



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent de la défense nationale et des anciens combattants

NDDN • NUMÉRO 004 • 1^{re} SESSION • 38^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 25 octobre 2004

—
Président

M. Pat O'Brien

Toutes les publications parlementaires sont disponibles sur le
réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à l'adresse suivante :

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

Comité permanent de la défense nationale et des anciens combattants

Le lundi 25 octobre 2004

• (1540)

[Traduction]

Le président (M. Pat O'Brien (London—Fanshawe, Lib.)): Je pourrais peut-être demander que l'on sorte la caméra sans fil, conformément aux règles en usage. Je crois qu'il y a eu un petit malentendu à ce sujet. Je vais demander à la greffière de nous rafraîchir la mémoire et de rappeler aux nouveaux membres ainsi qu'à nos amis des médias les termes de notre entente au sujet des médias dans la salle pendant nos réunions.

Madame la greffière, pourriez-vous nous aider à ce sujet?

La greffière du comité (Mme Angela Crandall): Les médias électroniques peuvent téléviser ou enregistrer intégralement les séances. Ils sont assujettis aux mêmes règles que pour les débats de la Chambre. Ils doivent donner au comité un préavis raisonnable, soit au moins deux heures, de leur intention.

Vous pouvez brancher vos appareils électroniques dans la prise en temps réel, mais seulement les appareils branchés dans cette prise sont autorisés. Donc, on ne peut pas utiliser un dispositif d'enregistrement que l'on dépose sur la table ou ailleurs.

Le président: Merci de cette clarification.

Nous n'avons pas inventé ces règles, malgré les renseignements erronés que vous avez pu lire ou entendre, ce sont les règles sur lesquelles nous nous sommes entendus. Nous essayons le plus possible d'être à la disposition du public et des médias. En fait, le consensus au sein du comité est que nous déploierons tous les efforts pour nous assurer que des réunions comme celle d'aujourd'hui, sur l'achat des sous-marins, sont télévisées.

Si vous me le permettez, je vous rappelle qu'aujourd'hui est le 11^e anniversaire de l'élection de la fourmée de 1993, ce qui comprend M^{me} Longfield, M. Bachand et moi-même. M. Blaikie était ici bien avant, et d'autres se sont joints à nous depuis.

M. Claude Bachand (Saint-Jean, BQ): Où est le gâteau?

Le président: Où est le gâteau, Claude? Il nous faut un gâteau.

Il y a 11 ans, quelques-uns d'entre nous ont passé le seul test que nous ayons en démocratie. Il n'est pas nécessaire que nous soyons des spécialistes de la défense ou des affaires étrangères ou de quoi que ce soit d'autre. Nous devons simplement mériter la confiance d'un plus grand nombre d'électeurs que quiconque se présente contre nous lors de l'élection. Donc, toutes mes félicitations à la fourmée de 1993, qui a passé ce test il y a 11 ans aujourd'hui.

J'aimerais demander la collaboration de tout le monde. Croyez-le ou non, j'ai entendu des cellulaires pendant l'allocution du président Fox. Je suis convaincu que tout le monde a trouvé cela désagréable. Puis-je demander à tout le monde—députés, témoins, représentants des médias, membres du public, toutes les personnes dans la salle—d'avoir l'obligeance de fermer vos cellulaires. Cette demande s'adresse également au personnel car la dernière fois, c'est le

téléphone d'un membre du personnel qui a interrompu la réunion. J'apprécierais grandement votre coopération à ce sujet.

Ce n'est pas un caprice du président ou quoi que ce soit; Il s'agit d'une demande qui est faite par les comités depuis longtemps, et nous n'échappons pas à la règle. Je dois faire ce rappel au début de chaque séance. Voilà, c'est fait.

Maintenant, pour aujourd'hui, nous accueillons deux témoins qui vont nous aider dans notre questionnement de l'achat des quatre sous-marins britanniques. Il n'est pas nécessaire de dire pourquoi nous tenons ces audiences. Tout le monde le sait. Il y a énormément d'inquiétude relativement à ces sous-marins.

Cela dit, j'aimerais souhaiter la bienvenue à M. Alan Williams, sous-ministre adjoint, Matériel, et au capitaine M.F. Williamson, gestionnaire de projet, Programme de prolongation de la durée de vie des sous-marins.

Messieurs, soyez les bienvenus et merci de vous être joints à nous. Qui aimerait commencer?

Monsieur Williams, vous avez la parole.

M. Alan Williams (sous-ministre adjoint, (Matériels), ministre de la Défense nationale): C'est moi que le sort a désigné.

Je suis très heureux de me trouver parmi vous aujourd'hui, en compagnie du capitaine Mike Williamson, administrateur du Programme de prolongation de la durée de vie des sous-marins. Ensemble, nous fournirons des renseignements au sujet de ce programme. Après mon mot d'introduction, je vous présenterai un court diaporama qui vous permettra de mieux comprendre le programme des sous-marins de la Défense nationale. C'est avec plaisir que nous répondrons ensuite à vos questions.

Pour commencer, j'aimerais remonter à 1994, quand le Comité mixte spécial sur la politique de défense du Canada a publié son rapport faisant la recommandation suivante :

Que le gouvernement considère sérieusement l'achat de 3 à 6 sous-marins diesel-électriques modernes, dans la mesure du possible, eu égard au contexte actuel de réductions militaires dans le monde et, si cela s'avérait de toute évidence rentable (c.-à-d. abordable dans le cadre du budget actuel d'équipement).

J'ose espérer que les députés s'attendent à ce que les représentants du ministère envisagent des façons créatives de répondre aux besoins militaires tout en s'assurant de protéger les intérêts des contribuables.

[Français]

L'acquisition des sous-marins de la classe Victoria s'est faite dans le cas d'une entente de location et d'échange pour quatre sous-marins que nous pourrions utiliser pour les 20 à 30 prochaines années. Ces sous-marins permettront de très bien répondre aux besoins des Forces canadiennes et constituent un excellent investissement pour le Canada.

Pendant les cinq années où j'ai été responsable de l'approvisionnement en équipement militaire, j'ai appris que pratiquement toutes les plates-formes mises en service amenaient certains défis. L'achat d'équipement militaire est une activité complexe à risque élevé. Nous nous efforçons toujours de déceler tous les problèmes et de les corriger à mesure qu'ils se présentent. L'achat des sous-marins n'a pas fait exception à cette règle.

● (1545)

[Traduction]

Permettez-moi de vous donner quelques renseignements sur certains des problèmes auxquels nous avons fait face pendant la réactivation des sous-marins et sur la façon dont nous les avons réglés efficacement et conjointement.

Pendant la réactivation du NSM *Upholder* en 2001, on a découvert des fissures dans les vannes de coque et de secours d'échappement du moteur diesel. Une enquête conjointe a confirmé que les vannes devraient être remplacées quand elles auraient atteint 5 000 heures de fonctionnement diesel. Le Royaume-Uni a procédé aux réparations requises sur le NCSM *Chicoutimi* et couvre les coûts du matériel et de la main-d'oeuvre pour la réparation du *Corner Brook* actuellement en cours à Halifax. Comme le Canada avait déjà accepté les NCSM *Victoria* et *Windsor*, il a remplacé les vannes du *Victoria* pendant sa période de réparation cet été. Les vannes du *Windsor* seront remplacées pendant sa longue période en cale sèche l'an prochain.

On a décelé des fuites dans le système submergé d'éjection de leurres sonores pendant les essais en mer du NCSM *Corner Brook* en juillet 2002. Le Royaume-Uni a conçu une méthode pour modifier le système et a réparé le *Corner Brook* et le *Chicoutimi* en conséquence à ses propres frais. Même si le Canada avait déjà accepté les NCSM *Victoria* et *Windsor*, le Royaume-Uni a fourni des troupes de modification gratuites au Canada. Le système modifié a été installé et s'est avéré efficace dans tous les navires de la classe.

Pendant la réactivation du *Chicoutimi* en 2003, on a découvert de la corrosion sur une partie de sa coque épaisse. Le Royaume-Uni a pris des mesures pour arrêter et réparer la corrosion. Pendant les négociations finales préalables à la livraison des sous-marins, nous avons réglé la question des coûts de surveillance et de maintenance liés à cette corrosion et le Canada a été dédommagé pour les coûts futurs. Il y a lieu de souligner à nouveau la relation positive de coopération que nous avons entretenue avec nos collègues britanniques tout au long du processus.

[Français]

Les membres du comité ne seront pas surpris d'apprendre qu'en tout temps, notre principale préoccupation était la sécurité de nos gens. Le processus d'acceptation des sous-marins de la classe *Upholder* comprenait une série de certifications effectuées par notre propre autorité technique et celle de la Marine royale. Les navires doivent réussir un ensemble exhaustif d'essais à quai et en mer d'une durée d'environ deux mois avant d'obtenir leur certification.

Toutefois, j'ai hâte de connaître les résultats de la commission d'enquête et de votre comité, car nous sommes toujours à l'affût de

façons d'améliorer nos processus. Nous avons fait de notre mieux, mais une tragédie s'est tout de même produite.

Les résultats de la commission d'enquête donneront lieu à des leçons retenues et à une meilleure compréhension qui nous permettront de faire en sorte qu'un tel incident ne se reproduise pas.

[Traduction]

J'aimerais terminer en félicitant le ministère de la Défense du Royaume-Uni qui, depuis le tout début, a fait preuve d'intégrité et de franchise en respectant sa part de l'entente. Ce ministère s'est chargé de nous fournir les sous-marins réactivés. Il a également assumé la majorité des coûts découlant des problèmes décelés au cours du processus. En fait, tout au long du processus de réactivation, nous avons collaboré efficacement avec notre allié pour régler chaque problème dès qu'il s'est posé.

J'aimerais maintenant vous présenter un diaporama que j'ai préparé au sujet de l'acquisition, de la réactivation, des coûts, du calendrier et de la canadienisation des sous-marins du programme.

Si vous passez à la diapositive trois, nous allons commencer par le processus d'acquisition. Le processus est décrit sur cette diapositive. Le processus de réactivation est évolutif, c'est-à-dire qu'il permet d'améliorer graduellement la qualité des sous-marins avant que nous en prenions possession. Essentiellement, l'entrepreneur, BAE, en collaboration avec la Royal Navy et le ministère de la Défense du Royaume-Uni, le responsable de la conception, revoit chaque aspect du sous-marin. Nos techniciens étant sur place, nous supervisons tout le processus.

Tout au long du processus, plusieurs homologations sont données à mesure que des problèmes sont décelés et résolus. En fait, avant de procéder aux essais en mer, nous recevons une homologation officielle nous assurant que nous pouvons entreprendre les essais en mer. On procède à ces essais pour atteindre trois objectifs fondamentaux : premièrement, nous assurer que le navire est sûr; deuxièmement, que l'équipage est prêt; et troisièmement, évidemment, que le sous-marin peut plonger en eau profonde.

Lorsque les essais en mer commencent, il faut savoir que c'est avec l'équipage canadien. Le commandant vient de la Royal Navy. Le commandant adjoint vient du Canada. Après les essais en mer et après avoir réglé les derniers problèmes, le Royaume-Uni transfère le sous-marin à Travaux publics par l'entremise de son organisme d'exportation de matériel de défense, et Travaux publics nous le transfère, c'est-à-dire à notre marine.

Dès que nous l'avons accepté, nous entreprenons les modifications canadiennes. Il s'agit de modifications qui font en sorte que les systèmes d'armes, les systèmes de communication et les systèmes de soutien électroniques sont compatibles avec tous nos autres systèmes canadiens plutôt qu'avec les systèmes britanniques. Lorsque cette étape est terminée, nous soumettons les sous-marins à un programme rigoureux d'opérations et d'entretien en cours d'utilisation qui fera en sorte que les navires sont en réalité sûrs et à la disposition des hommes et des femmes de la marine pour les 30 prochaines années.

Permettez-moi de vous dire quelques mots au sujet du coût du programme. Lorsque le programme a été lancé en 1998, nous avons signé deux contrats principaux, un pour 500 millions de dollars avec le ministère de la Défense du Royaume-Uni, comme vous pouvez le voir, pour les sous-marins, pour des sous-marins d'entraînement, pour des pièces de rechange et pour un dossier de données techniques. Le deuxième contrat a été conclu avec Systèmes BAE qui nous fournit tout le soutien de gestion lié à l'approvisionnement et à l'ingénierie. Enfin, il y a tout un éventail de contrats en cours d'élaboration pour les modifier, comme je l'ai mentionné, et pour couvrir le logement et le salaire de nos gens qui font partie du programme, ce qui donne un total de 812 millions de dollars, en dollars courants ou de l'année budgétaire, si vous préférez le dire ainsi—autrement dit, actualisés pour tenir compte de l'inflation.

L'année dernière, nous avons entrepris une vérification unique pour nous assurer que nous comptabilisions correctement nos coûts. Si vous passez à la page suivante, vous verrez que suite à cette vérification, nous nous sommes présentés devant le Conseil du Trésor et lui avons fait reconnaître que le coût réel du programme avait augmenté de 85 millions de dollars.

Il s'agit de coûts pour des travaux exécutés ailleurs au ministère mais qui auraient dû en fait être reliés à ce programme. Il ne s'agit donc pas de coûts supplémentaires pour le ministère; ils ont été payés ailleurs, mais comme ils étaient reliés aux sous-marins, il était tout à fait légitime qu'ils soient inclus dans les coûts du programme des sous-marins.

● (1550)

Ce que je veux dire par là, c'est que nous avons acheté des pièces de rechange, par exemple, et elles ont été imputées à un autre budget. Nous avons effectué des travaux de construction sur des choses comme des jetées, et ces travaux étaient reliés précisément à ce programme. Donc, même si ces coûts figuraient ailleurs dans notre budget, ils auraient dû en fait constituer des coûts supplémentaires du programme.

Nous avons dû acheter de l'outillage spécial pour différents systèmes. Une fois de plus, cela figurait ailleurs dans notre budget. Il y a eu plusieurs petits projets, notamment celui du matériel de contrôle du bruit du sous-marin d'entraînement.

En tout, cela représentait 85 millions de dollars et, de toute évidence, nous estimions que ce montant aurait dû être correctement imputé au programme. Nous avons donc fait savoir que le coût total d'immobilisations du programme était davantage de l'ordre de 897 millions que de 812 millions de dollars.

Évidemment, la deuxième partie d'un programme d'établissement des coûts n'est pas uniquement la mise de fonds initiale, mais aussi les coûts liés au soutien du programme. Si vous passez à la page suivante, vous allez constater qu'en 1998, lorsque nous avons lancé le programme, notre estimation de base était que le coût de la nouvelle flotte serait identique à celui de l'ancienne. C'était peut-être naïf de notre part, mais c'est ce que nous espérions, en partie parce que l'un des avantages de cette classe, évidemment, est qu'elle nécessite moins de personnel, ou de marins, pour faire fonctionner le navire.

Nous pensions que le coût serait le même, mais en réalité nos coûts ont augmenté de 121 millions de dollars, comme on peut le voir sur la diapositive. Bien que le coût par sous-marin ne diffère pas beaucoup, il n'en demeure pas moins que nous avons maintenant quatre sous-marins, et que nous en avions trois auparavant, et que 120 millions de dollars est à peu près ce qu'il va nous en coûter pour en assurer le soutien. Même ce chiffre est peut-être faible, à mon

avis. Je m'attends à ce qu'il augmente un peu à mesure que les choses vont progresser.

Dans mes propos liminaires, j'ai dit quelques mots des sujets qui concernent la remise en service. J'ai inscrit ici les six dont vous avez le plus entendu parler. Si vous me le permettez, je vais vous entretenir quelques instants des sujets que je n'ai pas abordés dans mon allocution.

Tout le monde a entendu parler du célèbre enfoncement sur le *Victoria*. Cette réparation a été payée dans le cadre du règlement au sujet du *Chicoutimi*. Ce n'est pas beaucoup, mais ils l'ont payée. Nous prévoyons nous en occuper lors de la prochaine mise en cale sèche.

Pour ce qui est des pompes à turbines à air, nous avons constaté que les joints d'étanchéité fuyaient. Chaque sous-marin a deux de ces pompes. Le Royaume-Uni s'est chargé du *Chicoutimi* pour nous. Les pompes du *Victoria* et du *Windsor* ne posent aucun problème pour l'instant, et on s'en occupera lors de leur prochaine période de réparation et de révision. Ce sera probablement aussi le cas du *Corner Brook* l'an prochain. Un point qui mérite d'être signalé est que le Royaume-Uni nous a fourni, à ses frais, deux autres pompes. Donc nous avons deux pompes de rechange que nous pouvons utiliser et inclure dans un roulement de façon à faciliter le maintien en service des sous-marins. Enfin, nous avons eu un problème avec les vicolets au début. Ce sont des raccords de tuyauterie en T qui étaient défectueux. Le Royaume-Uni les a tous rajustés et réparés.

Par contre, ces problèmes entraînent des retards. Si vous passez à la diapositive suivante, vous verrez que le programme a souffert quelques retards importants, ce qui n'est pas surprenant. Alors que nous pensions à l'origine qu'en 2000 et 2001 les quatre sous-marins seraient à notre disposition, vous pouvez maintenant constater que ce sera 2004.

Je tiens à vous faire remarquer également, uniquement pour que l'on se comprenne bien, que même s'il s'agit de notre calendrier prévu pour les accepter, cela ne signifie pas nécessairement qu'ils sont prêts à être mis en service. Comme je l'ai mentionné, nous devons intégrer l'équipement canadien, le tester, et nous assurer qu'il fonctionne. Je m'attends à ce que la flotte ne soit pas opérationnelle avant 2008 ou 2009.

Qu'en est-il du programme maintenant? Nous devons terminer la canadienisation du *Victoria* et du *Windsor*. C'est fait à environ 95 à 98 p. 100. Celle du *Corner Brook* commencera l'année prochaine. Pour ce qui est du *Chicoutimi*, nous nous y mettrons probablement lorsque nous récupérerons le sous-marin qui subit des réparations. Nous allons probablement effectuer beaucoup de ces travaux en même temps afin d'économiser du temps et de l'argent.

Les projets dont je vous ai parlé, d'une valeur approximative de 85 millions de dollars—l'infrastructure, les pièces de rechange, le matériel d'essai spécial—devront être menés à terme. Ensuite, concernant la rationalisation du soutien, nous avons un contrat qui nous lie à BAE jusque vers août 2007. Nous commençons maintenant à collaborer avec l'industrie pour évaluer sa capacité d'assurer l'entretien de ces sous-marins au Canada et pour nous assurer que nous avons un programme viable pour elle. Nous allons décider quels sont les travaux que nous effectuons à l'interne à nos installations d'entretien, et quels sont ceux qui seront faits par l'industrie.

Voilà en gros le programme qui nous attend.

Je vous remercie monsieur le président. Mike et moi serons heureux de répondre à vos questions.

•(1555)

Le président: Merci, monsieur Williams.

Nous allons passer aux questions. Le premier tour est de sept minutes, pour les questions et les réponses. Je vous demanderais à tous d'être aussi concis que possible, compte tenu de la complexité du sujet.

Monsieur O'Connor, vous avez la parole pour sept minutes.

M. Gordon O'Connor (Carleton—Mississippi Mills, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Avant de poser mes questions, je tiens à demander quelques documents au MDN. Je vous remettrai la liste plus tard. Je veux les rapports techniques de la Royal Navy sur les essais en mer initiaux. Je veux une liste des anomalies recensées par le Royaume-Uni au sujet des sous-marins au moment où l'on a signé le contrat initial. Je veux une liste des anomalies confirmées par les Forces canadiennes après l'acquisition des sous-marins. Je veux les plans des biens d'investissement de 1993, 1994, 1995, 1996, 1997 et 1998. Je veux le plan de formation de la marine ou des Forces canadiennes de 1998-1999 pour ce qui est des sous-marins. Je veux la version 2004 du plan de formation du chef d'état-major de la Force maritime des Forces canadiennes relativement aux sous-marins. Je veux également un énoncé préliminaire des besoins en matière de sous-marins pour les années 1992, 1993, 1994, 1997 et 1998.

Le président: Nous allons nous assurer que M. Williams obtienne une copie de votre demande, mais je l'ai vu prendre des notes.

Monsieur O'Connor.

M. Gordon O'Connor: Monsieur Williams, il y a eu un retard de cinq ans entre 1993 et 1998 dans la décision d'acheter des sous-marins britanniques. C'est du moins mon interprétation. Ceci étant, pourquoi ce retard?

M. Alan Williams: Plusieurs raisons expliquent pourquoi il a fallu quatre ou cinq ans. Tout d'abord, l'exercice que nous avons entrepris était complexe. Nous avons parlé des contrats pour le soutien technique et le soutien du Royaume-Uni. Lorsque vous parlez d'acheter des sous-marins usagés, la rigueur et le détail des conditions d'acceptation, la configuration d'acceptation, les modifications ultérieures, les sous-marins d'entraînement, les données techniques, les pièces de rechange, le soutien technique et logistique —, rien de cela se fait du jour au lendemain. Il faut y consacrer énormément de temps. C'est la première raison.

La deuxième, c'est que pendant ce temps, le Royaume-Uni ne négociait pas uniquement avec nous. Il y avait évidemment d'autres parties intéressées et ça ne se faisait pas directement avec nous. Mais ce qui est peut-être le plus important, si vous m'aviez dit que dans tous les cas nous aurions conclu un contrat quatre ou cinq ans plus tard, j'aurais sauté de joie. Il y a quelques années, j'ai effectué une étude qui a révélé que dans 256 cas, à partir du moment où nous pensions avoir un besoin jusqu'à la fermeture du bureau de projet parce que les biens avaient été livrés, il a fallu en moyenne 16 ans, dont neuf pour l'adjudication du contrat. Je pense que tout le monde ici s'entendrait pour dire que c'est tout à fait inacceptable, et nous sommes d'accord. Nous avons déployé beaucoup d'efforts pour modifier tout cela. En fait, le vice-chef d'état-major et moi-même avons signé un document l'année dernière qui disait essentiellement que si nous ne pouvons pas conclure un contrat en moins de quatre ans, nous n'allons rien commencer ou nous n'allons même pas y affecter de ressources. Cela signifie que les militaires ont au plus deux ans pour définir leurs besoins, et je suis tenu de prendre ces besoins, d'en faire des spécifications, de les soumettre à l'industrie, et

de conclure un contrat en moins de deux ans. Cela va changer radicalement la culture et l'attitude. Nous pensons que nous pouvons le faire.

Deuxièmement, en passant aux produits militaires et aux produits disponibles sur le marché, nous devrions commencer à obtenir la livraison beaucoup plus vite.

Finalement, au lieu de permettre aux bureaux de projet de s'éterniser, le document que j'ai signé dit que nous allons fermer le bureau de projet lorsque nous atteindrons la barre des 80 à 85 p. 100, que nous allons réaffecter les gens ailleurs et laisser le travail se poursuivre dans le cadre de la charge normale de travail.

En bout de ligne, c'est que quatre ou cinq ans ce n'est pas beaucoup. Les achats que nous effectuons comptent parmi les plus complexes et, habituellement, pour savoir ce que nous voulons des militaires, pour que l'industrie le sache exactement et puisse soumissionner de façon efficace, il faut quatre ou cinq ans. S'il nous respectons cette limite dans tous les cas, je pense que nous aurons fait des progrès incroyables.

•(1600)

M. Gordon O'Connor: Je vous remercie.

Pourriez-vous, monsieur Williams ou Capitaine Williamson, expliquer quels éléments du sous-marin ont été « canadienisés » et si cela a la moindre incidence sur les systèmes électriques et informatiques originaux du navires?

M. Alan Williams: Je laisserai Mike répondre dans un moment, mais, comme je l'ai dit, nous avons entrepris des mesures de « canadienisation » d'une valeur de 75 millions de dollars, principalement sur trois plans principaux. Nous changeons le système d'armes pour que nos torpilles Mark 48 puissent être utilisées. Nous en avons environ 85 en stock et nous modifions le système d'armes pour qu'elles puissent servir.

Deuxièmement, nous modifions aussi nos systèmes de communication pour les adapter aux normes canadiennes—et bien entendu, nous avons un système canadien de chiffrement unique pour nous assurer de garder nos secrets. Troisièmement, c'est l'établissement de mesures de soutien électronique pour nous permettre de mieux comprendre et de mieux nous défendre en ce qui concerne la surveillance sous-marine.

Ce sont donc les trois plans principaux. Il doit y avoir 10, 15 ou 20 sous-éléments différents, mais cela, de loin représente la plus grande partie des coûts.

Captv M.F. Williamson (gestionnaire de projet - gestion des classes de navires/sous-marins, ministère de la Défense nationale): C'est bien cela. M. Williams a presque tout énuméré. Il y a aussi l'équipement d'évacuation, l'ajustage de la communication par satellite, l'intégration de sonars tractés que possède déjà le Canada. Le seul changement qui concerne l'électricité est la conversion de réceptacles de 220 volts à 120 volts, soit la différence entre le système britannique et le système canadien.

M. Gordon O'Connor: Pourquoi est-ce qu'il faut 10 ans à partir du moment de l'achat pour s'assurer que quatre sous-marins usagés soient pleinement opérationnels? Pourquoi est-ce que cela prend 10 ans?

M. Alan Williams: Comme je l'ai déjà dit, de 1998 à 2004—soit environ six ans—, nous nous attendons à ce que ce soit la période nécessaire pour nous assurer de les recevoir dans un état acceptable. Ensuite, la marine doit prévoir des mesures suffisantes d'intégration, la formation de l'équipage, pour s'assurer que le sous-marin fonctionne, au plan opérationnel, dans le cadre général des autres flottes pour être efficace si on veut une solution holistique aux situations navales. Et bien entendu, j'ai déjà parlé de la canadienisation de chacun, ce qui prend aussi du temps avant qu'un sous-marin puisse venir ici.

Mike, je ne sais pas si vous voulez donner plus de détail?

Captv M.F. Williamson: Le HMCS *Victoria* était en service au large de la côte Ouest. Le HMCS *Windsor* a été au large de la côte Est, et bien entendu le HMCS *Chicoutimi* était au large de la côte irlandaise. Les sous-marins sont en mer; ils font leur travail. Ce qui reste, c'est l'élément final, et dans le cas du *Victoria*, il est en voie d'être certifié pour poursuivre les cibles, porter et utiliser des armes. C'est donc en gros, une pièce montée, un programme modulaire, et nous en sommes aux dernières étapes de ce programme avec le *Victoria*, mais nous sommes moins avancés avec les sous-marins que nous venons d'accepter. Comme l'a dit M. Williams, d'ici à 2008, nous espérons être là avec tous les bâtiments.

• (1605)

Le président: Merci, monsieur O'Connor.

Monsieur Bachand.

[Français]

M. Claude Bachand: Merci, monsieur le président.

Avant de commencer, je tiens à dire à mes collègues du Comité de la défense que je les considère comme des gens ayant beaucoup de profondeur. Ce sont des spécialistes de la démocratie, mais pas nécessairement des spécialistes du type d'armement dont on parle aujourd'hui.

J'ai été un peu surpris, en lisant les journaux, de constater que certains journalistes nous demandaient de tout connaître de la défense: l'aviation, la marine, l'armée, etc. Notre rôle ne consiste justement pas à tout connaître. En fait, nous sommes ici pour faire connaître des faits en posant des questions aux spécialistes. Nos questions sont souvent dues au fait que des gens de nos circonscriptions nous demandent pourquoi un événement donné s'est produit et comment cela s'explique. On ne le sait pas, et eux non plus ne le savent pas.

C'est pourquoi il est important de poser des questions, quitte à nous faire traiter de stupides quand elles ne sont pas pertinentes. J'ai quand même des questions à poser. Bien sûr, je ne suis pas un spécialiste mais je vais faire de mon mieux pour servir les citoyens de ma circonscription. Je trouvais qu'il était important de le dire.

Je n'ai pas examiné en détail la liste des demandes faites par M. O'Connor. Je voudrais savoir si un contrat lie le Canada à la Grande-Bretagne concernant les sous-marins, si, le cas échéant, on peut y avoir accès et s'il est sur la liste de M. O'Connor. Dans le cas contraire, j'aimerais que vous le déposiez pour qu'on puisse en prendre connaissance. Y a-t-il un contrat?

M. Alan Williams: Oui, tout à fait. En réalité, il y a deux contrats: un avec la Grande-Bretagne, pour ce qui est des sous-marins, et un autre avec BAE, pour ce qui est du soutien. Vous pouvez obtenir les deux.

M. Claude Bachand: Merci.

Je me rappelle que le ministre de l'époque, M. Eggleton, a annoncé le 6 avril 1998 que quatre sous-marins seraient achetés de la Grande-Bretagne pour environ 750 millions de dollars. Or, je vois que le contrat a été signé en juillet de la même année, donc quelques mois après l'annonce du ministre.

À votre connaissance, est-ce que certaines tâches d'inspection ont été réalisées, par Travaux Publics ou votre ministère, avant qu'on procède à l'achat? C'est une chose qui se fait souvent. Par exemple, avant de signer le contrat d'achat d'une voiture, on va normalement inspecter le véhicule en question.

Pouvez-vous nous expliquer de quelle façon vous avez procédé? Avez-vous mis le processus en marche à partir du moment de l'annonce du ministre, c'est-à-dire le 6 avril 1998, ou aviez-vous déjà entrepris certaines démarches en vue d'acquiescer ces sous-marins? Pendant que j'y pense, j'aimerais savoir si d'autres nations avaient des sous-marins à vendre. Est-ce qu'on a vérifié ce qui était disponible dans le monde avant de signer le contrat, en juillet 1998?

[Traduction]

Captv M.F. Williamson: En ce qui concerne les étapes qui précèdent l'acquisition, plusieurs équipes de la marine ont fait des recherches sur la classe Upholder. Nos marins et officiers sont allés en mer à bord de sous-marins de la classe Upholder pour examiner leurs livres et étudier les difficultés qu'ils pouvaient avoir. La Royal Navy a été très franche avec nous quant aux capacités et aux limites de cette classe de sous-marin. Donc, nous étions très au courant de ce que pouvait faire le sous-marin et nous savions qu'en fait, il répondait aux besoins de la Marine canadienne.

Pour ce qui est des examens détaillés, tandis que chaque sous-marin passe par le processus de réactivation, l'équipage canadien et les équipes techniques travaillent avec le sous-marin. Des examens détaillés sont effectués dès la première étape de la réactivation jusqu'au moment de l'acceptation, et cela peut prendre jusqu'à deux ans. Donc, avant de signer pour accepter chacun des sous-marins, nous sommes pleinement informés et pleinement conscients de l'état exact du sous-marin, de tous ses défauts qui doivent être corrigés, de toutes ses capacités, nous l'avons amené en mer et nous avons fait des essais en mer pendant un mois. Nous avons inspecté en rampant chaque pouce du sous-marin, et de fait, nous avons une vaste quantité de documentation pour justifier son acceptation.

[Français]

M. Alan Williams: Vous constaterez, à la lecture de la documentation que nous vous remettrons, que toutes ces préoccupations étaient présentes au cours du processus de réactivation.

M. Claude Bachand: Au cours de ce processus de réactivation, et jusqu'à aujourd'hui, avez-vous été surpris par tous les problèmes qui sont apparus, ou vous y attendiez-vous, compte tenu du fait que vous aviez mené une étude, au fur et à mesure qu'on effectuait des tests?

• (1610)

M. Alan Williams: J'aimerais faire un bref commentaire. Mike voudra peut-être y ajouter quelque chose.

Comme je l'ai mentionné dans ma petite allocution, peu importe la plate-forme que l'on achète, on y trouve toujours des problèmes.

[Traduction]

Les problèmes que nous avons eus avec les hélicoptères de recherche et de sauvetage que nous avons achetés en 1998 ont défrayé les manchettes récemment. Nous y avons constaté des fêlures des pare-brises, et nous avons eu toutes sortes de problèmes avec les pales de rotors et autres choses du genre.

Nos véhicules LAV III sont réputés être parmi les meilleurs du monde. De fait, les États-Unis en ont achetés des milliers après avoir empruntés 32 des nôtres. Quand nous les avons reçus, il y avait des problèmes avec les freins et la direction, des problèmes sérieux.

Nous utilisons, pour l'entraînement au vol de l'OTAN, des Harvards. Lorsque nous les avons reçus, il y avait des problèmes de pièces qui n'étaient pas aussi fonctionnelles qu'elles auraient dû l'être. Il y avait des problèmes de système de refroidissement par air.

À peu près toutes les plateformes que nous achetons ont leurs problèmes. Alors vous demandez si je suis étonné qu'il y ait eu des problèmes? Absolument pas. Nous nous y attendions. C'est pourquoi nous avons des gens comme Mike et d'autres qui sont, techniquement, très compétents et capables, pour procéder à un examen, pour s'assurer que tant que la sécurité n'est pas garantie, nous ne l'acceptons pas. Cela fait partie du jeu. J'aimerais beaucoup pouvoir dire que l'industrie fera tout, absolument, parfaitement, mais nous sommes tous humains. Ce sont là des plateformes très complexes que nous achetons. Nous prenons le temps de nous assurer que tout problème qui survient—et il en surviendra—reçoive l'attention appropriée.

Quant à savoir si c'est plus que ce à quoi nous nous attendions, peut-être un sous-marinier pourrait-il nous exposer son point de vue.

Captv M.F. Williamson: Tout d'abord, les problèmes qui sont survenus avant l'acceptation ont été réglés à notre pleine satisfaction par la Royal Navy, avec son budget. Donc, s'il y a eu un problème qui a été découvert avant l'acceptation, il a été réglé avant que nous acceptions le sous-marin.

Pour les problèmes qui apparaissent après l'acceptation, là encore, comme le disait M. Williams, il n'y avait pas de surprise. C'est le genre de problèmes auxquels on peut s'attendre d'un bâtiment de guerre, d'un vaisseau qui est exploité dans un environnement très rigoureux.

En ce qui concerne les coûts pour rectifier ces problèmes, pour toute grosse acquisition, une somme importante est mise de côté dans l'éventualité où il y aurait de ces problèmes. Chaque fois, jusqu'à maintenant, nous avons pu corriger ces problèmes ou assurer leur correction avec le budget prévu. Donc, les défauts auxquels nous avons eu affaire n'ont pas eu de répercussions à la hausse sur le coût de projet.

[Français]

M. Alan Williams: J'aimerais ajouter ceci: les trois plates-formes dont j'ai parlé, comme vous le savez, nous semblent présentement parfaitement adéquates.

[Traduction]

Pour les trois types d'appareils dont j'ai parlé, les Harvards, les Cormorants, et les LAV III, nonobstant tous les problèmes que nous avons eus, ces systèmes d'armes étaient parmi les meilleurs du monde et fonctionnent en tant que tels. Nous nous attendons à des problèmes, nous nous attendons à les régler, et nous nous attendons à ce que les plateformes fassent ce pour quoi elles ont été conçues.

[Français]

Le président: Merci, monsieur Bachand.

[Traduction]

Je suis assis ici, monsieur Williams, à me demander comment, pour donner un exemple que pourraient reconnaître mes collègues et probablement le public, une personne qui vient d'acheter une nouvelle voiture et qui reçoit un avis de rappel serait capable d'apprécier votre argument selon une perspective différente.

Monsieur Blaikie, vous avez sept minutes.

L'hon. Bill Blaikie (Elmwood—Transcona, NPD): Merci, monsieur le président.

Je pense que le capitaine Williamson, tout à l'heure...

Il semble que le «William» que contient votre nom peut-être utile, aujourd'hui. Peut-être vais-je relever le défi.

Vous avez dit que la Royal Navy était très ouverte au sujet des limites et des capacités de cette classe de sous-marins. Existe-t-il un document où elle décrit à l'intention d'un éventuel client, le Canada en l'occurrence, quelles sont ces limites? Bien entendu, nous nous intéressons plus aux limites qu'aux capacités, parce que nous voulons apprendre ce que savait le gouvernement au sujet de ces problèmes. Existe-t-il un document concernant particulièrement l'*Upholder* HMS? Sur les quatre sous-marins, il semble que ce soit celui qui ait connu le plus de difficultés au Royaume-Uni. Il a été mis hors service après une année seulement. Je reçois des courriels de divers endroits, et certains soutiennent même que la BBC a diffusé un documentaire, en 1991, dans lequel les marins britanniques auraient, paraît-il, dit qu'ils ne voudraient pas être membres de son équipage, parce qu'ils le trouvaient dangereux.

Avez-vous quelque chose que vous pourriez remettre au comité?

M. Alan Williams: Je vous répondrai oui, et c'est dans les documents qu'a demandés M. O'Connor.

• (1615)

L'hon. Bill Blaikie: C'est dans cette requête encyclopédique?

M. Alan Williams: Oui, dans cette longue liste. Le processus de réactivation comporte probablement une demi-douzaine de certificats différents, d'une étape à l'autre. Chaque fois qu'un certificat est délivré, soit par l'entrepreneur ou la Royal Navy...une liste l'accompagne de tous les défauts, et du moment où ils doivent être corrigés. Vous les y trouverez tous, et vous verrez comment ils ont été corrigés au fur et à mesure de la chaîne de production.

L'hon. Bill Blaikie: Mais on supposerait qu'avant même que vous vous lanciez là-dedans, lorsque vous avez la discussion initiale sur l'opportunité ou non de conclure un marché, il devait bien déjà y avoir quelque chose sur la table.

M. Alan Williams: Comme l'a dit Mike, et nous pouvons y revenir si vous voulez, dans la période antérieure à 1998, il y a eu beaucoup de discussions entre notre personnel de la marine et notre personnel technique là-bas au sujet des sous-marins, pour parvenir à les comprendre, cerner les problèmes, et pour parler aux gens. Maintenant, je ne saurais dire si ces entretiens ont été particulièrement documentés, aussi bien que la partie dont je parlais.

L'hon. Bill Blaikie: De toute évidence, ce qui est documenté après que vous ayez déjà conclu le marché...c'est trop tard. Nous voulons savoir ce qui a été documenté avant qu'il soit conclu.

M. Alan Williams: D'accord, mais pour que ce soit clair, ces démarches ont été documentées après que nous ayons conclu le marché, mais avant que nous l'ayons payé et accepté. Ce n'est pas comme si nous avions conclu le marché, dépensé l'argent des contribuables canadiens, puis découvert les problèmes. Nous avons dit nous allons acheter ces sous-marins à condition qu'ils soient sûrs, et tant qu'ils ne le seront pas, ils restent votre responsabilité, vous devez régler les problèmes, et nous allons vous surveiller pour être sûrs que vous le fassiez. Voilà la liste des problèmes. Quand nous en prenons la charge, nous sommes convaincus que les problèmes ont été résolus.

L'hon. Bill Blaikie: J'ai beaucoup plus de questions à poser que le temps dont je dispose ne me le permet, mais vous disiez que nous n'avions pas encore payé; vous n'alliez pas de toute façon payer quoi que ce soit, n'est-ce pas? Je veux dire par là que vous aviez cette entente de troc qui prévoyait de la formation, etc. Y a-t-il un document qui décrit cet aspect du marché, que nous puissions le voir?

M. Alan Williams: Vous verrez dans le contrat, précisément au paragraphe 27 (3), la question du troc. Le concept du troc, en fait, a été mal interprété. Tout ce que c'était, en réalité, c'est qu'à un moment donné, si vouliez simplifier les comptes qui disaient « nous devons vous payer pour ceci, mais comme vous recevez votre formation ici, là, et là, pourquoi ne pas essayer de faire les deux ensemble? » La réalité est que cela ne s'est jamais fait. Nous les payons régulièrement par le biais de la Royal Bank of Scotland, sur la rue Wellington à Toronto. C'est là que va notre argent. Je ne sais pas d'où vient l'argent qu'ils nous versent, mais il n'y a en fait aucun lien, pas de troc, pas d'échange entre ce programme et un autre programme, quel qu'il soit. C'est prévu dans le cas où cela pourrait faciliter les gains d'efficacité, mais au bout du compte, on laisse simplement chaque programme fonctionner et se financer de son côté.

L'hon. Bill Blaikie: Je pense encore qu'il serait intéressant de voir ce qu'ils avaient prévu avant l'entente au sujet de cette classe de sous-marins, et particulièrement en ce qui concerne le *Upholder* HMS.

Captv M.F. Williamson: Nous avons les journaux des machines, tous les résultats des essais en mer lorsque les sous-marins étaient aux mains des Britanniques. Bien entendu, il y a rapport du comité de la défense du Royaume-Uni, déposé en 1991, qui examine toute la situation de l'acquisition selon leur perspective, et ils ont eu les mêmes problèmes de jeunesse quand ils ont intégré cette classe à leur marine. Ils ont corrigé les plus gros problèmes qu'ils ont trouvés, et nous n'avons pas eu ces problèmes. Ils ont conclu que la classe *Upholder* serait une excellente classe de sous-marins, et nous espérons pouvoir parvenir aux mêmes conclusions.

L'hon. Bill Blaikie: La compagnie qui a été embauchée pour faire cela, BAE, de quelle nature est-elle? Est-ce qu'elle a une dimension canadienne? Est-ce que BAE a du personnel canadien, à la retraite ou autre? La compagnie est-elle strictement britannique?

Captv M.F. Williamson: Il y a deux BAE. Il y a BAE au Royaume-Uni, qui a eu le contrat pour réactiver les sous-marins pour la Royal Navy. BAE s'appelait auparavant Vickers Shipbuilding and Engineering—c'est la compagnie qui a construit les sous-marins à la fin des années 1980 et au début des années 1990. C'est le centre d'excellence britannique. Tous les sous-marins de la Royal Navy, les SSBN, les sous-marins à propulsion nucléaire, sont construits sur ce chantier maritime, et c'est là que nos sous-marins ont été réactivés. Donc, nous avons eu le meilleur...

L'hon. Bill Blaikie: Et ce chantier maritime se trouve à...?

Captv M.F. Williamson: Au Royaume-Uni.

L'hon. Bill Blaikie: Oui, mais encore où?

Captv M.F. Williamson: C'est à une heure et demie au nord-ouest de Manchester, sur la côte Ouest.

L'hon. Bill Blaikie: D'accord. Il me semblait que c'était près de Manchester.

Vous avez dit qu'il y avait deux BAE.

● (1620)

Captv M.F. Williamson: Il y a aussi BAE Canada, qui assure notre soutien de la mise en service. Nous les payons en dollars canadiens, tant pour le personnel canadien que britannique, et nous dépensons l'argent au Canada pour le soutien à la mise en service.

L'hon. Bill Blaikie: Donc, BAE Canada a été créé spécifiquement pour assurer le soutien de sous-marins?

Captv M.F. Williamson: C'est bien cela.

L'hon. Bill Blaikie: Qui sont ces gens? Il n'est pas rare que les gens quittent les diverses industries pour offrir des services d'experts-conseils. Savons-nous dans quelle mesure l'effectif de BAE Canada comprend des marins canadiens à la retraite?

Captv M.F. Williamson: De fait, il y a des sous-mariniers canadiens qui travaillent pour BAE. Il y a aussi des gens de l'équipe originale de construction, du Royaume-Uni, qui sont venus offrir leur expertise. Il y a des gens qui ont la meilleure expérience qui soit de la conception, des plans et de la fabrication. Certains sont les mêmes qui ont offert un soutien à ces sous-marins lorsqu'ils étaient dans la Royal Navy. Autant que possible, BAE a conclu des partenariats avec l'industrie canadienne et petit à petit, elle intègre l'industrie canadienne pour que nous ayons une solution canadienne de soutien à long terme.

Le président: Merci, monsieur Blaikie.

Je reviens maintenant de ce côté-ci de la table. Vous avez sept minutes, madame Longfield.

L'hon. Judi Longfield (Whitby—Oshawa, Lib.): Merci, monsieur le président, et je vous remercie tous deux d'être ici.

Monsieur Williams, dans votre présentation, vous nous avez décrit le contexte dans lequel nous avons décidé que nous allions choisir des sous-marins modernes diesel-électriques à la suite de l'examen de la défense. Vous avez pris les fonctions de votre poste actuel en 1999, alors beaucoup de choses se sont faites avant votre ère. Vous avez décrit le processus d'achat, à partir de la réactivation. Il y a beaucoup de gens qui aimeraient bien savoir ce qui est arrivé avant cela. Comment avons-nous déterminé les besoins en matière de sous-marin, et qui en est responsable? Pourriez-vous nous décrire cette démarche?

M. Alan Williams: Certainement.

Il est en fait très simple. La défense est chargée d'élaborer un énoncé des besoins et ce, dans le cas de n'importe quel programme. L'énoncé m'est ensuite remis et je le traduis en spécifications DL tout en travaillant avec l'industrie, Travaux publics et Industrie Canada afin—c'est à espérer—de trouver le produit qui convient à un prix imbattable pour le contribuable canadien.

Dans ce cas précis, il faut comprendre que si les sous-marins Obéron n'avaient pas été non durables, ils auraient parfaitement convenu, puisque, à l'époque, ils répondaient aux besoins de la marine canadienne. Par conséquent, lorsque nous avons envisagé la suite, la question était en fait fort simple : nous avons un sous-marin qui, à notre avis, nous convient; existe-t-il autre chose de semblable que nous pourrions nous procurer? Nous ne pouvions rien nous permettre financièrement jusqu'au moment où nous sommes tombés sur cette aubaine. Comme vous le savez, ces sous-marins coûtent en général quatre fois le prix que nous avons payé.

Par conséquent, nous avons saisi l'occasion et cherché à trouver la formule de financement qui cadrerait avec notre budget d'immobilisations; c'était essentiel pour nous et nous y avons travaillé fort. Il est important de souligner que l'achat de la classe Upholder était assorti d'autres avantages. Comme ces sous-marins sont plus récents, ils sont en fait, comme je l'ai déjà dit, plus avancés au plan technologique, plus résistants et plus sûrs. Il y a plus de place à l'intérieur et comme l'équipage est passé de 67 à 49 personnes, ils coûtent moins cher. Beaucoup d'autres avantages sont intervenus, mais en ce qui concerne les besoins, il ne s'agissait pas comme dans de nombreux cas pour la marine, l'armée ou l'aviation de partir de zéro. Nous avions en fait un sous-marin qui cadrerait avec la capacité; le problème c'était qu'il était tellement ancien que nous ne pouvions plus le maintenir en état de fonctionnement. Il était donc fort simple, franchement, d'en trouver un qui lui soit similaire et d'opter pour un tel produit. C'est ce qui s'est passé, je crois.

L'hon. Judi Longfield: D'accord, votre explication est utile, car je crois qu'il y a beaucoup de malentendu quant à la raison pour laquelle nous avons opté pour la classe Upholder et au sujet de ce que nous tentions d'accomplir.

Au cours du processus de la remise en service et des essais en mer, qui décide si l'équipage est effectivement prêt?

M. Alan Williams: C'est la marine.

Hon. Judi Longfield: D'accord. Comment cette décision est-elle prise? Y a-t-il une évaluation? Des essais? S'agit-il simplement de remplir un formulaire? Prévoit-on tant d'heures pour faire ceci ou cela?

M. Alan Williams: Mike va vous donner les détails, mais dans le cadre de l'accord avec le ministère britannique de la Défense, il était convenu de donner une formation d'une année à nos équipages sur place, au Royaume-Uni. Au bout du compte, c'est le commandant qui doit être convaincu que l'équipage est en fait complètement formé et capable de doter le sous-marin et qui doit en convaincre le chef de la marine.

• (1625)

Captv M.F. Williamson: C'est tout à fait exact et c'est pratiquement semblable à un processus de construction modulaire. Pour être admissible à ce programme en tant que membre d'équipage, il faut tout d'abord être qualifié pour les sous-marins de la classe Oberon; en d'autres termes, il faut être un sous-marinier d'expérience.

Les sous-mariniers sont arrivés au Royaume-Uni et ont suivi une formation théorique offerte en vertu du contrat avec la Royal Navy et, selon la spécialisation—cuisiniers ou techniciens en sonar—cette formation pouvait durer d'un mois à un an. Comme pour n'importe quel cours, il y avait des examens à réussir et des reprises en cas d'échec.

Une fois la formation théorique terminée, le membre d'équipage s'est rendu à Barrow où se trouvait le sous-marin. Il a fait ce qu'on

appelle une révision structurée. Il s'agit en fait de pouvoir expliquer le fonctionnement de tout l'équipement du sous-marin dans son domaine de spécialisation. Là encore, il y a un examen oral et il faut qu'il prouve à un supérieur ou à une personne plus expérimentée qu'il a une connaissance complète de l'équipement.

Au bout de quelques mois, tout l'équipage se rassemble pour être testé en tant que groupe. Il y a des examens à quai. Les membres de l'équipage doivent être en mesure de réagir aux urgences, ils doivent pouvoir prouver qu'ils peuvent effectivement faire fonctionner l'équipement. En même temps, le sous-marin est préparé pour les essais en mer et, à ce moment-là, il y a encore une période de formation et d'évaluation en mer pour s'assurer que l'équipage peut exploiter le sous-marin dans toutes les conditions et réagir à toutes les urgences.

Ces essais se déroulent sous la direction d'une organisation d'entraînement en mer, qui est exactement la même que celle qui certifie que tous les équipages de la Royal Navy peuvent exploiter les sous-marins nucléaires et porteurs d'armes nucléaires de la Royal Navy. Les normes sont donc très élevées et c'est à ce moment-là que les équipages sont autorisés à exploiter le sous-marin.

L'hon. Judi Longfield: Merci.

Dans le rapport 2000 de la vérificatrice générale comme dans les recommandations de suivi faites en 1998—le rapport sur l'acquisition de biens d'équipement—, il est indiqué que l'analyse de risque du projet de prolongation de la durée de vie des sous-marins était incomplète vu l'accès limité aux sous-marins à la première étape du projet. Qui était responsable de cette analyse de risque et une autre analyse de risque a-t-elle été entreprise à une étape ultérieure du projet?

Captv M.F. Williamson: Au fur et à mesure du projet, des évaluations de risque ont été faites: risque technique, risque du programme et risque à propos de la canadienisation; en majeure partie, je crois, la plupart des classes ont été évaluées correctement avant la signature du contrat en 1998. Il avait été noté que dans certaines des domaines, comme la canadienisation, l'évaluation du risque n'avait pas été parfaitement faite. Nous avons sous-estimé le coût de la remise à neuf de certains des équipements. En règle générale toutefois, l'évaluation du risque a reflété le réalisme à laquelle nous avons éventuellement été confrontés.

L'hon. Judi Longfield: Qu'est-il arrivé aux anciens sous-marins Oberon et certaines de leurs pièces de rechange sont-elles utilisées pour la classe Upholder?

M. Alan Williams: Nous en avons quatre, trois opérationnels et un qui servait à la formation. Deux d'entre eux seront transférés l'année prochaine, l'un vers le Royaume-Uni et l'autre au Musée de la mer et deux, en fait, seront vendus pour les pièces de rechange.

Le président: Merci, madame Longfield.

Nous commençons une deuxième ronde de questions, cinq minutes par question et réponse. Monsieur Casson, s'il vous plaît.

M. Rick Casson (Lethbridge, PCC): Merci, monsieur le président, et merci, messieurs, d'être ici.

Capitaine Williamson, vous avez parlé de la formation et de l'équipage et j'aimerais m'y attarder quelques instants. Lorsque ces sous-marins sont mis en service, leur exploitation au jour le jour exige nécessairement plus que l'intervention de l'équipage. Vous devez former beaucoup plus de monde pour assurer les rotations, etc. Avez-vous pu trouver le nombre d'instructeurs voulus ainsi que le personnel correctement formé pour doter ces sous-marins au moment de leur mise en service?

Captv M.F. Williamson: Je peux parler de la période qui a précédé l'acceptation des sous-marins, car après, c'est le système de formation de la marine qui prend la relève.

Pour ce qui est de la formation de l'équipage au Royaume-Uni, je le répète, beaucoup d'anciens membres de la Royal Navy en étaient chargés. C'était la même chose à quai, à Barrow, et dans les sous-marins en mer—tous les instructeurs étaient des sous-mariniers d'expérience de la Royal Navy, dont bon nombre d'entre eux avaient été membres d'équipage de ces sous-marins lorsqu'ils battaient pavillon britannique.

Lorsque la formation a été transférée au Canada et que nous avons amené les simulateurs, certains de ces hommes ont enlevé leur uniforme de la Royal Navy pour travailler à terre, à Halifax, et sur la côte Ouest, à Esquimalt. Ceci étant dit, c'est au système de formation de la marine qu'il incombe de faire en sorte que les instructeurs sont bel et bien là et que la formation répond aux normes requises.

• (1630)

M. Rick Casson: C'est donc votre responsabilité une fois qu'ils sont mis en service—et après...?

Captv M.F. Williamson: Je suis chargé de fournir les sous-marins remis en service, les équipages formés ainsi que les systèmes de formation. Tout est transféré à la marine clés en main et c'est elle qui en prend la responsabilité.

M. Rick Casson: Vous avez également parlé plus tôt de la canadienisation de ces sous-marins. Ce volet fait-il partie de la formation de nos équipages appelés à exploiter les sous-marins? Vous dépendez assez fortement, me semble-t-il, des membres de la Royal Navy pour ce qui est de la formation, mais il faut également apprendre à connaître les nouveaux systèmes de communication, d'armement et de détection. Cela fait-il partie de la formation assurée par la Royal Navy? Comment cette question a-t-elle été réglée?

Captv M.F. Williamson: J'aimerais tout d'abord dire qu'une fois la formation transférée au Canada... Il ne faut pas oublier que le Canada exploite des sous-marins depuis quelque 35 ou 40 années et que nous avons beaucoup de sous-mariniers de grande expérience également. Pour eux, il s'agit d'obtenir la formation voulue pour devenir sous-mariniers de la classe Upholder. Par conséquent, nos instructeurs, qui portent des uniformes canadiens, sont hautement qualifiés et ont une vaste expérience.

Dans le cas de l'équipement qui devient canadienisé, on retrouve beaucoup de points communs avec les systèmes de la flotte de surface—l'équipement de guerre électronique, le radar. C'est exactement le même équipement que l'on retrouve sur les frégates de patrouille canadienne et c'est la raison pour laquelle nous l'avons choisi pour nos sous-marins. Nous pouvons donc utiliser les mêmes écoles et les mêmes instructeurs qui ont déjà de l'expérience au Canada.

Pour ce qui est de l'équipement entièrement neuf, il faut savoir que n'importe quel équipement que nous achetons est assorti de soutien en service et nous achetons également la formation connexe. Par conséquent, les marins ne se retrouvent pas avec de l'équipement qu'ils n'ont jamais vu et qu'ils ne savent pas utiliser. Dans tout contrat d'achat de nouvel équipement, nous achetons la formation connexe. Après plusieurs années, c'est de nouveau le système des Forces canadiennes qui s'en charge.

M. Rick Casson: Je ne me rappelle pas lequel d'entre vous a parlé plus tôt du genre de torpille que nous avons au Canada. S'agit-il de la torpille Mark 48?

Captv M.F. Williamson: Oui.

M. Rick Casson: Dans quelle mesure a-t-il fallu reconcevoir les torpilles que nous avons en stock et a-t-il fallu assurer une nouvelle formation pour pouvoir les utiliser dans ces nouveaux sous-marins?

M. Alan Williams: L'un des critères fort importants pour cette classe de sous-marin, c'était qu'il fallait que le tube de torpille soit de la taille et de la configuration voulues pour lancer une torpille Mark 48 et, bien sûr, c'est ce que nous avons fait. Nous avons également transféré le système de conduite de tir des Oberons, l'avons mis à jour pour l'utiliser dans la classe Victoria, de sorte que les opérateurs n'ont dû suivre qu'une formation minimale pour l'utilisation des torpilles. L'équipement qu'ils avaient connu dans les Oberons allait se retrouver dans les Upholders, sous une forme améliorée et mise à jour. L'utilisation effective de l'arme—le filoguidage, la poursuite et la tactique—était la même.

M. Rick Casson: Je remarque que dans votre calendrier d'acceptation, vous énumérez chaque sous-marin—*Victoria*, *Wind-sor*, *Corner Brook*, et *Chicoutimi*—et pour chacun de ces sous-marins, il semble que le délai soit de moins en moins respecté, le délai pour le *Chicoutimi* étant bien dépassé. Cela nous permet-il de croire que vous avez commencé par le meilleur pour arriver au pire? Comment l'expliquez-vous?

M. Alan Williams: D'après moi, cela veut tout simplement dire qu'en cas de problème détecté dans un sous-marin, on examine tous les autres afin de régler le même problème, le cas échéant. En d'autres termes, la leçon que l'on peut tirer d'un sous-marin est appliquée aux autres. C'est donc juste cumulatif—les problèmes.

M. Rick Casson: Je croyais qu'à ce moment-là il serait plus rapide de régler les problèmes survenant ailleurs, mais il semble que ce soit l'inverse.

M. Alan Williams: J'ai déjà donné l'exemple des vannes du moteur diesel qui posaient un problème dans les deux autres aussi, si bien qu'il a fallu les réparer; c'est ce qui explique les délais. Lorsqu'on découvrait deux ou trois problèmes, on les réglait pour ceux que l'on n'avait pas encore acceptés.

Le président: Merci, monsieur Casson.

Nous sommes en alternance maintenant. Désolé, pas tout à fait; c'est maintenant au parti ministériel, puis au Bloc.

Monsieur Rota, cinq minutes s'il vous plaît.

M. Anthony Rota (Nipissing—Timiskaming, Lib.): Les diapositives 3 et 8 ne me semblent pas cadrer l'une avec l'autre. Je regarde les dates et les processus. Pour ce qui est de la diapositive 3, je me demande si vous pourriez me dire à quelle étape du processus se trouve chacun des sous-marins. Je me reporte à la diapositive 8 et j'essaie de savoir où ils en sont. Sommes-nous dans le processus d'achat? Dans celui du soutien? Si cela ne vous fait rien, énumérez les sous-marins...

M. Alan Williams: Certainement.

Comme vous le savez, le *Chicoutimi* est en complète réévaluation à l'heure actuelle au R.-U. Il va falloir prendre une décision, après la commission d'enquête et nos propres études techniques, pour savoir quels changements doivent être apportés et si nous allons faire des réparations là-bas ou ici.

Le *Corner Brook* est en période spéciale de grand carénage—pièces de rechange—qui devrait se terminer l'année prochaine.

M. Anthony Rota: À quoi cela correspondrait-il sur cette diapositive, la diapositive 3? S'agit-il de modifications canadiennes, d'acceptation ou d'essais en mer?

•(1635)

M. Alan Williams: C'est dans la case à l'extrême droite.

Le *Victoria* et le *Windsor* en sont tous les deux à l'étape opérationnelle en quelque sorte. Ils devraient être exploités au cours des premiers mois de l'année prochaine.

Pour tous les sous-marins, nous avons soit apporté quelques modifications soit examiné les opérations et l'entretien, ce qui a permis d'arrêter le calendrier d'une façon ou d'une autre. Tous se trouvent—pour ce qui est des deux dernières cases—à des étapes différentes. Dans nos discussions en cours avec l'industrie, nous essayons de prévoir le meilleur calendrier possible en matière d'opérations et d'entretien. Quand voulons-nous assurer les grands carénages, les carénages moins importants et pouvons-nous les planifier de telle manière que l'on puisse exploiter les sous-marins le mieux possible? Au lieu de garder quatre sous-marins en bassin à un moment donné, on souhaite toujours en avoir au moins un ou deux de disponibles pour la marine. Ce sont les discussions qui sont en cours à l'heure actuelle.

M. Anthony Rota: Je vais poser une deuxième question et probablement revenir à celle-ci, car je ne suis pas entièrement au clair à ce sujet.

Le genre d'entente que vous avez ressemblé pratiquement à une entente de location avec option d'achat. Vous vous en servez pendant quelque temps pour voir ce qui va se passer. Y a-t-il un coût que vous devez supporter ou attendez-vous de voir si le tout peut fonctionner, le paiement se faisant après-coup? Peut-être pourriez-vous le préciser.

M. Alan Williams: Il y a un calendrier précis de paiements de location pour chacun. Aucun intérêt n'était perçu. Nous avions la possibilité de les acheter plus tôt si nous le voulions et, en fait, c'est ce que nous avons fait pour le *Victoria*. Nous avions des fonds supplémentaires. Le coût en dollars de 1998 était de 90 millions de dollars pour chacun. Il existe un tableau, et nous versons le paiement de location prévu le 1^{er} avril de chaque année—sauf pour l'année en cours. Nous n'avons pas encore reçu la facture, mais elle devrait être d'environ 7,6 millions de dollars, parce que la somme est établie au prorata selon l'année.

M. Anthony Rota: Vous avez parlé de moyens novateurs d'acheter. Est-ce l'un de vos moyens?

M. Alan Williams: Je pense que oui. Quand le budget d'investissement est très limité, j'estime qu'il est très novateur de pouvoir verser ces paiements de location sans intérêt.

M. Anthony Rota: Non, je vous fais mes compliments. Je ne critique pas. Je vous demandais simplement de préciser.

J'aimerais revenir au troisième cliché; à votre avis, compte tenu de certains problèmes qui sont survenus et des questions qui se posent maintenant, aurions-nous dû abandonner cet accord plus tôt, ou l'achat de l'un ou l'autre des sous-marins, à une date antérieure? Respectons-nous l'échéancier? Croyez-vous que c'est encore judicieux de maintenir l'entente concernant le *Chicoutimi* par exemple, ou...?

M. Alan Williams: Nous ne nous sommes pas du tout retirés.

M. Anthony Rota: Je le sais, c'est pourquoi je pose la question.

M. Alan Williams: Comme je l'ai dit, puisque cette plate-forme répondra aux besoins de la Marine, puisque nous avons payé 25 cents pour chaque dollar, puisque, franchement, les problèmes que nous avons eus ne sont pas inhabituels en ce sens que chaque plate-forme d'armement, nouvelle ou usagée, présente des pro-

blèmes, et que nous avons fait une excellente affaire, je ne sais pas pourquoi nous nous retirerions. Ce ne serait certainement pas mon avis pour ce qui est d'obtenir le bon produit à un bon prix pour les Canadiens.

M. Anthony Rota: Merci.

Le président: Merci, monsieur Rota.

Monsieur Bachand, s'il vous plaît, cinq minutes.

[Français]

M. Claude Bachand: Merci, monsieur le président. J'aimerais revenir au processus d'acquisition.

Un peu plus tôt, monsieur Williams, vous avez dit que, normalement, la Marine ou un des éléments de l'armée va définir un besoin et vous en informer. Par la suite, c'est votre responsabilité de voir à répondre à ce besoin avec les manufactures, Travaux Publics Canada, etc. N'y a-t-il pas une décision préalable au niveau politique? En fin de compte, c'est le gouvernement qui décide d'acheter ces sous-marins. Ce n'est pas vous, ce n'est pas le capitaine Williamson de la Marine, c'est le Cabinet qui décide.

La première étape n'est-elle pas que le Cabinet décide d'acheter des sous-marins et demande à la Marine de veiller à l'achat des meilleurs sous-marins? Une fois qu'ils ont déterminé leurs besoins, ils vous les transmettent. N'est-ce pas là le processus d'acquisition normal?

M. Alan Williams: Je vais tenter d'expliquer comment fonctionne le processus d'une façon globale.

[Traduction]

Chaque programme d'immobilisations doit franchir un processus détaillé et rigoureux auquel participent le cabinet et le Conseil du Trésor. En général, on parle de grand projet d'immobilisations, comme vous l'avez dit, quand la somme atteint environ 100 millions de dollars; c'est absolument exact. Une fois que les militaires ont déterminé qu'ils ont un besoin, nous soumettons au cabinet des documents qui décrivent ce besoin, la démarche que nous allons employer pour le combler et les avantages pour l'industrie, et nous obtenons l'autorisation du cabinet pour aller de l'avant. Nous devons ensuite soumettre le projet au rigoureux processus des présentations au Conseil du Trésor, et c'est là en fait que le ministère reçoit l'autorisation d'exécuter le programme.

Une fois que nous avons franchi tout ce processus et que nous sommes prêts à signer un contrat, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada soumet le contrat aux ministres du Conseil du Trésor dans le but d'obtenir l'autorisation de signer un contrat.

•(1640)

[Français]

M. Claude Bachand: Si je comprends bien, dans le cas de l'achat des sous-marins qui nous concernent, les Upholders, il n'y a pas eu d'appel d'offres. C'est exact?

[Traduction]

M. Alan Williams: C'est exact.

[Français]

M. Claude Bachand: Je crois que la prochaine question s'adresse plutôt à M. Williams.

Est-ce qu'on a considéré d'autres options? Avant d'acheter ces Upholders, est-ce que la Marine a recommandé au ministre différentes options ou si, l'achat étant à ce point avantageux, il fallait immédiatement dire au ministre que c'était ce qu'on voulait et ce dont on avait besoin?

[Traduction]

M. Alan Williams: Permettez-moi d'ajouter quelque chose au début, puis je suis sûr que Mike prendra la parole.

Je crois que, parfois, il faut saisir les occasions, peu importe le grand désir que nous avons tous d'être compétitifs. L'entraînement au pilotage de l'OTAN est un autre exemple. Nous possédons maintenant le meilleur—si ce n'est pas le meilleur, c'est l'un des meilleurs—système avancé d'entraînement au pilotage au monde. Nous ne l'avons obtenu que parce que nous avons saisi des occasions uniques. À l'automne de 1994, Bombardier a entendu dire qu'il était possible que l'OTAN cherche un programme d'entraînement au pilotage. La société nous en a parlé et nous avons reconnu qu'il y avait là une occasion unique, que nous avons saisie. Si nous avions lancé un processus d'appel d'offres pour voir qui d'autre pouvait exécuter cette tâche, nous n'aurions pas pu saisir l'occasion.

Je dis cela parce que les circonstances sont semblables. Nous sommes dans une situation où les besoins sont clairement connus. Nous savons que les sous-marins de la classe Oberon répondent à nos besoins. Nous avons, sur un plateau d'argent, l'occasion d'acheter quelque chose en payant 25 cents pour chaque dollar; sans cela, si nous avions eu à payer le plein prix, nous savons que notre budget d'immobilisations ne nous aurait pas permis cette acquisition. En les achetant selon le principe du prêt-bail, en réalisant l'affaire que nous avons conclue, c'est-à-dire que nous ne payons pas d'intérêt, la transaction est abordable.

Je dis tout cela car je crois que c'est la situation avec laquelle nous composons quand une occasion se présente. J'ai un autre bon exemple, pour bien comprendre, car c'est la culture que nous essayons d'instaurer. Il y a environ deux ans, nous avions besoin d'appareils de ravitaillement en vol. Nous avons appris que nos collègues allemands voulaient faire la même chose que nous avec la même plate-forme. Alors, plutôt que de réinventer la roue, j'ai signé un protocole d'entente avec mon homologue allemand. Nous avons épargné trois ans et 50 millions de dollars en obtenant nos appareils de leur chaîne de production.

Tout cela pour dire que nous guettons les bonnes occasions, de façon à tirer le meilleur parti des dollars qui nous sont confiés.

[Français]

M. Claude Bachand: Si je comprends bien, l'occasion était si avantageuse que la Marine et le sous-ministre adjoint responsable du matériel ont recommandé au gouvernement de procéder à l'achat sans qu'il y ait d'appel d'offres. C'est exact?

[Traduction]

M. Alan Williams: C'est exact.

Le président: Merci, monsieur Bachand. Vous remportez le prix de l'exactitude. Vous avez pris cinq minutes pile. Vous avez une grande expérience. Nous le savons bien.

Nous passons maintenant à M. Martin, s'il vous plaît, pour cinq minutes.

L'hon. Keith Martin (Esquimalt—Juan de Fuca, Lib.): Merci, monsieur Williams et capitaine Williams, d'être ici aujourd'hui.

Monsieur Williams, vous avez mentionné que la durée utile de ces sous-marins est de 20 à 30 ans. Quand cette période commence-t-elle?

M. Alan Williams: Nous nous attendons à pouvoir les garder pendant 30 ans à compter de maintenant.

L'hon. Keith Martin: À partir de 2004?

M. Alan Williams: Oui, à partir du moment où nous les avons acceptés.

• (1645)

L'hon. Keith Martin: À partir du moment où vous avez accepté chacun d'entre eux, ou à partir de 2004?

M. Alan Williams: C'est approximatif. En fait, ce n'est pas une science, mais un art. Nous ne doutons pas que nous pouvons les garder pendant environ 30 ans. La période pendant laquelle les quatre sous-marins ont tous été en service en mer—la période totale—avant d'être retirés a été d'environ deux ans. Ce n'est pas comme s'ils avaient fait beaucoup de millage, si je peux m'exprimer ainsi. L'une des choses auxquelles nous excellons, c'est de tenir nos plates-formes en état de marche pendant de longues périodes, comme vous le savez.

Honnêtement, la principale contrainte n'est pas de savoir si nous pouvons les garder en service, mais bien si les systèmes seront encore efficaces dans 25 ou 30 ans, et ce sera la question décisive, bien plus que celle de savoir si nous pouvons les conserver.

L'hon. Keith Martin: Ce qui m'amène à poser deux autres questions. Pendant la période préalable à l'achat, nos ingénieurs, comme vous l'avez dit, examinent le sous-marin sous toutes ses coutures. Y a-t-il eu des rapports qui auraient laissé croire que nous n'aurions pas dû acheter ces sous-marins?

M. Alan Williams: Pas à ma connaissance. Mike, je ne sais pas si vous avez eu vent de quelque chose.

Captv M.F. Williamson: Parlez-vous de la période avant la signature du contrat ou avant l'acceptation? L'acceptation a eu lieu après la signature du contrat, dans les années subséquentes.

M. Alan Williams: Parlez-vous d'avant ou d'après 1998?

L'hon. Keith Martin: D'avant 1998.

Captv M.F. Williamson: Avant 1998, comme nous l'avons dit tout à l'heure, les problèmes inhérents aux sous-marins de la classe Upholder en service dans la Marine royale nous étaient connus. Des officiers de la Marine canadienne étaient en service à bord de ces sous-marins, et ils avaient acquis une expérience directe. Nous connaissions tous les problèmes qu'ils avaient eus jusqu'à cette époque et les solutions apportées; nous n'avions donc aucune inquiétude quand nous avons signé le contrat.

L'hon. Keith Martin: En plus de la capacité qu'ils nous apportent, les sous-marins produisent pour nous un important effet multiplicateur de la force. Vous pourriez peut-être nous expliquer quel est cet effet multiplicateur de la force, non seulement dans le contexte de la Marine mais aussi pour le travail que nous effectuons avec nos alliés.

M. Alan Williams: Honnêtement, je pense que cette question, sans porter atteinte à Mike ni à moi-même, devrait être adressée à la Marine. Elle a trait à leur...

L'hon. Keith Martin: C'est bon.

À propos du travail accompli pendant la période de réactivation, les travaux effectués par les Britanniques sont-ils garantis ou, une fois que nous avons acceptés les appareils, devons-nous assumer l'entière responsabilité des travaux qui ont été effectués auparavant?

M. Alan Williams: Une fois que nous les avons acceptés, nous en sommes responsables.

L'hon. Keith Martin: Excellent. Merci.

Le président: Merci, monsieur Martin.

À ce moment-ci, il est d'usage de donner une chance au président, puis nous poserons d'autres questions.

Ou bien je n'ai pas bien entendu la question de M. Martin, ou je n'ai pas entendu la réponse; j'aimerais donc y revenir. À quelque moment que ce soit, y a-t-il quelqu'un en position d'autorité et connaissant ces sous-marins qui aurait recommandé à la Marine canadienne ou au gouvernement de ne pas acheter ces sous-marins?

M. Alan Williams: Pas que Mike et moi-même le sachions.

Le président: Personne n'a entendu de recommandation contre l'achat. D'accord, merci.

Notre ami M. O'Connor a dressé toute une liste de renseignements qui l'intéressent, et je crois que M. Bachand a ajouté un élément; je suis donc certain qu'il y a un consensus au sein du comité, que nous... Ce sont des membres du comité qui ont présenté ces suggestions, et nous les en félicitons, mais il est important que vous compreniez que c'est le comité tout entier qui vous pose ces questions. Vous comprenez que nous demandons de l'information par écrit. Si vous pouviez l'envoyer le plus tôt possible à la greffière, elle veillerait à ce que nous recevions tous des copies.

Je vais m'arrêter ici pour l'instant. J'ai d'autres commentaires à faire, mais je veux redonner la parole à mes collègues. En fait, j'ai fait mon intervention un peu trop tôt. J'en demande pardon aux membres.

Madame Gallant, allez-vous partager votre temps avec M. MacKenzie?

Mme Cheryl Gallant (Renfrew—Nipissing—Pembroke, PCC): Non, M. MacKenzie va parler d'abord, puis ce sera mon tour.

Le président: C'est le tour de M. MacKenzie, puis de Mme Gallant, et ils ont à eux deux cinq minutes pour les questions et réponses. Merci.

M. Dave MacKenzie (Oxford, PCC): Merci, monsieur le président.

La question que je vous adresse, à l'un ou l'autre, est la suivante : y aurait-il eu une présentation au Conseil du Trésor ou un mémoire au cabinet concernant l'accord de location de 1998 dans le but d'acheter les sous-marins?

M. Alan Williams: Il y aurait eu à la fois un mémoire au cabinet et une présentation au Conseil du Trésor.

M. Dave MacKenzie: Et nous pourrions obtenir une copie de ces documents?

M. Alan Williams: Je ne sais pas si la règle du secret du cabinet s'applique, ni celle relative aux présentations au Conseil du Trésor. Je vais vérifier. Nous pouvons certainement vous fournir ce qui est permis.

M. Dave MacKenzie: D'accord.

À quels autres sous-marins avons-nous comparé ceux-ci? Ils étaient inutilisés. Je suppose que nous négocions alors avec les Britanniques. Les avons-nous comparés à d'autres sous-marins?

Captv M.F. Williamson: Je crois qu'à l'époque, les autres sous-marins diesel-électriques de cette taille et de cette capacité étaient les appareils néerlandais de la classe Walrus, les appareils australiens de la classe Collins, et divers sous-marins de fabrication allemande.

Cette classe était celle que la Marine royale avait choisie pour succéder à la classe Oberon. Ils avaient 30 à 40 ans d'expérience avec la classe Oberon, et ils ont modernisé leur flotte en produisant la classe Upholder. Pour nous, c'était un choix très logique, car nous avions utilisé la même classe, les sous-marins Oberon, pendant 35 ans.

• (1650)

M. Dave MacKenzie: D'accord. Ma prochaine question est donc la suivante : si nous les avons comparés, avons-nous une comparaison écrite des avantages et des inconvénients, comme ce serait habituellement le cas dans d'autres circonstances?

Captv M.F. Williamson: Je ne crois pas que nous ayons fait une comparaison détaillée.

M. Alan Williams: Je n'ai pas vu de document de ce genre.

M. Dave MacKenzie: C'est bien. Ces sous-marins étaient donc disponibles et, monsieur Williams, vous avez expliqué pourquoi il faut tant de temps. Mais si nous allions vraiment acheter ces sous-marins qu'après une brève comparaison—autrement, je suppose qu'il y aurait de la documentation—pourquoi n'avons-nous pas décidé plus tôt de les acheter, puisqu'ils étaient disponibles?

M. Alan Williams: À mon avis, nous n'avons pas pris beaucoup de temps. Compte tenu de la complexité d'un programme comme celui-là, de tous les détails du contrat principal ainsi que du soutien technique, des différentes configurations... Quand vous verrez les contrats, vous constaterez qu'ils sont très détaillés.

De plus, comme je l'ai indiqué, nous n'étions pas les seuls à négocier. Cela ne s'est pas passé du jour au lendemain. Il y avait d'autres pays. Et les négociations à distance prennent du temps. Ce n'est pas un processus très simple, comme vous pouvez l'imaginer. Alors, pour parvenir à un contrat en moins de quatre ans... J'aurais aimé que cela se passe en un clin d'oeil. Ce n'est pas que je sois satisfait du délai de quatre ans, mais je dis que selon mon expérience, compte tenu de la bureaucratie, des explications à donner, des mémoires à rédiger, de la documentation à produire et à expliquer, en plus des négociations, ces choses prennent beaucoup de temps.

M. Dave MacKenzie: L'autre aspect de ma question portait sur le fait que nous n'étions pas le seul pays avec lequel les Britanniques faisaient affaire...

M. Alan Williams: C'est exact.

M. Dave MacKenzie: ...et pas nécessairement le pays privilégié. Nous ne représentons qu'un contrat.

M. Alan Williams: Je pense que nous étions privilégiés. Vous savez, nous sommes des alliés de l'OTAN. Nos rapports sont étroits. Nous avons les mêmes valeurs et la même culture. Je pense qu'ils préféreraient nous les vendre, et j'estime que c'est bien. C'est pourquoi nous avons fait un aussi bon marché.

M. Dave MacKenzie: Mais vous avez indiqué que parfois, il y a eu des retards parce que les Britanniques négociaient avec d'autres pays.

M. Alan Williams: Bien sûr.

M. Dave MacKenzie: Nous n'étions donc pas le seul pays.

M. Alan Williams: C'est tout à fait exact.

Le président: Deux minutes, madame Gallant, s'il vous plaît.

Mme Cheryl Gallant: En plus de la liste de contrats que M. Blaikie a demandée, j'aimerais voir une liste des sous-traitants qui ont travaillé à la réactivation des sous-marins, en plus des entrepreneurs et des sous-traitants qui ont fourni des services de soutien.

Juste avant l'achat des sous-marins...

M. Alan Williams: Puis-je faire un bref commentaire là-dessus? Pour ce qui est des entreprises avec lesquelles nous faisons affaire, il n'y a pas de problème, mais nous avons une règle selon laquelle nous n'intervenons pas auprès des sous-traitants. Par conséquent, je ne sais pas si nous avons une liste et un registre des sous-traitants qui ont participé. Si nous en avons, je serai heureux de vous les transmettre.

Mme Cheryl Gallant: Merci.

Juste avant l'achat des sous-marins, il y avait eu un contrat interne pour le service de soutien de Goose Bay, lequel avait été accepté, il me semble. Goose Bay fait partie de l'échange, ainsi que Suffield, pour l'achat des sous-marins. Est-ce exact?

M. Alan Williams: Non. C'est ce que j'essayais de dire plus tôt. Il est question dans le contrat d'un troc possible et, selon le contrat cela pouvait se concrétiser si c'était pratique. Je crois qu'en fin de compte, toutes les parties ont convenu que cela n'était pas efficace sur le plan comptable. En fait, nous faisons nos paiements à la Royal Bank of Scotland, où se trouve leur compte à Toronto, et ils nous paient ce qu'ils doivent pour Suffield, Goose Bay et le reste par le truchement d'un autre compte, ou peut-être par le même compte, mais il n'y a pas de rajustement des paiements.

Mme Cheryl Gallant: Juste avant l'achat des sous-marins, une proposition interne avait été faite concernant les services de soutien à Goose Bay, et je crois comprendre que cette proposition avait été acceptée. Puis, à l'achat des sous-marins, cette décision semble avoir été annulée, et les services ont été confiés à une entreprise appelée Serco. Je me demande s'il y a un lien, d'une part, entre l'annulation de cette décision et l'attribution du contrat à la Britannique Serco et, d'autre part, l'achat des sous-marins.

M. Alan Williams: Je n'en connais aucun, mais je pourrai certainement examiner la chose et fournir au comité toute information que je peux trouver.

Le président: Merci, madame Gallant.

Monsieur Rota, s'il vous plaît, vous avez cinq minutes.

M. Anthony Rota: J'ai quelques questions.

Les sous-marins Oberon que nous avions auparavant étaient vieux, détériorés, mais ils jouaient un rôle satisfaisant. Est-ce exact?

•(1655)

M. Alan Williams: C'est exact.

M. Anthony Rota: Les nouveaux sous-marins de la classe Victoria présentent un avantage supplémentaire, j'imagine. Nous les achetons au quart du prix des sous-marins à l'état neuf. Quel aurait été l'écart, disons, si nous avions trouvé un sous-marin équivalent au sous-marin Oberon, sans les caractéristiques supplémentaires?

M. Alan Williams: Tout ce que je peux dire c'est que, si vous observez le marché, si vous regardez la classe Collins, comme Mike l'a mentionné, vous parlez d'un coût quatre fois plus élevé, en moyenne. Encore une fois, je ne suis pas absolument précis, mais c'est ce qu'aurait coûté l'achat de navires neufs de cet acabit.

Je suis certain que les membres du comité sont au courant des défis qu'a dû relever l'Australie relativement aux sous-marins de la classe Collins. Qu'il s'agisse de sous-marins neufs ou d'occasion, ce sont des biens d'équipement très complexes.

M. Anthony Rota: L'avantage supplémentaire se trouve donc là, dans le coût. J'essaie d'établir une comparaison entre le prix d'un sous-marin comparable à l'Oberon, mais plus moderne, et le prix d'un sous-marin de la classe Victoria.

Pour simplifier la chose, disons que je m'apprête à acheter une Chevette et que, tout à coup, on m'offre d'acheter une Ford Taurus. La voiture est très belle, mais va-t-elle être fiable? Je me demande simplement, aurais-je dû acheter la Chevette ou chercher une voiture comparable à ce que je pouvais me permettre? Est-ce que...?

Captv M.F. Williamson: Les capacités de base que nous recherchions étaient un déplacement d'environ 2 400 tonnes, une portée de tant de milliers de milles, la capacité de plonger à une certaine profondeur et la capacité de tirer des torpilles. On trouvait les mêmes capacités dans les sous-marins Oberon et Upholder, et tous les autres sous-marins de cet acabit, y compris ceux de la classe Collins, présentent les mêmes caractéristiques générales en ce qui a trait au poids, à la durée et au déplacement. C'est ce que nous avons obtenu. Nous avons obtenu un sous-marin exactement comme ça. En effet, les autres navires qui étaient disponibles, c'est-à-dire les Walrus, les Collins et les sous-marins allemands, étaient quatre fois plus chers l'unité, comme M. Williams l'a mentionné.

M. Anthony Rota: Une dernière question. Je vais vous demander votre opinion ici, en espérant que la question soit juste. Êtes-vous encore satisfait de notre achat? Aurions-nous eu le même nombre de problèmes, ou le même nombre de... je ne parlerai pas de problèmes, mais de mises à niveau, si nous avions acheté, disons, les Collins, les Walrus ou un autre sous-marin?

M. Alan Williams: C'est une question hypothétique. Je dirais seulement que nous avons eu des problèmes avec toutes les flottes que nous avons acquises. Il est difficile de dire s'il y en aurait eu plus ou moins, mais il est certain qu'il y aurait eu des problèmes avec n'importe quelle flotte que nous aurions acquises.

Comme Mike l'a mentionné, cette flotte a, de diverses façons, permis d'éliminer un grand nombre de problèmes. La classe Upholder a été construite d'après la classe Oberon, et nous avions donc une certaine communauté avec les navires précédents. Nous avons effectué passablement de recherche sur les antécédents du sous-marin, et nous savions donc dans quoi nous nous embarquions. Bien sûr, il y a eu des surprises en cours de route, mais peut-être pas autant que nous aurions pu en avoir.

Je crois donc que c'était une très bonne occasion. Je crois que les personnes qui ont conclu l'affaire—et je n'en faisais pas partie—ont fait un excellent travail.

M. Anthony Rota: Merci.

Le président: Nous avons fait deux tours complets. Nous aurons maintenant deux questions rapides du président, comme le veut la tradition, et nous passerons au troisième tour.

Monsieur Williams, vous avez précisé pour le comité que l'argent des contribuables, que ce soit en dollars ou en livres, changeait de mains dans cet achat. Combien ce programme nous a-t-il coûté jusqu'à présent en dollars canadiens?

M. Alan Williams: Jusqu'à présent, nous avons dépensé 167 millions de dollars dans le cadre du contrat de soutien. Il nous reste aussi à recevoir des pièces de rechange évaluées à 60 millions de dollars, ce qui devrait se faire très bientôt.

Pour ce qui est des coûts d'immobilisations, je dois faire un calcul rapide.

Mike dit que 565 millions sur 812 millions de dollars ont été dépensés. Et je ne douterais jamais de sa parole.

Le président: Donc, 565 millions de dollars ont été dépensés en immobilisations et 167 millions de dollars pour le soutien?

M. Alan Williams: C'est juste.

Le président: D'accord, merci.

Si nous avons acheté cette classe de sous-marin à l'état neuf, combien cet achat aurait coûté aux contribuables canadiens?

M. Alan Williams: Encore une fois, nous estimons que le coût aurait été quatre fois plus élevé.

Le président: Merci.

Je déteste parler comme les gens... le public, mais ce sont eux que nous représentons, alors je veux parler de cette façon.

Vous avez mentionné un peu plus tôt que le gouvernement du Canada a acheté les sous-marins en procédant par comparaison. Pouvez-vous nous donner plus de détails? Est-ce que je vous ai bien entendu?

M. Alan Williams: Non.

Le président: Il n'y a eu aucune comparaison?

M. Alan Williams: En général, nous préférons sans contredit procéder par appel d'offres. Nous annonçons nos besoins sur le marché pour que les entreprises se livrent concurrence et répondent à nos exigences au meilleur prix. Ce cas a été particulier puisque les exigences étaient claires et une seule occasion d'affaires s'est présentée. Vraiment, il n'y avait aucun autre sous-marin usagé disponible et rien d'autre que nous pouvions nous permettre d'acheter. C'était ça.

Comme je l'ai dit, vous devez saisir l'occasion lorsqu'elle se présente, comme nous l'avons fait pour le ravitaillement en vol et pour l'entraînement en vol de l'OTAN. Il serait donc exagéré de parler de comparaison. Je crois que la Marine connaissait les différentes classes qui existaient, parce que les forces maritimes travaillent ensemble. Mais si vous cherchez un document montrant qu'il y a eu une comparaison rigoureuse entre A, B et C, je doute beaucoup que vous en trouverez un.

• (1700)

Le président: D'accord, merci.

Vous avez dit que cet achat correspondait au budget disponible.

M. Alan Williams: Oui.

Le président: Avez-vous dit également qu'il n'y avait aucun autre sous-marin usagé disponible qui correspondrait au budget?

M. Alan Williams: C'est juste.

Le président: Certaines comparaisons ont donc été faites.

M. Alan Williams: Dans ce sens, oui.

Le président: Je peux comprendre cela, et je crois que la plupart des gens le peuvent aussi. Que nous soyons d'accord ou non, c'est une autre histoire.

Nous avons fait deux tours complets, et j'aimerais maintenant entreprendre un troisième tour. Nous donnerons la parole à Mme Gallant pour cinq minutes...

M. Bachand invoque le Règlement.

[Français]

M. Claude Bachand: Monsieur le président, j'ai peut-être mal calculé, mais il me semble qu'au premier tour, il y a eu M. O'Connor, suivi de moi-même, puis de M. Blaikie. Ensuite on est allé de l'un à l'autre, mais sans revenir ici.

[Traduction]

Le président: La parole sera donnée de part et d'autre. Vous avez eu deux tours, n'est-ce pas?

M. Claude Bachand: Avez-vous fait deux tours complets?

Le président: Deux tours complets, oui. Vous avez eu cinq minutes. Rappelez-vous, je vous ai félicité d'avoir utilisé exactement cinq minutes.

Nous commençons un troisième tour. J'aimerais indiquer au comité, brièvement pour ne pas perdre notre temps, que nous tiendrons une séance administrative mercredi. Ce sera une séance sans témoin. Nous devrons examiner le budget nécessaire à cette étude et un certain nombre de questions importantes liées également à cette étude. Il faudra notamment décider si nous voulons établir des règles pour le troisième tour. J'ai présidé ce comité à deux reprises auparavant et la tradition veut qu'après deux tours complets, s'il nous reste du temps et que les témoins sont encore disponibles, le président peut donner la parole en alternance à l'opposition et au parti ministériel. S'il n'y a aucune question d'un côté et qu'il y en a deux de suite de l'autre côté, nous voudrions évidemment donner la chance à ces collègues. Nous allons donc continuer à procéder en alternance jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de questions ou que le temps convenu soit écoulé, d'accord?

Madame Gallant, vous avez cinq minutes.

Mme Cheryl Gallant: Monsieur le président, à ma dernière intervention, je voulais prendre la parole après M. MacKenzie, et non empiéter sur son temps, alors j'aimerais partager mon temps avec un de mes collègues.

M. Williams a parlé d'un document qui a été préparé à l'intention du Cabinet. Je demande que ce document soit remis au comité également.

M. Alan Williams: Je ne connais pas très bien les règles, mais si c'est possible, je me ferai un plaisir de le faire.

Mme Cheryl Gallant: Dans l'estimation des coûts d'immobilisations, vous avez dit que nous payons environ le quart de ce que coûterait l'achat de sous-marins neufs. Parlons-nous ici du coût estimé original ou du coût actuel, qui comprend toutes les dépenses supplémentaires qu'on a effectuées?

M. Alan Williams: Eh bien, le coût n'est pas tellement différent, pour dire vrai. J'ai ajouté 85 millions pour d'autres choses, mais à part cette somme, nous parlons toujours d'un ordre de grandeur approximatif. Je m'en tiendrais à cet écart approximatif.

Mme Cheryl Gallant: Monsieur Williamson, savez-vous s'il y a eu des erreurs dans la conception de cette classe de sous-marin?

Captv M.F. Williamson: Au cours des premiers essais en mer qui ont précédé la mise en service des sous-marins, le Royaume-Uni a relevé deux erreurs de conception que je qualifierais de majeures. Mentionnons d'abord un problème de surintensité de courant : lorsque l'hélice fonctionnait avant toute, puis à toute vitesse en arrière, on a constaté une surintensité de courant. Ce problème a été réglé. Un autre problème a été détecté dans les tubes lance-torpilles, et il a été corrigé grâce à ce qu'on a appelé l'option cinq. Les Britanniques ont constaté que dans certaines conditions hydrauliques, de l'eau pouvait s'introduire dans un tube lance-torpilles sans qu'on le veuille. Les sous-marins ont été mis en cale sèche à tour de rôle et ont subi une modification complète. Les Britanniques ont effectué une étude d'envergure sur la sécurité des navires et ils ont réglé ce problème.

Ce sont les deux problèmes majeurs que la Royal Navy a connus durant la mise en service des sous-marins battant pavillon britannique et dont nous étions au courant.

Mme Cheryl Gallant: D'accord. Merci.

M. Gordon O'Connor: Comme les sous-marins ne seront entièrement opérationnels qu'en 2008-2009, d'après ce que nous pouvons comprendre, où en est le projet de modernisation des sous-marins? Quand ce projet va-t-il être mis en oeuvre et en quoi consiste-t-il?

M. Alan Williams: Le programme de modernisation des sous-marins?

M. Gordon O'Connor: Oui. On en parle quelque part dans les livres.

M. Alan Williams: Si ça se trouve quelque part, je devrais le savoir, mais je ne suis pas certain que nous... nous avons parlé de canadienisation, mais ce volet fait partie du programme des sous-marins.

M. Gordon O'Connor: La refonte de mi-vie.

M. Alan Williams: Oh. Comme je l'ai dit, pour tous les systèmes d'armes majeurs, nous travaillons actuellement avec l'industrie pour examiner les programmes optimaux de fonctionnement et de maintenance en cours de service. Normalement, à la mi-vie du navire, on prendrait passablement de temps, environ un an et demi, pour démonter le sous-marin et réviser tous ses systèmes.

Il reste à déterminer si nous le ferons avec ce sous-marin ou non. Je crois que nous allons le faire et qu'il y aura de plus courts passages en cale sèche avant et après cette révision. Nous travaillons à ce calendrier avec l'industrie et à l'interne pour décider d'une solution optimale.

• (1705)

Captv M.F. Williamson: Et il faut souvent apporter des améliorations. Par exemple, il existe maintenant des systèmes sonars qui nous permettraient d'être plus efficaces. Nous obtiendrons l'argent nécessaire et nous ferons approuver de petits projets. Si nous pouvons ajouter certains éléments durant la vie utile du sous-marin, il vaut mieux le faire maintenant que d'attendre cinq ou huit ans. Il y a donc des améliorations continues, comme pour n'importe quelle classe de navire.

M. Alan Williams: Et n'importe quel bien.

M. Gordon O'Connor: A-t-il été difficile d'acquérir des pièces de rechange ou des composantes pour ces navires?

M. Alan Williams: Non, il n'y a eu aucun problème, et je crois que c'est l'une des raisons pour lesquelles nous avons fait cette acquisition.

M. Dave MacKenzie: J'aimerais savoir si ces sous-marins étaient les seuls navires usagés disponibles à l'époque.

M. Alan Williams: Je crois que c'étaient les seuls.

M. Dave MacKenzie: S'il y en avait eu aucun, qu'aurions-nous fait?

M. Alan Williams: Je ne suis pas certain de ce que nous aurions fait. C'est une possibilité. Nous aurions probablement tenté de conserver les Oberon aussi longtemps que possible. Bon nombre de plateformes restent en service beaucoup plus longtemps qu'elle ne le devraient. On perd un peu d'efficacité, mais c'est un scénario possible.

M. Dave MacKenzie: Avons-nous l'habitude d'acheter de l'équipement usagé pour nos militaires ou était-ce une des options offertes dans ce cas?

M. Alan Williams: Ce n'est pas notre habitude. Mais encore une fois, cette façon de faire est positive, selon moi, et non négative. Vous vous attendez sans doute à ce que nous, les cadres supérieurs, fassions preuve d'innovation.

M. Dave MacKenzie: Je comprends cela, mais le président a fait une analogie avec l'industrie de l'automobile, et je crois que c'est ce que les Canadiens ont tendance à connaître. S'il faut choisir entre une voiture usagée ou une voiture neuve, il peut être préférable de ne pas acheter la voiture usagée, mais d'attendre d'avoir assez d'argent pour acheter la voiture neuve. Est-ce le cas ici? Aurait-il mieux valu...

M. Alan Williams: Ce n'est pas le cas ici. Il s'agit d'une occasion unique, à saisir, pour en profiter pleinement.

M. Dave MacKenzie: Je crois que d'autres devront décider si c'était la chose à faire. Les sous-marins restent à quai maintenant.

M. Alan Williams: C'est juste. Bon nombre de nos alliés qui construisent leurs propres navires peuvent dire la même chose, même s'ils ont une plus longue expérience que nous et qu'ils disposent de sous-marins neufs.

Le président: Merci, monsieur MacKenzie.

Oui, nous avons probablement tous fait l'achat d'une voiture usagée que nous avons regretté par la suite, mais ce sont-là des défis de la vie.

Monsieur Martin, s'il vous plaît, vous avez cinq minutes.

L'hon. Keith Martin: Monsieur Williams, je tiens à féliciter votre équipe. Je crois que la capacité de ravitaillement des Airbus n'est pas très connue, et le public devrait savoir que vous avez fait épargner 50 millions de dollars aux contribuables. On voit ainsi que le système peut très bien fonctionner lorsque vous avez la latitude nécessaire pour prendre ces décisions au nom des contribuables canadiens. Merci à vous et à votre équipe.

M. Alan Williams: Je vous en prie.

L'hon. Keith Martin: Après le processus de réactivation, nos capacités de plongée ont-elles été touchées d'une manière quelconque? Ces capacités que nous avons actuellement depuis le processus de réactivation répondent-elles toujours aux besoins de notre marine?

Captv M.F. Williamson: Après la réactivation, le sous-marin est certifié pour des plongées en eaux profondes, de par sa conception, et c'est l'un des critères d'acceptation. La seule exception dans ce cas, c'est le NCSM *Victoria*. À cause de la bosse, on a limité légèrement sa profondeur de plongée, mais après les travaux de réparation, qui auront lieu en janvier, le sous-marin sera de nouveau certifié pour la plongée en eaux profondes.

L'hon. Keith Martin: Par souci de clarté, les capacités de l'Upholder le classent dans la même catégorie que les sous-marins diesel-électriques australiens et hollandais que vous avez mentionnés. En d'autres mots, les sous-marins que nous avons par rapport aux autres sous-marins diesel-électriques qui existent dans le monde ne sont pas—si j'ai recours à un exemple commercial, je vais avoir divers constructeurs automobiles sur le dos—disons qu'ils sont moins efficaces. Ces Upholder se classent de toute évidence dans la même catégorie que les sous-marins diesel-électriques qui se trouvent ailleurs. La capacité de nos sous-marins cadre plutôt bien avec celle des autres sous-marins de même catégorie qui sont actuellement utilisés ailleurs dans le monde et par nos alliés.

Captv M.F. Williamson: On en pense beaucoup de bien en tant que sous-marins diesel-électriques ayant ce genre de déplacement. Ces sous-marins ont beaucoup d'atouts : ils sont très robustes et très silencieux, ce qui est important pour un sous-marin. Ces bâtiments avaient donc beaucoup de qualités, et je ne crois pas qu'il serait juste de chercher à les situer dans la gamme, mais ils ne figurent certes pas tout en haut ou complètement en bas.

L'hon. Keith Martin: J'ignore s'il est juste de vous poser une pareille question, capitaine Williamson, mais je crois que c'est peut-être important : pourquoi ces sous-marins ne sont-ils pas nucléaires? Les sous-marins nucléaires sont plus bruyants que les sous-marins diesel-électriques, n'est-ce pas?

• (1710)

M. Alan Williams: À nouveau, sans vouloir vous interrompre, ce que je suis de toute évidence en train de faire, mais lorsqu'on se demande pourquoi l'un et pas l'autre, on en revient aux exigences de départ, et je préférerais nettement que ce soit la Marine qui réponde à ce genre de questions.

L'hon. Keith Martin: D'accord.

C'est tout. Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Martin.

[Français]

Monsieur Bachand, c'est à vous.

M. Claude Bachand: Merci, monsieur le président.

J'ai vu les budgets, les contrats et les coûts d'acquisition. Au moment où on se parle, plusieurs de ces sous-marins sont, comme on le dit, en voie de se faire canadianiser. Il faut investir beaucoup d'argent dans la réparation du *Chicoutimi* à cause du désastre qui a eu lieu.

Monsieur Williams, en tenant compte des limites que vous avez précisées plus tôt concernant le capital dont vous disposez pour les sous-marins, j'aimerais que vous me disiez quelle somme additionnelle le contribuable canadien devrait fournir pour que les sous-marins soient tous fonctionnels et sécuritaires.

[Traduction]

M. Alan Williams: Je crois que nous avons déjà mentionné qu'actuellement, 565 millions environ de nos 895 millions de dollars ont été dépensés. Le budget comporte au départ une réserve pour éventualités de sorte que nous ne prévoyons pas de dépassements.

[Français]

M. Claude Bachand: Vous dites qu'il vous faut encore dépenser 300 millions de dollars.

Compte tenu du fait que les sous-marins sont maintenant à quai, est-ce que vous voulez accélérer le processus pour les canadianiser et

les remettre en état rapidement? J'imagine que vous allez profiter du fait qu'ils sont à quai pour poursuivre la modernisation. C'est exact?

M. Alan Williams: C'est précisément notre objectif.

[Traduction]

Nous devons travailler de concert avec l'industrie pour voir avec quelle rapidité elle peut se doter des capacités voulues pour entretenir les sous-marins ici, au Canada. Je répète, certaines journées ont été réservées à l'industrie et, en fait, si le *Chicoutimi* est réparé ici, nous pourrions peut-être offrir à notre industrie l'occasion de se faire la main et d'apprendre rapidement comment les réparer et peut-être accélérer la prise en charge par notre industrie des travaux ici même au Canada.

[Français]

M. Claude Bachand: D'accord. Je comprends qu'on veuille ramener les sous-marins pour en faire profiter notre industrie, etc., mais cette décision de poursuivre la modernisation est-elle la vôtre ou est-ce le ministère qui vous a demandé d'accélérer ce travail?

[Traduction]

M. Alan Williams: Quand nous proposons ou recommandons un programme, nous reconnaissons l'importance des avantages industriels et régionaux. À vrai dire, nous sommes constamment à l'affût de possibilités d'aider notre industrie canadienne. Cela fait partie de notre culture, de notre système de valeurs. En règle générale, nous tentons, dans toutes nos acquisitions de systèmes d'armes, de trouver la meilleure façon de répondre aux besoins de nos forces et du contribuable tout en avantageant le plus possible notre industrie canadienne.

[Français]

M. Claude Bachand: Je vais vous expliquer ce qui me préoccupe. J'ai toujours mis en doute la nécessité des sous-marins. Comme vous le savez, en 1998, nous nous étions objectés à leur acquisition.

Si dans un an ou deux le ministère arrivait à la conclusion qu'il ne veut plus de ces sous-marins dans son arsenal, entre-temps on aurait dépensé 300 millions de dollars pour les moderniser. Il me semble qu'il y a là un illogisme.

C'est pour cela que je vous demandais s'il s'agissait de votre décision ou de celle du Cabinet. À un moment donné, j'ai cru entendre—je ne veux pas vous faire contredire les politiciens—le ministre dire qu'il ne savait pas et qu'en gros, il observait ce qui se passait. Je veux bien qu'il observe, mais cela nous a déjà coûté 500 millions de dollars et il y a 300 millions de dollars de plus à venir.

Je pensais que quand on avait demandé de mettre les sous-marins à quai c'était pour réviser le programme, plutôt que de décider immédiatement de les moderniser et même d'en accélérer la modernisation. N'y a-t-il pas une espèce d'incohérence, ou un danger qu'on se retrouve avec des sous-marins modernisés dont on ne veut plus?

[Traduction]

M. Alan Williams: Je crois que le risque est le même, quel que soit le système d'armes. Quel que soit le système acheté, si l'on décidait en plein milieu du processus de laisser tomber, cela aurait certainement d'énormes répercussions, en termes de coûts, de pénalités ou de manque d'avantages pour l'industrie. Bien sûr, si nous mettions fin au programme, il y aurait un impact financier et des conséquences pour notre industrie. Toutefois, pour être franc, ce n'est pas ce qui dicte notre décision. La décision est surtout prise en fonction des priorités fixées par les militaires et du fait que nous cherchons à répondre à ces besoins.

Voilà ce que nous faisons. Nous essayons de le faire d'une manière qui soit aussi avantageuse pour l'industrie, mais nos décisions ne sont pas dictées par les besoins de l'industrie, mais bien par ceux des militaires.

• (1715)

[Français]

M. Claude Bachand: Les besoins des contribuables sont-ils importants? Le fait que beaucoup de gens ne sont plus certains qu'on ait besoin de ces sous-marins est-il important? À Montréal, on a fait un sondage dans la rue. Huit personnes sur neuf disaient qu'ils ne trouvaient pas important qu'on ait ces sous-marins. Si on leur disait qu'ils sont tous à quai, mais qu'on veut dépenser 300 millions de dollars de plus pour les moderniser, ils diraient sûrement que c'est du gaspillage. Ne trouvez-vous pas que la perception du contribuable est très importante? Croyez-vous plutôt qu'il s'agit d'un facteur complètement négligeable et qu'il faut surtout écouter la Marine?

[Traduction]

M. Alan Williams: L'opinion des Canadiens est importante. Par contre, j'estime que l'opinion et les besoins des militaires sont encore plus importants.

Le président: Ce sont là des points valables, monsieur Bachand, et je sais gré à M. Williams de sa réponse, mais j'estime que ce serait peut-être là une bonne question à poser au ministre quand il viendra nous rencontrer. Nous savons que le gouvernement de l'heure est celui qui achète en réalité l'équipement et décide de l'entretenir, de s'en débarrasser ou—appelez cela comme vous voulez..

Monsieur Casson, vous avez cinq minutes.

M. Rick Casson: Merci, monsieur le président.

J'aimerais qu'on en revienne un peu au processus et au lien qui existe entre le personnel militaire et les spécifications, puis qu'on s'arrête à la dimension civile, celle qui s'occupe des documents, qui fait les appels d'offres et vérifie que toutes les exigences sont satisfaites.

Dans votre déclaration, monsieur Williams, vous avez mentionné que cela remontait à 1994, au rapport d'un comité mixte spécial dans lequel on recommandait que s'il y avait moyen de trouver des sous-marins quelque part dans le monde que le Canada pouvait s'offrir étant donné son budget limité, qu'on les achète. À partir du moment où une pareille déclaration est faite, pouvez-vous me dire ce qui se passe? Est-ce ensuite au ministère de la Défense, à la Marine, de décider de créer des paramètres? J'aimerais que vous nous décriviez étape par étape le processus dans ses grandes lignes, jusqu'au jour où nous approuvons l'acquisition, où nous approuvons les quatre qui sont achetés.

M. Alan Williams: Dans le Livre blanc de 1994, quatre grandes acquisitions sont mentionnées, dont celle-là. Donc, dès ce moment-là, l'acquisition était clairement vue comme étant une des grandes

priorités des militaires. À la Défense, comme vous le savez, un milliard et demi de notre budget actuel de 12 milliards de dollars ou l'équivalent est consacré chaque année à des immobilisations. Le montant était différent à l'époque.

Vous avez donc un budget, et ce que vous tentez de faire, c'est de prioriser tous vos besoins et de voir ce qui existe sur le marché pour y répondre. Donc, d'une part, il y a une priorisation qui reconnaît que les sous-marins sont critiques pour la Marine. Pendant ce temps, naturellement, nous affectons de l'argent à notre budget d'immobilisations pour toute une gamme de programmes. Quand on voit le coût typique d'un sous-marin neuf, on sait qu'on n'a pas les moyens de l'acheter. On ne peut pas investir 4 ou 5 milliards de dollars de nos ressources limitées et croire que tout ira pour le mieux.

On continue de travailler à d'autres programmes pendant que l'on garde l'oeil sur le marché. Dès qu'une aubaine se pointe, on fait ce que vous vous attendriez à ce que nous fassions. Nous disons que voici une aubaine unique et nous demandons s'il faut commencer à l'explorer. Nous discutons de ce genre de décisions avec les sous-ministres, avec le chef d'état-major, avec des ministres, et nous obtenons le feu vert. On nous demande d'entamer des pourparlers et de voir si l'on pourrait aboutir à quelque chose de constructif. Le processus se met donc en branle. C'est ainsi que cela se fait habituellement.

Dans le cas particulier qui nous occupe, au fil des ans, comme je l'ai dit, nous réunissions plus d'information, nous fournissions de l'information aux ministres, nous obtenions une rétroaction, nous poursuivions nos discussions avec le Royaume-Uni, par intermittence, en sachant que des pourparlers avaient lieu avec d'autres pays, jusqu'à ce que nous estimions avoir conclu un marché que nous pouvions sans hésiter soumettre au ministre et que le ministre lui-même pouvait sans hésiter soumettre à ses collègues.

C'est ainsi qu'a évolué le processus durant cette période.

M. Rick Casson: Est-ce à votre bureau que reviennent ces négociations? Quel genre d'interaction y a-t-il après la première...?

M. Alan Williams: Entre-temps, il y aura beaucoup d'interaction entre mon organisme et, dans ce cas-ci, la Marine. Il y aurait aussi des interventions de la part de notre groupe stratégique, comme rédiger des documents à présenter au Cabinet, et de nos services financiers qui vérifient les chiffres pour s'assurer qu'il y a correspondance entre l'actif et le passif.

• (1720)

M. Rick Casson: Vous avez dit tout à l'heure que la durée de vie utile prévue de beaucoup de ces plateformes que vous achetez est prolongée...

M. Alan Williams: Oui.

M. Rick Casson: ...et vous avez laissé entendre que ce n'est peut-être pas la bonne chose à faire.

M. Alan Williams: Je ne crois pas avoir dit cela.

M. Rick Casson: Je m'en veux de ne pas avoir pris note exactement de ce que vous avez dit. Toutefois, quand ce genre de chose se produit, quand vous avez une pièce d'équipement... par exemple, les sous-marins actuels, ceux dont nous parlons, ont une durée de vie utile de 30, de 40 ou de je ne sais trop combien d'années, selon ce que vous décidez. La personne responsable de la dimension politique du dossier dit que nous ne pouvons pas en acheter parce que nous n'avons pas les moyens de les remplacer actuellement, qu'il faut que vous les fassiez durer une autre décennie.

D'où cela vient-il? Est-ce que cela remonte à la Marine, qui vous dit ce dont elle a besoin pour maintenir en exploitation ces sous-marins? Par ailleurs, que se passe-t-il avec l'argent? Si vous avez tant de dollars pour remplacer les immobilisations et que vous avez une idée des priorités des militaires, puis que, tout à coup, une décision est prise de faire durer un bien d'équipement dix autres années...

M. Alan Williams: Vous venez de toucher à l'un des grands défis que nous devons relever. Nous avons un budget d'immobilisations d'un milliard et demi environ. Nous avons également ce que nous appelons un budget d'approvisionnement national auquel, en fait, pour la première fois l'an dernier, nous avons consacré plus de fonds. C'est le budget qui sert à entretenir et à faire durer les biens achetés.

Donc, si on me dit qu'il faut faire durer telle plateforme pendant x années de plus, je vais répondre qu'il faut que je vérifie que j'ai les fonds pour le faire, non pas dans le budget d'immobilisations mais dans le budget d'approvisionnement national. Cela nous oblige à faire des compromis et des choix difficiles, parce que nos systèmes d'armes coûtent de plus en plus cher. Un nouveau système d'armes coûte plus et quelquefois le double, le triple, voire le quintuple de ce que coûte l'entretien du vieux système.

Nous avons donc en fait un défi à relever, soit de savoir comment faire la balance des comptes et comment faire en sorte que nous avons suffisamment de fonds pour faire durer nos biens, non seulement pour les acheter. Cela peut représenter un défi de taille, vous pouvez me croire.

M. Rick Casson: L'autre jour, M. O'Connor a déclaré à la Chambre et ailleurs, je crois, que ce n'est pas parce que l'équipement est nouveau et amélioré qu'il coûte moins cher à exploiter.

M. Alan Williams: En fait, je dirais que l'équipement neuf et amélioré coûtera presque toujours plus cher à entretenir. Il est vraiment faux de croire qu'une pièce de vieil équipement, remplacée par une nouvelle... car elle coûtera presque toujours plus. La technologie—le logiciel—est beaucoup plus perfectionnée, tant et si bien qu'en fait, elle exige beaucoup plus de soins et d'entretien. Le nouveau système radio que nous avons acheté, si on additionne tous les coûts, coûte à l'armée cinq fois plus à entretenir que l'ancien.

Voilà un point auquel nous tentons de mieux sensibiliser les gens, le fait que le coût de maintien de l'équipement est aussi important, si ce n'est plus, que le coût initial d'achat. C'est pourquoi, à partir de maintenant, au ministère, nous ne présentons plus au ministre et au Conseil du Trésor de demande d'acquisition d'immobilisations sans présenter le coût prévu sur tout le cycle de vie. Nous disons aux gens que, s'ils n'ont pas prévu tous les coûts du cycle complet de vie, mieux vaut ne rien présenter.

Le président: Je vous remercie.

Je vais poser une question, puis ce sera au tour de M. Martin, après quoi il ne nous restera presque plus de temps.

Avant d'oublier, je conseille vivement aux nouveaux collègues la visite organisée par le ministère de la Défense nationale, mais ceux qui ne sont pas nouveaux pourraient vouloir rafraîchir leur mémoire également. La visite est prévue pour demain matin. Le point de ralliement se trouve à l'arrière de l'Édifice de la Confédération, d'où partira à 8 h 30 un car qui nous transportera jusqu'au quartier général du ministère. On a prévu de nous faire faire une excellente visite, qui comprendra une séance d'information—pas seulement une visite, mais une séance d'information aussi. Si vous êtes disponible, je vous la recommande.

Monsieur Williams, je sais que vous n'êtes pas avocat et je comprendrai donc que vous ne vouliez pas aborder la question, mais

vous comprendrez également que je ne peux m'empêcher de vous la poser. Le secrétaire britannique à la Défense, M. Hoon, a fait une observation très regrettable quand il a mentionné le principe voulant que l'acheteur soit sur ses gardes, le caveat emptor que nous connaissons tous bien. Naturellement, sa déclaration est également tombée fort mal à propos, c'est le moins que l'on puisse dire, étant donné la tragédie qui venait de se produire et le deuil que nous vivions. Pouvez-vous nous parler de la position juridique du gouvernement canadien à l'égard des sous-marins et du principe de caveat emptor?

M. Alan Williams: Il ne s'agit peut-être pas de la position juridique, mais dans mon déclaration du début, j'ai parlé plusieurs fois des relations que nous entretenons. Pour être plus précis, j'ai d'excellentes relations avec sir Peter Spencer. Quand nous avons éprouvé des difficultés dans le passé, nous avons réussi à les aplanir entre nous. Donc, tout d'abord, s'il y avait un problème, je suis confiant que nous trouverions ensemble une solution.

Nous n'avons pas reçu de facture encore, de sorte que j'ignore quelle sera la position définitive. Il existe effectivement un protocole d'entente signé en 1996 qui décrit dans leurs grandes lignes les relations contractuelles. Il est ce que nous qualifions de cohérent avec la convention sur le statut des forces de l'OTAN aux termes de laquelle essentiellement quand de tels problèmes surviennent, on peut payer en espèces ou comptant et il existe toujours différents moyens de résoudre le problème.

Nous espérons pouvoir nous entendre. Sera-ce le cas? Je ne peux pas vous l'affirmer avec certitude, mais jusqu'ici, les deux organisations, les deux pays, se sont comportés en alliés, et je ne vois pas pourquoi cela changerait.

• (1725)

Le président: Fort bien. Merci de cette réponse.

Nous allons céder la parole à M. Martin, qui a une question à poser, après quoi nous laisserons M. O'Connor avoir le mot de la fin.

L'hon. Keith Martin: C'est en réalité un commentaire que j'aimerais faire à propos de ce que vous avez dit, monsieur Williams. Il est peut-être important de rappeler encore une fois le principe selon lequel si nous voulons que nos forces puissent travailler de concert avec nos alliés et qu'elles soient interopérables... Il existe d'étranges différences dans les capacités de certains de nos alliés. Ils investissent dans leurs capacités, et tout se complique tellement plus en ce qui concerne les logiciels et les ordinateurs qu'ils s'isolent graduellement, particulièrement les États-Unis, de tous les autres. Nous essayons de suivre, dans des circonstances fort difficiles, de manière à conserver cette interopérabilité, qui est cruciale au fonctionnement de nos forces.

Comme je l'ai dit, il s'agit simplement de répéter ce que vous avez dit : qu'il est essentiel pour nous de suivre l'évolution de la technologie informatique et des capacités de haute technologie de façon à maintenir cette interopérabilité, essentielle si nous voulons que nos forces puissent travailler avec nos alliés, sur le plan non seulement de la sécurité intérieure, mais également de la sécurité internationale.

Êtes-vous d'accord?

M. Alan Williams: Entièrement. Saviez-vous, par ailleurs, que le programme d'avions d'attaque interarmées, aux dernières nouvelles, comporte 17 millions de lignes de code? Les systèmes d'armes sont en réalité des logiciels, maintenant.

Le président: Je laisse M. O'Connor avoir le dernier mot, après quoi je ferai une autre annonce, et le comité ajournera ses travaux.

Monsieur O'Connor.

M. Gordon O'Connor: Monsieur le président, quand j'aurai eu l'occasion d'examiner tous ces documents que j'ai demandés et les documents demandés par M. Bachand, j'espère qu'il sera possible de rappeler les témoins, de même que le chef des services maritimes, à la barre au moment opportun.

Le président: Tout à fait. Vous soulevez là un excellent point. Je sais que ces messieurs reviendront volontiers si le comité les y invite.

Il est très important que tous les collègues comprennent bien ceci. Nous en avons déjà discuté brièvement au comité de direction. Nous avons défini les paramètres de l'étude, ce dont sera saisi mercredi prochain tout le comité et peut-être les approuvera-t-il. Le comité de direction, avec beaucoup d'aide de nos adjoints à la recherche, a établi les paramètres en fonction de ce que nous avons dit. Toutefois, à mesure que progresse l'étude, si nous souhaitons changer ces paramètres ou y faire des ajouts, nous le ferons. Si nous souhaitons rallonger la liste des témoins, qui est déjà considérable, nous le ferons.

Comme vous le faites remarquer, M. O'Connor, il est fort probable que nous réinviterons certains témoins. Je suis sûr que M. Williams et le capitaine Williamson deviennent qu'ils figurent probablement en haut de la liste des invitations à revenir. Vous faites valoir là un excellent point.

Je vais terminer en faisant une annonce. La réunion de mercredi prochain sera une séance de travail très importante sur les travaux futurs parce que le comité au grand complet se penchera sur les

paramètres de l'étude et discutera de la liste des témoins. Vous pourrez y faire d'autres suggestions. Vous pouvez toujours les faire plus tard également. La liste continue de s'allonger. Nous tenons à entendre beaucoup de témoins.

La greffière va présenter une espèce de budget de démarrage pour l'étude, si je puis l'exprimer ainsi. Il peut être modifié, de toute évidence. Nous pouvons aussi examiner la décision consensuelle d'aller à Halifax—une petite visite-éclair—pour assister à une séance d'information et pour voir par nous-même ce dont il est question, pour visiter un de ces sous-marins.

À ce stade-là, M. Blaikie nous aura probablement présenté une motion.

Monsieur Williams.

M. Alan Williams: Un dernier point, monsieur le président. Mike et moi sommes heureux d'avoir rencontré les membres du comité et nous reviendrons volontiers.

De plus, en vue d'aider peut-être les nouveaux membres du comité, nous avons distribué un cahier qui décrit vraiment dans leurs grandes lignes toutes nos grandes plateformes d'équipement. Cela pourrait vous être utile. Il y a un petit questionnaire à la fin, mais il est facultatif.

Je répète que nous vous sommes reconnaissants de nous avoir invités.

Le président: C'est nous qui vous remercions vivement.

Le comité ajourne ses travaux jusqu'à mercredi prochain.

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 réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à l'adresse suivante :

Also available on the Parliamentary Internet Parlementaire 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.