



Chambre des communes  
CANADA

# **Comité permanent de la défense nationale et des anciens combattants**

---

NDDN • NUMÉRO 013 • 1<sup>re</sup> SESSION • 38<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le lundi 6 décembre 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>**

## Le Comité permanent de la défense nationale et des anciens combattants

Le lundi 6 décembre 2004

• (1530)

[Traduction]

**Le président (M. Pat O'Brien (London—Fanshawe, Lib.)):** Silence, s'il vous plaît.

Je déclare ouverte la 13<sup>e</sup> séance du Comité permanent de la défense nationale et des anciens combattants, au cours de laquelle nous allons poursuivre notre étude sur l'acquisition, par le gouvernement canadien, de quatre sous-marins de l'armée britannique.

Aujourd'hui, il y a deux questions à l'ordre du jour. À la fin, nous allons examiner rapidement la lettre qu'un monsieur nous a envoyée et que vous devriez avoir entre les mains. Elle a été distribuée et nous allons en discuter un peu plus tard.

Évidemment, comme je l'ai dit, nous allons poursuivre notre étude. Pour la première partie de notre réunion, donc, nous accueillons M. Gerry O'Keefe, qui a accepté notre invitation à comparaître.

Bienvenue à vous, monsieur.

M. O'Keefe est un ancien sous-marinier de la Marine canadienne. Chers collègues, vous vous rappellerez que j'ai reçu une lettre de l'ombudsman des Forces armées, André Marin, dans laquelle il résume ses discussions avec M. O'Keefe; j'ai fait distribuer cette lettre au comité, qui a par la suite communiqué avec M. O'Keefe pour lui demander de venir témoigner devant nous, ce qu'il a accepté. Il connaît très bien notre façon de procéder. Il pourra faire une déclaration, s'il le veut, après quoi nous allons lui poser des questions. Nous allons ensuite remercier M. O'Keefe pour passer à l'autre point de l'ordre du jour.

Merci beaucoup, monsieur, d'être venu nous rencontrer. Nous vous en sommes reconnaissants. Si vous voulez faire une déclaration, la parole est à vous.

**M. Gerry O'Keefe (À titre individuel):** J'aimerais dire pour commencer que je suis venu discuter avec vous des réponses que la marine ne veut peut-être pas vous donner. J'espère pouvoir vous éclairer. Je sais que vous vous intéressez avant tout à l'achat proprement dit, au contrat, à ce qu'il comprenait et à ce qui nous attendait vraiment à Barrow-in-Furness.

Pour ce qui est de mes antécédents, je suis rentré dans la marine le 15 janvier 1981 pour travailler sur le destroyer à vapeur de classe O. J'ai d'abord servi sur le *Skeena*. À mes débuts, j'étais électricien naval, puis je suis devenu technicien en électricité. J'ai commencé à travailler sur les sous-marins en 1987, pour y rester essentiellement par la suite. L'*Onondaga* était mon principal lieu de travail, si vous voulez. J'ai partagé mon temps entre les deux jusqu'en 1991, quand j'ai été affecté à l'École des opérations navales des Forces canadiennes et au sous-marin-école portuaire *Olympus*. J'étais instructeur et je m'occupais à la fois de l'entretien et de la formation de nos sous-mariniers.

Au début des années 90, en raison de l'incertitude entourant l'achat des sous-marins, je me suis éloigné des sous-marins pendant un certain temps pour travailler sur les nouvelles frégates. J'ai servi sur la frégate *Ville de Québec*, la troisième frégate, la première étant le *Halifax*, et la deuxième le *Vancouver*.

J'ai passé une période d'affectation sur ce navire avant de revenir aux sous-marins, qui sont je dois dire mon principal domaine de travail. Je travaillais à bord de l'*Onondaga*, au moment où nous voulions accroître le nombre de nos effectifs, de nos sous-mariniers qualifiés. C'est ce que j'ai fait en bonne partie jusqu'à ce que le bateau soit déclassé. J'ai été envoyé au Royaume-Uni le 1<sup>er</sup> juillet 2000 sur le NCSM *Chicoutimi*, qui est le *Upholder*. J'ai été l'un des deux électriciens à voir directement les sous-marins, et je suis donc arrivé à Barrow-in-Furness le 24 janvier 2001 avec un groupe de mécaniciens de marine.

Voilà pourquoi je suis probablement en mesure de vous donner une idée de ce que le sous-marin avait l'air à ce moment-là, quand il était en cale sèche.

Voilà pour mon expérience.

J'ai quitté la marine après avoir été impliqué dans un accident de sous-marin, que la marine a toujours considéré comme un accident. Elle n'a probablement jamais voulu en parler ouvertement, mais l'incident est arrivé à bord du NCSM *Ursula*, le troisième bâtiment. Il était sous le commandement de la Marine royale, et c'était le lieutenant-commandant Luc Pelletier qui était là à l'époque. Oui, c'était le commandant, je m'en rappelle.

Cet incident fâcheux est survenu quand l'éjecteur sous-marin de leurres sonores a fait défaut dans la salle des machines. J'imagine que la majorité d'entre vous ont lu là-dessus dans les journaux. Je peux vous assurer avoir vécu une expérience horrible, et je ferai de mon mieux pour répondre à vos questions sur le sujet, si jamais on en parle.

Cela dit, je vais répondre volontiers à vos questions. J'espère pouvoir bien vous orienter. J'ai accepté de venir vous rencontrer parce que je ne crois pas que la marine vous dit la vérité. Autrement, votre comité ne serait pas ici. En fait, la marine, à mon avis, fait un peu fausse route et il est temps de rétablir les choses. Si la marine ne veut pas vous répondre, je peux peut-être vous fournir quelques précisions, et le reste vous appartient.

Voilà. Je suis prêt à répondre à vos questions.

• (1535)

**Le président:** Merci beaucoup.

J'aimerais d'abord avoir une précision. Monsieur O'Keefe, vous avez dit avoir été impliqué dans un accident épouvantable à bord du *Ursula*. Qu'est maintenant devenu le *Ursula*?

**M. Gerry O'Keefe:** C'est maintenant le NCSM *Corner Brook*.

**Le président:** Je vois.

**M. Gerry O'Keefe:** On remplace souvent les noms britanniques par les chiffres 01, 02, 03 et 04; le premier NCSM *Unseen* est devenu le *Victoria*; le deuxième, le *Unicorn*, est devenu le *Windsor*; le troisième, le *Ursula*, a été rebaptisé *Corner Brook*, et, enfin, le *Upholder*, est maintenant le *Chicoutimi*.

Il y a une période de transition avant la mise en service comme bâtiment canadien, au cours de laquelle le sous-marin est sous commandement britannique et appartient au ministère de la Défense du Royaume-Uni. Donc, en tant que ressortissant canadien, j'étais sous le commandement de la Royal Navy. J'espère avoir répondu à votre question.

**Le président:** Oui, merci. Je voulais simplement savoir précisément le nom du bateau dans le cadre de notre programme.

Comme vous l'avez constaté, nous ne faisons pas le travail de la commission d'enquête de la marine qui se penche sur l'incident tragique survenu à bord du *Chicoutimi*. Nous étudions le programme d'acquisition, de remise à neuf ou d'adaptation aux exigences canadiennes, peu importe le nom qu'on veut lui donner, et le programme de formation—tout ce qui a trait à l'achat de ces sous-marins—sauf ce qui touche à l'incident qui s'est produit à bord du *Chicoutimi*, qui fait l'objet d'une enquête de la marine, comme vous le savez.

Là-dessus, nous allons faire un premier tour de table de sept minutes, en commençant par M. O'Connor.

**M. Gordon O'Connor (Carleton—Mississippi Mills, PCC):** Monsieur O'Keefe, je vous souhaite la bienvenue parmi nous. Je sais qu'il vous faut beaucoup de courage, en tant qu'ancien marin, pour tenir des propos peut-être contraires à la marine. Il vous faut beaucoup de courage parce que vous avez fait partie pendant des années de cette organisation que vous avez maintenant quittée.

Ma première question porte sur la formation. Parmi les déficiences que vous avez mentionnées à l'ombudsman, vous avez indiqué que la qualité de la formation était compromise pour doter en personnel les sous-marins de la classe *Victoria*. Nous nous sommes rendus à Halifax il y a quelques semaines, au cas où vous ne le sauriez pas, et on nous a dit que la formation avait changé avec les deux simulateurs, qu'on peut faire beaucoup avec eux et que la formation dure moins longtemps maintenant qu'avant. Je voulais avoir votre opinion parce que vous avez dit que la formation était compromise. Pourriez-vous expliquer pourquoi vous croyez que c'est le cas?

**M. Gerry O'Keefe:** Pour moi, compromise... C'est un sujet qui est cher à un bon nombre de gens, dont moi-même. Je peux parler de Pete Kavanaugh, qui a absolument raison. Il a dit plusieurs fois dans

les médias que les sous-marinières ne poussent pas dans les arbres, et c'est tout à fait le cas. On ne devient pas sous-marinière simplement en suivant un cours, comme à l'école, pour s'embarquer une fois le diplôme obtenu. Il y a des étapes à franchir et, notamment, il faut faire un stage de six mois; d'ailleurs, quand j'ai reçu mon insigne de dauphin, il y avait un stage de six mois à compléter.

Je sais que la marine a fait beaucoup de chemin par rapport à ce qui existait avant, mais les simulateurs restent des simulateurs. On peut simuler tant qu'on veut, mais c'est en mer que les choses se passent réellement, quand il y a des tonnes de pression par pied carré contre la coque et que vous faites le travail pour vrai. C'est l'objectif.

Ce que je voulais dire, c'est que, juste avant de déclasser le *Onondaga*, on cherchait à augmenter le nombre de nos effectifs. On a en fait réduit le stage de six mois à quelques plongées, quelques jours de formation. On a accéléré et simplifié le programme pour augmenter le personnel. Quand vous passez d'à peu près deux équipes à quatre bateaux qui ont besoin d'un équipage tout d'un coup... la marine se démenait. Pour ce qui est des inquiétudes à propos de la formation, on les avait depuis très longtemps, et elles ont fait l'objet de documents de définition de problèmes transmis à Ottawa.

J'espère avoir répondu à votre question. On ne peut tout simplement pas devenir sous-marinière du jour au lendemain, d'après moi. Cela prend des années. Une ou deux plongées un suffit pas, tout simplement.

• (1540)

**M. Gordon O'Connor:** Si je vous ai bien compris, il est peut-être possible de réduire la formation à terre mais, d'après vous, les recrues n'ont pas assez d'entraînement en mer, n'est-ce pas?

**M. Gerry O'Keefe:** Si je comprend bien votre question, je répète qu'il n'y a rien comme l'expérience pratique. Il faut pouvoir faire le travail en situation réelle. Malheureusement, le système a fait défaut dans le sens où la marine n'a jamais vu qu'il fallait augmenter les effectifs, le nombre des sous-marinières, qu'il fallait utiliser ce que nous avons pour se préparer à utiliser les futurs sous-marins.

Autrement dit, on s'est retrouvé sans assez d'effectifs, sans ce qu'il fallait. Que fait-on alors? C'est presque comme éteindre des feux. Il fallait que quelqu'un prenne une décision, et on a décidé de réorganiser, de simplifier, de réduire nos normes, si vous voulez, ce qui finit par réduire la sécurité. Je peux comprendre qu'on veuille accélérer les choses aux rangs inférieurs mais, quand des sous-officiers supérieurs sont chefs de service, cela devient très dangereux. C'est à eux qu'on confie notre sécurité en mer, c'est sur eux qu'on compte pour nous garder en vie. Si des chefs de service n'ont pas une bonne idée de l'ensemble de la situation, à qui cela sert-il? Personne. En fait, cela rend les choses extrêmement dangereuses.

**M. Gordon O'Connor:** J'aimerais maintenant vous poser une question sur les tours de sauvetage. Vous dites qu'elles se remplissaient parfois d'eau involontairement.

Pourriez-vous expliquer à ceux d'entre nous qui ne sont pas sous-mariniens, c'est-à-dire tout le monde, ce qu'est une tour de sauvetage? Y trouve-t-on une ou deux écoutilles? Comment cela fonctionne-t-il?

**M. Gerry O'Keefe:** Je peux probablement vous l'expliquer. Je faisais référence à une déficience que j'ai constatée sur le *Windsor*. C'était dans la salle des machines. Il y avait une tour de sauvetage. C'est essentiellement comme un tube image avec un couvercle au-dessus et un couvercle en-dessous. Pour sortir, on enfle une combinaison, on monte dans la tour et on se branche à un respirateur. Ensuite, on inonde la tour. Une fois que la pression est la même que la pression en mer, le couvercle du dessus s'ouvre. On est éjecté comme un bouchon de liège. C'est en général la façon de s'échapper du sous-marin. Il y a d'autres moyens de sortir, mais c'est ainsi que la tour de sauvetage fonctionne.

J'ai fait cette observation parce que c'est arrivé dans la salle des machines. Toute l'alimentation électrique s'y trouve, et on parle de haute tension. Il y a la machine principale de propulsion et le groupe de moteur générateur. Pour moi, l'eau et l'électricité ne font pas bon ménage. S'il y a de l'eau qui s'égoutte au-dessus de votre tête, il y a un problème. J'ai demandé si c'était un problème lié à la classe de sous-marin et ce qu'on faisait à ce sujet. C'était une déficience précise à un endroit.

• (1545)

**Le président:** Une dernière question.

**M. Gordon O'Connor:** Oui.

Pour la tour principale, est-il normal que les deux écoutilles s'ouvrent en même temps, ou en fermez-vous toujours une avant de descendre?

**M. Gerry O'Keefe:** Parlez-vous de la tour de plongée dans ce cas?

**M. Gordon O'Connor:** Oui. Je veux savoir s'il est normal que les deux écoutilles s'ouvrent, ou si on en ferme une avant de descendre et d'ouvrir l'autre pour assurer l'étanchéité.

**M. Gerry O'Keefe:** Vous voulez dire quand on se trouve en mer?

**M. Gordon O'Connor:** Oui.

**M. Gerry O'Keefe:** Sur le sous-marin de la classe Victoria, je dirais qu'il serait extrêmement mauvais de laisser les deux écoutilles ouvertes. C'est un cas où l'officier de veille et la vigie remontent pour s'assurer que la tour de commandement n'est pas submergée. Ils vidangeraient la tour, s'il le fallait, y monteraient, fermeraient l'écoutille et ouvriraient l'autre, en fait, puis continueraient de monter jusqu'en haut.

En fin de compte, c'est l'une de ces choses dont est responsable le commandant, et qui touche à la façon dont il veut commander son

navire. Je ne dis pas qu'il est impossible d'avancer avec l'écoutille ouverte. C'est possible de le faire, mais c'est à lui d'en décider.

En tant qu'électrotechnicien, je peux vous assurer que j'étais à l'arrière, dans la chambre des machines. Je n'ai pas passé beaucoup de temps dans le secteur de la salle des commandes.

J'espère que cela répond à votre question. Mais il est certain que ce n'est pas quelque chose à faire en mer.

**Le président:** Merci, monsieur O'Connor.

[Français]

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

Monsieur O'Keefe, je veux vous féliciter de votre courage, car il en faut pour faire ce que vous faites. Depuis le début de l'enquête, nous, tous les députés ici présents, faisons face à une chorale très bien orchestrée. Nous avons reçu des gens de l'amirauté, des sous-ministres adjoints des Matériels et un ancien ministre. Tout le monde chante la même chanson: il s'agissait d'une aubaine extraordinaire et ces sous-marins étaient prêts à prendre la mer.

Par contre, la lettre de M. Marin mentionne que vous faites entendre un son de cloche différent sur 23 points. Pour nous, ceci est très important. Je ne pouvais pas croire qu'on ait pu acheter des sous-marins et ne constater qu'après l'achat et après la tentative de canadianisation qu'il y avait autant d'anomalies.

Je suis content qu'une première personne dise enfin que ce n'était pas si beau. Dans cette lettre, M. Marin affirme que vous avez fait une déclaration enregistrée. Est-ce vrai que vous avez fait une déclaration enregistrée?

**M. Gerry O'Keefe:** M. Gareth Jones, qui est en quelque sorte le bras droit de M. Marin, est venu à mon domicile. Il a enregistré ma déclaration sur cassette. Je n'ai pas encore écouté l'enregistrement, mais c'est un compte rendu du rapport lui-même.

Pour répondre à vos questions, je suis étonné de voir que je suis le premier. J'espère qu'il y en aura d'autres. Je suis certain que la vérité est là. En ce qui concerne les derniers événements du *NCSM Chicoutimi*, il est inacceptable qu'on ait dit aux témoins de ne pas parler sous peine d'être poursuivis.

Il y a une autre question importante. Un journal a écrit que les députés ont de la difficulté à savoir ce qui se passe au MDN. Cela m'a agacé. Personnellement, je connais la vérité, car j'ai vécu cette expérience, mais un danger existe réellement. Il y a un danger lorsque des personnes agissent sans supervision. Le premier devoir d'un soldat est de dire la vérité. Les députés doivent être informés s'ils le demandent. Ce qui fait défaut dans la Marine canadienne, c'est la transparence.

Mes amis m'ont demandé pourquoi je venais témoigner devant le comité. Ils m'ont dit que c'était une perte de temps. Mais je pense à Chris Saunders, à Denis Lafleur, que je connais très bien, d'ailleurs. Je pensais à d'autres aussi, comme Archibald McMaster, qui n'a jamais fumé de sa vie et qui a subi un grave accident.

Ce n'est pas la première fois que je m'adresse au Bureau de l'Ombudsman de la Défense nationale et des Forces canadiennes. C'est écrit dans le rapport, j'ai témoigné devant lui en avril 2003. Je considère que c'était mon devoir de faire.

• (1550)

**M. Claude Bachand:** Vous avez raison, nous accordons d'ailleurs une grande importance aux déclarations des témoins, notamment à la vôtre.

Cependant, monsieur le président, je regrette que les témoins qui donnent une seule et même version des faits le fassent en public. Aujourd'hui nous sommes à la pièce 362 et seule CBC aura cette information. Je regrette que le témoignage de M. O'Keefe n'ait pas la même publicité, alors que l'amirauté, les sous-ministres et les anciens ministres déclarent publiquement qu'il n'y a pas de problèmes.

Vous avez déclaré, monsieur O'Keefe, que selon vous le commandement cache l'existence d'anomalies. Avez-vous dit aussi que vous étiez inquiet pour la sécurité de vos collègues sous-marinières? Considérez-vous que ce bâtiment, le *NCSM Chicoutimi*, était prêt à prendre la mer au moment de l'accident?

**M. Gerry O'Keefe:** Je n'étais pas à bord du *NCSM Chicoutimi*, je ne peux donc pas répondre à la question que vous me posez. Ma dernière plongée à bord d'un sous-marin remonte au 1<sup>er</sup> juillet 2002. J'étais à bord du fameux *NCSM Corner Brook*. Cela a mis fin à ma carrière. Ensuite, j'ai été rapatrié au Canada, si on veut.

**M. Claude Bachand:** Êtes-vous inquiet pour la sécurité de vos camarades?

**M. Gerry O'Keefe:** Absolument, et cela depuis trop longtemps. C'est la deuxième fois que je soulève certains points devant le Bureau de l'Ombudsman. La première fois, je n'ai pas réussi à le faire. J'ai parlé à M. George Dowler, qui m'a remis sa carte, que j'ai ici. C'est un conseiller spécial et je lui ai parlé pendant cinq heures et demie pour lui faire part de nos problèmes.

**M. Claude Bachand:** Auriez-vous une objection à ce que votre déclaration enregistrée soit soumise au comité, une fois que vous l'aurez entendue et que vous aurez dit qu'elle est conforme?

**M. Gerry O'Keefe:** Si c'est ce qu'il faut, alors je l'écouterai et je le ferai.

**M. Claude Bachand:** Serait-il possible, monsieur le président, d'accepter que M. O'Keefe dépose l'enregistrement, s'il le veut?

**Le président:** Absolument, monsieur Bachand.

**M. Claude Bachand:** J'aimerais vous demander une dernière chose, monsieur O'Keefe. Vous avez dit que le commandement cache l'existence d'anomalies. Cela voudrait dire que vous leur avez déjà signalé plusieurs anomalies et qu'ils en ont fait fi. Ai-je bien compris?

**M. Gerry O'Keefe:** Oui. La meilleure façon pour moi d'expliquer ceci est la suivante. Quand je vois le ministre de la Défense, M. Graham, à la télévision sur la chaîne CPAC, je me dis qu'il n'est pas un mauvais bonhomme. Je le regarde dans les yeux et je me demande où il prend son information. Cela m'agace. Je l'entends dire constamment que le Chef d'état-major de la Force maritime l'assure de ceci et l'assure de cela.

Il parle tout le temps du Chef d'état-major de la Force maritime. Qu'est-ce que cela veut dire? Cela veut-il dire que lorsque des gens font des erreurs à ce niveau, ils se protègent les uns les autres? Qu'on parle plutôt à ceux qui font le travail sur place, les gars comme moi.

Je suis le premier à vouloir le faire. Je me sens un peu seul aujourd'hui, mais il est temps que la vérité sorte. Beaucoup de gens m'ont dit avant de partir que je perdrais mon temps et que j'allais me faire décapiter. Je n'étais peut-être qu'un maître de 2<sup>e</sup> classe—c'était mon grade—, mais je suis ici.

Arrêtez de parler au Chef d'état-major de la Force maritime et allez voir ce qui se passe en bas. Parlez aux *Junior Rates* et aux *Senior Rates*, vous trouverez alors de l'information fiable. Parlez surtout aux techniciens, qui doivent regarder leur équipement tomber toutes les cinq minutes. C'est ce qu'il faut faire.

**M. Claude Bachand:** Merci.

[Traduction]

**Le président:** Merci, monsieur Bachand.

J'aimerais rappeler que le comité essaie de faire téléviser toutes ses séances, y compris celle-ci. C'est une demande courante. La greffière l'a demandé pour la présente séance, comme elle l'a fait pour toutes les autres. Il y a beaucoup de comités de la Chambre des communes qui siègent et nous n'avons pu obtenir une salle équipée pour la télévision pour chacune de nos séances, mais c'est ce que nous demandons normalement, et nous allons continuer de le faire.

Je sais que tous nos collègues y tiennent, et que les médias nous ont demandé d'essayer d'autoriser la télédiffusion du plus de séances possible.

Je répète ce que j'ai déjà dit. J'ai reçu une lettre de M. Marin à la suite de sa rencontre avec M. O'Keefe. J'ai fait distribuer la lettre aux membres du comité qui ont décidé d'inviter M. O'Keefe. Nous sommes heureux que vous ayez accepté notre invitation, monsieur, et si vous voulez déposer tout autre document qui pourrait être utile à notre étude, vous êtes le bienvenu. Nous cherchons des faits. C'est ce que veulent les membres de tous les partis, et tout ce que vous pouvez faire pour nous aider est apprécié.

Là-dessus, je vais passer la parole à M. Blaikie, pour sept minutes.

• (1555)

**L'hon. Bill Blaikie (Elmwood—Transcona, NPD):** Merci, monsieur le président, merci aussi monsieur O'Keefe d'être ici.

Je suis certain d'une chose, c'est que nous ne perdons pas notre temps en parlant avec vous, et j'espère que lorsque le comité aura terminé ses travaux, vous n'aurez pas l'impression d'avoir perdu votre temps en venant nous parler, parce que vous avez une contribution tout à fait unique à faire.

Vous avez commencé en disant que vous avez l'impression que la marine n'était pas franche avec nous, ne nous disait pas tout. Si vous pouviez relever une ou deux de ces choses qu'ils ne nous disent pas, et que nous devrions savoir pour nous acquitter de notre mandat en nous penchant sur l'acquisition de ces sous-marins, qu'est-ce que, selon vous, ils ne nous disent pas?

**M. Gerry O'Keefe:** C'est une bonne question.

En fait, pour vous donner un exemple assez précis, c'est drôle qu'encore une fois je doive parler de M. Graham, qui dit à la Chambre des communes pendant la période de questions, par exemple, encore une fois, que tout va bien, tout est sous contrôle, etc..

Si vous me le permettez, je vais consulter mes documents ici pour trouver, peut-être, un exemple plus précis. C'est un peu difficile. Je suis très organisé.

Je ne trouve pas. Je vais y aller de...

**L'hon. Bill Blaikie:** Vous devez bien avoir une idée de ce qu'ils ne nous disent pas et que nous devrions savoir.

**M. Gerry O'Keefe:** Ce qu'il y a, par exemple, au sujet des navires... Comme puis-je vous expliquer cela? On a toujours l'impression qu'au moment où la Chambre des communes en traite enfin, pendant la période des questions, tout a été aseptisé et minimisé. Il semble y avoir une déconnexion entre ce qui se passe dans la réalité et ce qui est présenté. J'ai encore l'impression que la marine, d'une certaine façon, diminue toujours. Le MND, à mes yeux, n'est rien de plus maintenant que diminué, et déguisé comme tel.

Par exemple, dans mon cas particulier, comme je l'ai dit, il y a eu une inondation qui est survenue à 200 mètres, et pourtant le ministre a reçu une note d'information qui reflétait... si je peux la trouver, je vous la montrerai. En fait, ce qui est arrivé, c'est que le ministre de la Défense nationale a été informé qu'il y avait eu une défaillance de l'équipement et qu'un peu d'eau était entrée dans le sous-marin. Ce que je voudrais que vous sachiez, c'est qu'en fait nous venions de subir une grosse inondation. Alors vous voyez ce que je veux dire quand je parle de déconnexion totale?

Par exemple, les familles ont reçu un message électronique les avisant que le sous-marin avait subi une petite entrée d'eau, et on aurait dit qu'il s'agissait d'un verre d'eau. Eh bien, je regrette, mais il y a une grosse différence entre 1 500 litres et un verre d'eau. À les entendre, c'était une petite fuite. La différence entre une fuite et une inondation, je peux vous le dire, c'est qu'une fuite, il faut la trouver, tandis qu'une inondation vous arrive dessus très vite.

Vous voyez bien qu'il y a désinformation. Plutôt que de regarder tous ces documents, mettez-les de côté, si vous voulez. Voici celui qu'il vous faut. C'est dans celui-là, probablement, que je fais une rétrospective sur ma propre expérience, que je fais une inspection et que je dis « Qu'est-ce qui se passe, comment peuvent-ils dire cela aux familles...? » Ne pensez pas un seul instant qu'un marin, dès qu'il va toucher terre, ne va pas appeler sa femme et dire « Devine quoi, chérie, nous avons failli y passer là-bas. » Et elle dira « Mais que veux-tu dire? Je viens de peine de recevoir un message qui disait que vous alliez vers Campbellton parce qu'il y avait eu une petite entrée d'eau. »

Est-ce que vous voyez ce que je veux dire par déconnexion totale? Comment est-ce que cela a été présenté au public? C'est présenté comme s'il n'y a eu absolument aucun problème.

À ce propos, j'irais même plus loin, si vous voulez faire des recherches là-dessus. Regardez un incident particulier dont j'ai été témoin, qui s'est passé le 1<sup>er</sup> juillet 2002. Si vous allez sur le D-net, la marine, pendant des mois et des mois, a toujours soutenu que rien n'était arrivé. Voyez-vous ce que je veux dire? C'était comme si c'était une peccadille. Ils ont vraiment minimisé les choses, et c'est ce que je veux vous faire comprendre.

J'espère avoir répondu correctement à votre question.

● (1600)

**L'hon. Bill Blaikie:** Je vois ce que vous voulez dire. Vous dites que c'est ainsi qu'ils ont agi dans le passé et nous devrions nous méfier de ce même genre de comportement dans ce cas particulier.

Vous avez dit que vous avez travaillé sur l'aspect électronique. Il y a des choses qui nous préoccupent de plus en plus, notamment la mesure dans laquelle le câblage, et particulièrement l'isolation des câbles, a pu être mis à niveau autant qu'il l'aurait fallu. Pour revenir à ce que vous disiez au sujet de ce qu'on ne trouve pas, comme je l'ai dit tout à l'heure, nous avons eu devant nous tout ces hauts gradés de la marine, et pourtant, personne n'a eu avec nous la franchise dont quelqu'un a fait preuve avec les médias, au sujet du câblage. C'est pourquoi il est bon de pouvoir parler à quelqu'un qui connaît l'électricité.

Il paraît que le câblage du HMCS *Chicoutimi* n'avait pas été mis à niveau de la même manière que sur les trois autres bâtiments. Je ne sais pas si vous en avez entendu parler, mais il est probable que vous suiviez la question. Vous avez dit que vous avez vu le HMCS *Chicoutimi* en juillet 2000. C'est bien ce que vous avez dit tout à l'heure, que quand vous êtes allé là-bas en juillet 2000, vous avez pu le voir?

**M. Gerry O'Keefe:** Oui. Je suis arrivé à Barrow-in-Furness, et c'est dans le registre, pour le 24 janvier 2001.

**L'hon. Bill Blaikie:** Vous avez été l'un des deux premiers électriciens à le voir.

**M. Gerry O'Keefe:** Oui.

**L'hon. Bill Blaikie:** À ce moment-là, avait-on l'impression, d'après l'analyse canadienne—et même de celle des Britanniques—qu'il fallait régler toute cette question d'isolation, ou se préoccupaient-on d'autre chose et on pensait que de ce côté-là, tout allait bien?

**M. Gerry O'Keefe:** Pour répondre à votre question, il faudrait que je vous décrive l'*Upholder* tel qu'il était. L'*Upholder* était, en fait, en cale sèche quand nous sommes arrivés là-bas. Le bâtiment était à l'extérieur, et comme je l'ai déjà dit maintes fois, je n'ai jamais, de ma vie, vu de navire ni de sous-marin en pareil état—et j'en ai ragréé plusieurs depuis des années. Il était sale, dégoulinant, absolument pas en état de navigabilité. Tout était défait à l'intérieur. On aurait dit, en fait, un donjon.

Comprenez-moi bien. L'expression « mise en réserve » a certainement été complètement prise de travers. Que signifie cette expression? D'après moi, pour les Britanniques, mettre en réserve, c'est tout fermer et aller au pub. C'est ainsi que je le vois. Ce n'est pas comme la version américaine, où on peut fixer un délai, en temps de guerre, pour remettre le bâtiment en service, accélérer les choses pour le jour où on en aura vraiment besoin. C'était absolument horrible. C'est, en gros, ma réponse.

Pour ce qui est de détails sur l'électricité, c'était comme n'importe quoi d'autre. Si j'avais consigné chaque défaut que j'ai observé à bord, j'aurais rédigé un catalogue Sears. Je serais encore en train de l'écrire. J'espère que cela répond à vos questions.

J'aimerais revenir à votre première question, parce qu'en fait, j'ai trouvé le document que je cherchais. Peut-être puis-je le déposer comme preuve. C'est une note d'information à l'intention du ministre de la Défense nationale, au sujet du retard des essais en mer du HMCS Corner Brook (le HMS *Ursula*). Je traduis le paragraphe 2 :

Le 1<sup>er</sup> juillet, le Corner Brook a subi une entrée d'eau par l'éjecteur sous-marin de leurs sonores. L'équipage a réagi à cette situation d'urgence comme il le devait, le sous-marin est retourné à un port en Écosse et une enquête préliminaire a été menée, laquelle a conclu à la possibilité d'une combinaison d'erreurs de l'opérateur.

J'en parlerai dans un moment...

et de défaillances du matériel. Il n'y a pas eu de blessé et les dommages à l'équipement ont été mineurs.

Maintenant, est-ce une version diluée des faits? Nous savons que cet incident a eu lieu, et c'est probablement ainsi qu'il a été présenté au ministre de la Défense nationale—c'était probablement M. McCallum à l'époque. Bien sûr...

• (1605)

**L'hon. Bill Blaikie:** Y a-t-il eu des blessés?

**M. Gerry O'Keefe:** ... à propos de ces événements, ce que j'ai écrit à ce sujet, c'est que c'est la preuve qu'on ne dit pas la vérité au ministre sur ce qui se passe vraiment. Je vais vous remettre ce document et vous pourrez le garder.

**Le président:** Vous le donnerez au greffier.

Nous devons arrêter là. M. Blaikie a largement dépassé le temps qui lui était alloué, mais il a néanmoins soulevé des éléments très importants, alors je vous en remercie.

Nous allons laisser la parole à M. Rota, pendant sept minutes.

**M. Anthony Rota (Nipissing—Timiskaming, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Je vous souhaite la bienvenue, monsieur O'Keefe et vous remercie d'être avec nous aujourd'hui.

Commençons avec les faits. Vous êtes entré dans les Forces canadiennes en 1981.

**M. Gerry O'Keefe:** C'est bien cela, ici même à Ottawa.

**M. Anthony Rota:** D'accord, puis vous vous êtes joint aux sous-marinières en 1987, après avoir reçu la formation?

**M. Gerry O'Keefe:** C'est bien cela.

**M. Anthony Rota:** Que pensiez-vous de la formation que vous avez reçue à vos débuts, et comment la compareriez-vous à celle qui est donnée maintenant aux gens qui suivent le même programme?

**M. Gerry O'Keefe:** Je le répète, à l'époque, c'était extrêmement différent dans le sens où c'était un programme condensé de six mois. Il fallait, dans le cadre de ce programme, passer du temps dans d'autres services. Par exemple, on passait une semaine à étudier les types d'armes, avec les « weaponeers », si on veut, les gars des torpilles, et on passait une semaine avec les ingénieurs. On suivait une semaine de formation sur les radars, les sonars. On en ressortait avec le sentiment d'être un marin expérimenté, et c'était un programme intense. Quand je dis « intense » c'était difficile, je ne vous dis que ça, et il fallait aller en mer.

À l'époque, je m'en rappelle, nous n'emmenions que quelque chose comme quatre ou cinq apprentis à la fois, alors on ne se retrouvait pas sur un bâtiment rempli d'apprentis. Il n'y en avait que quatre ou cinq, parce qu'à ce moment-là un apprenti était considéré comme un risque tant qu'il n'avait pas la poitrine bardée d'insignes de dauphins. Alors quand on avait fini l'entraînement, ces dauphins-là avaient un sens. Pour ma part, j'ai été l'un des chanceux, peut-être, parce que je me suis retrouvé dans une unité qui allait en mer. Ainsi, j'ai pu terminer le programme en six mois.

Pendant un mois, je pense, j'étais un peu en retard—comprenez-moi bien—donc, on m'a assigné une espèce de mentor qui, en fait, regardait mon livre et disait « D'accord, voilà sur quoi tu devras te concentrer, voici où tu vas, et voici qui va pouvoir t'aider ». Et si on

prenait du retard... Je me rappelle du commandant en second qui nous gardait à bord jusque tard le soir. C'est ce qui se faisait dans les années 1980.

Alors, oui, l'insigne avait un sens, et maintenant il ne veut plus rien dire. Pour moi, quiconque porte des insignes de dauphins après avoir suivi le nouveau programme n'est qu'un presse-papiers. Pour respecter notre contrat avec le Royaume-Uni, il nous a fallu produire tellement de sous-marinières. C'est ce qu'exigeait notre contrat.

À propos de ce fameux contrat, il faisait partie du contrat initial de soutien. C'est comme ça qu'on l'appelait, parce que le contrat en tant que tel était divisé en quatre parties.

**M. Anthony Rota:** Quelle est la principale différence? Je ne comprends pas exactement la différence qu'il y a entre ce que vous avez vécu pendant six mois et ce que font les nouvelles recrues pendant six mois. Peut-être pourriez-vous le préciser. Est-ce que c'est seulement parce que vous alliez en mer, que vous aviez une expérience pratique, par opposition à la formation sur un simulateur? Est-ce la principale différence?

**M. Gerry O'Keefe:** La principale différence, c'est qu'on acquérait une expérience, et c'était tout ce qui comptait. On allait en mer, on faisait le travail, on avait vécu plusieurs plongées. Il fallait avoir le nez dans le livre. Il fallait dessiner les diagrammes. Il fallait connaître les systèmes. Il fallait trouver nos valves. C'est ça, être un sous-marinière. Ramper partout, connaître son bateau—c'est vraiment ça, être une sous-marinière.

Qu'est-ce qui est le plus important pour un marin? Connaître son bateau, n'est-ce pas? De nos jours, si on pose une question à quelqu'un, il dira « Ce n'est pas mon domaine d'expertise. Vous devriez plutôt vous adresser à un tel ou un tel. » Mais à l'époque, nous étions si bien formés que peu importait à qui vous adressiez. Si vous parliez au cuisinier, il pouvait vous dire comment lancer les moteurs. Ce n'est plus le cas. Voyez-vous ce que je veux dire?

Disons que quelqu'un passait par dessus bord. On était assez bien formés pour sauter à sa place et probablement la garder pendant quelques minutes jusqu'à ce que quelqu'un d'autre prenne notre relève. C'est ce que je veux dire par un programme intense comparativement à « Allons tous en mer pendant un après-midi : nous partirons le matin, nous plongerons en après-midi, nous ferons une pause plus tard dans la journée, nous devons rentrer au bercail et vous aurez vos insignes ».

• (1610)

**M. Anthony Rota:** Et d'après vous, c'est aussi simple que cela de devenir sous-marinière de nos jours?

**M. Gerry O'Keefe:** Ça a été aussi simple que cela. En fin de compte, nous étions dans une situation assez difficile. Pete Kavanaugh en a parlé longuement, et il a tout à fait raison. Je suis d'accord avec tout ce qu'il a dit en ce qui concerne les cadeaux d'insigne de dauphin. C'est exactement ce qu'on devrait les appeler.

**Mr. Anthony Rota:** Parlons d'autre chose. Je sais qu'il y a toujours une myriade de problèmes qui surviennent inévitablement quand on achète. C'est un montage complexe de machines. C'est une plate-forme militaire. C'est assez imposant.

Étant donné tous les problèmes qui ont assailli les sous-marinières pendant le processus de réactivation, peut-on dire que le Royaume-Uni et le Canada avaient largement sous-estimé la situation? Y a-t-il quelque chose qui n'a pas été fait et qui aurait dû l'être? Est-ce que nous essayons de cacher quelque chose, ici? Quel était la difficulté réelle pour remettre ces bâtiments en état de navigabilité?

**M. Gerry O'Keefe:** La décision d'acheter ces sous-marins a de toute évidence été prise bien plus haut dans l'échelle hiérarchique que je n'irai jamais. C'était, en fait, des officiers de la marine canadienne qui ont tellement fait pression sur le gouvernement en disant « Voilà les bateaux qu'il nous faut. »

Le Canada avait les yeux sur ces sous-marins en 1994. Il faut que vous compreniez pourquoi. Je ne suis pas le chef d'état-major des Forces maritimes. Je ne suis pas à ce niveau-là. Par conséquent, je ne participe pas, je n'ai pas mon mot à dire, si vous voulez, dans les décisions qui concernent la défense. Je peux vous dire que oui, le Canada avait l'oeil sur eux. Il semble que la marine y tenait vraiment. C'est tout ce que je peux dire.

Par contre, pour ce qui est de l'évaluation technique, en ont-ils fait une? Je n'ai jamais vu, ni entendu parler d'un document le prouvant. Je peux seulement supposer que quelqu'un a vu un enregistrement vidéo. Je n'aime pas dire cela, mais peut-être ont-ils envoyé Doogie Howser pour évaluer le bâtiment. Je n'ai aucune idée, quelle qu'elle soit, de la façon dont cela s'est fait, ou, sachant ce que nous savons maintenant, ce qu'ils pensaient. Voyez-vous ce que je veux dire? Ça ne rime tout simplement à rien.

**M. Anthony Rota:** Vous étiez en Grande-Bretagne, au Royaume-Uni, en juillet 2000. Qu'est-ce que vous y faisiez?

**M. Gerry O'Keefe:** Si vous parlez de ma date d'affectation...

**M. Anthony Rota:** Oui, exactement. Vous êtes électricien. Je me demande si vous étiez en affectation.

**Mr. Gerry O'Keefe:** Tout d'abord, la façon dont c'était divisé, la formation était en deux parties. Il y avait la partie théorique, ou en classe, si on veut. C'était la première partie. Une fois qu'on avait passé tous les examens et la formation théorique ou en classe, on allait à Barrow-in-Furness. Quand on arrivait à Barrow-in-Furness, c'est-là qu'on entamait la qualification pour l'obtention des insignes.

Dans mon cas particulier, pour mon métier, il fallait non seulement que j'atteigne le niveau USQ—la qualification pour les sous-marins sous commandement britannique, si on veut, le côté Royal Navy, puisque nous avions une formation fondée sur les normes de la Royal Navy—mais il fallait aussi que j'obtienne un certificat d'opérateur, pour monter la garde au panneau situé dans la salle des commandes et à la console de contrôle de la chambre des moteurs.

**M. Anthony Rota:** Peut-être puis-je simplifier ma question. Vous n'étiez pas là vraiment pour examiner les sous-marins et voir ce qui s'y trouvait, ou pour travailler sur eux.

**M. Gerry O'Keefe:** Non, mais je peux vous dire que dès que ma formation a été terminée... J'ai la date ici quelque part; je tiens généralement d'assez bonnes notes. J'ai terminé ma formation pour le certificat d'opérateur—je peux vous donner une date précise—le 22 mai 2001, ce qui signifie en fait que j'avais terminé, que j'étais conforme aux normes. À un moment donné, je me suis retrouvé membre de l'équipage du *Chicoutimi*, et que vouliez-vous que je fasse? Comprenez-vous?

Il était évident que le bâtiment n'était pas prêt. Il était démantelé. Ce que nous avons fait, c'est que nous avons créé notre bureau et commencé à nous organiser, à nous approcher de ce qui allait devenir un sous-marin en tant que tel. Ainsi j'avais une chance de revenir chez nous.

J'espère répondre à votre question.

•(1615)

**Le président:** Nous avons largement dépassé notre temps maintenant, alors nous allons entamer le deuxième tour.

Monsieur O'Keefe, c'est un tour où les intervenants auront droit à cinq minutes, pour la question et la réponse. Mes collègues le savent, mais nous sommes tous en politique, et je suis tout aussi coupable qu'eux. Parfois, nous voulons poser une question de quatre minutes, et vous devez trouver le moyen d'y répondre. Ce tour-ci va beaucoup plus vite, alors je vais encourager tout le monde à abrégé les questions et les réponses, parce que je voudrais être équitable et pourvoir faire un tour complet avant de vous laisser partir pour faire place au deuxième témoin. Je vais vraiment surveiller l'horloge maintenant. Quand vous approcherez de la fin de vos cinq minutes je vais vous demander de terminer, pour être équitable avec tous vos collègues, et pour que nous puissions poser autant de questions que possible.

Monsieur Casson, vous avez cinq minutes.

**M. Rick Casson (Lethbridge, PCC):** Monsieur O'Keefe, vous allez là-bas en juillet 2000. Lorsque vous y étiez, sur quel navire ou sous-marin étiez-vous? Vous avez dit que vous avez vu beaucoup de désordre, et vous avez décrit cela comme étant sale, dégueulasse, pas en état de navigabilité, « un horrible donjon ». Tout cela semble un tableau assez noir à des gens comme nous. Sur lequel de ces sous-marins étiez-vous, donc, que vous avez pu voir?

**M. Gerry O'Keefe:** En fait, j'ai eu l'occasion de voir les quatre. J'ai travaillé à bord du *Victoria*. J'ai travaillé et navigué à bord du *Windsor*. De plus, j'ai navigué à bord du *Corner Brook*. Si vous voulez, j'ai été temporairement affecté à ces trois navires, mais mon navire d'attache était le *Chicoutimi*.

En ce qui concerne les conditions de travail, question à laquelle, je crois, vous vous intéressez, cette embarcation devait être notre sous-marin. Ma première impression a été de penser : « Sainte Mère de Dieu, on veut nous faire naviguer dans ça? » Je ne pouvais y croire. Il pouvait à peine flotter.

De plus, j'ajouterai que la partie du sous-marin contenant notamment tous les mâts a dû être renforcée parce que sa structure était sur le point de se défaire. Et il était très vétuste. Il était à l'abandon, essentiellement.

Je préciserai aussi qu'il était comme un magasin à rayons. Nous avons tous entendu l'expression « cannibaliser », n'est-ce pas? Il était cannibalisé abondamment par tout un chacun. Vous pouvez donc vous imaginer ce qu'on ressentait en montant à bord. À un moment donné, il y avait des problèmes avec la coque et les valves de secours—ce sont les valves de l'échappement des diesels. Vous pouvez imaginer ce que vous aperceviez en pénétrant dans la salle des machines : deux énormes trous, parce que la coque et les soupapes de secours avaient été enlevés. La culasse n'était plus là. Le sous-marin ressemblait à un fromage suisse. Il y avait tellement de trous qu'on ne pouvait les compter. C'est pourquoi je dis que la situation était malsaine.

En ce qui me concerne, on a consacré beaucoup de temps pour le remettre en état, mais le radoub n'avait qu'une fin esthétique. On m'a dit que beaucoup étaient heureux après coup, mais c'était ce que nous avions au départ. Dès le premier coup d'oeil, vous auriez dit comme moi : « Non, merci. Je retourne chez moi. »

**M. Rick Casson:** Êtes-vous au courant des étapes jusqu'à ce point, c'est-à-dire que nous avons déjà accepté de faire l'acquisition de ces sous-marins en 2000? Qui effectuait les réparations? Le savez-vous? Était-ce les Canadiens? Était-ce les Britanniques? Qui payait pour régler tous ces problèmes?

**M. Gerry O'Keefe:** Je n'en ai pas la moindre idée. Je ne peux répondre à cette question, mais je peux vous préciser ce qu'on m'a dit. Je n'aime pas avancer des hypothèses...

**Le président:** Ne le faites pas. Je pense que nous pouvons obtenir ces renseignements d'autres témoins, et je veux encourager mon collègue à utiliser tout son temps de parole.

**M. Rick Casson:** À partir du moment où vous étiez là en 2000— et vous êtes parti en 2001...

**M. Gerry O'Keefe:** Je le répète, le 24 janvier 2001, je suis arrivé à Barrow-in-Furness. Je tiens à le préciser.

**M. Rick Casson:** ... et avez constaté cet état, quand avez-vous pu naviguer dans l'un de ces sous-marins? Combien d'années s'est-il écoulé?

**M. Gerry O'Keefe:** C'est une bonne question. Je vais encore consulter mes notes. J'ai mentionné que j'ai terminé ma formation opérationnelle le 22 mai. Je suis alors revenu au Canada et j'ai servi à bord du *NCSM Victoria* du 11 juin au 23 août. La canadienisation suscitait beaucoup ma curiosité, et c'est la voie dans laquelle je me suis engagé.

**M. Rick Casson:** Ces embarcations naviguaient-elles vraiment en mer à ce moment-là?

**M. Gerry O'Keefe:** Non, le *Victoria* avait été à quai la majeure partie de l'année. La canadienisation venait tout juste de commencer. Essentiellement, c'était en partie imputable au fait que le contrat était divisé en quatre parties, comme je l'ai déjà signalé, et que nous étions censés obtenir ce que nous appelons un dossier fabrication. Il était difficile d'obtenir la documentation nécessaire pour mettre à jour les connaissances de nos effectifs.

• (1620)

**M. Rick Casson:** Vous saviez donc que des parties du contrat n'étaient pas respectées. Est-ce bien ce que vous dites?

**M. Gerry O'Keefe:** Peut-être. Je peux vous décrire les quatre parties et vous citer certaines dates pour vous montrer notamment le temps qu'il a fallu.

Comme je l'ai indiqué, le contrat était divisé en quatre parties. En ce qui concerne le dossier fabrication, qui faisait partie du contrat, je vous dirai que la décision a été annoncée, je crois, par M. Eggleton le 2 avril 1998. Je me souviens encore que, le 18 décembre 1998, nous n'avions pas encore reçu le dossier fabrication à l'IMF Cape Scott. Et j'ai consigné le tout. J'ai pris beaucoup de notes pertinentes, que je pourrai vous remettre si vous en avez besoin.

En l'absence du dossier fabrication...

**Le président:** Je dois vous interrompre, monsieur O'Keefe.

M. Casson a posé une question vraiment importante en vous demandant si vous saviez quelles parties du contrat n'ont pas été respectées. Si vous êtes au courant des faits à cet égard, nous aimerions que vous nous les transmettiez, car ils nous sont très importants pour que nous puissions en tenir compte dans notre étude.

Vous nous donnez des renseignements très importants. Comme le temps file, je veux simplement vous encourager à nous aider le mieux possible en nous confiant ce que vous savez. Beaucoup de gens échafaudent toutes sortes d'hypothèses, et nous tiendrons d'autres séances, mais nous dire ce que vous savez à ce sujet

constitue la meilleure façon dont vous pouvez nous aider aujourd'hui.

Merci, monsieur Casson. Nous obtiendrons le reste de la réponse de M. O'Keefe par écrit, le cas échéant.

Je cède maintenant la parole à M. Bagnell, qui dispose de cinq minutes.

**L'hon. Larry Bagnell (Yukon, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Je vous remercie de votre présence. C'est magnifique de pouvoir compter sur un électricien pour répondre à quelques questions dans ce domaine, car je ne suis pas électricien.

Avant de poser ces questions, je veux m'assurer que certains des propos antérieurs ne s'appliquent pas nécessairement à tous les membres du comité. Tous ceux que nous avons rencontrés, qu'ils fassent partie de la Marine ou non, ont signalé que c'était ultramoderne. Lorsque nous avons rencontré les membres d'équipage, aucun bâillon ne leur avait été imposé. Ils nous ont parlé. Nous avons visité les installations de réparation. Nous avons discuté avec les techniciens qui posent les boulons et nous avons rencontré des personnes qui pensaient que leur formation avait été merveilleuse.

Voici maintenant mes questions dans le domaine électrique. Êtes-vous un compagnon électricien?

**M. Gerry O'Keefe:** Non.

**L'hon. Larry Bagnell:** Savez-vous si les câbles de haute tension qui ont pu avoir été court-circuités étaient de plus de 750 volts?

**M. Gerry O'Keefe:** Il s'agit de mettre deux batteries en parallèle. C'est ainsi qu'on procède. La tension nominale... une batterie de 8 800 ampères-heures comprend 240 cellules. Il y en a deux. Lorsque vous mettez les deux en parallèle, vous obtenez une tension nominale de 518. C'est là où je veux en venir. C'est pourquoi on utilise l'expression « pression variable », parce que, au fur et à mesure que baisse la capacité des batteries, ce chiffre diminue d'autant. Ai-je répondu à votre question en ce qui concerne la tension?

Si vous voulez doubler à la vitesse la plus élevée, ces réserves, si je peux m'exprimer ainsi, permettent en fait de presque doubler la tension.

**L'hon. Larry Bagnell:** Lorsqu'il s'agit de déterminer si nous avons acheté des sous-marins efficaces ou en bon état, les connexions permettant de brancher les câbles à haute tension à une autre pièce d'équipement se trouvaient-elles dans les boîtes de jonction ou dans le principal panneau de distribution haute tension? Ces connexions étaient-elles dotées des cônes de contrainte appropriés? Vous savez qu'on a vraisemblablement tendance à les court-circuiter aux branchements, ce qui vous amène à utiliser parfois des cônes de contrainte.

**M. Gerry O'Keefe:** Voulez-vous parler des connexions dans la cloison?

**L'hon. Larry Bagnell:** Oui, lorsque les principales connexions sont établies.

**M. Gerry O'Keefe:** Selon moi, l'installation à bord est carrément inadéquate. J'ai toujours marqué mon désaccord. Prenez l'exemple des sous-marins de classe *Oberon*. Ils étaient toujours...

**L'hon. Larry Bagnell:** Pouvez-vous d'abord répondre à ma question par oui ou par non? Y avait-il des cônes de contrainte?

**M. Gerry O'Keefe:** Des cônes de contrainte?

• (1625)

**L'hon. Larry Bagnell:** On isolait davantage à la connexion, parce que c'était vraisemblablement là que se produisaient les courts-circuits à haute tension.

**M. Gerry O'Keefe:** Encore une fois, ce que je me rappelle avoir vu est tout à fait assez bien... Je dois y aller en fonction de ce dont je me souviens. Si vous parlez de quelque chose qui ressemble presque à l'endroit où se trouve la boîte étanche de la coque sous pression, c'est là où le principal connecteur est fixé à l'aide d'un ruban adhésif. C'est exactement ce que vous voyez. L'expression « cône de contrainte » m'est inconnue.

**L'hon. Larry Bagnell:** Avez-vous fait des travaux d'électricité ou inspecté les installations électriques à bord de ces navires?

**M. Gerry O'Keefe:** Voici ce qu'il en était particulièrement, si vous voulez parler des sous-marins de la classe Upholder...

**L'hon. Larry Bagnell:** Non, je demande si vous avez effectué des travaux d'électricité.

**M. Gerry O'Keefe:** Mon explication sera longue, parce que...

**Le président:** Je ne peux que vous accorder une minute et demie.

**M. Gerry O'Keefe:** J'essaierai d'être bref.

À Barrow-in-Furness, l'équipage n'effectuait pas les travaux. C'est ce que j'en dirais. Nous avons une obligation en vertu de laquelle certaines personnes s'acquittaient de l'assurance de la qualité.

**L'hon. Larry Bagnell:** Très bien. C'est parfait. Merci.

J'ai une dernière brève question.

M. O'Connor a soulevé une question au sujet de la tour de plongée. Si vous réparez un événement dans l'une des portes de la tour de plongée, serait-il possible ou vraisemblable que les deux portes soient alors ouvertes?

**M. Gerry O'Keefe:** Je le répète, je suis un électricien. Ce travail serait effectué par des ingénieurs. Pour répondre correctement à votre question sur le fonctionnement des écouteilles en mer, je vous dirai que cette responsabilité relève du commandant. Je ne suis pas un spécialiste de la question et je ne suis certes pas un commandant. J'en resterai là.

**Le président:** Avez-vous une dernière brève question ou avez-vous terminé?

**L'hon. Larry Bagnell:** Je vous demande encore une fois d'être bref. Exécutez-vous des travaux d'électricité à bord du sous-marin? Vous occupiez-vous des câbles ou les inspectiez-vous? Je suis curieux de le savoir, étant donné que vous êtes électricien.

**M. Gerry O'Keefe:** À titre d'électrotechnicien, j'étais le responsable en second de ce secteur. Essentiellement, nous devons faire la maintenance et les réparations nécessaires en mer. C'est habituellement une installation de réparation qui effectue les réparations importantes et la révision, en l'occurrence l'installation de maintenance de la Flotte Cape Scott. Le radoub—ou la réactivation, devrais-je dire—relevait de BAE.

**Le président:** Très bien. Merci infiniment.

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

[Français]

**M. Gilles-A. Perron (Rivière-des-Mille-Îles, BQ):** Bonjour. Monsieur O'Keefe, j'ai lu attentivement le rapport que vous avez dicté à M. Gareth Jones. J'ai été intrigué par les points 6, 7 et 8. Je me suis dit ceci: soit que M. Jones n'est pas un électricien, soit qu'il

n'a pas transmis l'information exacte. À partir de cette information, je m'en allais visiter le *NCSM Halifax* et j'ai visité le *NCSM Windsor*.

M'y connaissant un peu en électricité, je me suis aperçu que vous n'avez pas donné de fausses informations, monsieur O'Keefe. Je n'avais pas voyagé dans un sous-marin dont le câblage électrique était dans une telle condition. J'ose croire que les quatre bateaux sont tous câblés de la même manière et je vous dis pourquoi. On est dans l'eau salée, donc conductrice d'électricité.

Pour répondre à mon ami de l'autre côté de la table, il n'y avait pas de cône de contrainte. Il ne s'agissait que de *rubber garnets with 3M 33+ tape on it*. Il s'agit de fils isolés avec des matières plastiques. Je comprends pourquoi M. Saunders est décédé assez vite: une matière plastique qui s'enflamme produit des éléments qui sont dangereux pour la santé si on les inhale. Il n'y a pas une matière plastique qui soit à l'épreuve du feu. Il existe des matières plastiques qui sont ignifuges. Cela signifie que lorsqu'elles sont enflammées, elles brûlent, mais elles s'éteignent si on éteint les flammes, elle cessent de brûler. Cependant, lorsqu'elles brûlent, elles dégagent de la fumée toxique.

Je suis passé sur des bateaux qui traversent le fleuve Saint-Laurent, et les fils sont tous des câbles à isolation minérale—il s'agit de cuivre isolé—ou sont dans des conduits électriques en acier. Il n'y en a pas là-bas. J'aurais refusé d'acheter ces sous-marins à cause du système électrique. J'aimerais savoir si vous appuyez mes commentaires ou non.

**M. Gerry O'Keefe:** Je n'ai jamais aimé l'approche des Britanniques en ce qui a trait à l'électricité. Au Canada, il y a plusieurs normes: celles de la CSA, le Code du travail, le Code canadien de l'électricité, et il y a des lois. C'est ce qu'il faut prendre en compte. En Angleterre, on utilise différentes couleurs, les normes sont différentes. Le voltage de leurs maisons est de 230 volts de courant alternatif à 50 cycles de fréquence. Les normes en Amérique du Nord sont différentes. Je suis convaincu que nos normes sont beaucoup plus élevées que les leurs.

En d'autres mots, le concept est douteux. C'est le mot que je cherchais. Ma réponse est que nous avons de meilleures normes et que nous les connaissons. Leurs normes sont dangereuses. J'espère que cela répond à votre question.

• (1630)

**M. Gilles-A. Perron:** Cela confirme un peu ce que j'ai vu. J'ai vu des tuyaux passer à travers un côté métallique. Le fil passait à l'intérieur et il n'y avait rien pour le protéger. Si ça bouge, l'isolant va s'user et cela va faire des étincelles en l'espace de cinq minutes. Je comprends que vos fusibles sautaient n'importe quand. Si on perce deux trous et qu'on ajoute de l'eau salée, il y a un court circuit.

**M. Gerry O'Keefe:** En vertu du projet de canadienisation en tant que tel, le plus gros du travail consistait à arracher tous ces fameux fils. Le plus gros du travail à Halifax était le *ship's cabling shop*.

**M. Gilles-A. Perron:** Et ils ne l'ont jamais fait?

**M. Gerry O'Keefe:** Non. Dans le cadre de la canadienisation, ils en ont remplacé beaucoup, mais pas tous. Ils ont gardé certaines choses, mais pour ma part, j'aurais poussé pour qu'on aille plus loin et qu'on remplace tout le système électrique. Vous dites que vous n'auriez pas accepté. Moi non plus, je n'aurais pas accepté. Toutefois, nous, les marins, n'étions pas dans une position pour dire non. Ils nous ont dit que c'était notre bateau et qu'on devait ramener. Nous étions donc pris avec l'équipement existant, le câblage et ainsi de suite.

**M. Gilles-A. Perron:** À Halifax, j'ai essayé de parler un peu de câblage avec des gens à bord du *NCSM Chicoutimi*. Personne n'a voulu en parler. Ils étaient embarrassés et disaient que s'ils parlaient, ils allaient avoir des problèmes aussi longtemps qu'ils seraient dans la marine. Est-ce parce que vous n'êtes plus dans la marine que vous êtes venu nous voir aujourd'hui? Je comprendrais que soit la raison.

**M. Gerry O'Keefe:** En guise de réponse, je dirai que c'est là une question de conscience. Quand je pense à M. Saunders... C'est ce que je pense. On ne peut pas légaliser une telle chose. Ce qui s'est produit, pris dans son ensemble, est presque un meurtre. Je regarde la situation et je me demande si c'est possible. Je constate que les parlementaires ne sont pas capables d'obtenir les bonnes réponses. Je regardais les reportages à la télévision et je me suis dit que je ne pouvais plus me taire, qu'il fallait que je fasse quelque chose. Je l'ai fait, j'ai appelé l'ombudsman. Cela a attiré l'attention de quelqu'un. Finalement, je me suis rendu jusqu'ici pour vous dire ce que je sais. Y a-t-il un prix pour ne rien dire ou pour faire quelque de positif? Je vois ma présence ici comme une chose positive. J'essaie de vous aider, parce que j'ai vécu la situation. Cela a même mis fin à ma carrière. Moi aussi, j'ai...

[Traduction]

**Le président:** Merci, monsieur Parent.

Monsieur O'Keefe, j'aurais une observation à formuler. Vous pouvez peut-être nous aider à convaincre certains sceptiques—et je ne nommerai personne—, qui affirment que nos audiences n'ont aucune utilité. Nous rejetons catégoriquement cette accusation. Aucun membre ne présente des excuses pour la tenue des audiences. Nous avons l'intention de mener à terme notre mandat, en faisant de notre mieux. Encore une fois, je vous remercie de l'aide que vous nous apportez aujourd'hui à cet égard.

Nous allons manquer de temps. Je veux terminer la deuxième série de questions. Je céderai donc la parole à M. Martin, puis à Mme Hinton. Nous pourrions soit arrêter à ce moment-là parce qu'un membre du gouvernement et un conservateur n'aurait pas posé de questions, soit poursuivre intégralement la deuxième série de questions. Il appartient au comité de le déterminer.

Monsieur Martin, vous disposez de cinq minutes.

**L'hon. Keith Martin (Esquimalt—Juan de Fuca, Lib.):** Monsieur O'Keefe, merci de votre présence.

Dans vos observations, vous avez signalé que les dauphins n'avaient aucune valeur, et vous faisiez allusion à la formation. Quelle formation un sous-marinier reçoit-il à l'heure actuelle?

• (1635)

**M. Gerry O'Keefe:** Je l'ignore. Dans un sens, je ne peux répondre à cette question aujourd'hui. Je ne fais plus partie du tableau depuis 2002. Vous feriez peut-être mieux de poser la question aux autorités de la Marine. J'ai parlé des normes en vigueur lorsque je faisais partie des effectifs et j'ai indiqué que notre formation comprenait deux parties, la partie théorique étant donné à la HMS Collingwood au sud, et le reste à Barrow-in-Furness, au nord.

**L'hon. Keith Martin:** Ce que je dis, c'est qu'en affirmant que vos dauphins n'ont aucune valeur, vous formulez une accusation assez grave à l'endroit de ceux qui les portent et ont suivi leur formation au cours des dernières années. S'il s'agit d'un « jeu questionnaire des dauphins », je vous demande à quelle formation insuffisante vous faites allusion. Qu'est-ce que nous ne faisons pas?

**M. Gerry O'Keefe:** Si vous essayez de me demander de préciser ce que je voulais dire expressément par là, je vous répondrai qu'au moment où j'ai obtenu mes dauphins, ces insignes avaient une

valeur. Il fallait trimer dur. J'essaie simplement d'établir une comparaison avec la formation actuelle et la rapidité avec laquelle vous pouvez l'obtenir. C'est ce que j'essaie de faire ressortir en parlant de « jeu questionnaire des dauphins ». J'ajouterai simplement que je voulais uniquement évoquer la facilité avec laquelle on peut l'obtenir aujourd'hui par rapport à la situation auparavant...

La faute est imputable au système. C'est manifestement la faute de la Marine si elle n'a pas fait ce qui s'imposait lorsqu'elle en a eu l'occasion.

**L'hon. Keith Martin:** Ce à quoi je fais vraiment allusion, c'est que, si quelqu'un parle de « jeu questionnaire des dauphins », pour signaler que la formation est gravement insuffisante, il est essentiellement question de la rapidité avec laquelle les diplômes sont obtenus... en fait, je vous demande à quelle formation vous faisiez allusion lorsque vous parliez de « jeu questionnaire des dauphins »? Quelle était précisément la formation suivie? Voilà ce que je vous demande.

**M. Gerry O'Keefe:** Quelle était la formation?

**Le président:** Nous voulons savoir quelles étaient les lacunes de la formation?

**L'hon. Keith Martin:** Vous avez exprimé une affirmation assez grave. Comment la justifiez-vous? À quelle formation faisiez-vous allusion? Quelle formation devait-on suivre du début à la fin pour recevoir son insigne dans le cadre de ce que vous appelez le « jeu questionnaire des dauphins »? Quelle formation devait-on suivre pour obtenir ces insignes?

**M. Gerry O'Keefe:** Je dois vous préciser le contexte. Encore une fois, il y avait une norme. C'était six mois, et cette norme a été considérablement réduite au fil des ans. À un moment donné, la formation durait trois mois et, lorsque la décision a été annoncée au sujet des *Upholder*—et c'est inscrit ici—, la Marine se trouvait dans une situation difficile. Elle avait deux équipages, peut-être un peu plus. Nous étions à court. Ce n'est pas parce que les autorités n'étaient pas au courant. C'est parce qu'elles ne sont pas intervenues. Essentiellement, pour recevoir la formation, qui faisait partie du fameux contrat...

Comprenez-moi bien, il s'agit du même contrat initial comprenant quatre parties dont je vous ai parlé. Il y était question de la formation des sous-mariniers au Royaume-Uni. Pour être acceptés, vous deviez avoir obtenu les insignes en forme de dauphin. Voici où je veux en venir : lorsque je servais à bord de l'*Onondaga*, le tout est devenu si facile. On y affectait simplement des militaires—des MR supérieurs, des officiers, etc.—pour combler les postes, essentiellement. On se servait du RAPGER où figurent le poste de chacun ainsi que l'unité, le GPM ou les spécialités. On comblait ainsi les postes en affectant ces militaires de cette façon. Il pouvait s'agir de membres des destroyers DDH 280, des navires-citernes, etc. On les affectait à ces sous-marins qui prenaient la mer.

**L'hon. Keith Martin:** Monsieur, je vous demande si vous savez quelle était la formation suivie.

**M. Gerry O'Keefe:** Oui, c'est probablement la même formation que j'ai suivie, mais quand je dis « la même formation », c'est fonction du groupe professionnel militaire. Par exemple, un cuisinier recevrait une formation de trois semaines alors que, notamment, un ingénieur des systèmes de combat aurait droit à une formation plus longue. Je pense que c'est parce que l'un de leurs manuels porte sur la tactique. Leur cours est donc très long.

Comprenez-vous où je veux en venir? C'est la partie théorique de la formation, mais il existe une certaine norme régissant l'acquisition des dauphins pour la qualification relative au *Upholder*. C'est la norme de la Royal Navy. C'est la norme canadienne qui a beaucoup été réduite. C'est ce que j'essaie de vous signaler. Les Britanniques précisaient la norme qu'il fallait atteindre afin d'obtenir la qualification relative au sous-marin de la classe *Upholder*.

**Le président:** Merci.

Nous terminerons par M. MacKenzie, puis nous prendrons une pause d'une ou deux minutes. Par la suite, nous nous attaquerons à la deuxième partie de la séance.

Monsieur MacKenzie, vous avez la parole.

**M. Dave MacKenzie (Oxford, PCC):** Merci.

Monsieur O'Keefe, votre témoignage et le rapport de l'ombudsman nous apprennent sans l'ombre d'un doute que vous êtes électricien.

• (1640)

**M. Gerry O'Keefe:** C'est exact.

**M. Dave MacKenzie:** Je pense que vous avez souligné à l'ombudsman un total de 23 points ou lacunes. La très grande majorité de ces points n'ont rien à voir avec le fait d'être un électricien. Est-ce exact?

**M. Gerry O'Keefe:** M. Gareth Jones est venu chez moi. Je l'ai déjà signalé. Je vous dirai honnêtement que nous avons discuté pendant deux bonnes heures. J'aurais pu parler avec lui de ces sous-marins pendant sept jours consécutifs...

**M. Dave MacKenzie:** Je comprends très bien, mais ce sont là vos opinions.

**M. Gerry O'Keefe:** Ce que vous lisez, c'est essentiellement la version très condensée des points qu'il fallait, selon lui, signaler au comité.

**M. Dave MacKenzie:** C'est très bien, mais ce sont là vos opinions.

**M. Gerry O'Keefe:** Non. Ce sont parfois des faits, des faits vrais. Ils sont consignés ici. J'ai avec moi tous mes dossiers et je suis prêt à permettre leur consultation.

**M. Dave MacKenzie:** Selon les faits que je lis, lorsque vous avez été affecté à ce navire, vous avez dû acheter certains de vos outils.

**M. Gerry O'Keefe:** Effectivement, ce fut notamment l'une des choses que j'ai dû faire.

**M. Dave MacKenzie:** S'agissait-il d'outils dont vous aviez besoin ou d'outils que vous souhaitiez avoir? Manquait-on d'outils?

**M. Gerry O'Keefe:** Actuellement, nous avons ce qu'on appelle les armoires du matériel d'intervention, qui contient quelques clés et d'autres outils. Il y a des tiroirs différents selon les outils. Nulle imagination hardie ne permet de conclure que vous avez là le coffre à outils complet d'un technicien. À bord d'un sous-marin, vous devez effectuer des travaux nécessitant des outils spécialisés.

J'essaie de vous dire que vous pouvez avoir à bord les outils les plus élémentaires en électricité, mais il n'en demeure pas moins qu'il faudrait beaucoup plus.

**M. Dave MacKenzie:** Pouviez-vous commander des outils supplémentaires pour répondre à vos besoins?

**M. Gerry O'Keefe:** Je devrais répondre que c'était probablement possible grâce à une DMAM ou demande de modification des attributions de matériel... il faut attendre peut-être trois ans—et c'est

la même chose que pour un RENS— pour espérer obtenir un marteau. C'est vraiment honteux, mais c'est la réalité.

Les marins font preuve d'imagination, en ce sens qu'ils prennent les moyens nécessaires pour que les travaux soient exécutés. Si cela signifie que je dois déboursier de l'argent, je le ferai. De toute évidence, cela m'est utile. Si j'ai besoin d'une lampe de poche, pourquoi pas? Est-ce que je dépense 100 \$ à cette fin? Non, cela ne coûte que quelques dollars. Si cela m'est utile, tant mieux.

**M. Dave MacKenzie:** Il y a deux points que je relève et sur lesquels j'aimerais savoir comment vous êtes parvenu à vos conclusions. Premièrement, vous dites que les sous-marins étaient trop bruyants et qu'on pouvait les entendre sous l'eau depuis une grande distance. Deuxièmement, le système de propulsion était conçu pour une frégate et il était trop puissant pour un sous-marin de cette taille.

Sur quoi fondez-vous ces opinions?

**M. Gerry O'Keefe:** Il existe un document intitulé *Énoncé de puissance de propulsion*. Cela fait partie de la formation des officiers. Ce document est publié. La Marine connaît bien ce document.

**M. Dave MacKenzie:** Quel en est le titre, pour que nous en obtenions un exemplaire?

**M. Gerry O'Keefe:** Il s'intitule *Énoncé de puissance de propulsion*. Dans ce document—si la Marine consent à vous en remettre un exemplaire—vous constaterez qu'à certaines vitesses, il y a des choses qu'on peut et qu'on ne peut pas faire. Ainsi, si on atteint une vitesse donnée et qu'on essaie de faire marche arrière, il est possible que le couple soit assez intense pour tordre un arbre. Il y a des limites. C'est un document qu'il faut consulter. Comme je l'ai indiqué à l'ombudsman, pour un moteur de cette taille qui pèse 84 tonnes, c'est comme s'il manquait 60 pieds de navire. En fait, ce qu'ils ont fait avec ce moteur, c'est qu'ils l'ont retiré d'une frégate, un modèle qui a fait ses preuves, et ils l'ont mis dans un sous-marin; ils ont tout bonnement décidé que ce serait le moteur de propulsion principal.

**M. Dave MacKenzie:** Sur quoi était fondé l'autre point, à savoir qu'ils étaient trop bruyants et qu'on pouvait les entendre sous l'eau depuis une grande distance?

**M. Gerry O'Keefe:** C'était fondé sur des conversations privées que j'ai eues. Je vais vous dire ceci. Là encore, vous obtiendrez cette information parce que la Marine devra vous fournir la documentation. D'après ce que j'ai compris, c'est très secret. Si vous interrogez plusieurs personnes, on vous dira que notre présence était connue. Ces sous-marins étaient inutiles—le bruit. Cette information existe. À vous de déterminer comment l'obtenir. Vous devrez peut-être déposer une demande en bonne et due forme à la Marine et dire que vous voulez voir la documentation, que vous voulez vérifier les faits.

**Le président:** Monsieur MacKenzie, merci.

Monsieur O'Keefe, cela met fin à nos questions pour vous. Encore une fois, au nom de tous les membres du comité, je vous remercie d'avoir pris le temps de venir témoigner. C'est un sujet très important. C'est notre avis et nous savons que c'est aussi le vôtre. Nous vous sommes reconnaissants d'avoir essayé de nous éclairer. Merci encore. Nous vous souhaitons la meilleure des chances.

Nous allons faire une brève pause, de quelques minutes. Nous allons ensuite passer à la deuxième étape, pendant laquelle des représentants du ministère nous parleront des questions que nous venons d'aborder.

Merci beaucoup.

Nous reprendrons les travaux dans environ deux minutes

- \_\_\_\_\_ (Pause) \_\_\_\_\_
- 
- (1645)

**Le président:** Nous allons reprendre les travaux de la treizième séance du Comité de la défense nationale et des anciens combattants.

Nous accueillons maintenant, du ministère de la Défense nationale, le capitaine Williamson, gestionnaire de projet, Gestion des classes de navires/sous-marins. Monsieur, bienvenue. Je sais que vous avez entendu le témoignage de M. O'Keefe.

Souhaitez-vous faire un exposé préliminaire? Ensuite, je sais que le comité aura des questions à vous poser.

- (1650)

**Captv M.F. Williamson (gestionnaire de projet, Gestion des classes de navires/sous-marins, ministère de la Défense nationale):** J'ai un exposé préliminaire.

Je suis le capitaine Mike Williamson, en tant que sous-marinier de carrière, j'ai servi à bord des sous-marins de la classe *Oberon* pendant les années 80, avant d'occuper des postes d'état-major à Halifax, puis à Ottawa, à l'appui de la mise au point des navires de guerre de surface et des sous-marins.

En 1998, une fois que la décision a été prise d'acquérir les sous-marins britanniques de la classe *Upholder*, je me suis installé dans le nord-ouest de l'Angleterre pour agir comme commandant de détachement au Royaume-Uni; j'y supervisais la formation et les services d'appoint aux équipages canadiens. Le détachement canadien a aussi assisté aux travaux de remise en service des sous-marins en vue de leur transfert au Canada.

En 2001, je suis rentré à Ottawa où je travaille depuis comme gestionnaire du projet de Gestion des classes de navires/sous-marins, comme on désigne l'ensemble du programme entourant la livraison des sous-marins. Comme vous le savez, ce programme vise aussi les simulateurs à terre, les pièces initiales, les données techniques et la conversion de certaines pièces d'équipement, c'est-à-dire la canadienisation.

Des témoins vous ont déjà parlé de la nécessité pour le Canada d'avoir des sous-marins. La détermination de ces besoins relève du chef d'état-major de la Force maritime. En tant que représentant du sous-ministre adjoint (Matériels)—le service chargé d'acquérir et de maintenir le matériel militaire demandé par le chef d'état-major de la Force maritime—il ne m'appartient pas de discuter de ces besoins. Je suis plutôt ici pour fournir des données techniques relatives au projet d'acquisition des sous-marins.

Nous avons bien sûr signé un accord avec la Grande-Bretagne pour l'achat de sous-marins de fabrication britannique de la classe *Upholder*, et ces sous-marins sont de bons navires. Ce sont des sous-marins classiques, c'est-à-dire qu'ils ont un système de propulsion diesel-électrique. Par rapport à d'autres grands bâtiments de guerre, ce système les rend économiques à l'achat, à l'exploitation et au chapitre du personnel, tandis que, je le souligne, ils présentent les mêmes capacités. En outre, à leur mise en service par la Grande-Bretagne, les sous-marins de la classe *Upholder* ont été reconnus comme bien en avance sur leurs contemporains du point de vue des

innovations technologiques, surtout de leur fonctionnement silencieux qui, à ce jour, les rend très difficiles à repérer et à suivre, même pour les navires de guerre de surface et les avions les plus modernes.

Ces caractéristiques, combinées à un armement et à des capteurs améliorés qui sont installés dans le cadre de la canadienisation, font du sous-marin de la classe *Victoria* une arme puissante qui peut dissuader les adversaires dans les situations de tensions, et ils peuvent mener des opérations d'affirmation de souveraineté dans nos eaux, de manière crédible et efficace.

Bien que le processus de remise en service et de canadienisation ait été long et complexe, les responsables des sous-marins canadiens sont prêts à mettre ces navires en service. Le fait de disposer d'un bâtiment comme le sous-marin de la classe *Victoria* sur chaque côte représente un moyen important de répondre aux besoins accrus du Canada en matière de sécurité maritime et de défense.

Je ne nie pas que la remise en service de ces sous-marins ait comporté des défis, mais j'affirme que ces défis ne sont pas inhabituels quand on fait l'acquisition d'un important système d'armement. Ce qu'on oublie souvent, c'est que ces anomalies ont été décelées, évaluées et corrigées dans un esprit de collaboration positive avec nos alliés britanniques. Depuis un an, les sous-marins de la classe *Victoria* ont fait du bon travail sur les deux côtes et, au cours des années à venir, ils s'avéreront un outil précieux.

Je suis ici aujourd'hui pour vous parler de considérations techniques. Depuis six ans et demi, j'ai parlé à beaucoup d'officiers et de membres d'équipage de ces sous-marins. J'ai eu affaire aux chargés de projet du ministère de la Défense britannique et aux travailleurs des chantiers maritimes de la British Aerospace, et j'ai entendu le point de vue de beaucoup de sous-mariniers d'expérience. Pendant cette période, dans le contexte particulier de l'acceptation de chacun des quatre sous-marins, je suis parvenu à la conclusion qu'ils avaient été livrés conformément au contrat, qu'ils étaient sécuritaires et aptes à prendre la mer. Nous n'avons jamais sacrifié la sécurité pour respecter les délais, et jamais je n'accepterais, en tant que gestionnaire du projet, qu'un sous-marin ne soit pas sécuritaire ou qu'il ne soit pas prêt à naviguer. Les hommes et les femmes qui composent l'équipage de ces navires sont parmi les meilleurs marins. Ce sont des individus professionnels, bien formés, qui tirent beaucoup de fierté du travail exigeant qu'ils accomplissent.

Enfin, vous savez certainement que les problèmes associés aux événements qui ont mené à l'incendie à bord du NCSM *Chicoutimi* sont à l'étude par une commission d'enquête, et que je ne suis donc pas en mesure de me prononcer à leur sujet. Nous sommes tous impatients de prendre connaissance des conclusions de la commission d'enquête et de voir ces recommandations appliquées. Il s'agit d'un processus vital, et je vous prie de respecter mon désir de ne pas présumer de ces conclusions.

Je serai maintenant heureux de répondre à vos questions.

**Le président:** Merci, capitaine Williamson.

Votre mise en garde était inutile. La présidence n'autorisera aucune question portant sur l'incendie à bord du *Chicoutimi*, mais je vous remercie de nous rappeler les paramètres de cette étude. Les membres en sont bien conscients.

Monsieur O'Connor, vous avez sept minutes.

**M. Gordon O'Connor:** Capitaine Williamson, je n'ai que deux questions.

L'une d'elle est liée à la formation. Puisque vous êtes gestionnaire de projet, vous le sauriez si la formation offerte aujourd'hui était différente de celle dispensée auparavant. On nous répète que les normes de formation sont différentes. Je pense qu'on peut faire une distinction générale entre la formation à terre et celle en mer. Je me demande donc si vous pourriez nous dire ce qui a motivé ces changements. Il semble que certains sous-marins disent que la formation n'est pas adéquate.

• (1655)

**Captv M.F. Williamson:** La formation a certainement changé. Le Canada a exploité des sous-marins de la classe *Oberon* pendant une trentaine d'années. Pendant cette période, la formation a dû être modernisée et il y aurait eu de la formation dispensée en fonction du nouvel équipement.

Quand on élabore quelque type de formation que ce soit, la Marine—ou l'école—forme un conseil qui examine les compétences et les attributs qu'un élève doit posséder à la fin de sa formation. On organise alors une série de classes, à terre et en mer, des cours, de la formation pratique, et de la formation au travail, et on évalue le processus une fois qu'il est terminé. Il pourrait s'agir d'un examen écrit, d'un examen oral, ou d'une démonstration pratique. Pour chaque partie de la formation, peu importe ce qu'elle est, il y a un investissement, des résultats, et un seuil à franchir.

Tout d'abord, je peux donc être convaincu, ainsi que tout ceux qui sont assis à la table, que les marins qui ont atteint la norme en vigueur ont franchi un processus de qualification très strict, approuvé par la Marine et évalué par des pairs.

Évidemment, avec la nouvelle classe de sous-marins, la formation a beaucoup évolué par rapport à l'époque des *Oberon*. L'un des grands avantages dont nous avons bénéficié avec la classe *Victoria*, c'est l'acquisition de cinq simulateurs modernes haute-fidélité. Nous faisons—et nous sommes en mesure de faire—beaucoup plus de formation à terre, avant d'aller en mer, que nous ne le pouvions auparavant.

L'un des grands avantages des simulateurs à terre, est qu'on peut prévoir des anomalies ou des situations qu'il serait difficile de simuler en mer. Ainsi, pour une pièce d'équipement donnée, nous pouvons simuler un problème impossible à simuler en mer. Cela permet à l'équipage de se préparer à réagir dans des situations extrêmes. Depuis quelques années que nous exploitons les sous-marins de la classe *Victoria*, nous avons toujours vu les équipages réagir de manière sécuritaire, professionnelle, et opportune. Je crois donc que nous validons la formation nécessaire.

**M. Gordon O'Connor:** L'autre question a trait au sous-marin même. À Halifax et à d'autres endroits, on nous a dit que ces sous-marins sont les meilleurs de leur catégorie, et que l'une de leurs principales caractéristiques est qu'ils sont silencieux.

Aujourd'hui, on nous a dit qu'ils sont trop bruyants et qu'on peut les entendre sous l'eau depuis une grande distance.

Je ne veux pas de mesure en décibels, mais qu'est-ce qui est vrai? Est-ce que ces sous-marins sont silencieux au point où on ne peut les entendre, ou sont-ils bruyants?

**Captv M.F. Williamson:** Je ne souhaite pas répondre à une allégation. Je sais qu'il y a eu des rapports secrets et très secrets dans lesquels il était question de la signature des sous-marins de la classe *Victoria*. Ces rapports étaient favorables. Nos alliés ont publié des rapports sur la qualité de ces sous-marins. Beaucoup de systèmes à bord de ces sous-marins sont avancés ou appartiennent à la génération suivante, comparativement à la classe précédente de sous-marins, et ils se comparent favorablement aux sous-marins de cette génération et de ce type.

Il y a à bord des systèmes qui atténuent le bruit de l'équipement. Il y a des systèmes qui atténuent le bruit de la coque. Il y a d'autres caractéristiques qui garantissent que ces navires sont silencieux quand ils sont en fonctionnement et qu'ils sont difficiles à détecter. Nous avons des rapports sur la portée acoustique et les rapports de nos alliés pour le démontrer.

**Le président:** Vous avez trois minutes pour ce tour, monsieur Casson.

**M. Rick Casson:** Monsieur Williamson, le témoin précédent a formulé une accusation selon laquelle, quand un incident se produisait dans un de ces sous-marins, dans le rapport au ministre, l'importance de cet incident était atténuée ou minimisée. Est-ce que vous participez à la préparation de ces rapports au ministre, et pouvez-vous nous en dire plus à ce sujet?

**Captv M.F. Williamson:** Nous traitons avec beaucoup de sérieux les rapports ou les avis sur les incidents à bord des sous-marins, surtout s'il y a des infiltrations, des inondations ou des fuites. Évidemment, ces incidents font l'objet d'une enquête pour garantir qu'ils ne se reproduiront pas, que la situation ne sera pas la même dans toute la classe de sous-marins.

L'incident dont M. O'Keefe a parlé est une inondation survenue le 1er juillet à bord du NCSM *Corner Brook*. Il y a eu une enquête technique effectuée par la Royal Navy, dont relevait le sous-marin à l'époque. Il y avait un équipage canadien à bord. Je me suis moi-même rendu en Grande-Bretagne dans le cadre de cette enquête.

Nous avons discuté du problème, puis, comme M. O'Keefe l'a dit et comme vous le savez, un rapport a été transmis au ministre. Il n'y a pas eu de tentative pour minimiser l'incident. Le sous-marin a été mis à quai et il n'a pas repris la mer jusqu'à ce qu'on puisse prouver hors de tout doute aux autorités canadiennes et britanniques que le problème avait été corrigé.

• (1700)

**M. Rick Casson:** Pour ce qui est de l'état des sous-marins quand nous les avons achetés, et de qui était responsable d'effectuer ou de payer les réparations associées aux problèmes qui ont été décelés par la suite, pouvez-vous décrire une ou deux anomalies qui se sont présentées à bord de ces sous-marins et dont nous n'étions pas parfaitement au courant quand nous les avons achetés, ainsi que la façon dont ces anomalies ont été corrigées?

**Captv M.F. Williamson:** Bien. Je pense que cette question comporte de multiples facettes, mais je vais essayer de vous donner la réponse la plus complète possible.

La remise en service s'est déroulée conformément au contrat principal entre les gouvernements canadien et britannique. Ce contrat prévoyait que nous allions obtenir quatre sous-marins entièrement remis en état conformément aux normes de la Royal Navy, et nous étions au courant de l'état des sous-marins depuis le début. Nos équipages ont été à bord pendant tout le processus de remise en service. Nous avons participé à tout le processus d'inspection.

Pendant la remise en service, beaucoup de défauts imprévus se sont manifestés—la réparation de paliers d'arbre, de barres de gouvernail ou de soupapes d'eau salée, et tout le reste—la majeure partie de ces réparations a été faite aux frais de la Royal Navy, du ministère de la Défense, pour corriger ces anomalies.

Les problèmes survenus après l'acceptation devenaient les problèmes du Canada en tant que propriétaire des sous-marins. Par conséquent, tous les problèmes décelés avant l'acceptation ont été corrigés aux frais de la Grande-Bretagne, et ceux décelés après l'acceptation, après une brève période, aux frais du Canada.

Après l'acceptation, nous n'avons pas décelé beaucoup de problèmes qui nous ont causé du souci. Bien sûr, un navire de guerre en mer présente constamment des défauts. Pendant le processus d'acceptation et d'essai en mer, les défauts se manifestent par centaines. Chaque jour, l'équipage fait une vérification, et tout ce qui est relevé, que ce soit un crochet manquant ou un carreau ébréché, ou encore quelque chose de plus grave comme un sonar qui ne fonctionne pas, tout est consigné. Puis, le jour de l'acceptation, et c'est absolument essentiel, nous vérifions que tous les problèmes qui compromettent la sécurité du sous-marin ont été rectifiés. Dans le cas de ceux qui coûteront de l'argent plus tard, nous constituons un fonds de prévoyance, et il est entendu, lors de l'acceptation du sous-marin, que de l'argent nous sera versé pour rectifier ces problèmes dans l'avenir. Les défauts mineurs ne sont que notés. Le processus comporte donc très peu d'inconnues en ce qui a trait aux anomalies.

**Le président:** Merci, monsieur Casson.

[Français]

Monsieur Bachand, vous avez sept minutes.

**M. Claude Bachand:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Williamson, je veux vous remercier pour votre présence. J'ai compris que vous aviez été commandant du détachement canadien en Grande-Bretagne pour la modernisation et la canadianisation des sous-marins, à compter de 1998. Est-ce bien cela?

**Captv M.F. Williamson:** Oui, c'est vrai.

**M. Claude Bachand:** Vous avez dit aussi que vous vous occupiez de *technical procurement*. Est-ce que vous pouvez me dire si vous êtes ingénieur de formation?

[Traduction]

**Capt(N) M.F. Williamson:** Je suis ingénieur naval de profession, et j'ai reçu une formation scientifique.

[Français]

**M. Claude Bachand:** Merci.

Maintenant, on m'a signalé un certain nombre de choses que le sous-marin était incapable de faire. J'aimerais donc avoir votre avis à ce sujet. Vous avez parlé de l'éjecteur, dont l'abréviation anglaise, je pense, est SSI. Alors, vous avez déjà répondu à cet aspect de la question.

Certaines personnes nous ont dit que la capacité de carburant des sous-marins est insuffisante, c'est-à-dire qu'ils peuvent à peine traverser l'Atlantique. Est-ce vrai?

**Captv M.F. Williamson:** Non, ce n'est pas vrai.

[Traduction]

En fait, trois sous-marins ont fait la traversée : le NCSM *Victoria*, le NCSM *Windsor* et le NCSM *Corner Brook*. Dans chaque cas, quand le sous-marin a accosté à Halifax, il lui restait entre 30 et 40 p. 100 de son carburant.

• (1705)

[Français]

**M. Claude Bachand:** Selon certaines personnes, il n'y a pas assez de pièces de rechange à bord si un problème surgit en route. Est-ce vrai?

[Traduction]

**Captv M.F. Williamson:** Il y a une distinction dans le type d'entretien que l'équipage peut faire à bord d'un sous-marin. Les réparations simples entrent dans la catégorie de « l'entretien au premier échelon » et pour les effectuer, ainsi que les opérations normales et l'entretien prévu, il y a un stock à bord de chaque sous-marin. Évidemment—ce n'est peut-être pas si évident—il est impossible d'emporter toutes les pièces. Dans le cas de ce contrat, la norme était que chaque sous-marin naviguerait avec 90 p. 100 des pièces, et il a été noté par nos alliés, quand nous avons accepté les sous-marins, que nous répondions aux normes applicables à la plupart des navires de ce genre, ou que nous les dépassions. Il y avait donc suffisamment de pièces à bord.

Les sous-marins et les navires de surface exploitent les mêmes bases de données, et il y a eu des incidents où des sous-marins ont fourni des pièces à d'autres navires parce qu'ils en avaient à bord.

[Français]

**M. Claude Bachand:** Certains prétendent qu'il n'y avait pas assez d'outils pour effectuer la réparation et qu'ils devaient eux-mêmes acheter les outils. Cette affirmation est-elle possible?

[Traduction]

**Captv M.F. Williamson:** Il y a un nombre défini de pièces à bord des sous-marins, une quantité définie de nourriture, et cela s'applique aussi aux outils. Évidemment, les normes de fonctionnement de la Royal Navy ne sont pas celles de la Marine canadienne. Nous nous en sommes aperçus au début de la remise en service. Nous avons donc augmenté la réserve de pièces et la quantité d'outils pour les techniciens à bord.

Chaque membre d'équipage détient un pouvoir d'acquisition sur place qui lui permet de s'adresser à un fournisseur local de pièces ou d'outils spécialisés et d'en acheter lui-même, jusqu'à concurrence d'un certain montant d'argent, afin d'augmenter ses ressources. Au-delà de cela, si un individu souhaite avoir certains outils mieux adaptés à sa façon de travailler, il doit parfois les payer de sa poche. En général, les outils nécessaires sont fournis.

[Français]

**M. Claude Bachand:** On beaucoup entendu parler de la qualité du câblage. Tout le monde dit que ce n'est pas la grande spécialité des Britanniques, que le câblage était très médiocre. Êtes-vous d'accord que le câblage britannique du sous-marin, qui était encore là, était très médiocre?

[Traduction]

**Captv M.F. Williamson:** Ma réponse portera seulement sur le câblage des sous-marins en général.

Nous avons utilisé des sous-marins de la classe *Oberon* pendant 30 ans, et nous nous maîtrisons leur fonctionnement. Nous étions satisfaits de leur conception et de leur construction. De fait, nous avons fait beaucoup de choses avec ces sous-marins.

Les sous-marins de la classe *Upholder* se situent en fait deux générations après celle des *Oberon*—la classe *Trafalgar* et la classe *Upholder*. En concevant ces navires, la marine britannique a appliqué de nouvelles méthodes et normes, et nous avons suivi les travaux de conception. Au moment où les sous-marins nous été remis et où nous les avons acceptés, nous jugions l'état de conception des sous-marins entièrement satisfaisant. Je ne veux pas parler précisément de câblage, parce que c'est lié à la commission d'enquête, mais il n'y avait pas de problème.

[Français]

**M. Claude Bachand:** Des gens nous ont également rapporté que les tours de sauvetage—nous les avons vues quand nous sommes allés à Halifax—se remplissaient parfois d'eau sans qu'on l'ait voulu. Alors qu'on était en mission, tout à coup les tours de sauvetage se remplissaient d'eau. Est-il possible que ce soit arrivé?

[Traduction]

**Captv M.F. Williamson:** Comme je l'ai dit plus tôt, chaque fois que quelqu'un signale un problème, surtout quand il s'agit d'un sous-marinier d'expérience et compétent, il est pris au sérieux. Nous avons examiné les questions signalées par M. O'Keefe, surtout en ce qui a trait aux tours de sauvetage. Nous avons parlé aux commandants et à l'équipage des sous-marins, et nous n'avons constaté aucun cas où les tours de sauvetage s'étaient remplies d'eau. Le système d'évacuation est régi par un dispositif qui fait en sorte que vous ne pouvez pas naviguer si un système d'évacuation est défectueux. Nous aurions fait un examen minutieux. Nous n'avons trouvé aucun cas où une tour de sauvetage aurait été accidentellement inondée.

[Français]

**M. Claude Bachand:** On nous rapporte aussi qu'il n'y avait pas de débit-mètres, de *flow meters*, sur la coque et les soupapes. Cette affirmation est-elle vraie?

[Traduction]

**Captv M.F. Williamson:** Les systèmes qui ont besoin d'un débit-mètre, qui est probablement un élément de base... Pour ce qui est des débits-mètres dans les systèmes, là où ils n'étaient pas requis ou bien où il n'y en avait pas normalement, il n'y en avait pas. Encore une fois, c'est un des éléments que nous avons vérifiés, et il a été difficile de trouver un cas où c'était patent.

[Français]

**M. Claude Bachand:** Il y a quelque chose de très important quant à la formation. Il semblerait qu'il y a eu deux étapes à la formation. Certains ont été formés à l'ancienne école, où on mettait plusieurs mois afin de les rendre très polyvalents. D'ailleurs, des gens m'ont dit que le cuisinier en savait autant que le mécanicien. On nous l'a dit également quand on a visité le sous-marin. En effet, on nous a dit être capable de faire plusieurs tâches et qu'il y avait même parfois des rotations.

D'autres disent que dans la nouvelle école de formation, comme il fallait qualifier des sous-mariniers très rapidement pour aller en Grande-Bretagne, on aurait passé outre de grandes étapes de la formation. On aurait donc donné des dauphins, l'insigne des sous-

mariniers, à des gens qui n'étaient pas pleinement compétents. Partagez-vous cet avis?

[Traduction]

**Captv M.F. Williamson:** Comme je j'ai dit plus tôt, ces compétences sont comprises dans les exigences auxquelles la personne doit satisfaire. Elle doit franchir diverses étapes pour y arriver. Cette norme de formation a évolué tout au long des 30 ans où nous avons utilisé les sous-marins de classe *Oberon* et au cours des années qui se sont écoulées entre les *Oberon* et les *Upholder*. Même aujourd'hui, la formation change.

Avant, les cuisiniers savaient probablement tout faire dans les sous-marins. Pendant les années d'exploitation des *Oberon*, nous nous sommes rendu compte que ce temps n'était pas bien investi; il y avait d'autres personnes qui pouvaient mieux profiter de cette formation, donc la formation a évolué.

Pour ce qui est de reconnaître des compétences à une personne qui ne respecte pas une norme établie et approuvée, c'est impossible. Il y a des tests, des examens oraux, des vérifications. Ce n'est pas un système de laisser-aller. C'est un système bien défini. Il s'applique dans toutes les Forces canadiennes, pour tous les types de formation ou de compétences.

• (1710)

**Le président:** Merci.

Merci, monsieur Bachand.

Monsieur Blaikie est le suivant. Allez-y, vous avez sept minutes.

**L'hon. Bill Blaikie:** Merci, monsieur le président.

Monsieur O'Keefe et vous-même, qui représentez la Marine, ne semblez pas vous entendre à savoir si le régime de formation actuel est suffisant. Vous parlez d'évolution, et je suppose qu'il parle de dégénérescence, parce qu'à son avis, on a coupé court à la formation.

Ce qui m'intéresse dans ce qu'il a dit—et cette question n'a pas encore été soulevée—, c'est le contrat entre le Canada et le Royaume Uni, auquel il faisait sans cesse allusion, et le fait que nous devons produire un certain nombre de sous-mariniers aux termes de ce contrat—non pas dans notre propre intérêt, mais pour respecter le contrat, comme il l'a dit deux fois. Corrigez-moi si je me trompe, mais c'était probablement jusqu'à une certaine date, parce qu'il était écrit dans le contrat que la formation serait fournie au-delà d'un certain niveau. Nous devons donc leur envoyer des personnes ayant leur insigne de dauphin, mais elles devaient déjà avoir leur dauphin pour passer à la prochaine étape de formation sur la classe *Upholder* ou la classe Victoria de sous-marins, selon qu'on utilise la terminologie britannique ou canadienne.

Peut-être pouvez-vous nous expliquer tout cela. À moins que j'aie mal suivi jusqu'ici, le comité ne savait pas cela faisait partie du contrat. Encore une fois, nous en apprenons sans cesse sur ce contrat. Nous venons d'apprendre que des choses que nous croyions incluses ne l'étaient pas et que des choses que nous ne savions pas incluses l'étaient. C'est nouveau pour nous, nous ne savions pas que pour respecter notre partie du contrat, nous devons produire autant de sous-mariniers, autant de personnes ayant déjà leur dauphin, avant une certaine date. Cela a peut-être mis de la pression sur la marine canadienne pour former les sous-mariniers prévus au contrat. Pouvez-vous nous éclairer?

**Captv M.F. Williamson:** Certainement.

Il y avait plusieurs contrats. L'un était le contrat principal entre le gouvernement du Canada et le gouvernement du Royaume-Uni sur l'affectation de ressources aux sous-marins. Il y avait un deuxième ensemble de données pour les formateurs à terre, les sous-marinières de réserve à bord. Il y avait un autre contrat avec British Aerospace sur le soutien initial, qui portait sur les sous-marinières de réserve à terre, ainsi que nos espaces à bureaux au Royaume-Uni. L'organisme fournissait aussi des cours.

Les cours mentionnés dans le contrat visaient à former les sous-marinières qualifiés pour les *Oberon* sur les sous-marins de classe *Victoria*. Nous voulions être certains que tous les sous-marinières qui allaient utiliser le matériel à bord des *Upholder* ou des *Victoria* et qui allaient les diriger en mer connaissaient bien leur fonctionnement, les caractéristiques du vaisseau et toutes les procédures d'urgence. Cette formation était offerte en vertu d'un contrat avec British Aerospace Systems, qui l'a confiée en sous-traitance aux services de formation de la Royal Navy. Je pense qu'il y avait 46 types de cours différents. Selon si un gars était cuisinier ou ingénieur, il devrait suivre divers cours pour acquérir les compétences exigées de lui.

Nous leur avons confié le mandat d'offrir une formation suffisante à quatre équipages complets de sous-marinières, puis nous avions quelques places supplémentaires en formation, que nous avons données à des personnes basées à terre et à des responsables du génie technique. Nous les avons mandatés de nous former, et la seule condition était que les personnes qui iraient en mer à bord des sous-marins portent déjà leur insigne de dauphin. Bref, toutes les personnes inscrites à ces cours portaient déjà l'insigne de dauphin canadien.

**L'hon. Bill Blaikie:** Où ont-elles été formées? Ont-elles été formées à Halifax?

• (1715)

**Captv M.F. Williamson:** Elles ont été formées sur le système *Oberon*.

**L'hon. Bill Blaikie:** C'était sur le système de formation *Oberon*, pas sur le système avec des simulateurs que nous avons vu à Halifax, parce que ce sont des simulateurs *Upholder*.

**Captv M.F. Williamson:** Voilà, et la formation initiale a eu lieu entre 1998 et 2001 environ.

**L'hon. Bill Blaikie:** Donc lorsqu'on dit qu'on a coupé court à la formation parce que nous avons maintenant ces fabuleux simulateurs, en fait ils ne faisaient vraiment pas partie de la formation. La formation dont M. O'Keefe parlait et le « jeu questionnaire des dauphins », comme il a dit, existaient avant que nous ne recevions ces simulateurs. En vertu du contrat, les gens recevaient leur formation sur la classe *Victoria* au Royaume-Uni à ce moment-là et non à Halifax. Que faisons-nous avec tout cela à Halifax? Je présume qu'ils sont arrivés plus tard.

**Captv M.F. Williamson:** Exactement. Les simulateurs n'ont pas été envoyés et installés à Halifax avant 2003, donc toute la formation donnée avant cette date a eu lieu au Royaume-Uni, pour ce qui est de la conversion des sous-marinières de classe *Oberon* en sous-marinières de classe *Victoria*, ou au Canada avant, pour l'acquisition de compétences sur la classe *Oberon*.

**L'hon. Bill Blaikie:** Bref, la formation donnée au Royaume-Uni en vertu du contrat...

**Captv M.F. Williamson:** ... servait à les former de la classe *Oberon* à ...

**L'hon. Bill Blaikie:** Mais ils avaient ces simulateurs là-bas?

**Captv M.F. Williamson:** C'est juste. Les sous-marinières devaient avoir leur insigne de dauphin avant de recevoir la formation au Royaume-Uni.

**L'hon. Bill Blaikie:** J'ai une dernière question.

Je reviens à une question que j'ai déjà posée : il me semble bizarre que le sous-marin se soit rendu au Canada sans escorte. Je me demande pourquoi. Si je comprends bien, et je me trompe peut-être, les autres sous-marins avant étaient accompagnés d'une certaine escorte. Ont-ils tous traversé en autonomie?

**Captv M.F. Williamson:** Tous les sous-marins, au moment où ils ont été acceptés, étaient sûrs et aptes à prendre la mer.

**L'hon. Bill Blaikie:** Je ne le remets pas en question. Je me demande seulement pourquoi...

**Captv M.F. Williamson:** Il n'y a pas de telle obligation initiale. Pour les sous-marinières...

**L'hon. Bill Blaikie:** Les autres étaient-ils escortés?

**Captv M.F. Williamson:** Les sous-marins naviguent généralement de façon indépendante.

**L'hon. Bill Blaikie:** Non, mais je parle de leur arrivée ici. Ils n'étaient pas encore canadiens; il restait des choses à faire sur eux.

**Captv M.F. Williamson:** Non, ils étaient aptes à prendre la mer, c'étaient des sous-marins efficaces...

**L'hon. Bill Blaikie:** D'accord.

**Captv M.F. Williamson:** Ils n'avaient pas d'escorte.

**L'hon. Bill Blaikie:** Aucun d'entre eux?

**Captv M.F. Williamson:** Les trois premiers sous-marins n'étaient pas escortés.

**L'hon. Bill Blaikie:** Ils n'étaient pas escortés. J'ai eu l'impression à un moment donné que ceux d'avant l'étaient.

**Captv M.F. Williamson:** Non, ils sont escortés pendant les essais en mer. Il y a ce que l'on peut appeler la plongée en profondeur, soit la première fois où un sous-marin plonge jusqu'à sa profondeur maximale. Il est commun pour les marines britanniques et canadiennes que pendant cette partie des essais en mer, qui dure quelque 24 heures, il y ait une escorte sur place. Après, il n'y en a plus.

**L'hon. Bill Blaikie:** Est-ce que le *Chicoutimi* l'avait déjà fait avant de prendre la mer pour le Canada?

**Captv M.F. Williamson:** Oui.

**L'hon. Bill Blaikie:** Il avait plongé en profondeur.

**Captv M.F. Williamson:** Il avait effectué tous ses essais en mer.

**L'hon. Bill Blaikie:** C'est bon.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Blaikie.

Je cède maintenant la parole à M. Bagnell, pour sept minutes.

**L'hon. Larry Bagnell:** Je vous remercie d'être ici, monsieur le capitaine. Je l'apprécie.

Le témoin précédent avait un document de l'ombudsman, que vous avez probablement aussi, qui présente 23 doléances. Un certain nombre a été réfuté par d'excellentes questions de MM. MacKenzie, Bachand, O'Connor, Blaikie et moi-même. Il y avait beaucoup de contradictions dans ce témoignage, et je suis certain que toutes les personnes ici présentes l'ont compris. Néanmoins, il reste de graves inquiétudes ou de graves inquiétudes potentielles, si elles devaient s'avérer.

Je me demande si vous pouvez essayer de faire en sorte que la Marine nous envoie une réponse écrite à ces 23 préoccupations. Vous en avez déjà réfuté un certain nombre en réponse aux questions de M. Bachand, mais la Marine pourrait-elle nous faire parvenir une réponse à chacune de ces 23 préoccupations, pour que je n'aie pas à vous poser toutes ces questions? Seriez-vous en mesure de nous envoyer ces réponses?

**Captv M.F. Williamson:** Je pense que nous pouvons cesser de nous attarder à cette question.

**L'hon. Larry Bagnell:** Ce serait super.

Vous étiez en Grande-Bretagne pendant les réparations. Les Britanniques, de même que nos marins, devaient être sur les navires pour les essais, la remise à neuf et tout le reste. Cela a entraîné des coûts substantiels pour la Grande-Bretagne. Vous n'en connaissez peut-être pas le montant exact, mais je suis sûr que vous en savez probablement plus quiconque dans cette pièce sur le coût approximatif qu'a dû absorber la Grande-Bretagne pour remettre ces sous-marins à neuf, les soustraire au gardiennage et les remettre à l'eau.

Avez-vous une idée de ce que tout cela a coûté? Je sais que cela a rendu l'affaire beaucoup plus avantageuse pour nous.

**Captv M.F. Williamson:** Non, je n'ai pas de chiffres exacts. Je n'ose pas m'avancer.

**L'hon. Larry Bagnell:** Mais c'est un montant important, n'est-ce pas? Il a fallu beaucoup de temps, je suppose, pour les réparations et les essais.

**Captv M.F. Williamson:** C'est certainement un chiffre important, mais je n'ose pas m'avancer pour préciser ce que « important » signifie pour une remise en état.

• (1720)

**L'hon. Larry Bagnell:** Avez-vous une idée approximative du temps qui a été investi?

**Captv M.F. Williamson:** Le plan initial voulait que les deux premiers sous-marins soient livrés en 2000 et les deux autres, en 2001, c'est-à-dire à six mois d'intervalle. Ils se sont vite rendu compte que la somme de travail requise pour remettre les sous-marins dans un état acceptable était plus grande. Lorsqu'ils trouvaient un problème sur un sous-marin, ils appliquaient le même correctif aux sous-marins suivants, donc pour chaque sous-marin, la tâche est devenue toujours plus grande. La période de réactivation a été plus longue qu'ils l'auraient voulu. Elle a été plus longue qu'ils l'auraient voulu, mais nous n'avons jamais sacrifié la sûreté au profit du temps. Nous avons accepté les bateaux, et ils les ont retournés, seulement lorsque les sous-marins ont été prêts.

**L'hon. Larry Bagnell:** Tout l'argent qu'ils ont dépensé ne fait qu'ajouter à la bonne affaire que nous avons obtenue.

J'avais quelques questions sur les circuits électriques, mais notre dernier témoin nous a dit qu'il n'était pas compagnon électricien et qu'il ne pouvait pas y répondre. Je présume que vous n'êtes pas électricien, mais avez-vous des choses à dire sur les circuits électriques, avant que nous ayons reçu les bateaux, lorsque nous les avons reçus, pendant leur remise à neuf ou sur quoi que ce soit ayant été fait après jusqu'à aujourd'hui?

**Captv M.F. Williamson:** Je dirai seulement qu'il y a toute une série d'essais, ainsi qu'un ensemble de critères qui doivent être respectés pour que nous acceptons un sous-marin. Ce n'est qu'une fois que tout cela est fait et qu'on a la preuve que les systèmes sont aptes à prendre la mer et opérationnels que nous acceptons un

vaisseau. Aucun système n'est examiné avec plus d'attention que celui-ci.

Si j'en dis davantage, j'entrerai encore...

**Le président:** En toute déférence, capitaine Williamson, à moins que la question ne porte précisément sur le circuit électrique du *Chicoutimi*, nous nous attendons à ce que vous y répondiez, s'il vous plaît.

**Captv M.F. Williamson:** D'accord.

Les essais qui ont été faits sur les circuits électriques, la tuyauterie, les écoutes, les coques et les sonars étaient prévus au contrat. C'étaient des essais prévus par le gouvernement du Canada et le gouvernement britannique. Tous les essais ont été réussis et toutes les exigences respectées avant que les sous-marins ne soient acceptés.

**L'hon. Larry Bagnell:** Il n'en demeure pas moins que nous avons récemment mis les circuits électriques à jour, n'est-ce pas?

**Captv M.F. Williamson:** Il y a eu quelques changements à certains aspects des circuits électriques de nos sous-marins.

**L'hon. Larry Bagnell:** Pour revenir à la tour de plongée, je ne sais pas comment fonctionne le système de filtration d'air dans un sous-marin à la fine pointe de la technologie. Serait-il possible que les deux écoutes soient ouvertes dans la tour de plongée pour favoriser une meilleure circulation d'air, lorsque le sous-marin est à la surface, afin que l'air ambiant soit plus agréable?

Voici le deuxième volet de ma question : serait-il possible que les portes soient ouvertes pour faciliter la réparation d'une purge dans l'une des portes?

**Captv M.F. Williamson:** Encore une fois, cette question se rapproche beaucoup du type de questions que le comité d'enquête se pose, et je préfère vraiment ne pas m'avancer.

**Le président:** Laissez tomber le *Chicoutimi* et parlez-nous du circuit électrique des autres sous-marins. C'est une question valable, et nous voulons une réponse.

**L'hon. Larry Bagnell:** Vous ne l'avez peut-être pas aujourd'hui, mais vous pourriez essayer d'obtenir une réponse sur la façon dont le circuit électrique était protégé sur les câbles haute tension aux bornes où elles se rejoignent? Le dernier témoin ne savait pas de quoi je parlais, mais pourriez-vous me répondre ultérieurement sur cette protection?

**Captv M.F. Williamson:** Bien sûr. Nous pouvons transmettre cette question sur toutes les caractéristiques disponibles à la Marine. Absolument.

**L'hon. Larry Bagnell:** Merveilleux.

**Le président:** Il vous reste une minute, monsieur Bagnell.

**L'hon. Larry Bagnell:** C'est bon. Merci.

**Le président:** Y a-t-il quelqu'un d'autre?

Dans ce cas, capitaine Williamson, je n'ai pas entendu votre réponse à la demande de M. Bagnell que quelqu'un réponde par écrit aux 23 préoccupations présentées dans la lettre m'étant adressée. Avez-vous répondu?

**Captv M.F. Williamson:** C'est d'accord. Nous allons nous en occuper.

•(1725)

**Le président:** Très bien. Nous apprécierions que vous envoyiez le tout à la greffière du comité. Nous comprenons que vous avez des engagements temporels, mais pouvons-nous souligner qu'il nous serait utile de recevoir votre réponse le plus rapidement possible.

Nous allons faire un deuxième tour de cinq minutes. Je vais commencer par M. MacKenzie. Allez-y.

**M. Dave MacKenzie:** Merci.

Capitaine, je suis bien content que vous soyez parmi nous, parce que vous nous avez éclairés à différents chapitres, et certaines choses remontent à il y a longtemps. C'est agréable de vous revoir.

La question sur la propulsion trouvera certainement réponse.

J'ai remarqué que le dernier témoin avait des opinions sur divers éléments, mais il est évident que certains dépassent ses connaissances sur les sous-marins. Compte tenu de ce que vous savez des sous-marins et du rôle des personnes qui y travaillent, je présume que votre réponse sera assez exacte.

**Captv M.F. Williamson:** Je peux répondre tout de suite à la question sur la propulsion. Ces sous-marins ont un moteur principal très puissant. Ce sont des sous-marins très performants et très forts, mais il faut éviter, lorsqu'ils se propulsent à plein régime vers l'avant dans le groupe le plus rapide, de changer instantanément à la pleine vitesse vers l'arrière.

M. O'Keefe a parlé de la puissance de propulsion, et c'est en fait une limite physique et opérationnelle pour prévenir les dommages et limiter le couple. Nous en avons parlé avec divers commandants de sous-marins. Ils disent vouloir disposer de toute la puissance possible en tout temps pour faire leur travail. Cependant, ce n'est pas vraiment la puissance qui constitue une limite, mais la façon de l'utiliser.

**M. Dave MacKenzie:** Merci.

J'ai quelques autres questions. L'une porte sur la décision du Conseil du Trésor qu'un certain nombre d'employés à Halifax reçoivent la rémunération de sous-marinières à terre et participent à la formation en tant qu'instructeurs.

**Captv M.F. Williamson:** Des allocations spéciales sont offertes à divers membres des Forces canadiennes selon leur spécialité et leur lieu d'affectation. Il y a une indemnité de service à bord d'un sous-marin et une indemnité de service spécialisé à bord d'un sous-marin qui sont payables. Je ne connais pas très bien les critères qui s'appliquent. Ces indemnités ne sont pas nécessairement assujetties à des contraintes géographiques. Il y a une limite, mais cette question n'entre pas dans mon champ de compétence.

**M. Dave MacKenzie:** D'accord. Ça va.

J'ai une dernière question et si elle n'entre pas dans votre champ de compétence, tant pis.

N'aurait-il pas été préférable de demander que ces sous-marins soient livrés en sol canadien avant que nous en prenions possession?

**Captv M.F. Williamson:** Le contrat a été rédigé de telle sorte que presque tout ce que comportait la réactivation des sous-marins était assumé par les Britanniques. En quelque sorte, nous avions les sous-marins à un prix fixe et puisqu'ils devaient être acceptés par nous, nous pouvions dicter dans quel état ils devaient se trouver avant d'être livrés, ou du moins avoir une influence à cet égard. Comme M. O'Keefe l'a dit, il a été à bord du sous-marin pendant presque quatre ans avant que nous l'acceptions. Nous avions cette chance extraordinaire d'être à bord des sous-marins pour les examiner de

long en large, pour voir les problèmes qui surgissaient et voir comment ils étaient corrigés avant que nous acceptions les navires.

Je crois que nous avons procédé de la bonne façon.

**Le président:** Merci.

Monsieur Casson, vous avez deux minutes.

**M. Rick Casson:** Vous êtes responsable de ce qu'on appelle le Programme de prolongation de durée de vie des sous-marins. Combien de temps faudra-t-il—et vous ne pouvez peut-être pas répondre publiquement—avant que ces sous-marins atteignent leur capacité maximale pour pouvoir faire ce pourquoi ils ont été conçus : prendre le large, être silencieux, chercher, chasser, détruire, etc.?

**Captv M.F. Williamson:** C'est une bonne question.

Lorsque les sous-marins ont été acceptés du Royaume-Uni, ils étaient en état de navigabilité.

Lorsqu'ils arrivent au Canada, nous devons les canadianiser. Nous changeons le système de contrôle de l'armement. Nous ajoutons certains dispositifs de guerre électronique. Nous apportons certaines améliorations et modifications aux radios pour répondre aux normes canadiennes. Ce travail permet de les mettre dans un certain état. Par la suite, les équipages doivent obtenir leur certification pour pouvoir faire fonctionner tout le nouvel équipement et on passe ensuite à l'étape de l'entraînement maximal.

Les délais changent selon le moment où la maintenance est terminée et le moment où la canadianisation est effectuée. Je n'ai pas de date précise. Je crois que c'est autour de 2007 ou 2008—je pourrais me tromper—que les sous-marins de la classe *Victoria* seront entièrement opérationnels.

**M. Rick Casson:** Lorsque vous avez répondu à la question un peu plus tôt, vous avez dit que lorsque vous constatiez une lacune sur ces sous-marins après que nous en ayons pris possession, vous avez pu dresser une liste de ces lacunes et évaluer ce qu'il en coûterait pour les corriger, et qu'un rapport avait été envoyé aux Britanniques et ces derniers avaient rétabli les choses.

Existe-t-il un terme technique pour cela? Existe-t-il une liste de ces lacunes? Pouvons-nous avoir une idée des sommes d'argent que les Britanniques ont consacrées à la correction des problèmes qui sont survenus après la prise de possession des sous-marins?

**Captv M.F. Williamson:** Oui, nous avons ces documents. M. O'Connor les a demandés auparavant et le ministère est en train de les préparer.

**M. Rick Casson:** Avez-vous une idée, monsieur le président ou monsieur Williamson, du moment où ces documents arriveront? Nous avons attendu depuis un certain temps.

**Le président:** Avez-vous une idée?

•(1730)

**Captv M.F. Williamson:** Non.

**Le président:** Je peux dire aux membres du comité que la séance de mercredi sera une réunion d'organisation, et il est à espérer que nous pourrions avoir certains renseignements à ce moment-là ou du moins une réponse approximative à votre question, monsieur Casson.

Merci beaucoup.

Monsieur Martin, vous avez cinq minutes.

**L'hon. Keith Martin:** Merci, capitaine Williamson, d'être ici aujourd'hui.

Nous avons entendu M. O'Keefe nous faire part de ce qui semble être de multiples anecdotes, d'opinions qui étaient essentiellement erronées.

Diriez-vous qu'une grande partie de son témoignage et la plupart des 21 plaintes sont fondées, au mieux, sur de vieux renseignements et ne s'appliquent pas vraiment aux sous-marins d'aujourd'hui?

**Captv M.F. Williamson:** Quelques-unes de ses plaintes étaient fondées sur de vieux renseignements. On a ajouté foi à certaines autres, on a mené une enquête et on a constaté qu'elles étaient fondées. Quant à l'incident concernant l'éjecteur sous-marin de leurres sonores, qui a provoqué une entrée de 1 500 litres d'eau autour de lui, je ne peux qu'être d'accord avec lui pour dire que cette expérience a dû être traumatisante. Nous avons pris immédiatement des mesures pour garantir que pareil incident ne se reproduirait pas.

Certains renseignements relatifs au carburant restant, par exemple, se sont révélés être peu fondés, selon l'expérience faite avec de nombreux sous-marins, et comme nous avons accès à toutes les données, au temps exact, de tous les navires, il n'est pas dans une aussi bonne position que nous pour commenter avec le même degré de connaissance.

Je ne veux pas qualifier ses commentaires. Nous prenons tous les commentaires au sérieux.

**L'hon. Keith Martin:** Évidemment. Je n'ai pas voulu insinuer autre chose, mais on a donné suite à la plupart des commentaires qui ont été formulés.

**Captv M.F. Williamson:** C'est juste. Toutes ses questions ont fait l'objet d'une enquête.

**L'hon. Keith Martin:** Concernant le rayon d'action des sous-marins, il a dit que les submersibles pouvaient à peine traverser l'Atlantique.

Le rayon d'action des sous-marins est bien en deçà de la traversée de l'Atlantique.

**Captv M.F. Williamson:** Oui et comme je l'ai dit précédemment, il restait entre 40 et 45 p. 100 du carburant à leur arrivée.

**L'hon. Keith Martin:** D'accord.

Concernant les commentaires qu'il a fait à propos...

**Captv M.F. Williamson:** J'aimerais simplement replacer ces choses dans leur contexte. L'ancienne classe de sous-marins a été conçue à une autre époque. Ils avaient un profil opérationnel différent et utilisaient des types de carburant différents.

C'est la même chose pour la nourriture. Autrefois, notre profil opérationnel était différent, et l'avitaillement, la nourriture et les systèmes à bord n'étaient pas les mêmes.

Les opérations sous-marines modernes comportent d'autres exigences et ces sous-marins sont construits en fonction de ces nouvelles normes. On relèverait des différences si l'on comparait ce qu'un sous-marin de la classe *Oberon* peut faire par rapport à un sous-marin de la classe *Victoria*. À de nombreux autres égards, en fait presque sous tous les angles, les sous-marins de la classe *Victoria* se comparent très avantageusement, que ce soit relativement au bruit, à la vitesse, etc.

**L'hon. Keith Martin:** Cela correspond aux différences opérationnelles, aux exigences opérationnelles des deux classes de sous-marins.

**Captv M.F. Williamson:** C'est exact.

**L'hon. Keith Martin:** Il a aussi parlé du jeu questionnaire des dauphins », et je veux simplement souligner le fait que, selon vous, aucun sous-marin ne serait autorisé à prendre la mer, à traverser l'Atlantique tout seul, s'il n'était pas parfaitement et entièrement en état de navigabilité.

**Captv M.F. Williamson:** Un sous-marin ne peut quitter le port à moins d'avoir à son bord tout l'effectif nécessaire, et cet effectif doit être composé de sous-mariniers qualifiés, qui portent l'insigne du dauphin.

**L'hon. Keith Martin:** Bien que ces normes puissent être différentes de celles qui existaient à l'époque où M. O'Keefe a eu sa formation, cela ne veut pas dire qu'on est maintenant inapte à travailler à bord d'un sous-marin. En d'autres termes, les sous-mariniers qui entreprennent leur premier voyage ont une compétence plus que suffisante pour former l'équipage du sous-marin qui s'apprête à traverser l'océan.

**Captv M.F. Williamson:** Je dirais que c'est le cas.

Les normes sont bien documentées, bien comprises, bien conçues, et la Marine effectue un examen approfondi pour décider quel entraînement est nécessaire pour chacun des postes, et vous devez réussir cet entraînement pour pouvoir occuper ce poste.

**L'hon. Keith Martin:** Voici mon dernier commentaire.

M. O'Keefe a dit que ces sous-marins avaient été éliminés par les Britanniques. Ce n'est pas du tout le cas.

**Captv M.F. Williamson:** L'histoire de la classe *Upholder* est la suivante. Au cours de l'examen de la défense du Royaume-Uni, les Britanniques ont connu certaines compressions budgétaires et ils avaient le choix d'exploiter leur flotte de sous-marins à propulsion nucléaire ou leur flotte de sous-marins diesel-électriques, et parce que les sous-marins à propulsion nucléaire faisaient partie de leur force cruciale de dissuasion, ils ont décidé de s'en tenir à cette force. Les sous-marins ont donc été confiés à la garde, aux soins et à l'entretien de British Aerospace pendant quatre ans. Durant cette période, les moteurs ont été placés en état de préservation, de l'air sec circulait dans les sous-marins pour réduire les effets du sel et la corrosion, des aspects critiques de la maintenance périodique ou corrective ont été effectués, et c'est par après que la réactivation a été entreprise. Il n'a jamais été question d'abandonner et d'ignorer les sous-marins.

● (1735)

**L'hon. Keith Martin:** Les Britanniques n'ont donc pas mis ces sous-marins en gardiennage parce qu'ils étaient défectueux, mais bien parce qu'ils voulaient que toute leur flotte de sous-marins soit à propulsion nucléaire.

**Captv M.F. Williamson:** La Royal Navy a conclu un contrat avec la British Aerospace pour conserver les sous-marins en bon état durant cette période de garde, de soins et de maintenance, soit à partir du moment où les submersibles ont été mis hors service par la Royal Navy jusqu'à la conclusion de l'entente.

**Le président:** Merci, monsieur Martin.

Monsieur Perron, s'il vous plaît, pour cinq minutes.

[Français]

**M. Gilles-A. Perron:** Merci.

Est-il normal d'avoir un câblage électrique isolé fait de matières plastiques qui soit monté en surface sans aucune isolation mécanique, surtout dans un sous-marin?

[Traduction]

**Captv M.F. Williamson:** Le câblage à bord des sous-marins, que ce soit la classe *Oberon*, la classe *Victoria* ou des sous-marins d'autres marines que j'ai visités, comporte pratiquement la même configuration que celle de la classe que nous avons actuellement, et c'est la même chose aussi pour les navires de combat de surface. Vous trouverez le même schéma.

[Français]

**M. Gilles-A. Perron:** Alors, vous croyez que c'est normal et sécuritaire de se servir de matières plastiques alors qu'on sait qu'en brûlant elles dégagent des fumées toxiques, qui peuvent être dangereuses pour la santé. Vous croyez que c'est normal, pour la marine.

[Traduction]

**Captv M.F. Williamson:** Je ne suis pas en mesure de faire des commentaires sur les propriétés isolantes du câblage à bord du sous-marin. Je sais que les spécifications sont généralement conformes à ce que l'on retrouve à bord des navires.

[Français]

**M. Gilles-A. Perron:** Je peux vous dire, compte tenu de mon expérience—et je pense que vous devriez aussi le savoir, en tant qu'ingénieur maritime—, qu'aucune matière plastique ne brûle sans produire de fumée toxique. Elles en produisent toutes. De plus, aucune matière plastique n'est à l'épreuve du feu. Elles brûlent toutes. Par contre, certaines sont ignifuges, ce qui veut dire que lorsqu'on éteint la flamme sur la matière plastique, celle-ci cesse de brûler. Mais elles produisent toutes des fumées toxiques.

[Traduction]

**Captv M.F. Williamson:** Les sous-marins modernes sont dotés de systèmes qui permettent à l'équipage de réagir en situation d'urgence, notamment en cas d'incendie; il y a des systèmes pour protéger l'équipage si un incident comme un incendie se produit; les navires sont conçus de manière à atténuer le plus possible un impact externe—vous avez parlé de la protection mécanique du câblage. En gros, c'est de cette façon que les sous-marins de la classe *Victoria* ont été construits, et c'est de cette façon que le gouvernement canadien exploitera la flotte.

Ces sous-marins sont conçus selon des pratiques généralement acceptées par l'OTAN et les marines alliées et ils sont aussi efficaces, aussi bien conçus et aussi bien construits que tout autre sous-marin qu'exploitent nos alliés. C'est la même chose pour le système électrique, le système de propulsion et le système de ballastage.

[Français]

**M. Gilles-A. Perron:** Dans ce cas, pourquoi la majorité des câblages, sauf quelques-uns, ont-ils été remplacés dans le cadre de la canadienisation?

[Traduction]

**Captv M.F. Williamson:** Le projet de canadienisation visait à changer les éléments qui devaient être changés. Nous devons faire en sorte que les sous-marins de la classe *Victoria* puissent lancer nos torpilles modernes. Nous devons changer l'équipement de communication—les radios—pour répondre aux exigences canadiennes en matière d'interface cryptologique. C'était la même chose pour l'équipement de guerre électronique.

Quant aux systèmes mécaniques requis durant la canadienisation, nous avons apporté les modifications nécessaires pour que les sous-marins soient conformes à la norme canadienne. Il s'agissait notamment d'ajouter certains espaces de rangement pour l'évacuation et de changer certains câbles pour ajouter des prises de courant de 120 volts, mais les autres systèmes répondaient à nos normes et n'avaient pas à être changés.

● (1740)

[Français]

**M. Gilles-A. Perron:** Je crois que vous devriez porter une attention spéciale aux points 6, 7 et 8 du rapport de M. O'Keefe, parce qu'ayant des connaissances peut-être supérieures à la moyenne en électricité, j'aurais de la peine à embarquer dans un sous-marin comme le *NCSM Windsor*. Par exemple, un seul petit coup de couteau peut couper tous les fils, un seul coup de hache peut couper tous les fils. Ils sont à la portée de tout le monde et en surface, et ce sont des fils en matières plastiques.

[Traduction]

**Captv M.F. Williamson:** Tous les systèmes d'un sous-marin, comme tous les systèmes d'un navire de combat, sont activés en tout temps, à l'exception des armes. N'importe quel membre de l'équipage pourrait donc faire fonctionner un système, ouvrir une soupape ou actionner un interrupteur. Un navire de combat est conçu de cette façon. Les systèmes sont exposés de sorte qu'en cas d'avarie de combat, vous pouvez réagir directement; s'il y a un problème, vous pouvez réagir rapidement. Dans les navires de combat, les systèmes ne sont pas cachés derrière des panneaux. Ils ne sont pas nécessairement cachés derrière des couvertures. Ils sont exposés pour que nous puissions les faire fonctionner et les entretenir—pour que nous puissions les utiliser. C'est de cette façon que les navires, ou plutôt les bâtiments de guerre sont construits, et les sous-marins ne font pas exception.

Des gens beaucoup plus qualifiés que moi dans le domaine de l'électricité se sont penchés sur les inquiétudes soulevées par M. O'Keefe concernant le système électrique. Je travaille pour le sous-ministre adjoint responsable du matériel. Dans son organisation, on retrouve un directeur général chargé de la gestion du programme d'équipement maritime ainsi que des experts des câblages électriques, de la plomberie, des canalisations et des systèmes. Ce sont eux qui évaluent ces systèmes et déterminent s'ils sont conformes ou non aux spécifications.

Je m'adresse à eux pour obtenir une décision, une opinion ou une recommandation. Je ne fais pas cela moi-même. Dans tous ces cas, lorsqu'il faut une opinion d'expert sur des systèmes, nous faisons appel à des experts.

**Le président:** Merci, monsieur Perron.

J'aimerais simplement vous rappeler que le capitaine Williamson a déposé devant le comité un document qui répond, point par point, aux inquiétudes de M. O'Keefe que M. Marin a exposées dans sa lettre.

Est-ce que c'est tout? Je crois que nous avons terminé.

Une dernière question est accordée à M. Bagnell.

**L'hon. Larry Bagnell:** J'aimerais simplement revenir à la note d'information que M. O'Keefe a présentée. Vous avez dit clairement qu'il a affirmé qu'on avait parlé d'une fuite, alors qu'il s'agissait d'une véritable inondation. Ce n'était ni l'un ni l'autre : on a utilisé le mot « entrée d'eau », ce qui peut signifier n'importe quelle quantité. Tout allait bien; il n'y avait pas de problème.

Or, il a laissé entendre—ce n'était pas dans les 23 points—qu'il s'en est fallu de quelques secondes pour que le sous-marin ne puisse pas faire surface. La Marine est-elle arrivée à la même conclusion à la suite de l'enquête que vous avez menée?

**Captv M.F. Williamson:** Un sous-marin peut faire surface de deux façons. D'abord, il peut se propulser lui-même, c'est-à-dire mettre le cap vers la surface et avancer; l'autre moyen consiste à augmenter la flottabilité du sous-marin pour qu'il puisse revenir à la surface. En cas d'inondation, il existe une procédure d'urgence bien établie, dans laquelle vous procédez des deux façons : vous vous dirigez à toute vitesse vers la surface et vous délestez le sous-marin pour parvenir à la surface.

Au cours de l'incident dont parle M. O'Keefe, l'entrée d'eau a neutralisé l'un des moteurs électriques pendant une certaine période de temps. La propulsion s'est arrêtée pendant un certain nombre de secondes, mais le lest agissait toujours et le sous-marin s'est dirigé vers la surface. Il a fait surface en moins d'une minute.

Nous avons recueilli les propos des sous-marinières qui étaient là, tout récemment. Les membres de l'équipage étaient inquiets—on s'inquiète chaque fois que de l'eau s'introduit dans un sous-marin—, mais ils se sont fiés aussi à l'entraînement qu'ils avaient reçu et à la conception robuste du sous-marin pour revenir à la surface.

Je ne veux pas minimiser les émotions qu'on peut éprouver lorsque de l'eau s'introduit dans un sous-marin. Cette expérience serait terrifiante pour moi. De nombreux incidents se sont produits au cours des 30 ou 40 dernières années. Dans ce cas-ci, le sous-marin est revenu sain et sauf à la surface, une enquête technique a été menée et les problèmes ont été cernés et corrigés. Le sous-marin a ensuite repris le large.

**L'hon. Larry Bagnell:** Êtes-vous en train de dire que le sous-marin n'était pas à quelques secondes près de ne pas faire surface?

**Captv M.F. Williamson:** Non. Selon les conversations que nous avons eues avec les sous-marinières, le submersible se dirigeait bien vers la surface et il a atteint la surface.

**L'hon. Larry Bagnell:** Si l'eau avait endommagé beaucoup de systèmes électriques, aurait-il resté assez d'électricité, dans les pompes, etc., pour vider le ballast—l'eau dans les tubes lance-torpilles et d'autres zones—pour pouvoir faire surface?

• (1745)

**Captv M.F. Williamson:** Chaque situation est différente. En vidant immédiatement les ballasts, vous donnez au sous-marin une flottabilité positive pour qu'il se dirige vers la surface. Dans la dynamique des sous-marins, l'eau qui sort doit peser davantage que l'eau qui entre. Dans le cas contraire, vous aurez un problème et le sous-marin va couler.

C'est ce qu'on appelle la taille critique de l'orifice et dans ces sous-marins, il s'agit d'une taille particulière. Tout système qui peut

constituer un orifice dans la coque—une ouverture ou une soupape dont la taille serait supérieure à cette taille critique d'orifice—fait toujours l'objet d'un examen beaucoup plus minutieux, et des procédures d'urgence sont établies pour chacune de ces ouvertures dont la taille est critique, comme un tube lance-torpilles.

**L'hon. Larry Bagnell:** Je sais, mais je voulais simplement savoir s'il y avait assez d'électricité pour entraîner le...

**Captv M.F. Williamson:** Eh bien, j'y arrive.

La flottabilité compensera toujours l'absence de propulsion. Pour arriver à la surface, vous dépendez de ces deux conditions. C'est un système à double sécurité. Vous avez plus d'un dispositif de secours. La flottabilité, qui est assurée aussi longtemps que l'eau qui entre est moins importante que l'eau qui sort, vous permettra à elle seule d'atteindre la surface, peu importe dans quel état se trouvent les systèmes électriques du sous-marin.

**L'hon. Larry Bagnell:** Vous pouvez donc évacuer l'eau sans électricité?

**Captv M.F. Williamson:** Évidemment, si votre flottabilité est neutre ou si le sous-marin est un peu lourd à cause d'une inondation, vous voudrez avoir—l'autre côté de la médaille—la propulsion électrique pour parvenir à la surface. Vous voulez y arriver par n'importe quel moyen : vous propulser vers la surface ou vous donner une flottabilité positive. Dans ce cas, le sous-marin présentait les deux conditions—flottabilité positive et propulsion vers la surface—à l'exception de la brève interruption de courant.

Le sous-marin ne s'est pas retrouvé dans une situation où il était trop lourd pour refaire surface et ne pouvait que se propulser, ou vice versa. Dans ce cas-ci, le sous-marin se dirigeait vers la surface.

**Le président:** D'accord. Merci beaucoup.

Capitaine Williamson, merci beaucoup d'avoir comparu devant nous. Je sais que ce n'est pas une situation facile pour vous, compte tenu des propos du témoin précédent, qui a vécu sans contredit des expériences troublantes et qui a soulevé certains points importants. Nous vous remercions d'avoir partagé votre expertise avec nous. Nous attendons avec impatience le dépôt du document dont vous avez parlé. Merci beaucoup d'être venu nous rencontrer aujourd'hui.

Mesdames et messieurs les membres du comité, comme nous avons dépassé l'heure, je crois que nous reparlerons de la lettre à la réunion de mercredi. Je vous rappelle que nous aurons une réunion de regroupement, si je peux m'exprimer ainsi. Avec les attachés de recherche, nous allons revoir les témoignages que nous avons entendus jusqu'à présent. Ils nous proposeront quelques options sur la façon de procéder pour le reste de notre étude.

Je crois que cette réunion aura lieu à huis clos, compte tenu de sa nature. Ce sera mercredi.

Merci beaucoup. La séance est levée.





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

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

**Aussi disponible sur le 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.**