilisons déjà le modèle aux fins des acquisitions futures.

Le vice-président (M. John Cannis): Merci beaucoup.

Poursuivons avec M. Hiebert.

M. Russ Hiebert: Merci, monsieur le président, et merci à tous d'être ici ce matin.

Amiral Robertson, j'ai une question rapide. Selon votre expérience des acquisitions dans le domaine maritime, quelle est votre plus grande inquiétude liée à la Marine?

Vam D. Robertson: Le plus grand défi est toujours lié à la recapitalisation de la flotte. Il s'agit d'un défi constant dans toutes les marines, en raison des deux éléments que j'ai mentionnés plus tôt, notamment les longs délais nécessaires pour effectuer l'acquisition de navires de guerre. Étant donné que ce processus prend beaucoup de temps, il ne semble jamais y avoir d'urgence, parce qu'une décision prise aujourd'hui n'a d'effet que dans sept, huit ou neuf ans. On peut presque toujours reporter la prise de décisions, parce qu'elles n'auront pas d'effet immédiat. Voilà un défi lié au temps.

L'autre défi est lié au coût. Les navires coûtent chers, ce qui fait qu'il est toujours difficile de les insérer dans un programme. Les coûts ajoutés aux longs délais signifient qu'il est toujours plus facile, dans certains cas, de retarder un peu les choses. C'est pourquoi les marins ont tendance à apprécier les plans à long terme qui régularisent les acquisitions, étant donné qu'il est alors plus facile d'accepter une décision prise aujourd'hui qui n'aura des effets que dans une décennie environ.

● (0945)

M. Russ Hiebert: Le chef d'état-major de la Défense a récemment expliqué que les Forces canadiennes avaient perdu beaucoup de talent dans les années 90. Je crois qu'il a qualifié les années 90 de décennie noire. Compte tenu de cette déclaration, croyez-vous qu'il y a suffisamment d'expertise maritime pour continuer le processus d'acquisition des flottes?

Vam D. Robertson: La réponse à cette question comporte deux parties. Premièrement, il y a les officiers des bâtiments de mer, par opposition aux ingénieurs de bord, dont on a besoin pour un projet donné. En l'espèce, moins sont requis que le nombre d'ingénieurs nécessaires pour un nouveau projet. Mais nous avons tout de même besoin d'un certain nombre d'officiers de bâtiments de mer pour mettre en oeuvre les projets. Dans notre cas, il s'agit d'une question de priorité. Il faut que la flotte ait un avenir. Par conséquent, nous devons investir dans tous les projets. Ainsi, pour nous, ce n'est qu'une question de réaffectation du talent.

Dans le cas des ingénieurs, la question est différente en raison de la taille des projets. Je laisserai le commodore Greenwood en parler.

Cmdre R.W. Greenwood: Je crois que votre question revient encore une fois à la question de la planification stratégique. En planifiant à long terme, nous pouvons prévoir les exigences, et aussi évaluer la façon dont les différents projets de recapitalisation se chevauchent et dont les différentes demandes des différentes phases d'un projet sont liées.

Comme nous l'avons mentionné, dans le cas du projet du NSI, nous trouvons également de nouvelles façons de faire des affaires et de faire participer l'industrie plus tôt dans le processus de manière plus ouverte et avec une plus grande collaboration, ce qui contribue à régler le problème de l'expertise et à l'équilibrer entre les exigences liées à l'expertise interne et à l'expertise externe.

M. Russ Hiebert: Je crois comprendre que le Projet des frégates canadiennes de patrouille a été terminé à temps et a respecté le budget. Je me demande si notre comité pourrait tirer des leçons de cette expérience réussie dans le cadre du processus d'acquisition?

Vam D. Robertson: Oui. En fait, nous avons respecté non seulement les contraintes de temps et de budget, mais il s'est agi d'un produit de classe mondiale. Quinze ans plus tard, il fonctionne toujours partout dans le monde et continuera de le faire pendant des décennies, et il s'agit certainement d'un navire envié par les autres pays encore aujourd'hui.

Cmdre R.W. Greenwood: Le projet a certainement prouvé que l'industrie canadienne peut respecter les exigences, alors qu'il y avait eu une interruption dans la construction navale auparavant, entre la construction des Tribals et la construction des navires de classe Halifax. L'industrie a donc été en mesure de se concentrer sur les exigences. Cela nous a démontré les avantages du recours à la soustraction selon une exigence fondée sur le rendement, en précisant les exigences liées au rendement opérationnel plutôt que les détails de la façon dont ce rendement devrait se concrétiser. Ce sont des leçons que nous avons retenues pour réaliser les programmes subséquents de construction navale, par exemple pour ce qui est de la classe Kingston et du NSI à l'heure actuelle.

Par contre, cela a également démontré que lorsque nous terminons la construction de 12 navires en quatre ans — ils ont tous été commandés entre 1992 et 1996, cela poursuit le problème du cycle d'emballage et d'effondrement dont l'amiral a parlé plus tôt. Cette leçon nous a donc également appris que nous souhaitons tenter — si nous revenons encore une fois à la question de l'expertise — d'étaler nos livraisons de façon à donner une demande plus stable à l'industrie, pour que celle-ci puisse planifier et effectuer du travail à l'avance.

M. Russ Hiebert: Si je vous comprends bien, vous indiquez que les spécifications en fonction du rendement donnent de bons résultats.

Vous avez également mentionné plus tôt dans votre témoignage que les spécifications techniques sont également très importantes pour déterminer vos exigences en raison de la grande taille du navire. Pourriez-vous l'expliquer un peu plus, le fait qu'il s'agit d'une combinaison de spécifications techniques et de spécifications fondées sur le rendement?

Cmdre R.W. Greenwood: Il s'agit d'un équilibre. Nous devons respecter un certain nombre d'exigences nationales: des exigences environnementales, des exigences dans le domaine de la santé et de la sécurité, qui sont habituellement propres au pays; il y a également des exigences opérationnelles propres au pays, comme la capacité de naviguer dans des eaux glacées. Nous tentons donc de nous concentrer sur ce que sont les exigences nationales sans dicter la façon dont la solution à ces exigences doit être mise en oeuvre.

● (0950)

Le vice-président (M. John Cannis): Merci beaucoup.

Nous allons maintenant commencer le second tour. Chacun a cinq minutes.

Monsieur McGuire.

L'hon. Joe McGuire: Merci, monsieur le président. Je partage mon temps avec M. Martin, alors je vais commencer immédiatement.

Où en sommes-nous dans le processus d'appel d'offres pour ce qui est des navires de soutien interarmées qui ont été commandés et financés pendant la décennie noire?

M. Terry Williston: Nous avons récemment attribué deux contrats de définition de projet à deux consortiums, qui auront 14 mois pour préparer la conception des navires. Nous obtiendrons le produit de leur travail en 2008.

L'hon. Joe McGuire: Il y a donc deux entreprises qui sont toujours...?

M. Terry Williston: Oui.

L'hon. Joe McGuire: Quelle longueur a ce processus? Quand a-t-il été entamé, et quand prévoyez-vous qu'il se terminera?

M. Terry Williston: Eh bien, il s'agit d'un processus comportant plusieurs étapes. Nous avons commencé avec l'étape de la présélection, en juin 2005. La date limite pour la DP était septembre 2006, et les contrats ont été attribués aux deux consortiums en décembre 2006.

Comme je l'ai dit, nous allons pouvoir examiner le fruit de leur travail en 2008, et les premiers navires seront livrés en 2012.

L'hon. Joe McGuire: Ce processus fait-il l'objet de retards? Pouvons-nous accélérer ce processus? A-t-on hâte de pouvoir mettre ces navires à l'eau?

M. Terry Williston: Certaines tentatives ont visé à raccourcir le processus. Par exemple, nous avons diminué le délai pour la définition de projet. Mais même au sein de l'industrie, on s'inquiète du fait que si les délais sont trop raccourcis, il n'y aura pas suffisamment de temps pour rassembler les équipes, effectuer le travail requis et livrer un produit de qualité. Nous croyons donc que les échéances actuelles sont adéquates pour nous du point de vue de l'acquisition et de la livraison du produit, mais également pour l'industrie.

L'hon. Joe McGuire: Pour ma dernière question, j'aimerais savoir si l'amiral obtient le combustible pour ses navires dont il a besoin pour participer aux exercices de l'OTAN. La situation a-t-elle été réglée?

Vam D. Robertson: Je crois que vous parlez d'obtenir au cours du présent exercice ce dont on a besoin. Oui, les navires sur les deux côtes servent à l'entraînement requis pour le reste de l'exercice financier.

M. John Cannis: Monsieur Martin, vous avez deux minutes et demie.

L'hon. Keith Martin (Esquimalt—Juan de Fuca, Lib.): Merci beaucoup.

Merci, amiral Robertson, commodore Greenwood, monsieur Williston et monsieur Lam d'être ici aujourd'hui.

J'aimerais vous poser trois questions très courtes.

Premièrement, j'ai entendu certains rapports dérangeants selon lesquels les sous-marins seront abandonnés afin de payer pour d'autres infrastructures. Est-ce vrai ou faux?

Deuxièmement, pouvez-vous nous dire quand commenceront les DP pour le remplacement des Iroquois?

Finalement, j'ai entendu dire que nos navires de soutien actuels seront retirés du service deux ans avant l'arrivée des nouveaux navires. Pouvez-vous me dire ce qu'il en est? Si c'est vrai, ne croyez-vous pas qu'il faudrait conserver nos navires de soutien actuels afin de s'assurer que la Marine dispose du soutien requis pour s'acquitter de son mieux de ses tâches?

Merci.

Vam D. Robertson: Pour ce qui est des navires de soutien, comme je crois l'avoir mentionné plus tôt, dans le cadre du processus normal qui consiste à retirer un navire du service pour le remplacer par un nouveau, nous avons normalement tendance à retirer le navire du service environ un an ou un an et demi avant, puis de procéder à l'entraînement afin de pouvoir utiliser le nouveau navire lorsqu'il sera

mis en service. Il s'agit d'une question réglée au cas par cas. Ce que nous tenterions certainement de faire, après avoir trouvé un plan de transition vers le premier des navires de soutien interarmées, c'est de conserver en service l'un des anciens navires de soutien afin de toujours disposer d'une capacité opérationnelle, si possible.

En fait, nous ne terminerons pas nos plans pour ce qui est du travail de transition entre les anciens navires et les nouveaux avant d'entreprendre la prochaine étape du processus du navire de soutien interarmées et de vraiment attribuer le contrat afin d'avoir un délai de livraison dans lequel nous pouvons avoir confiance.

Pour ce qui est du remplacement de la classe Iroquois, la Marine travaille actuellement afin de définir les exigences pour ce qui est d'une nouvelle classe de navire. Il s'agit donc d'un travail interne qui continuera pendant un certain temps, avant de pouvoir consulter l'industrie.

Pour ce qui est de la question des sous-marins, je n'ai certainement rien entendu à cet effet. Nous faisons tout ce que nous pouvons pour assurer leur capacité opérationnelle.

• (0955)

Le vice-président (M. John Cannis): Merci beaucoup, vice-amiral.

Monsieur Blaney.

[Français]

M. Steven Blaney: Merci, monsieur Cannis.

Monsieur le chef d'état-major, monsieur le commodore, représentants de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, bienvenue à vous ce matin.

J'apprécie la conversation. Un constat se dégage à savoir que, d'une part, vous devez être capables de planifier à long terme les besoins des forces maritimes. D'autre part, Mme Black faisait clairement ressortir que c'était également dans l'intérêt de l'industrie, puisqu'on a connu des décennies, comme la dernière, où les chantiers maritimes se sont retrouvés dans un état presque famélique.

À mon avis, ce devrait être une des recommandations de notre comité. Il y aura sûrement consensus parmi les membres du comité à l'effet que peu importe les gouvernements, il devrait y avoir une politique à long terme en ce qui touche l'industrie navale, afin d'établir l'équilibre entre les équipements dont vous avez besoin et la production.

Cela m'amène à la question que je poserai à M. Williston.

Vous avez mentionné que non seulement il y a les besoins de la marine, mais aussi les besoins des intervenants du secteur de l'industrie. Quand se tiendra la rencontre dont vous avez parlé, la rencontre de ceux qui ont besoin de faire construire des navires, la Garde côtière et ainsi de suite?

[Traduction]

M. Terry Williston: J'ai parlé de deux types de rencontres.

J'ai parlé d'une conférence annuelle portant sur les perspectives d'acquisition dans le domaine maritime. Lors de cette conférence, nous réunissons des représentants de la GRC, de la Garde côtière canadienne, du ministère des Pêches et des Océans et du MDN, qui présentent leurs besoins à long terme, une période de cinq à dix ans. Nous avons ainsi une idée des exigences totales du gouvernement. L'industrie peut par la suite nous dire si elle est en mesure d'y répondre et nous donner des idées au sujet de projets en particulier. Nous sommes heureux de recevoir ce type de commentaires.

Pour ce qui est du comité consultatif supérieur de projet, dont j'ai parlé plus tôt, cela se produit généralement lors du processus d'approbation d'un projet. Par exemple, pour le projet du MDN, ils ont décidé qu'ils souhaitaient aller de l'avant avec ce projet. Ils vont convoquer une réunion interministérielle dans le cadre de laquelle nous pourrions examiner les intentions ou les objectifs du projet et certains détails liés à ces besoins de rendement de haut niveau. Nous pouvons discuter, de façon collective, de la stratégie d'acquisition adéquate qui garantira la plus grande concurrence possible et les autres aspects socio-économiques entourant tous les projets entrepris par tous les ministères.

Ce sont deux types de rencontres distincts.

[Français]

M. Steven Blaney: La première rencontre, celle sur la marine interministérielle, se déroule à quel moment de l'année?

[Traduction]

M. Terry Williston: Nous nous réunissons habituellement pendant l'été. Par exemple, l'an dernier, c'était le 11 juin. Nous la déplaçons également habituellement. L'an dernier, c'était à Halifax. L'année d'avant, je crois que c'était à Québec et, avant cela, à Vancouver.

Nous nous assurons de nous déplacer afin que les différents représentants de l'industrie, des petites et moyennes entreprises, aient la chance de participer. Nous recevons en général entre 125 et 150 participants de l'industrie qui viennent entendre les plans du gouvernement pour la prochaine décennie.

[Français]

M. Steven Blaney: Dans le comté où j'habite, il y a bien sûr le chantier maritime de Lévis. Quand j'ai fait la visite du chantier, j'ai remarqué une maquette avec des rampes pour la construction de sous-marins. Finalement, malheureusement pour nos industries, ces sous-marins n'ont pas été construits au Canada.

Pourriez-vous nous dire, général, où vous en êtes en ce qui a trait aux sous-marins? À quel moment prévoyez-vous qu'il seront en opération? Dites-moi lesquels sont en opération.

[Traduction]

Vam D. Robertson: Les douze derniers mois ont été couronnés de succès pour ce qui est des sous-marins, puisque deux étaient utilisés de façon simultanée sur la côte est pendant l'automne. Au cours de la dernière année, les sous-marins ont participé à une vaste gamme d'exercices de la flotte, avec les forces canadiennes et américaines. En outre, un des sous-marins a participé à de l'entraînement avec les Pathfinders de l'Armée de terre.

Dans le cas tant de l'insertion des forces spéciales dans les sous-marins à partir d'aéronefs que de l'insertion sur la côte à partir d'un sous-marin, tout l'entraînement a été réalisé au printemps et a été couronné de succès.

• (1000)

[Français]

M. Steven Blaney: Est-ce que les quatre sous-marins sont en opération présentement?

[Traduction]

Vam D. Robertson: Comme vous le savez, le *Chicoutimi* est en attente de réparations, qui seront faites lorsque nous aurons la capacité de nous concentrer sur cette tâche. Le *Victoria* est à l'oeuvre pour une période de travail prolongée sur la côte ouest, dans le cadre du cycle de vie normal des sous-marins. Comme je l'ai dit, les deux autres sont sur la côte est.

Le vice-président (M. John Cannis): Le général Leslie attend à l'extérieur. Le premier tour de table devait se terminer vers 10 heures. Nous avons très bien fait, étant donné que nous avons étudié la motion. Je vous propose donc d'interrompre la séance quelques minutes.

Messieurs, je vous remercie de vos exposés. Nous tentons d'en faire le plus possible dans le temps dont nous disposons.

Si vous me le permettez, j'aurais une brève question. Étant donné que la construction navale est très importante dans un pays comme le nôtre compte tenu de nos traditions et de notre histoire, lorsque vous lancez ces contrats, les soumissionnaires internationaux peuvent-ils présenter des offres, ou les navires sont-ils construits au Canada? Nos électeurs nous posent ces questions.

M. Terry Williston: En fait, nous avons une politique de construction navale au Canada qui veut que lorsqu'il y a de la concurrence, il y aura un processus concurrentiel au pays pour que les navires soient construits au Canada.

Le vice-président (M. John Cannis): Mais la construction navale est une industrie qui change sans cesse. Nous avons examiné la construction navale, et c'est très important, peut-être pas pour moi puisque je viens de Toronto, mais pour d'autres Canadiens, je le sais.

Nous avons la technologie. Cela ne revient-il pas à être concurrentiel? Pouvez-vous nous éclairer à ce sujet? Est-ce la technologie? Il s'agit d'un créneau que nous ne voulons pas perdre — il faudrait plutôt s'en servir.

M. Terry Williston: L'industrie de la construction navale est extrêmement importante pour nous, le secteur de l'acquisition du gouvernement, parce que sans elle nous ne serons pas en mesure de trouver des soumissionnaires qui pourront livrer le produit. Sans une industrie viable, nous aurons de la difficulté à obtenir le prix que nous souhaitons.

Je ne peux pas parler précisément de l'état de l'industrie canadienne de la construction navale, mais je crois qu'en raison des programmes du ministère de la Défense nationale et du programme de renouvellement de la flotte de la Garde côtière canadienne, l'industrie de la construction navale devrait connaître une certaine stabilité à l'avenir.

Je les laisserai vous parler de l'état exact de leur industrie.

Le vice-président (M. John Cannis): Merci beaucoup.

Merci d'être ici et d'avoir partagé vos connaissances et des renseignements avec nous.

Nous allons interrompre la séance tout au plus cinq minutes et poursuivre avec la deuxième partie. Merci.

•(1005)

Le vice-président (M. John Cannis): Mesdames et messieurs, nous allons reprendre.

J'ai présenté tous nos invités à l'ouverture de la séance plus tôt, mais nous en sommes à notre deuxième séance et je vais prendre un instant pour présenter à nouveau nos invités.

Nous avons, du ministère de la Défense nationale, le général Leslie, chef d'état-major de l'Armée de terre, et l'adjutant-chef Lacroix, de la force terrestre. De Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, nous recevons Terry Williston, ainsi que Johanne Provencher, directrice principale, Direction des grands projets.

Bienvenus à tous.

Chacun d'entre vous s'exprimera-t-il, ou y aura-t-il seulement un exposé? Très bien, un exposé.

Général Leslie, dix minutes. Vous avez la parole, monsieur, puis nous poursuivrons avec les questions.

•(1010)

[Français]

Lgén A. Leslie (chef d'état-major de l'Armée de terre, ministère de la Défense nationale): Merci, monsieur le président.

Mesdames et messieurs, bonjour. C'est un plaisir d'être de nouveau parmi vous, en particulier pour cette importante audience sur les achats d'équipement.

Avant de débiter, j'aimerais vous présenter les personnes qui m'accompagnent. Nous avons M. Terry Williston et Mme Johanne Provencher de Travaux publics et Services gouvernementaux, François Riffou, le directeur en besoins des ressources terrestres, et l'adjutant-chef Lacroix, le sergent major régimentaire de l'armée.

Les besoins de l'Armée de terre changent constamment, à cause des nouvelles menaces et du contexte dans lequel nos soldats évoluent. Une grande partie de nos équipements actuels ont été achetés juste après la fin de la guerre froide, c'est-à-dire dans les années 1990. Aujourd'hui, nous sommes confrontés à des menaces asymétriques et à un ennemi qui utilise des armes et des tactiques d'un genre nouveau. Mais d'autres choses ont changé également: à l'époque où nos efforts étaient concentrés sur l'Europe centrale, et ensuite durant notre mission en Bosnie, nous n'avions pas à mener des opérations dans le désert.

Les besoins de l'Armée de terre sont déterminés par deux facteurs principaux. Le premier facteur est le processus d'étude et de développement des méthodes de combat. Ce processus est à l'origine des pensées qui se trouvent dans l'ébauche du document intitulé « Opérations terrestres 2020-2021 », qui est notre plan d'emploi des forces pour les années à venir. Il couvre les 15 prochaines années et il nous indique la sorte d'armée de terre et les méthodes de combat dont nous aurons besoin dans deux à trois décennies. C'est un document théorique qui a été élaboré par certains des penseurs les plus visionnaires de l'Armée de terre: des officiers qui étudient l'évolution du combat terrestre, les progrès technologiques probables et d'autres questions de cette nature. Nous sommes en train de finaliser ce document, et il devrait être disponible dans les prochaines semaines, monsieur le président.

Sur un plan plus pratique — et c'est le deuxième facteur —, les besoins de l'Armée de terre sont déterminés par la politique du gouvernement et le financement qu'il nous accorde. À l'heure actuelle, monsieur le président, la principale préoccupation de la

direction des besoins en ressources terrestres, ce sont les besoins opérationnels imprévus de nos troupes en Afghanistan.

L'aspect positif, monsieur le président, c'est que le système a très bien répondu à nos besoins dans ce théâtre d'opérations, qu'il s'agisse des obusiers, des aéronefs sans pilote ou des véhicules RG31, le système a clairement démontré qu'il peut être flexible et répondre aux besoins de nos soldats sur le terrain. Ce qui est nouveau, c'est l'aptitude du système à répondre plus rapidement aux besoins qui nécessitent des dépenses importantes, et à nous fournir des équipements que nous rapporterons au Canada et que nous conserverons pendant des années dans l'Armée de terre, comme les obusiers M777, par exemple.

En temps normal, ce n'est pas de cette façon que nous procédons pour les achats d'équipement: nous préférons prendre plus de temps et bien réfléchir à ce qui nous sera le plus utile à long terme dans les différents théâtres d'opérations. Mais le fait que le système a été en mesure de répondre à nos besoins les plus pressants en Afghanistan est une très bonne chose. Au nom de nos soldats, nous en sommes reconnaissants.

Monsieur le président, la durée et l'intensité de notre engagement en Afghanistan auront sans aucun doute un impact significatif sur certains de nos principaux équipements. En effet, nous utilisons ces équipements à un rythme plus rapide que ce qui était prévu initialement. Nous les mettons à rude épreuve, nous les usons prématurément. Par exemple, le directeur des besoins en ressources terrestres a commandé une étude qui sera terminée en juillet et qui nous indiquera l'état réel de notre flotte de véhicules blindés légers. Nos VBL étaient censés parcourir 4 000 kilomètres par année, et pas nécessairement dans le désert. À l'heure actuelle, nos véhicules blindés roulent, par exemple, 14 heures par jour et aussi durant la nuit. Ils sont surchargés par les blindages additionnels, les munitions et les autres articles que les soldats apportent avec eux lorsqu'ils font la guerre. Nous les faisons rouler dans le désert pendant une bonne partie de l'année. Par conséquent, nous serons peut-être obligés de programmer des travaux de prolongation de leur durée de vie ou de les remplacer plus tôt que prévu.

Monsieur le président, votre comité a reçu le breffage de M. Dan Ross. Il vous a parlé d'une nouvelle façon de faire les choses. Il s'agit d'exprimer les besoins en fonction du rendement requis. L'Armée de terre a approuvé en principe cette nouvelle approche qui consiste à indiquer ce qu'on attend d'une pièce d'équipement donnée. Nous attendons avec impatience et enthousiasme des conseils et des directives qui nous aideront à modifier notre culture et nos méthodes de travail, qui sont actuellement beaucoup plus prescriptives.

Monsieur le président, je voudrais faire le point sur deux projets plus immédiats. En ce qui concerne le projet d'acquisition de véhicules logistiques blindés lourds, l'adjudication du contrat devrait avoir lieu à la fin de mars. Quant au projet d'acquisition des camions moyens, il se déroule comme prévu. Le contrat devrait être étudié avant Noël. Les entreprises du secteur privé ont manifesté beaucoup d'intérêt pour ces deux projets.

Monsieur le président, l'armée canadienne évolue dans un monde très différent de celui qu'elle a connu dans le passé. Dans le monde d'aujourd'hui, les menaces sont asymétriques, nos ennemis font preuve d'une grande capacité d'adaptation, la technologie évolue très rapidement et la concurrence traditionnelle entre les armes offensives et les armes défensives s'intensifie.

En tant que commandant de l'Armée de terre, je veux simplement obtenir les meilleurs équipements possibles pour nos militaires, le plus rapidement et le plus efficacement possible. Tout ce que votre comité fera pour simplifier le système et nous aider à atteindre cet objectif sera grandement apprécié par les soldats canadiens.

•(1015)

[Traduction]

Pour terminer, monsieur, le processus est très bien entamé. Lorsque je me suis rendu à Kaboul pour la première fois avec 2 500 de nos soldats, on nous a fourni sans délai des véhicules aériens sans pilote, des lunettes de vision nocturne, de nouveaux radars et des kits de protection additionnels pour certains de nos véhicules. Tout un groupe de personnes de partout en ville — le Conseil du Trésor, TPSGC, Affaires étrangères, BCP, SMA(Mat), et les organisations au sein du quartier général de la Défense nationale — ont fait un excellent travail, et ce processus accélère maintenant, et les soldats de l'Armée de terre en sont extraordinairement reconnaissants.

Honnêtement, monsieur, les membres du comité et vous-même devriez être fiers de tout le travail que vous avez fait en équipe afin d'accélérer le processus d'acquisition en vue de mieux protéger nos soldats.

[Français]

Messieurs, je suis maintenant prêt à répondre à vos questions.

[Traduction]

Le vice-président (M. John Cannis): Merci beaucoup général Leslie, et merci de vos bons mots à l'intention du comité. Je suis certain que nous l'apprécions tous.

Nous allons commencer le premier tour, de sept minutes, pour les questions et les réponses, dois-je le rappeler aux membres.

Monsieur Coderre.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Général Leslie, il est de mise, avant de commencer, de vous dire à quel point nous sommes fiers de nos hommes et de nos femmes qui se battent présentement en Afghanistan et aussi de ceux qui participent à d'autres missions dans le monde. Vous pouvez être fier, car vous représentez toute cette fierté et cet honneur. Nous sommes également extrêmement privilégiés de vous recevoir. De plus, nous vous souhaitons un prompt rétablissement. Nous espérons que vous serez sur pied le plus rapidement possible.

Il est de mise aujourd'hui, non seulement au nom de l'opposition officielle mais au nom de l'ensemble des députés, de dire à quel point, par votre présence, on exprime notre fierté envers nos hommes et nos femmes qui se dévouent pour la patrie, pour la démocratie et pour le bien-être dans le monde.

Cela étant dit, je suis heureux de voir que finalement, à la fin mars, il y aura enfin ce processus de sélection. Comme vous l'avez dit à plusieurs reprises, s'il y a une force qui a des besoins criants, c'est bien la force de terre. Nous devons remplacer 1 500 véhicules militaires, 800 camions commerciaux et 300 *trailers*. C'est essentiel, c'est important. Il en va de la vie même de nos troupes. On a besoin de ces véhicules, on a besoin de fonctionner.

Vous êtes d'accord avec moi, général, pour dire qu'au bout du compte, celui qui approuve les critères...

[Traduction]

C'est le ministre qui est d'accord avec les exigences. Êtes-vous d'accord?

Lgén A. Leslie: Monsieur, en tant que commandant de l'Armée de terre, j'informe le chef d'état-major de la Défense des besoins de l'armée.

L'hon. Denis Coderre: Et au bout du compte, c'est le ministre qui donne l'approbation finale?

Lgén A. Leslie: Oui, monsieur, puis, bien sûr, c'est le Cabinet qui approuve les plans d'acquisition. Monsieur, vous connaissez cette question mieux que moi. Vous savez très bien quel est le rôle de TPSGC, pour ce qui est de...

•(1020)

L'hon. Denis Coderre: Eh bien, je m'en tiens au MDN, je suis de votre côté; c'est pour vous que je travaille.

Lgén A. Leslie: Absolument.

L'hon. Denis Coderre: Deuxièmement, savez-vous si le ministre a déjà approuvé toutes ces demandes?

Lgén A. Leslie: Vous voulez parler des camions, monsieur?

L'hon. Denis Coderre: Oui.

Lgén A. Leslie: On a engagé le processus et je crois que nous sommes rendus à déterminer définitivement quels sont les meilleurs éléments.

Permettez-moi, monsieur, de vous renvoyer à mon exposé préliminaire.

[Français]

Premièrement, monsieur, au nom de nos soldats, je vous remercie pour votre commentaire très gentil les concernant.

[Traduction]

Il y a, essentiellement, trois genres de flottes de camion, qui font tous partie de l'ensemble. Nos besoins opérationnels les plus urgents sont des camions blindés lourds pour assurer une protection suffisante contre les explosions et les tirs d'obus lorsqu'ils effectuent des patrouilles de logistique de combat entre les équipes de reconstruction provinciales ou ailleurs. Deuxièmement, nous avons besoin de camions blindés moyens et troisièmement, de camions pour les opérations en sol canadien.

L'hon. Denis Coderre: Je sais tout cela et, sauf votre respect, nous n'avons pas beaucoup de temps.

Ce qui me préoccupe, c'est que l'actuel ministre de la Défense était un important lobbyiste pour une entreprise qui s'appelle Stewart et Stevenson, et je pense qu'au MDN, vous seriez prêts à accepter ce genre de camions.

[Français]

À titre d'officier, êtes-vous à l'aise à l'idée qu'un ministre qui a déjà eu accès à la Défense nationale en tant que lobbyiste soit la personne qui va approuver les critères de sélection pour ces camions? Seriez-vous plus à l'aise si le ministre se refusait?

[Traduction]

Lgén A. Leslie: Monsieur, j'approuve les besoins. Je formule les besoins de l'armée. Je suis très satisfait du rôle que joue le ministre en ce qui concerne l'acquisition d'équipements et je suis très satisfait de la surveillance civile qui existe au sein du ministère.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Le ministre a admis à la Chambre, le printemps dernier, avoir déjà rencontré à titre de lobbyiste un officier de l'Armée de terre, au nom de Stewart & Stevenson. Donc, vous ne voyez aucun problème à breffer le ministre, votre patron, au sujet des critères qui pourraient favoriser, ou non, Stewart & Stevenson.

[Traduction]

Lgén A. Leslie: Monsieur, je suis désolé, mais vous m'interrogez sur une question au sujet de laquelle je n'ai pas d'autres détails. À titre d'officier général, il ne m'appartient absolument pas de me prononcer sur cette question.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: D'accord. À ce moment-là, pourriez-vous nous indiquer le nom de cet officier et nous dire s'il fait toujours partie de l'équipe de projet? Il avait rencontré un des responsables de l'équipe de projet. Pourriez-vous nous fournir ces informations, si vous ne les avez pas maintenant, dans les jours qui suivent, et nous dire entre autres s'il a été déplacé et pourquoi?

[Traduction]

Lgén A. Leslie: Monsieur, je prends note de votre question et je vous trouverai la réponse.

L'hon. Denis Coderre: Général, l'ennui est que l'opposition officielle ne croit pas qu'on aurait dû acheter ces C-17. Ce qui me frappe c'est que Dan Ross — je parle des raisons tactiques — a dit que les C-130J répondraient à 90 p. 100 des véritables besoins.

Je crois savoir que pour transporter un véhicule logistique lourd à roues il faut dégonfler les pneus. Très bien, nous pouvons transporter un camion, mais pour des raisons tactiques, surtout lorsqu'on doit se rendre dans le désert et qu'on a besoin de ces camions, pensez-vous que ce soit une bonne idée de devoir apporter une pompe pour pouvoir regonfler les pneus avant de pouvoir utiliser le véhicule?

Lgén A. Leslie: Monsieur, il suffit de quelques minutes pour gonfler et dégonfler les pneus des véhicules logistiques lourds à roues pour pouvoir les transporter.

L'hon. Denis Coderre: Très bien. Le gén Lucas a dit que ça créait des difficultés, mais que ce n'était pas un problème. D'après vous est-ce que c'est un problème? Il faut aussi que vous enleviez d'autres pièces pour les replacer par la suite. Lorsque nous parlons de tactiques, vous et moi, nous parlons, comme vous le disiez, de minutes. Ne pensez-vous pas que nous aurions peut-être dû chercher d'autres avions plutôt que de choisir ceux-là?

Lgén A. Leslie: Monsieur, même si le théâtre d'opérations permet l'atterrissage de gros avions comme le C-17 ou le C-130J, il ne faut pas penser qu'on peut envoyer un véhicule logistique à roues au combat dès son débarquement. Il y a toujours une période d'expansion de la formation d'attaque qui nous donne un peu de temps, de quelques heures à quelques jours, avant que l'équipement soit utilisé à des fins opérationnelles, et cela est vrai pour les camions lourds et même pour les soldats. Nous n'envoyons pas immédiatement au combat ou dans des opérations de maintien de la paix des soldats qui viennent d'arriver dans un pays étranger après avoir traversé la moitié du globe sans leur accorder une certaine période d'acclimatation, d'ajustement de l'équipement, etc.

Je ne sais pas si j'ai répondu à votre question.

• (1025)

L'hon. Denis Coderre: Oui, je le pense.

Le vice-président (M. John Cannis): Merci beaucoup, général Leslie.

Nous passons maintenant à M. Bachand.

[Français]

M. Claude Bachand: Merci, monsieur le président.

D'abord, j'aimerais souhaiter la bienvenue à toute l'équipe et dire au général Leslie que j'ai été très impressionné par la qualité de son français. Sa présentation était à 90 p. 100 en français. Je sais aussi qu'il est un grand tacticien. Alors, il a peut-être essayé de me désamorcer en faisant cette présentation. Je sais aussi qu'il est capable de résister à ce que j'appelle les IPED c'est-à-dire *improvised political explosive devices*.

Des voix: Ah, ah!

M. Claude Bachand: Général Leslie, comment vous sentez-vous — je ne parle pas de votre jambe — comme général en chef de l'armée? De l'ensemble des 20 milliards de dollars annoncés par le gouvernement pour des projets, seulement un milliard de dollars sont consacrés à l'armée.

N'avez-vous pas l'impression qu'il faudrait que vous changiez votre approche auprès du ministère? En fait, le milliard de dollars, c'est pour les fameux camions. Tout à l'heure, lorsque M. Robertson était ici, je lui ai parlé de ses 3 milliards de dollars, c'est-à-dire 15 p. 100 de la somme totale, ce qui signifie qu'il en reste à peu près 80 p. 100 pour l'aviation.

Ce qui m'inquiète encore plus, c'est qu'il y a tellement d'argent d'investi dans l'aviation — c'est le but de ma question — que je me demande si vous n'avez pas actuellement des projets sous votre responsabilité qui en font les frais. Je vais être très spécifique: je fais référence au ADATS, le *Air Defence Anti-Tank System*, et au MMEV, le *Multi-Mission Effects Vehicle*.

Pour le bénéfice des gens qui nous écoutent, le ADATS, c'est un peu pour contrôler l'espace aérien et faire en sorte que lorsque les soldats évoluent dans un théâtre d'opération, s'il arrive un missile ou un avion, ils soient capables de gérer l'espace aérien.

En ce qui a trait au MMEV, il sert au contrôle et au commandement en théâtre d'opération. Dans le cas du MMEV, le contrat a été annulé, et en ce qui a trait au ADATS, le programme va se poursuivre probablement jusqu'aux Olympiques de 2010. Ensuite, il sera interrompu.

Ne vous sentez-vous pas la victime de l'immense afflux d'investissements du côté de l'aviation et, finalement, l'enfant pauvre d'Ottawa, à la suite de ces décisions?

Lgén A. Leslie: Premièrement, merci pour vos commentaires.

Lorsque je suis allé à Saint-Jean, durant la crise du verglas, j'avais un bon instructeur dans la langue de Molière, en l'occurrence vous. Alors, c'est à vous que je dois mon aptitude à parler français.

[Traduction]

Monsieur, vous avez posé une question complexe. Comme je me remets d'une chirurgie au genou et que je suis peut-être un peu sous l'effet des médicaments qui m'ont été prescrits, je vais essayer de vous répondre en anglais. Je m'en excuse. Normalement je vous répondrais en français.

Je ne me sens certainement pas comme l'enfant pauvre des trois armées. Comme vous le savez, au cours des 15 à 20 dernières années, une longue réflexion et la préparation de scénarios ont amené la plupart des hauts gradés à comprendre que les Forces canadiennes doivent être une équipe. Je ne peux pas faire mon travail en tant que soldat à moins de pouvoir me rendre sur les lieux d'une crise, qu'elle soit au Canada ou à l'étranger.

Lorsque l'armée arrive quelque part — et comme vous le savez, nous avons tendance à arriver en très grand nombre avec des milliers de pièces d'équipement — ce sont la Force aérienne et la Marine qui nous transportent sur des distances stratégiques et même opérationnelles.

Alors, lorsque l'on sait que notre premier devoir envers le Canada est de pouvoir transporter de jeunes soldats extraordinaires pour qu'ils interviennent dans des crises au Canada ou

[Français]

durant la crise du verglas ou des événements semblables,

[Traduction]

lors d'inondations comme à Winnipeg, il faut pouvoir s'y rendre. Et plus souvent qu'autrement, au Canada, c'est la Force aérienne qui nous transporte. Alors l'idée de consacrer beaucoup de ressources pour rééquiper nos flottes opérationnelles et stratégiques pour qu'elles puissent transporter les soldats me plaît, comme elle plaît à un grand nombre d'autres soldats.

C'est vrai aussi pour la Marine. Le projet de navire de soutien interarmées, dont l'un des objectifs est de pouvoir transporter une compagnie de soldats, me semble être une très bonne idée. Alors, à titre de commandant de l'Armée de terre, je ne sens pas que la Force aérienne et la Marine sont privilégiées à notre détriment dans le cadre des grands projets de l'État.

En ce qui concerne votre réaction et celles d'autres Canadiens, je pense, comme je l'ai déjà mentionné, que l'équipe ici à Ottawa a mis une énergie et une attention exceptionnelles pour faire en sorte que nos soldats soient aussi bien protégés que possible — et cela coûte cher.

Dans le passé, il aurait fallu des années pour faire le travail de conception et obtenir l'approbation pour renforcer nos véhicules blindés — pour acheter les lunettes de vision nocturne, le RG-31, l'obusier Tripe 7, de nouvelles bottes pour les soldats et les nouvelles vestes antifragement pour les protéger des blessures. Je suppose que lorsqu'on additionne les coûts de toutes ces initiatives, le total n'est pas aussi élevé que le coût des grands projets de l'État consacrés à l'équipement de la Force aérienne et de la Marine, mais je suis très satisfait de notre situation actuelle.

• (1030)

M. Claude Bachand: Pouvez-vous, s'il vous plaît, dire quelques mots au sujet du VEMM et de l'ADATS?

Lgén A. Leslie: Oui, monsieur.

Tout d'abord, le gouvernement du Canada n'a pas encore pris de décision quant à l'avenir du VEMM et de l'ADATS, ni de nos autres grosses pièces d'équipement terrestres complexes.

La technologie de l'ADATS est presque rendue à la fin de sa durée de vie utile. Certains des systèmes de conduite de tir, des logiciels et des éléments informatiques qui font partie intégrante du véhicule ainsi que les liens avec les instruments optiques et les capteurs du système de conduite de tir sont tels qu'il faudra ou bien investir des sommes importantes pour maintenir cette flotte — et par importantes je veux dire des sommes très élevées — ou nous allons devoir examiner d'autres options.

Le commandant du Commandement Canada a cerné un besoin opérationnel pour les Jeux Olympiques, ce que vous avez déjà mentionné avec raison. Lorsque nous aurons une meilleure idée de l'ensemble du plan opérationnel d'appui aux Jeux Olympiques, je pourrai vous en dire plus long.

Le vice-président (M. John Cannis): Votre temps est écoulé. Merci beaucoup.

Madame Black.

Mme Dawn Black: Merci, monsieur le président.

Bienvenu au comité.

Je pense que vous savez que plusieurs d'entre nous sont allés à Kandahar le mois dernier et je voulais tout d'abord vous dire à quel point nous avons tous été impressionnés par le professionnalisme des hommes et des femmes bien formés des Forces canadiennes que nous avons rencontrés. Nous avons tous grandement apprécié la chance que nous avons eue de pouvoir y aller et voir de nos propres yeux ce qui se passe sur le terrain d'aviation et même de faire un tour en Nyala un peu à l'extérieur de la clôture. Je tenais à vous dire que tous les membres du comité étaient du même avis.

Dans les médias, on a beaucoup parlé de la possibilité d'acheter d'autres chars Leopard de l'Allemagne. Je me demande si c'est vrai? Est-ce une possibilité?

En outre, a-t-il fallu acheter d'autres pièces d'équipement pour préparer les chars Leopard qui se trouvent maintenant en Afghanistan et pour les transporter jusque là-bas?

Ma troisième question concerne le système de refroidissement dont ont également fait état les médias. Ce sera bientôt le printemps en Afghanistan et il fera très chaud. Que faites-vous au sujet du système de refroidissement et de la possibilité d'installer des climatiseurs?

J'ai une image horrible de gens qui se font rôtir à l'intérieur de ces équipements et j'aimerais que vous me disiez où est rendu ce dossier, s'il vous plaît.

Lgén A. Leslie: Absolument, madame, merci.

La menace à laquelle nous faisons face à l'heure actuelle en Afghanistan n'est pas nécessairement typique, mais peu importe où dans le monde nous serons peut-être appelés à aller plus tard, il est logique de supposer que nous ferons face à une menace assez semblable de la part des fondamentalistes ou des terroristes qui utiliseront des dispositifs explosifs de circonstance pour blesser nos soldats ou les personnes que ceux-ci sont chargés de protéger.

À défaut d'une percée technologique d'une sophistication, d'une précision et d'une létalité suffisante qui peut être installée sur des véhicules relativement légers pour arrêter un kamikaze au moyen de cinq ou six tirs d'obus d'artillerie dans l'arrière de son camion léger Toyota avec lequel il heurte le véhicule militaire ou qui peut arrêter un projectile, comme une grenade propulsée par fusée, nous avons dû nous contenter de renforcer le blindage de nos véhicules, comme l'ont fait la plupart des autres armées.

Nous avons donc ajouté des milliers de kilogrammes de blindage sur nos véhicules blindés de transport de personnel M113. Nous avons acheté le RG-31 et je sais que vous l'avez essayé. Il est horriblement inconfortable, mais il est efficace. Imaginez ce que nous ferions sans ce véhicule.

Je pourrais en dire autant du Leopard, qui est le véhicule qui offre la meilleure protection contre de grosses explosions. Il a fait ses preuves en sauvant des vies.

Comme tous les soldats qui ont participé à des combats, je n'aime pas nécessairement devoir me servir des systèmes d'armes que le gouvernement du Canada nous a fournis, mais nous sommes prêts à nous en servir.

Très souvent, le fait d'avoir ces pièces d'équipement lourd nous dispense d'avoir à les utiliser, parce que nous présentons ou nous limitons...

• (1035)

Mme Dawn Black: Est-ce que cela provient d'Allemagne?

Lgén A. Leslie: C'est exact.

Il serait déplacé de ma part de me prononcer sur les orientations politiques que le gouvernement du Canada envisage de prendre. Je parlerai toutefois du problème du refroidissement, que vous avez très bien cerné. Auparavant, je précise qu'une bonne part du matériel de l'armée canadienne est de tout premier ordre, oui, vraiment.

Cela dit, les chars Leopard que nous déployons en Afghanistan ont plus de 30 ans. Nous avons dépensé de fortes sommes pour les faire réparer au cours des 10 ou 15 dernières années, mais ce véhicule comporte quand même des points faibles. Excusez-moi de ne pas vous fournir tous les détails là-dessus. J'ai confiance en vous, mais pas nécessairement en...

Au sujet du système de refroidissement, on prévoit que, d'ici le milieu de l'été, la température à l'intérieur des chars occupés par leurs équipages pourrait dépasser les 60 degrés Celsius.

Mme Dawn Black: C'est pour cette raison que j'ai posé la question.

Lgén A. Leslie: Les gens très compétents des services et des technologies et aussi le service de recherche, le sous-ministre adjoint au matériel ainsi que François et son équipe ont entrepris des études sur des sujets aussi divers que les vestes de refroidissement, les systèmes de climatisation interne, la réduction de l'intensité du courant électrique par rapport à la puissance fournie et les systèmes hydrauliques à l'intérieur du véhicule, car soumis à des pressions, ces derniers produisent de la chaleur.

Toutefois, ainsi que nous l'avons dit au chef d'état-major de la Défense, nous devons tenir compte de toute une gamme de choix. Quels montants sommes-nous prêts à investir dans les chars Leopard actuels? Est-ce que d'autres choix s'offrent à nous?

Mme Dawn Black: Ce qui ne fait aucun doute, c'est que vous ne pourrez pas mettre des soldats dans ces véhicules au cours de l'été. Vous ne pourriez tout simplement pas les utiliser.

Lgén A. Leslie: Pas dans ces conditions, non, alors nous devons faire quelque chose. Merci d'avoir posé la question car elle touche à la sécurité des soldats.

Mme Dawn Black: Autre question maintenant, lors de notre visite à la base d'Edmonton, un des soldats m'a dit que certains des chars envoyés en Afghanistan avaient été auparavant retirés du service et qu'il avait même fallu vider l'âme des canons qui avaient été remplis de ciment. Est-ce vrai?

Lgén A. Leslie: J'ignore si c'est vrai au sujet des chars que nous avons envoyé à l'étranger, mais il y en a un ou deux qui se retrouvent dans cette catégorie. À l'heure actuelle, il y a 66 chars en service, et en règle générale, pour chaque char envoyé à l'étranger, il en faut quatre ou cinq au pays qui servent à l'entraînement.

Mme Dawn Black: Quels sont les principaux problèmes d'acquisition pour l'armée à l'heure actuelle? Quels achats importants prévoit-on faire prochainement?

Lgén A. Leslie: Dans l'avenir immédiat, nous allons insister avant tout sur la capacité de survie. Cela signifie ajouter davantage de blindage à nos véhicules et fournir des systèmes de survie à chacun de nos soldats. Si je devais faire un choix, c'est celui-là que je ferais.

Je crains parfois que nous nous trompions, car notre ennemi sait s'adapter, il est intelligent et il réussit très souvent à découvrir ce que nous faisons à peine quelques jours ou quelques semaines après les faits. Il adapte donc sa tactique et ses charges explosives. Il y a donc recherche constante d'équilibre, un jeu de balancier.

En second lieu, je parlerais peut-être du transport tactique. Bien sûr, cela trouve en partie une réponse dans l'utilisation de camions blindés, qui avancent très rapidement, j'ai le plaisir de vous le signaler. Encore une fois, c'est grâce aux efforts déployés par tous les membres de votre comité.

Enfin, il y a aussi la question des hélicoptères moyens-porteurs et de transport lourd. J'aimerais bien que ce genre d'appareil soit en service là-bas. Certes, il faudra toujours que nous voyagions par voiture, car un de nos engagements est de demeurer proche de la population, mais le simple fait de disposer de ce genre d'hélicoptères dans bien des cas empêcherait que nos troupes ne soient exposées à des risques inutiles.

J'ajouterais une dernière chose, il s'agit de la surveillance, qui conjugue les activités air-sol: comment puis-je mieux voir au-delà de la prochaine colline et comment puis-je le faire plus vite et de manière plus efficace?

Je vous remercie, madame Black.

• (1040)

Le vice-président (M. John Cannis): Merci à vous, général, ainsi qu'à vous, madame Black.

Nous passons à M. Calkins.

Cheryl, voulez-vous partager... ?

Mme Cheryl Gallant: Oui, s'il reste du temps.

M. Blaine Calkins (Wetaskiwin, PCC): D'accord.

Merci, monsieur le président.

J'aimerais vous remercier tous de votre présence parmi nous aujourd'hui. J'adhère tout à fait aux propos aimables que vous ont adressés mes collègues. J'ai été très impressionné par les hommes et les femmes des Forces canadiennes et par la façon dont ils se sont conduits. J'apprécie beaucoup le soutien que vous avez apporté au comité. Je peux vous assurer — et je pense pouvoir parler au nom de tous les membres du comité — que nous sommes très reconnaissants envers les hommes et les femmes des Forces canadiennes du travail qu'ils font en notre nom. Je les en remercie.

Général, j'aimerais poursuivre le sujet abordé par l'un de mes collègues sur l'achat des camions. Y a-t-il eu une intervention politique à un niveau quelconque dans l'établissement du cahier des charges de ces camions logistiques?

Lgén A. Leslie: Non.

M. Blaine Calkins: Je suis heureux de l'entendre.

Je m'intéresse beaucoup à toute cette démarche d'acquisition. J'ai fait des recherches et j'aimerais poser des questions concernant les cahiers des charges vers lesquels se dirigent la Force aérienne, si je peux l'appeler ainsi, ainsi que l'Armée de terre, qui auraient pour effet de simplifier la procédure et d'éliminer ces énormes documents de 1 700 pages d'exigences techniques; on en reviendrait ainsi à des exigences en matière de capacités qui seraient remises à l'industrie beaucoup plus rapidement, accélérant ainsi l'ensemble de la procédure. Mais lorsque les représentants de la Marine ont comparu ici ce matin, ils ont tenu un langage différent, affirmant qu'il fallait toujours exposer ces spécifications techniques.

Du point de vue global des acquisitions, lorsqu'on parle d'intégration des trois différents éléments des Forces canadiennes et de votre dépendance envers la Marine et la Force aérienne en matière de prévisions et de soutien des opérations militaires au Canada et à l'étranger, que pensez-vous du fait qu'on va continuer à concevoir et à construire pour la Marine, alors qu'on va prendre du matériel disponible dans le commerce pour la Force aérienne et l'Armée de terre? Est-ce que cela va poser des problèmes?

Si l'on continue à concevoir et à construire pour la Marine alors qu'on achète directement dans le commerce pour la Force aérienne et l'Armée de terre, les retards pour la Marine vont être importants. J'aimerais savoir quelles en seront les conséquences pour votre planification des capacités de défense et pour votre planification stratégique à l'avenir.

Lgén A. Leslie: Je vous remercie de ce que vous dites sur nos militaires. C'est important qu'ils l'entendent. Je pense qu'ils le savent déjà, de toute façon, mais il faut qu'ils l'entendent. Je vous en remercie.

Pour l'armée, la qualité est importante, car le degré de perfectionnement technologique de nos différentes plates-formes d'armement augmente sans cesse. En outre, la masse est une caractéristique bien spécifique en elle-même, et nous avons tendance à acheter des éléments de matériel beaucoup plus petits et moins complexes que les navires.

Mes connaissances en matière de construction navale sont à peu près nulles. L'amiral Robertson est quelqu'un de très bien. S'il vous dit qu'en tant que chef de la Marine, il a besoin de spécifications de conception très détaillées, je ne peux que m'en remettre à son avis, en espérant qu'il fera la même chose lorsque j'aurai à parler de camions ou de véhicules blindés de transport de troupes.

En ce qui concerne la tendance globale d'évolution vers des exigences axées sur le rendement, tout ce qui peut renforcer le partenariat entre nous, nos vis-à-vis de la fonction publique et

l'industrie afin de mieux définir le produit final pour que l'industrie ait son mot à dire sur le déroulement des activités — sans pour autant s'imposer auprès du gouvernement ou des forces armées, mais simplement pour jouer son rôle au sein d'une équipe — ne peut, à mon avis, qu'être profitable au niveau de la rapidité de la réponse et de l'obtention de bonnes idées des experts de l'industrie.

M. Blaine Calkins: Dans une bonne partie de votre témoignage, vous avez répondu aux questions de Mme Black sur la sécurité offerte par les Léopard à nos troupes actuellement déployées.

Vous avez parlé du premier pilier, de développement des méthodes de combat, de la réflexion prospective et de l'échéance de 2021. On sait qu'il a déjà été prévu de retirer les Léopard du service, étant donné que la politique étrangère future pourrait fort bien nous confier des missions de conciliation ou de consolidation de la paix, plutôt que de maintien de la paix.

Du point de vue de la planification des capacités de défense au sein de l'armée proprement dite, pensez-vous qu'il faille reconsidérer la remise en question des véhicules blindés lourds pour envisager un retour à l'utilisation de ces véhicules?

• (1045)

Lgén A. Leslie: Nous revenons effectivement à une plus grande utilisation des véhicules blindés lourds, étant donné qu'il nous faut toujours une gamme étendue de capacité pour répondre aux différents scénarios opérationnels et pour proposer au gouvernement du Canada une variété d'options d'emploi. Il nous faudra donc toujours disposer de petits véhicules blindés de patrouille montés sur roues, mais il nous faudra également des véhicules plus lourds, ainsi qu'une flotte de véhicules intermédiaires.

À propos, la flotte intermédiaire actuelle est formée de blindés légers. Comme je l'ai déjà dit, il n'y a que l'armée canadienne pour considérer comme léger un véhicule de 45 000 livres. C'est un véhicule remarquable, mais il faut renforcer son blindage pour lui donner de meilleures chances de résister aux attentats suicides et aux grenades propulsées par fusée.

Les menaces de cet ordre seront sans doute présentes partout où le gouvernement du Canada peut souhaiter nous envoyer. C'est sans doute le scénario le plus pessimiste, mais comme nous voulons toujours éviter les pertes inutiles, nous avons tendance, dans l'armée, à planifier en fonction du scénario le plus pessimiste.

On voit donc que l'armée s'oriente vers le rétablissement d'une présence plus lourde — on peut dire, que nous nous durcissons, si je peux utiliser ce terme. Nous n'abandonnons certes pas la formule des véhicules plus légers; mais nous voulons simplement disposer d'une gamme de capacités.

Évidemment nous fonctionnons actuellement dans une situation extrême, mais nous considérons que, quel que soit le pays où nous devons aller après l'Afghanistan, on y trouvera à peu près les mêmes scénarios de menace.

M. Blaine Calkins: Bien; Cheryl, je vous cède du temps si vous voulez.

Mme Cheryl Gallant: Certainement.

Vous avez parlé de capacité de survie individuelle. Lorsque j'étais en Afghanistan, j'ai remarqué qu'en plus des gilets de protection contre les explosifs à fragmentation, certains militaires, qui conduisaient un véhicule ou occupaient la trappe d'accès, portaient également de gros collets de protection. Est-ce l'un des accessoires de protection individuelle qui sont actuellement à l'étude?

Lgén A. Leslie: Absolument, madame.

Vous avez ici le sergent-major de l'armée, qui parle au nom des soldats. Nous avons vu les résultats des blessures au cou et aux épaules causées par des obus, des grenades ou des attentats suicides.

Il faut faire continuellement un compromis entre la mobilité du militaire, qui a une tâche à accomplir, et sa protection. Actuellement, nous envisageons des collets plus hauts pour certains soldats, des épaulières contenant différents types de matériaux de protection ainsi qu'un nouveau modèle de lunettes balistiques. L'apparition des lunettes balistiques, qui doivent désormais être portées en permanence, a certainement sauvé une dizaine ou une quinzaine de paires d'yeux qui auraient été atteints par des fragments. Nous avons également le nouveau gilet pare-balles.

Pour répondre à votre question — et vous m'excuserez, je suis très bavard — effectivement, nous travaillons activement sur ces accessoires de protection.

Avez-vous des détails, François?

Le vice-président (M. John Cannis): Peut-être allons-nous attendre le prochain tour, où Mme Gallant pourra encore intervenir. Si vous voulez continuer dès maintenant pour ne pas interrompre votre raisonnement, je vous accorde une prolongation, et je suis sûr que le comité sera d'accord. Vous pouvez terminer votre explication si vous voulez, puis nous passerons à quelqu'un d'autre.

Mme Cheryl Gallant: J'attends le prochain tour.

Le vice-président (M. John Cannis): Très bien, merci beaucoup.

Nous respectons bien l'horaire et nous pouvons donc faire preuve de souplesse.

Nous passons maintenant au tour suivant, avec des segments de cinq minutes. M. Martin et M. McGuire vont partager un segment.

L'hon. Keith Martin: Merci beaucoup, monsieur le président, et monsieur McGuire.

Je voudrais remercier le général Leslie, ses collaborateurs et Mme Provencher de leur présence parmi nous.

J'espère que les gens qui nous écoutent savent, puisqu'ils ne peuvent pas le voir, que vous êtes en chaise roulante et nous vous remercions sincèrement de vous être déplacés. Nous sommes profondément reconnaissants envers vos soldats de tout ce qu'ils font au service de notre pays.

Général, votre objectif suprême est de faire en sorte que vos soldats disposent d'avance de tout ce dont ils ont besoin. C'est à cela que servent les acquisitions. J'aimerais vous interroger sur différentes choses. Tout d'abord, vous êtes au sommet de la hiérarchie et vous voyez les goulots d'étranglement dont vous avez parlé. Pouvez-vous nous dire ce que nous pouvons faire pour éliminer ces goulots d'étranglement et vous permettre d'atteindre plus facilement votre objectif?

Deuxièmement, est-ce que vos fonds sont suffisants pour permettre à vos troupes de s'entraîner et d'améliorer leurs compétences?

Enfin, certaines bombes artisanales utilisées en Irak, particulièrement celles qui peuvent projeter du métal en fusion, inquiètent grandement les Américains, et on constate que certaines technologies ou tactiques se déplacent d'Irak en Afghanistan. Pouvez-vous nous dire ce que nous pouvons faire pour vous doter des ressources qui vous permettront de protéger vos troupes, compte tenu de ce qui se passe en Irak et des tactiques redoutables qui ont été employées en Afghanistan?

Merci.

• (1050)

L'gén A. Leslie: Je vous remercie de vos commentaires sur nos militaires.

En ce qui concerne les goulots d'étranglement, si j'avais dû vous répondre il y a cinq ou six ans, j'aurais sans doute eu une très longue liste d'éléments qui irritent le commandement de l'armée et qui entraînent la formation de goulots d'étranglement. De façon globale, les besoins de l'Armée de terre sont bien modestes en comparaison des énormes projets d'équipement de la Force aérienne et de la Marine.

Est-ce que vous pouvez m'aider? Je ne pense à aucun...

L'hon. Keith Martin: Vous pourrez nous faire parvenir l'information plus tard. Si certains éléments vous reviennent à l'esprit...

L'gén A. Leslie: En effet, je ne pense à aucun goulot d'étranglement systémique qui n'est pas... Il faut présenter des arguments convaincants aux supérieurs hiérarchiques en faisant appel à la logique, mais récemment, au cours des dernières années, si nous avons besoin de quelque chose et que nous présentons une argumentation convaincante et logique pour l'obtenir, personne ne refuse.

Mais vous savez comme moi que rien n'est gratuit. On nous pose toutes sortes de questions très pointues. Le gouvernement du Canada a de nombreuses priorités, mais personne ne nous oppose de refus.

L'hon. Keith Martin: Nous essayons simplement de vous faciliter les choses, c'est tout. C'est pour cela que nous étudions cette question.

L'gén A. Leslie: Absolument. Continuez de poser vos questions. Vos travaux envoient un message précis sur l'importance de toute cette démarche. Vous concentrez collectivement votre énergie pour aider nos soldats et votre action a de l'effet.

En ce qui concerne l'entraînement, on considérerait, il y a cinq ou six ans, qu'en investissant dans les technologies d'entraînement — et du reste, nous voulons intensifier nos efforts dans ce domaine, nous pourrions faire des économies à plus long terme. Quant à moi, je pense un peu différemment. Je pense qu'il faut investir dans l'entraînement, mais c'est pour que nos soldats s'améliorent et pour leur donner une meilleure chance de survie quand vient l'heure de la vérité au cours d'une mission à l'étranger. Nous voulons donc investir davantage dans l'entraînement, sans pour autant réduire le nombre de journées que les soldats doivent faire sur le terrain. Je ne veux pas non plus lésiner sur les munitions utilisées pour donner à nos jeunes hommes et à nos jeunes femmes tout l'entraînement dont ils peuvent avoir besoin lorsqu'ils partent en mission à l'étranger.

En plus de tout cela — j'essaie de trouver un exemple — nous employons l'argent du contribuable, à bon escient, je pense, pour que nos soldats s'entraînent différemment. Nous avons fait appel à des centaines de Canadiens revenus d'Afghanistan pour qu'ils nous aident en incarnant des aînés des conseils de village ou des chefs de famille, des membres de la Choura. Nous entraînons nos soldats à se familiariser avec le modèle en trois dimensions, à travailler avec les organismes internationaux et les agences de développement, et tout cela coûte cher.

En ce qui concerne les bombes artisanales, elles font de plus en plus de victimes. D'un mois sur l'autre, on voit toujours apparaître quelque chose de nouveau. Dans l'immédiat, mon équipe et moi n'avons aucune solution qui nous écarte de notre souci pour la masse, c'est-à-dire l'idée de renforcer tous les éléments de l'armée par du blindage, de grosses plaques d'acier.

Le vice-président (M. John Cannis): Nous allons donner cinq minutes à M. McGuire, puisqu'il nous reste du temps et que nous pouvons faire preuve de souplesse.

Monsieur McGuire.

L'hon. Joe McGuire: C'est très généreux de votre part, monsieur le président.

Général, dans le cadre de sa politique du « Canada d'abord » dans le Nord, le ministre O'Connor demande, entre autres choses, un bataillon d'intervention rapide pour Goose Bay. Où en est cette demande? Pensez-vous que la réalisation des plans du ministre concernant le Nord et Goose Bay puisse poser des problèmes?

Lgén A. Leslie: D'après les plus récents propos du chef d'état-major de la Défense, la phase de Goose Bay doit se consacrer essentiellement au soutien qu'elle apporte aux Rangers. On trouve un grand nombre de citoyens remarquables à Goose Bay, mais curieusement, ceux qui font partie des Rangers ne dépassent pas la vingtaine ou la trentaine. Je suis tout à fait disposé à former un groupe qui étudiera les mesures à prendre pour faire participer un plus grand nombre de citoyens de l'endroit à la défense de leur pays. Il y a à Goose Bay toute une infrastructure qui est en grande partie inutilisée. On trouve déjà sur place 500 ou 600 employés de la Défense nationale qui prennent soin des locaux.

Est-ce que cela répond à votre question?

• (1055)

L'hon. Joe McGuire: Est-ce que la formation du bataillon proprement dit est du domaine des possibilités?

Lgén A. Leslie: On travaille sur différentes hypothèses. Le chef du développement des forces, qui travaille en étroite collaboration avec le ministre, le vice-chef d'état-major et le chef... Je ne suis pas au courant des discussions les plus récentes concernant Goose Bay, et je ne peux donc pas vous donner d'autre information.

L'hon. Joe McGuire: Merci.

Le vice-président (M. John Cannis): Mme Gallant.

Mme Cheryl Gallant: Merci, monsieur le président.

Je sais que vos besoins immédiats concernent la durabilité individuelle — et j'espère que cela comprend la protection des membres inférieurs, afin d'assurer les meilleures chances de survie aux soldats qui marchent sur une mine antipersonnel — et je sais que vous avez besoin dans l'immédiat de camions, de renforcement du blindage pour la mission à laquelle nous participons actuellement.

Il y a plusieurs années, à Wainwright, par une belle journée de printemps, je me souviens que nous avons assisté à un exercice et vous avez parlé des hélicoptères d'attaque. Pensez-vous qu'à l'avenir, étant donné que la partie est déjà presque terminée — nous pourrions utiliser immédiatement le matériel dont nous avons besoin —, nous puissions avoir besoin d'un hélicoptère d'attaque parmi la gamme des aéronefs de la Force aérienne?

Lgén A. Leslie: Merci, madame.

J'ai participé à un grand nombre de missions internationales, et je sais que des hélicoptères d'attaque ou de petits appareils blindés qui peuvent survivre à un tir du sol ont divers effets sur les personnes au sol, dont le moindre n'est pas de dissuader les éléments déplaisants qui essaient de nous attaquer. Bien sûr, lorsqu'ils nous attaquent, il est beaucoup plus facile de les trouver et de les mettre hors d'état de nuire si nous avons cette capacité d'intervention.

Lorsque nous aurons des hélicoptères moyens-porteurs et des hélicoptères de transport lourd, nous voulons être sûrs que lorsqu'ils avanceront en terrain relativement hostile, il y aura d'autres

appareils, plus petits, pour les entourer et les protéger. Est-ce que cela se produit dans un contexte multinational? Est-ce que les membres de la coalition fournissent cette capacité? Est-ce que nous ajoutons de nouveaux Griffon? Que ferons-nous du H-92? Quel est l'avenir du EH-101? Vous le voyez, il y a toute une série de questions concernant la Force aérienne auxquelles le chef d'état major de la Force aérienne — et je sais que vous lui avez parlé — serait mieux placé que moi pour répondre.

En ce qui concerne les besoins de l'armée, avons-nous besoin d'armes à tir direct et d'une capacité de surveillance pour mieux aider les soldats sur le terrain? Absolument. C'est une question de ressources et, dans une certaine mesure, d'établissement des priorités.

Mme Cheryl Gallant: Pour en revenir aux hélicoptères moyens-porteurs et de transport lourd, je ne suis pas sûre si l'opposition conteste ce besoin. Pouvez-vous nous expliquer, du point de vue des opérations au Canada et des missions à l'étranger, quels sont les besoins essentiels en matière d'équipement?

Lgén A. Leslie: Du point de vue de l'armée, les hélicoptères moyens-porteurs et de transport lourd — et tous mes amis de la Force aérienne se fâchent lorsque je dis ceci — sont de gros camions volants qui décollent à la verticale. C'est ainsi que je vois un hélicoptère. Comme ils sont capables de faire cela, ils peuvent aider à évacuer les blessés dans ces moments malheureux où il y en a plus qu'un ou deux, au pays ou à l'étranger. Ils auraient pu apporter des sacs de sable ou des provisions de bouche aux citoyens qui se sont trouvés isolés par les inondations au Manitoba. Ils auraient pu aider à enlever de gros morceaux de débris des routes, par exemple, pendant la tempête de verglas. Et lorsque les routes ont été complètement bloquées par la glace, nous aurions peut-être pu placer les soldats et les génératrices à des endroits plus utiles. Dans la plupart des cas, nous avons utilisé des motoneiges ou des véhicules à chenilles. Nous avons utilisé nos chars Badger pour démolir les pylônes.

Au niveau international, bien sûr, plus nous réduisons nos déplacements routiers, mieux c'est. Le réapprovisionnement vertical est un instrument extraordinairement précieux. Cela permet de déposer une équipe médicale dans un village isolé de l'Afghanistan, ou ailleurs, sans nécessairement révéler le fait que vous revenez, parce que ce n'est pas l'aller, mais le retour qui est dangereux, car les ennemis ont eu le temps de réagir une fois que nous avons fini de faire notre bon travail. L'hélicoptère nous permet de déposer l'équipe, de la récupérer et de la transporter à un autre village sans exposer le personnel médical. La liste des possibilités est longue.

• (1100)

Mme Cheryl Gallant: Du point de vue de l'armée, quelle est l'utilité du C-17 au Canada et à l'étranger?

Lgén A. Leslie: Encore une fois, madame, en tant que commandant de l'Armée de terre, l'utilité de cet avion est qu'il me permet de transporter des dizaines de milliers de livres d'équipement sur de longues distances. Pour ce qui est des spécifications techniques du C-17, cela dépasse largement mes compétences, tout comme je ne m'attendrais pas à ce que le chef d'état major de la Force aérienne puisse vous faire des observations détaillées sur nos véhicules blindés légers.

Mme Cheryl Gallant: Donc, vous avez besoin d'un aéronef de cette taille, quelle qu'en soit la marque, pour remplir vos fonctions et assurer votre protection.

Lgén A. Leslie: Oui, madame.

Récemment, je suis allé en Afghanistan avec le sergent-major et nous avons vu un de nos chars blindés Badger — qui est essentiellement un énorme bulldozer blindé — à l'oeuvre en Afghanistan. Le seul moyen de le transporter jusqu'en Afghanistan était à bord d'un C-17 qui n'appartenait pas au Canada, ce qui — et nous y revoilà.

Le vice-président (M. John Cannis): Merci beaucoup.

Nous passons maintenant à M. Bachand.

[Français]

M. Claude Bachand: J'aimerais que vous complétiez la réponse que vous n'avez pas eu le temps de me donner au sujet du MMEV. Pour nous, vous le savez, c'est très important. Je vous écoute donc patiemment.

[Traduction]

Lgén A. Leslie: Le véhicule à effets multimission qui, comme vous le savez, devait être une étape dans l'évolution du système ADATS, reposait principalement... Eh bien, il a deux rôles. Le premier est d'effectuer des tirs directs contre des objectifs ponctuels, comme des chars. Le deuxième est d'abattre des aéronefs en approche à des distances relativement courtes.

M. Claude Bachand: Est-ce qu'il sert également pour le commandement et le contrôle de votre champ opérationnel?

Lgén A. Leslie: Absolument. C'est un outil de surveillance de l'espace aérien et d'aide au réseau de commandement et de contrôle.

Au cours des cinq à dix prochaines années, plusieurs décisions devront être faites en ce qui concerne les priorités. Je ne pense pas seulement à l'argent, mais également au personnel qualifié, qui font cruellement défaut à Jean-François, comme à TPSGC, pour gérer ces questions d'une manière cohérente.

Ma priorité immédiate est de renforcer l'armée. Le concept actuel de véhicule à effets multimission n'a pas beaucoup d'avenir dans le genre de scénario qui se déroule à l'heure actuelle à l'étranger. Et, comme je l'ai déjà dit, aucune décision n'a encore été prise.

Le chef, le chef du développement des forces, le vice-chef d'état-major et moi devons déterminer quels sont les besoins pour les Jeux Olympiques. Nous devons déterminer quelles sont les chances que le gouvernement investisse soit dans l'ADATS, soit dans le VEMM. Cette décision n'a pas encore été prise.

Le vice-président (M. John Cannis): Nous allons passer à M. Coderre avant de lever la séance.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Merci, général.

J'ai deux courtes questions.

[Traduction]

Dans mon esprit, la question des camions est assez claire. Je crois sincèrement que le général O'Connor se trouve dans une situation de conflit d'intérêts. Mais je veux vous interroger sur autre chose.

Lorsque les Forces canadiennes ont pris les décisions au sujet des avions stratégiques et tactiques, avez-vous participé à l'établissement des besoins? Je suppose que vous avez dû bien sûr être consulté sur le transport des VAL III.

[Français]

Vous ou ceux qui travaillent pour vous.

[Traduction]

Avez-vous participé au processus d'établissement des besoins, par exemple, en ce qui concerne les avions?

Lgén A. Leslie: Oui, monsieur, l'armée a été consultée. Je n'étais pas commandant de l'Armée de terre à cette époque...

L'hon. Denis Coderre: Mais votre secteur...

LGen A. Leslie: ... lorsque les besoins ont été déterminés. Mon prédécesseur, le lieutenant-général Marc Caron...

[Français]

Je sais que vous le connaissez bien.

[Traduction]

C'est un officier exceptionnel et quelles que soient les décisions auxquelles il a participé, je les appuie entièrement.

Aviez-vous une autre question sur ce sujet?

L'hon. Denis Coderre: Il semble que certaines modifications aient été apportées en ce qui concerne le poids, la capacité. Je ne suis pas heureux de cette solution à 90 p. 100 qui pourrait être un problème. En ce qui concerne le VAL III, il semble qu'on ait modifié la capacité de 43 000 livres à 86 000 livres dans un espace de quelques semaines. Comme vous le savez, il faut s'y reprendre à plusieurs reprises pour un énoncé des besoins opérationnels. Nous avons eu un plan pour la Force aérienne pendant six ans, et mis à part la certification ou l'horaire de livraison, nous visions la capacité limite, qui a été modifiée de 43 000 à 86 000 livres.

Voici donc ma question: si vous avez participé à l'établissement des besoins, se pourrait-il que vous ayez également participé à leur modification — ou peut-être Riffou? Pendant six ans nous avons eu le même énoncé des besoins qui vient d'être modifié en quelques semaines. Pourquoi?

• (1105)

Lgén A. Leslie: Eh bien, monsieur, je m'excuse. Ni François Riffou ni moi-même n'avons participé aux réunions auxquelles les besoins ont été déterminés, mais maintenant je vous dois une réponse, et je vais vous la procurer.

Cependant, je vous dirai que 43 000 livres c'est un poids très courant, puisque c'est le poids d'un VAL. Je suppose donc que 86 000 livres représentent deux VAL. Je pense que l'armée dit depuis un certain temps qu'il serait raisonnable d'avoir un aéronef qui a une plus grande capacité.

Mais ce n'est pas une très bonne réponse et je m'en excuse.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: J'ai une dernière question.

[Traduction]

C'est au sujet des chars.

[Français]

Je suis un civil. Vous devez donc m'aider à comprendre.

Pourquoi peut-on acheter un avion C-17, mais doit-on louer des tanks?

[Traduction]

Je pourrais prendre cet argent et acheter deux autres chars, mais ça c'est une décision politique. Mais pour les besoins de la cause, pouvez-vous me l'expliquer? Il me semble que nous ayons besoin de remplacer des chars. Ma collègue Dawn a été très éloquente sur la question des chars, mais comment pouvons-nous en louer? En avons-nous si grand besoin que nous soyons obligés de les louer? J'essaie simplement de comprendre.

Lgén A. Leslie: Eh bien, monsieur, comme je l'ai dit à Mme Black, le gouvernement du Canada n'a pas encore pris de décision. Pour ce qui est de la location ou des options d'achat, il est logique de supposer que lorsque nous parlons d'acheter un équipement, on fait une analyse très approfondie pas seulement au MDN et dans les Forces canadiennes mais, ce qui est plus important, à TPSGC, puisque c'est eux qui signent le chèque.

Parfois, lorsqu'il y a urgence — et Mme Black, étant donné notre expérience là-bas, a vu dans quelles conditions nous utilisons les avions de ravitaillement — nous demandons à TPSGC de faire preuve de souplesse et d'envisager...

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Je ne remets pas en question la nécessité des tanks. Ma question est celle-ci: est-il habituel pour les Forces canadiennes de devoir louer des tanks?

[Traduction]

Avons-nous déjà loué des chars auparavant? Si c'est une option, pourquoi l'avons-nous fait?

Lgén A. Leslie: Nous avons loué de l'équipement, monsieur.

Le colonel Riffou vient de me rappeler le radar contre-batterie ARTHUR que l'ancien gouvernement nous a gentiment envoyé à moi et à mes soldats lorsque nous étions à Kaboul. Ça c'est fait immédiatement, Dieu merci.

L'hon. Denis Coderre: Tout n'est pas si noir après tout. Nous étions là pour vous apporter toute notre aide.

Lgén A. Leslie: Oui, c'est vrai.

Monsieur, je vous dois une réponse. Avons-nous déjà loué des chars? Je soupçonne qu'il y a longtemps, je pense que c'était même avant le début de ma carrière, et il y avait un bail avec option d'achat.

L'hon. Denis Coderre: Lorsque nous parlons d'acquisitions, la location est bien entendu une option. Alors est-ce que vous pouvez me fournir cette information?

LGen A. Leslie: Oui, monsieur.

L'hon. Denis Coderre: Merci.

Le vice-président (M. John Cannis): Si vous me le permettez, si vous réussissez à mettre la main sur d'autre information, vous pourrez l'envoyer au comité et nous serons heureux de la faire circuler.

Nous allons terminer avec une petite question. Steven.

M. Steven Blaney: J'aurais juste une observation à faire. Je vous remercie d'être venus nous rendre visite ce matin. Vous nous avez fait un bel exposé et je comprends mieux maintenant, surtout

[Français]

interdépendance des forces et des équipements, finalement. Vraiment, on sent que

[Traduction]

que les Forces canadiennes sont une équipe. C'est une chose dont je devrai me souvenir.

[Français]

Monsieur le président, je pense que des affirmations gratuites ont été faites. Quand on voit le nombre de libéraux qui occupent des postes clés dans l'industrie de la défense, je pense qu'il y a des conflits d'intérêts. Il faudrait donc en parler.

[Traduction]

Le vice-président (M. John Cannis): Nous n'allons pas débattre de cette question maintenant. Nous allons lever la séance, mais auparavant...

M. Steven Blaney: N'importe quand.

Mme Dawn Black: Avant que vous leviez la séance, j'aimerais proposer le nom d'un témoin. Je ne voulais pas que vous leviez la séance avant que j'aie la chance de la mentionner.

Le vice-président (M. John Cannis): Est-ce que je peux remercier les témoins?

• (1110)

Mme Dawn Black: Oui. Merci.

Le vice-président (M. John Cannis): Merci beaucoup, mesdames et messieurs, d'être venus et de nous avoir accordé de votre temps. Encore une fois, au nom de tous les membres, actuels et anciens, du comité, je tiens à vous remercier de vos bonnes paroles et de votre reconnaissance. Comme M. Coderre et tant d'autres l'ont dit, nous apprécions grandement l'excellent travail que vous faites au nom du Canada et nos pensées et nos prières vous accompagnent toujours. Merci.

Mme Black aimerait faire une suggestion.

Mme Dawn Black: Oui, au sujet d'un de nos témoins. Je ne sais pas si nous voulons prolonger ces audiences au-delà de la date limite prévue, mais je sais aussi que nous avons encore la possibilité d'inviter d'autres personnes.

J'aimerais proposer qu'on entende Philip Coyle, un ancien conseiller du Président Bush. J'ai envoyé l'information au greffier et je serais certainement disposée à la partager avec tous les membres du comité. Il a une longue expérience du processus d'acquisition aux États-Unis et il a témoigné devant le Congrès et devant la Chambre des représentants à maintes reprises, et il a aussi beaucoup d'expertise en matière de systèmes d'armement. Je pense qu'il serait un ajout très utile à notre liste de témoins c'est pourquoi j'en fais la proposition. Je n'ai pas besoin de donner un préavis de 48 heures, puisque cela concerne les travaux du comité.

Le vice-président (M. John Cannis): C'est vrai, cela relève des travaux du comité, comme je l'ai expliqué au début de la séance.

Y a-t-il des commentaires de la part de...?

Une voix: Très bien.

Le vice-président (M. John Cannis): Très bien, c'est formidable. Je vais demander au greffier d'en prendre bonne note.

Y a-t-il autre chose?

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.